

Calle Larios

Apuesta por el siglo XXI

“

LA CALLE LARIOS VERÁ TRANSFORMADA SU FISIONOMÍA 111 AÑOS DESPUÉS DE SU INAUGURACIÓN, POR LAS OBRAS QUE SE ACOMETERÁN DURANTE LOS PRÓXIMOS SIETE MESES

”



El comienzo de las obras de la calle Larios tuvo lugar el pasado 1 de abril, justo después de que finalizaran los actos de Semana Santa, pero el tráfico no fue desviado hasta el 8 del citado mes. Para permitir el acceso a calle Granada, las calles Cisneros y Especerías cambiarán su sentido de circulación.

La empresa encargada de llevar a cabo este ambicioso proyecto es Ielco, que dispondrá de una dota-

La calle Larios pasará de tener dos carriles de circulación y una banda de aparcamientos a ser una banda de 3,6 metros, destinada al tráfico rodado, lo que permitirá una amplia zona destinada al transeúnte. Tendrá gran importancia

para uso peatonal, que formarán una alfombra de tono rojizo sobre la cual se verán realizadas los colores blancos de los mármoles de la fuente de Génova, dicha fuente no ocupará ya el centro del espacio sino que quedará desplazada a

En cuanto a la plaza de la Constitución va a ser la que mayor transformación sufra, ya que sustituirá el asfalto actual por losas de mármol travertino español, para uso peatonal.

Esta gran iniciativa no afectará sólo a la remodelación de calle Larios, sino que también abarcará la Plaza de la Constitución.

el nuevo mobiliario que se colocará, con múltiples bancos, y la inclusión de farolas que serán réplicas de las que había en el momento de su inauguración. Toda la calle estará a un mismo nivel y los distintos colores empleados delimitarán la zona peatonal de la zona de circulación, en el pavimento se fijará la huella del arco que se construyó con motivo de su apertura, y en su encuentro con la Plaza de la Constitución 10 franjas de mármol verde indiano delimitarán el final de la calle.

En cuanto a la Plaza de la Constitución va a ser la que mayor transformación sufra, ya que sustituirá el asfalto actual por losas de mármol travertino español,

un lado. En cuanto a la vegetación se combinarán palmeras y naranjos.

Con estas reformas este espacio se convertirá en una plaza mayor al uso, con un espacio escénico que contará con una versatilidad tal que permitirá ampliar las tribunas de Semana Santa, hasta convertirse en un auditorio con capacidad para 1.200 personas.

La EMT promocionará el uso de los servicios de transportes públicos para aliviar los trastornos que pudieran producirse en el tráfico de la ciudad.

Colabora: EMILIO J. GUERRERO



Vistas actuales de las obras llevadas a cabo en la calle Larios y la Plaza de la Constitución.

ción de 3,19 millones de euros (530 millones de pesetas) para acometer las obras. Esta gran iniciativa no afectará sólo a la remodelación de calle Larios, sino que también abarcará la Plaza de la Constitución. El objetivo principal es convertir este espacio en una zona más peatonal en la que se pueda pasear más agradablemente y disminuir la presencia de coches.



City BUS

Irisbus Ibérica; proveedor para el mercado español de los Autobuses Renault City Bus articulados

“

**QUINCE AUTOBUSES
RENAULT CITY BUS
PRESTAN SERVICIO
EN LA CIUDAD
DE MÁLAGA**

”

Renault es una marca con gran prestigio entre las empresas de transporte urbano españolas. A su fácil mantenimiento, debido a sus características de fabricación que permite la sustitución rápida de partes de la carrocería, se suma ahora la ampliación de la gama con el modelo City Bus articulado, que permite una gran capacidad de plazas y que sigue incorporando las características de accesibilidad de la versión de 12 metros con piso bajo integral, rampa de acceso y espacio para silla de ruedas.

