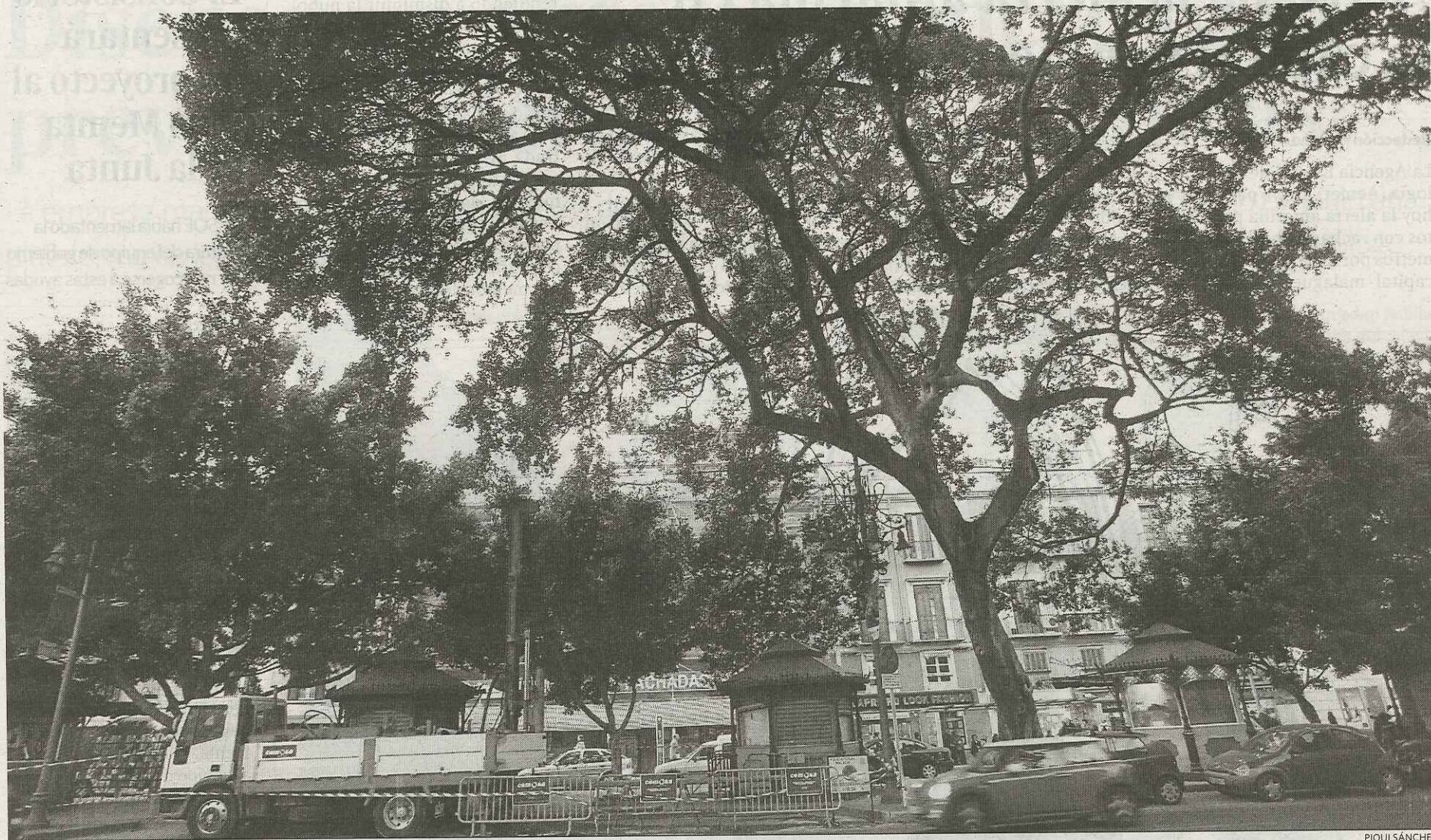


MOVILIDAD Los efectos de los trabajos del suburbano



Prospecciones que se realizaban ayer en la Alameda por los trabajos del Metro.

PIQUI SÁNCHEZ

‘Operación salvar los ficus’ del Metro

La consultora encargada del proyecto del suburbano entre Guadalmedina y Malagueta, Tyspa, usa técnicas pioneras en este tipo de obra para chequear el estado de los árboles de la Alameda, alguno de 120 años

Sebastián Sánchez / MÁLAGA

Operación salvamos los ficus. La obra del Metro, de cuya envergadura tienen buen conocimiento los miles de vecinos que residen en el entorno de Carretera de Cádiz, abierta en canal a lo largo de sus casi cuatro kilómetros de extensión, se detiene estos días en un detalle que a muchos parecerá alejado de la condición de esta infraestructura: la salvaguarda de los 47 árboles que se erigen en testigos diarios de la vida de la Alameda Principal.

