

Metro de Málaga

El Metro de Málaga es una red de transportes para esa ciudad basada en varias líneas de metro servidas con unidades tranviarias. Esta red, actualmente en construcción, unirá diferentes puntos de la ciudad y tendrá enlaces con el resto de redes de transporte del Consorcio de Transportes del Área de Málaga (autobús, tren de cercanías y metro).

El resultado de este proyecto es un metro ligero, que contará con beneficios como la rapidez y puntualidad en los trayectos con una media del recorrido entre extremos de línea de unos 15 minutos, la disminución de la contaminación y la reducción de los niveles de tráfico.

Tanto las estaciones como los trenes serán accesibles a todas las personas de movilidad reducida, mediante material móvil de piso bajo y ascensores y escaleras mecánicas desde la superficie al andén.

Líneas y estaciones

Actualmente hay programadas la construcción de dos líneas, la 1 y la 2, una tercera línea en proyecto y otras tres planificadas.

La línea 1 del metro de Málaga parte de la zona centro de la ciudad y se dirige hacia Portada Alta, atravesará la Ronda Oeste y finalizará en Teatinos, dando servicio al Campus Universitario y al Hospital Clínico Universitario. Tiene las siguientes paradas: Malagueta, Plaza de la Marina, Guadalmedina, Renfe (éstas cuatro primeras coincidentes con la línea 2), La Unión, Juan XXIII, Carlos Haya, La Barriguilla, Ciudad de la Justicia, Universidad, Hospital Clínico, El Cónsul, Rectorado, Colegios Mayores y Los Asperones, parada junto a la que se sitúan las cocheras y talleres. Está en estudio la prolongación de la línea 1 hasta el Parque Tecnológico de Andalucía (PTA).

El recorrido será soterrado de La Malagueta hasta Ciudad de la Justicia, y en superficie desde la parada de Universidad hasta el futuro final de la línea en el PTA. Actualmente está en construcción el tramo en superficie Universidad-Asperones.

La línea 2 comparte parte del trayecto con la línea 1. El trayecto será en una parte paralelo a la línea de costa y dará servicio a toda la zona oeste de la capital. Las obras se iniciaron en 2006 y se han proyectado las siguientes paradas: La Malagueta, Plaza de la Marina, Guadalmedina, Renfe, Héroe de Sotola, Huelin, Las Delicias, Los Guindos, Puerta Blanca y Martín Carpena.

Aunque en el anteproyecto se estableció que el tramo final, entre las estaciones Puerta Blanca y Martín Carpena, se realizara en superficie, finalmente se realizará soterrado, tras las solicitudes vecinales. El resto del trazado también será subterráneo. Está en proyecto una posible ampliación de esta línea, de forma que llegue hasta la zona de Guadalmar y el Aeropuerto.

La Junta de Andalucía estudia la ampliación de la red de Metro de Málaga con cuatro líneas más, numeradas por su orden. Entre estas, hay que destacar la línea 6, que tendrá forma semicircular y actuará como nexo de unión entre el resto de líneas.

El diseño de las estaciones está hecho atendiendo a criterios de accesibilidad, ergonomía, movilidad de flujos y máxima visibilidad.

Todas las estaciones se han diseñado con acceso directo desde superficie al andén por medio de ascensor y escaleras mecánicas.

Además, tanto las estaciones como los túneles contarán con sistemas de seguridad de última generación.

Material móvil

A principios de 2006 Metro de Málaga adjudicaba el contrato de producción y suministro del material móvil para las líneas 1 y 2 por 32,46 millones de euros a la empresa CAF. En el contrato se estipulan catorce vehículos a adquirir ampliables a quince, con un coste por unidad de 2,31 millones de euros, lo que supone una baja respecto al presupuesto base de licitación del 16 por ciento.

El material móvil ofertado será diseñado especialmente para el Metro Málaga, y consiste en vehículos de unidades continuas y articuladas, bidireccionales y con dos cabinas, constituidas por cinco módulos, ampliables a unidades de mayor longitud. Está concebido con las últimas tecnologías existentes dentro de este tipo de material, destacando los siguientes conceptos:

El vehículo responde al concepto de cien por cien piso bajo, con una altura del piso de 350 mm sobre el carril, en toda su longitud, para permitir un fácil acceso tanto a personas con movilidad reducida como a personas mayores, carritos de niños, etc., puesto que desde la acera se accede directamente al vehículo sin ningún escalón. Además está prevista la ubicación dentro del tranvía de un espacio para personas discapacitadas en silla de rue-

das, con un mecanismo de anclaje de la misma, asegurando la inmovilidad durante el viaje y con los elementos adecuados de aviso al conductor.

Cronología

La historia de las líneas 1 y 2 del metro de Málaga ha pasado por varios hitos en su camino para convertirse en una realidad en funcionamiento:

- **1999** Plan Intermodal de Transportes en el Área Metropolitana de Málaga.
- **2002** Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía por el que se declaran de interés metropolitano las líneas 1 y 2 del ferrocarril Metro de Málaga. Estudio informativo de la Red del Metro de Málaga.
- **2003** Convenio de colaboración entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga
- **2003** Anteproyecto de las líneas 1 y 2 de la red del Metro de Málaga.
- **2004** Creación de la Sociedad Concesionaria Metro Málaga. Contrato de Concesión para la Construcción y explotación de las líneas 1 y 2 del metro de Málaga en el que se incluyen como prestaciones anexas la redacción del Proyecto y la adquisición del material móvil.

- **2005** La Junta de Andalucía presenta el proyecto constructivo de la línea 2. Este proyecto no incluye el tramo inicial de la línea, desde el centro de la ciudad hasta la estación de María Zambrano, debido a algunos cambios que todavía se están estudiando.

- **2006** Adjudicación para la construcción de 14 tranvías a CAF, por importe de 32,46 millones de euros.

Aspectos técnicos más destacados

Algunos aspectos interesantes de la red de metro de Málaga se centran entre otros en la estructura de las líneas, que es radial. Todas las líneas (a excepción de la circular) parten del centro y se distribuyen a las zonas periféricas; se ha previsto la construcción de un gran intercambiador en la zona de la estación ferroviaria de María Zambrano. En ese punto confluirán las líneas 1 y 2 del metro, la estación de tren (con acceso a las líneas de Cercanías y a las líneas de largo recorrido, incluyendo el AVE) y la estación de autobuses interurbanos.

Otros aspectos a destacar es que la mayoría de las estaciones se realizarán con vestíbulo intermedio; todo el trayecto se realiza bajo las calles, evitando el paso por debajo de edificios y todas las líneas se construirán mediante el método de muros pantalla, salvo pequeños tramos en mina.