El vehículo que estrena la Empresa Malagueña de Transportes tiene 17,8 metros de longitud e incorpora motor Renault de 300 CV ecológico con 9,8 litros, Turbo-Intercooling, con nivel de emisiones inferior a la norma EURO-2, y caja de velocidades automática VOITH 864.3 de última generación. Lleva, además, suspensión neumática integral con control electrónico y servodirección ZF con un amplio ángulo de giro en las ruedas, que permite un gran confort de marcha y una inmejorable maniobrabilidad.

La carrocería es de nuevo diseño, y dispone de 42 butacas (38 modelo URBAN 90+4 de plaza y media), aire acondicionado Thermo King, pavimento antideslizante, y rótulos electrónicos indicadores de línea.

Renault tiene una gran presencia en el mercado de urbanos. Las principales EMT de España, como la

Su tecnología en motores poco contaminantes es una de las razones que han hecho que las Empresas de transportes urbano apuesten por los modelos Renault.

de Madrid, Zaragoza, Valencia, Sevilla y Málaga tienen en sus flotas un gran porcentaje de unidades Renault. Su tecnología en motores poco contaminantes es una de las razones que han hecho que las empresas de transportes urbano apuesten por los modelos

Renault. En el caso de la EMT de Málaga la preocupación por el reciclado y el medio ambiente se ha hecho patente en la obtención del certificado UNE-EN ISO 14001:1996, certificado por AENOR con fecha de 01.02.01. Esta certificación asegura que cumple con toda la legislación medioambiental y que toda su estructura organizativa, su personal y todos sus procesos y actividades colaboran en el control sistemático de los aspectos medioambientales e impactos asociados relativos al transporte urbano en la ciudad de Málaga.

Irisbus incorpora en sus vehículos las últimas tecnologías, que apuestan de forma decidida por el medio ambiente, la accesibilidad y el confort. En estos momentos ya existen nuevos pedidos de la gama City Bus de Renault, pedidos que según el Director Comercial de Irisbus Ibérica, Pablo de la Fuente, se asientan en la sólida y contrastada experiencia que muchos gestores del transporte urbano tienen de un modelo como el City Bus, que se ha caracterizado por sus excelentes prestaciones, su fiabilidad

y su gran rentabilidad.

En la actualidad, Irisbus tiene más de 300 unidades de modelos City Bus realizando servicios de transporte urbano en distintas ciudades españolas.

PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Los Citybus articulados entregados a Málaga disponen de tres puertas de acceso de dos hojas y plegado interior, aunque también pueden llevar cuatro puertas. El acceso por la puerta delantera y central es sin escalón y lleva uno en la puerta trasera.

Equipa un motor MIDR 06.20.45141 diesel de 6 cilindros en línea vertical transversal en montaje trasero y alcanza una potencia máxima de 221kW (300 CV) a 2100 r.p.m. Tiene un par máximo de 1220 Nm (124 mkg) a 1200 rpm. Como opción puede suministrarse con un motor de 253 CV.

La caja de cambios es VOITH 864.3 Automática, 4 relaciones de marcha adelante y 1 marcha atrás. Lleva ralentizador hidráulico incluido. El City Bus articulado tiene en catálogo una amplia gama de cajas automáticas VOITH y ZF.

Lleva frenos de disco en eje

delantero y tambores en central y trasero.

Tiene una estructura autoportante constituida por 6 elementos ensamblados mediante empernado. La estructura tubular y el casco de acero mecánico ha sido realizado a partir de perfiles y chapas standard galvanizadas. El tratamiento anticorrosivo se ha hecho



basándose en protección crómica y templado por cataforesis. Consiste en un ensamblaje de 10 subconjuntos completamente terminados por atornillado, que ofrece muchas ventajas, entre las que se cuentan una menor duración del proceso de reparación y una

mejora de la calidad de acabado y de las condiciones de trabajo.