Durante toda la semana pasada, técnicos de la empresa Tecnom, dependiente Tyspa, consultora a la que la Junta de Andalucía encargó la redacción del proyecto constructivo del tramo del suburbano que atravesará el centro, desde la Glorieta Albert Camus hasta el Paseo de Reding, han chequeado con técnicas pioneras en este tipo de obras el estado de salud de todos y cada uno de estos árboles, con especial atención a los 41 ficus sembrados en la zona.

La sensibilidad con la que buena parte de la ciudadanía de la capital afronta un posible perjuicio para estos ejemplares, muchos de ellos con más de 120 años de edad, hace que la ejecución del fe-

rrocarril urbano se juegue mucho en esta cuestión. Un hecho del que es consciente la propia Administración autonómica, que exige la elaboración de un cuidadoso análisis de los árboles y el diseño de cuantas medidas sean necesarias para evitar daños.

A este cometido se dedica el ingeniero de Montes de Tecnom, Ricardo Veroz. “El trabajo que estamos desarrollando tiene por objetivo estudiar el estado de salud de los árboles de la Alameda”, comenta, al tiempo que apunta que las conclusiones de esta labor deberán servir a la contratista encargada del diseño del tramo para decidir qué método constructivo emplear en la ejecución del túnel, por dónde debe ir el paso soterrado y su profundidad.

El acercamiento a la realidad de estos árboles no se hace sólo desde la senda de la técnica más avanzada, pilar fundamental en la investigación, sino también desde los caminos propios de la historia. En este sentido, Veroz precisa que en la primera fase “se realiza una aproximación histórica a la Alameda, con el fin de determinar si los árboles siempre han estado en el mismo sitio que ahora”. De este estudio se extrae un primer resultado llamativo, puesto que de los 41 ficus, más

de una veintena tiene su origen a finales del siglo XIX, mientras que el resto es de una época posterior.

Superado este escalón, el resto del recorrido se hace a pie de campo, “observando los ejemplares, analizando su estado” y ayudándose de las más novedosas técnicas. Tres aparatos son los que sirven para determinar en detalle cómo se encuentran estos árboles: el resitógrafo, el picus o tomógrafo sónico y el tree-radar. Cada uno de ellos permite comprobar, de un lado, el estado de la madera del árbol, si tiene pudriciones, y su estructura interna, y de otro, el grosor, la profundidad y la extensión que tienen las raíces. Este último detalle es de especial importancia puesto que permite dibujar una especie de itinerario exacto de dónde se encuentran, al objeto de intentar evitar su afección.

La técnica, que según Veroz es absolutamente novedosa a nivel nacional en lo que a obra de metro se refiere, ya ha sido empleada hace meses en el trazado de la que será la futura línea 3 del suburbano, Malagueta-Rincón de la Victoria. En concreto, el estudio se ha realizado sobre un ficus localizado en la calle Gutenberg, y otro en la Avenida Pintor Sorolla, también conocido como ficus de Bellavista. En

ambos casos se emplearon dispositivos semejantes a los usados en la Alameda y se ha podido concluir que las raíces de este tipo de árboles son generalmente superficiales. Los informes finales de este trabajo de campo no se conocerán previsiblemente hasta mediados de abril, por cuanto parte del análisis definitivo debe realizarse en EEUU.

Será en ese momento cuando empiecen a resolverse algunos de los interrogantes que se ciernen en este momento sobre la obra del

41

FICUS

El estudio de Tecnom, cuyo resultado se conocerá a mediados de abril, incide en el estado de estos ejemplares

Metro en esta parte de la ciudad: ¿Cómo se construirá y por dónde irá? Si bien estas dos cuestiones no tienen respuesta definitiva, el ingeniero de Montes sí precisa que el efecto sobre los ejemplares puede ser mínimo con independencia de que se opte por los muros pantalla, técnica semejante a la de Carretera de Cádiz, o la tuneladora.

“Una vez entregamos nuestro estudio a la consultora, es ésta la que tiene que tomar una decisión sobre estas cuestiones”, insiste Veroz, quien apostilla que a estos datos se sumarán una serie de recomendaciones para tratar de incidir lo menos posible sobre los ejemplares. Entre las opciones que ya se han planteado en el caso de los dos ficus situados en el recorrido del ramal a El Palo se incluye la posibilidad de ejecutar las pantallas de hormigón en el punto de encuentro con los árboles mediante micropilotes, de modo que las raíces no se viesen afectadas.

Esta opción se descarta en el caso de la Alameda, dado el importante flujo de agua que se estima puede haber en el subsuelo. Lo que no se descarta, según el director del Metro, Enrique Urkijo, es emplear micropantalladoras, máquinas de menor dimensión a las habituales, para no dañar la copa de los árboles y su ramaje. Eso siempre que se eligiese esta técnica de ejecución. A ello se suma, según el ingeniero de Montes la posibilidad de rellenar el hueco que quedará entre la superficie y la bóveda del túnel con tierra especial para permitir el desarrollo normal de las raíces de los ficus de la Alameda.