CARROCERÍA

La carrocería ensamblada por Hispano Carrocera lleva un forrado exterior en aluminio de 2 mm. Panelado en parte superior y bajos en poliéster desmontable. Pintura acrílica en exteriores y ba-

lacado y plástico. Asientos tapizados con moqueta de gran confort, plataforma del piso interior sin escalones. Pavimento antideslizante, con lámina elástica interior de amortiguación. Iluminación indirecta fluorescente, empotrada en la galería del aire acondicionado. El sistema de climatización es un equipo de techo, formado por dos unidades compactas de evaporadores y condensadores de 42.840 frigorías y

En la actualidad, Iribus tiene más de 300 unidades de modelos City Bus realizando servicios de transporte urbano en distintas ciudades españolas.

6.800 m³/hora de caudal de renovación de aire. Utiliza el refrigerante ecológico R-134 A.

El puesto de conductor está en un habitáculo cerrado, el asiento es anatómico con sensibización al peso. El cuadro de mandos del vehículo es regulable en altura e inclinación solidario con el volante.

En 2000, las ventas mundiales del grupo ascienden a 9.811 vehículos en más de 40 países

IRIBUS AUMENTA AL 27,1% SU PENETRACIÓN EN LOS PRINCIPALES MERCADOS EUROPEOS

Las ventas mundiales de Iribus en 2000, su segundo ejercicio, ascienden a 9.811 vehículos, un 11,7% más que el año anterior. Ello se debe principalmente al esfuerzo realizado en la internacionalización del grupo, cuyo alcance comercial se ha extendido a un total de 43 países, así como a la incorporación del constructor húngaro Ikarusbus desde diciembre de 1999. Las citadas ventas se distribuyen en 4.457 autocares (un 3,2% más que en 1999, a idéntico perímetro), 3.078 autobuses (+28,3%), y 2.276 minibuses y derivados de camión (+10,4%).

Durante el ejercicio 2000, en un contexto general de reajuste a la baja de los principales mercados europeos (Major Markets Europe[®]), Iribus mejora en 1,1 puntos su participación, alcanzando un 27,1% de las matriculaciones de vehículos de más de 3,5 toneladas. Esto se traduce en un volumen de 6.758 unidades (6.769 en 1999), de las que 3.171 unidades corresponden a matriculaciones de autocares (30,6% de su segmento), 1.767 a las de autobuses (19,3%) y 1.820 a las de minibuses y derivados (33,8%). El grupo es líder en Italia, Francia y España, y se encuentra en la segunda posición en el conjunto de los major markets.

1. Major Markets Europe: Alemania, España, Francia, Italia y Reino Unido. Estos cinco países representan más del 80% del total de matriculaciones del mercado de autocares, autobuses, minibuses y derivados de la Unión Europea.

En los major markets europeos se ha registrado en el año 2000 un descenso del 4,3%, de las matriculaciones respecto al ejercicio anterior. Por segmentos, las matriculaciones de autocares han bajado un 3,6% respecto a 1999, las de autobuses han descendido un 4,4% y, por último, los minibuses y derivados han recortado un 5,7% de su volumen. Cabe destacar que si exceptuamos las cifras del mercado italiano, que es el único que ha crecido en 2000, las matriculaciones en los otros cuatro países han bajado un 7% respecto al año anterior.

Iribus consolida su posición de líder en España

Tras un ejercicio 1999 excepcional, el mercado español es el que acusa un mayor reajuste en 2000, con un descenso del 14,8% de las matriculaciones. Ello se debe principalmente a la implantación de la nueva Ley de Ordenación del Transporte, que impulsa a un sector muy atomizado hacia una importante reestructuración mediante la que las pequeñas sociedades de transporte en autocar (flotas de 1 a 5 vehículos, 70% de este sector en España) comenzarán a reagruparse o a integrarse en grupos internacionales de mayor dimensión.

A pesar de la reducción de volumen del mercado español, Iribus aumenta su penetración hasta el 30,4% (28,1% en 1999) consolidando así su posición de marca líder. La cuota de Iribus mejora en todos los segmentos, con un 24,6% de las matriculaciones de autocares (23,1% en 1999), un 29,3% de las de autobuses (23,5% en 1999) y un 41,4% de las de minibuses y derivados (40,7% en 1999).

En 2000, Iribus ha matriculado 383 autocares, de los cuales 351 correspondieron a la gama EuroRider, líder del mercado en los últimos 5 años. Ha matriculado 217 vehículos urbanos de los cuales 117 CityClass y 84 Agora en sus versiones CityBus y CityLine españolas. Las gamas de microbuses Daily con 287 unidades y EuroMidi con 99 unidades también han sido líderes de sus respectivos segmentos.

Principales concursos públicos obtenidos por Iribus para el año 2001

Iribus se ha adjudicado la venta de más de 3.000 vehículos mediante diferentes concursos públicos, cuyas matriculaciones se verán reflejadas principalmente en el balance comercial de 2001. Por ciudades, los principales concursos obtenidos por Iribus se localizan en Roma (755 unidades), Milán (238 u.), Florencia (130 u.) y Turín (100 u.), en Italia; París (300 u.), Lille (100 u.) y Burdeos (50 u.), en Francia; Málaga (42 u.) y, en concurso celebrado en enero de 2001, Madrid (240 u.), en España.





Tras el Sueño Europeo

en la INTERTOTO

“

CON EL FINAL DE TEMPORADA, SÓLO PENDIENTES DEL BALONCESTO, SE PUEDE AFIRMAR QUE LA CAMPAÑA DE LOS DIFERENTES EQUIPOS MALAGUEÑOS EN CATEGORÍAS DE ÉLITE HA SIDO TODO UN ÉXITO



”



Algunos, como el Unicaja Málaga, ya nos ha acostumbrado a los primeros puestos de la liga ACB. Resulta más sorprendente el buen hacer del Málaga C.F. y el PTV de voleibol, que han cerrado el ejercicio de forma excelente. Pocos, exceptuando los muy forofos, podían sospechar que el equipo de fútbol de la ciudad iba a terminar la liga luchando por una plaza que le clasifique para la copa de la UEFA. Finalmente se tendrá que conformar con la Copa Intertoto, que le da de nuevo posibilidades de conseguir la disputa de competición europea

como Litos, Romero y, en menor medida, Duda y Leko.

El gran año malaguista también tiene otros nombres: el joven Miguel Ángel o Gerardo, viejo conocido de Peiró y que había pasado por diversos equipos sin pena ni gloria en los últimos tiempos; el canterano Josemi; la doble D: Dely Valdés y Darío Silva, aunque este año han reducido su promedio de goles; pero en especial un futbolista que cumple este año su tercera temporada en el club y que después de una complicada adaptación ha triunfado al fin, el holandés Kiziko Musampa. El ex

El Málaga va a por todas y no piensa dejar escapar esta segunda oportunidad.

durante este verano. El Málaga va a por todas y no piensa dejar escapar esta segunda oportunidad.

El desmantelamiento que sufrió el verano pasado el equipo, incidiendo principalmente en su centro del campo, provocó que cuatro jugadores muy importantes, Movilla, De los Santos, Rufete y Agostinho, abandonaran al conjunto de Martiricos, lo que auguraba una temporada difícil al solventarse estas bajas con fichajes desconocidos para el gran público. Pero la gran labor de la secretaría técnica y, sobre todo, del sempiterno Joaquín Peiró ha obrado el milagro, sacando petróleo de unos jugadores que, aunque en teoría modestos, tenían la ilusión de demostrar su valía en una liga de nivel como la española. Es el caso de hombres

jugador del Ajax ha sido capaz de desbordar por la banda izquierda y ha contribuido enormemente a la construcción del juego del equipo. A esto hay que añadir un considerable número de goles, sin ser un especialista.

El club vive días felices. Peiró, el gran gurú y la verdadera estrella blanquiazul, ha confirmado su continuidad. Cuatro temporadas lleva ya el técnico, al que sólo iguala Jabo Irureta en el Depor. Serafín Roldán, el tan discutido presidente, roza cumplir el sueño de pasear a su equipo por Europa en una remozada Rosaleda. Pero, ¿y el futuro? Esperemos que no crean que la clave es cambiar a la plantilla cada año. Hay que mantener una base porque sino volvería a ser un riesgo, y a lo mejor ya no sale tan bien.



VOLEYBOL

PTV Málaga Telecom y la SUPERLIGA

Con una palabra se puede definir la temporada realizada por el PTV Málaga Telecom en la Superliga: excepcional. El equipo obtuvo una meritoria cuarta posición en la clasificación final de la liga, concluyendo con igualdad de puntos con el quinto, el Club Voleybol Elche, aunque el mejor balance de los de Carranque permitió que disputaran el play off por el título. Las esperanzas de victoria eran remotas debido al gran dominio ejercido en los últimos años por el Unicaja Almería, que a la postre sería campeón, y el Numancia Caja Duero. Precisamente estos últimos le arrebataron la Copa del Rey al PTV, en una apretada final que concluyó con un apretado 3 sets a 2. Con todo esto la campaña se puede calificar como exitosa en cuanto a resultados y juego exhibido, como destaca su entrenador, el argentino Axel Mondí. Hay que destacar la aportación de Scott Koskie, uno de los mejores colocadores de la liga, y el debut durante el play off de dos canteranos: Bosco y Melero.

UNICAJA, A POR EL TÍTULO

El club baloncesto Málaga es uno de los "grandes" de la ACB. Esta afirmación ya no puede ponerse en duda por nadie. Incluso la frase se podía extender a Europa, pese a que la actuación esta campaña no ha sido muy afortunada, gracias al extraordinario éxito que supuso la consecución de la copa Korac el año pasado.

Unicaja ha conseguido el segundo puesto en la liga regular y camina con paso firme en los play-off. Resolvió con tres vic-



están igualadísimos. El que tenga más temple logrará el objetivo.

El entrenador Maljkovic es un hombre exigente y fundamental: está constantemente encima de sus jugadores para que

no bajen la guardia e impongan su ritmo. La obsesión por el juego colectivo del serbio

Conquistar la liga ACB es una obsesión aunque no una exigencia inmediata.

torias su enfrentamiento de cuartos ante el Jabones Pardo Fuenlabrada, y ahora esperan las semifinales. Una hipotética final sería una lotería. Sobre todo pensando que el más que presumible rival, el

F.C. Barcelona, que concluyó primero pero que no presenta unas diferencias enormes respecto al equipo malagista. Por amplitud de plantilla y estado físico y anímico ambos conjuntos

hace que el equipo se vuelque en esta tarea: todos luchan y nadie suele concentrar el peso anotador. Aunque hay que destacar en los play-off la labor de Gurovic, Bullock y Abrams.

El equipo no parece que haya llegado todavía a su techo. Conquistar la liga ACB es una obsesión aunque no una exigencia inmediata. Ya están asentados en lo más alto y sólo será cuestión de tiempo que las siempre repletas gradas del Martín Carpena vean a su equipo campeón.

Colabora: Rafael Lamelas

JAPÓN/COREA 2002

El mundial del Sol Naciente

LOS MÁS OPTIMISTAS SUEÑAN CON VER A ESPAÑA COMO PRIMER EQUIPO CAMPEÓN DEL TERCER MILENIO. LOS MÁS REALISTAS NO SE HACEN GRANDES ILUSIONES.

A las 13:30 hora peninsular española -la diferencia con Corea y Japón es de siete horas- del pasado viernes 31 de mayo tuvo lugar en Seúl el partido inaugural de la edición 2002 del Campeonato Mundial de Fútbol, entre las selecciones de Francia (actual campeona) y Senegal.

podrían interponerse equipos de la categoría de Portugal, Alemania, Italia, Croacia y Méjico, además de los siempre peligrosos anfitriones, el combinado coreano.

Por la otra parte del cuadro de participantes, se jugarían el pase a la final los equipos de Francia, Brasil, Argentina, Inglaterra Bélgica o los otros anfitriones, Japón.

La selección española de fútbol, que se halla encuadrada en el grupo B, junto a las de Eslovenia, Paraguay y Sudáfrica, disputará sus partidos en Corea. A priori, no parece complicada la clasificación del equipo español, por lo que no esperamos sufrir los disgustos de anteriores ediciones del campeonato.

Los aficionados españoles tienen argumentos para la esperanza: nuestra liga es la más potente del mundo y el equipo cuenta con jugadores tan desequilibrantes como Raúl, Tristán, Valerón o Hierro. Por otra parte, los malos resultados obtenidos en los partidos de preparación, el cansancio con que nuestros jugadores se enfrentarán a la competición y las experiencias vividas en anteriores campeonatos obligan a ser cautos.

En el camino de la Selección hacia la final, que se disputará en el estadio de Yokohama (Japón) el domingo 30 de junio a las 13:00,



GRUPOS Y SEDES

COREA				JAPÓN			
A	B	C	D	E	F	G	H
Francia	España	Brasil	Corea	Alemania	Argentina	Italia	Japón
Senegal	Eslovenia	Turquía	Polonia	Arabia Saudí	Nigeria	Ecuador	Bélgica
Uruguay	Paraguay	China	EE.UU.	Irlanda	Inglaterra	Croacia	Rusia
Dinamarca	Sudáfrica	Costa Rica	Portugal	Camerún	Suecia	México	Túnez

ESPAÑA / PARTIDOS PRIMERA FASE

Fecha	Hora	Sede	Rival
Domingo, 2 de junio	13:30	Gwangju	Eslovenia
Viernes, 7 de junio	11:00	Jeonju	Paraguay
Miércoles, 12 de junio	13:30	Daejeon	Sudáfrica

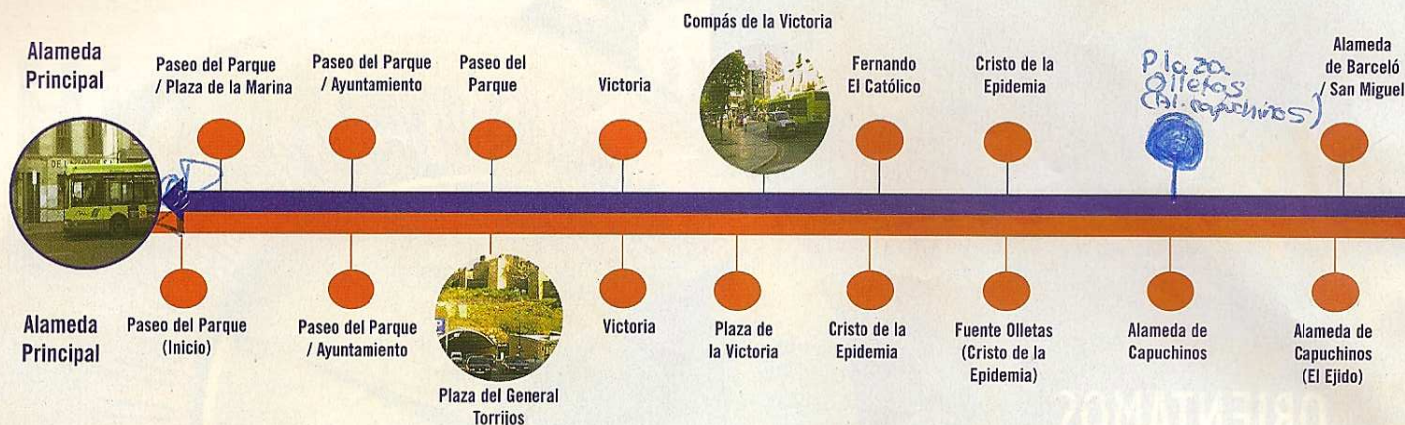
ELIMINATORIAS

OCTAVOS DE FINAL			
Sábado, 15 de junio	8:30	Seogwipo	1ºE contra 2ºB = 1
	13:30	Niigata	1ºA contra 2ºF = 5
Domingo, 16 de junio	8:30	Oita	1ºF contra 2ºA = 6
	13:30	Suwon	1ºB contra 2ºE = 2
Lunes, 17 de junio	8:30	Jeonju	1ºG contra 2ºD = 3
	13:30	Kobe	1ºC contra 2ºH = 7
Martes, 18 de junio	8:30	Miyagi	1ºH contra 2ºC = 8
	13:30	Daejeon	1ºD contra 2ºG = 4

CUARTOS DE FINAL			
Viernes, 21 de junio	8:30	Shizuoka	Gan.5 contra Gan.7 = C
	13:30	Ulsan	Gan.1 contra Gan.3 = A
Sábado, 22 de junio	8:30	Gwangju	Gan.2 contra Gan.4 = B
	13:30	Osaka	Gan.6 contra Gan.8 = D

SEMIFINALES			
Martes, 25 de junio	13:30	Seúl	Gan.A contra Gan.B = AB
Miércoles, 26 de junio	13:30	Saitama	Gan.C contra Gan.D = CD

FINAL y 3er Y 4º PUESTO			
Sábado, 29 de junio	13:00	Daegu	Perd.AB contra Perd.CD
Domingo, 30 de junio	13:00	Yokohama	Gan.AB contra Gan.CD



Línea uno

— Parque del Sur / Alameda Principal —

“
NUEVO RECORRIDO PARA
UNA LÍNEA DE AUTOBÚS
CON HISTORIA Y SABOR
MALAGUEÑO
”

UN REPASO HISTÓRICO

La línea 1 de la EMT es conocida popularmente como la línea de Capuchinos. Los antecedentes, como en el resto de autobuses urbanos, hay que buscarlos en el tranvía. En los años 50 existía un tranvía circular con el recorrido: Cortina del Muelle – Alcazabilla – Victoria – Cristo de la Epidemia – Olletas – Alameda de Capuchinos – Cruz del Molinillo – Avenida Rosaleda – Santa Isabel – Alameda. El precedente directo del autobús 1.

En el año 1953 el panorama del transporte público se ensombrece. A pesar de los esfuerzos económicos y personales, mantener las instalaciones móviles y fijas del tranvía era muy difícil. Constantes averías que obligan a renovaciones del material excesivamente caras, porque se dependía de la fabricación extranjera. Por estos motivos, comienzan las gestiones iniciales para el cambio de tranvías por autobuses, y se adquieren los cinco primeros vehículos a la empresa Daimler (puestos en circulación por la malagueña Taillefer, S.A.) destinados a la línea de El Palo.

En el año 1956 vuelve a plantearse la sustitución completa de tranvías. El Consejo de Administración acuerda el cambio, y la prensa local también se hace eco de esta petición. En mayo de ese mismo año se produ-

ce el cambio en la línea de Capuchinos, por la deteriorada situación de las líneas férreas. Aprovechando además un corte del tráfico por obras de pavimentación, se ponen en marcha los autobuses de esta línea. En esa época, el billete costaba 0,65 pesetas ida y 0,90 pesetas ida y vuelta.

La línea de Capuchinos estaba compartida con la empresa Hernández y Conejo, S.A., y empiezan a surgir algunos roces, curiosamente por el tema del tabaco. Los vehículos del servicio Municipal de Transporte Urbano llevaban menos viajeros, por la prohibición de fumar en ellos. Así que los viajeros preferían esperar al vehículo de Hernández y Conejo para fumar tranquilamente durante el recorrido.

PARADAS TRADICIONALES DE LA LÍNEA 1

Las más representativas a lo largo de su historia han sido:

- Cortina del Muelle
- Alcazaba – Teatro Romano
- Plaza de la Merced
- Plaza de la Victoria (popularmente "jardín de los monos")
- Colegio Maristas
- Santuario de la Victoria
- Fuente Olletas

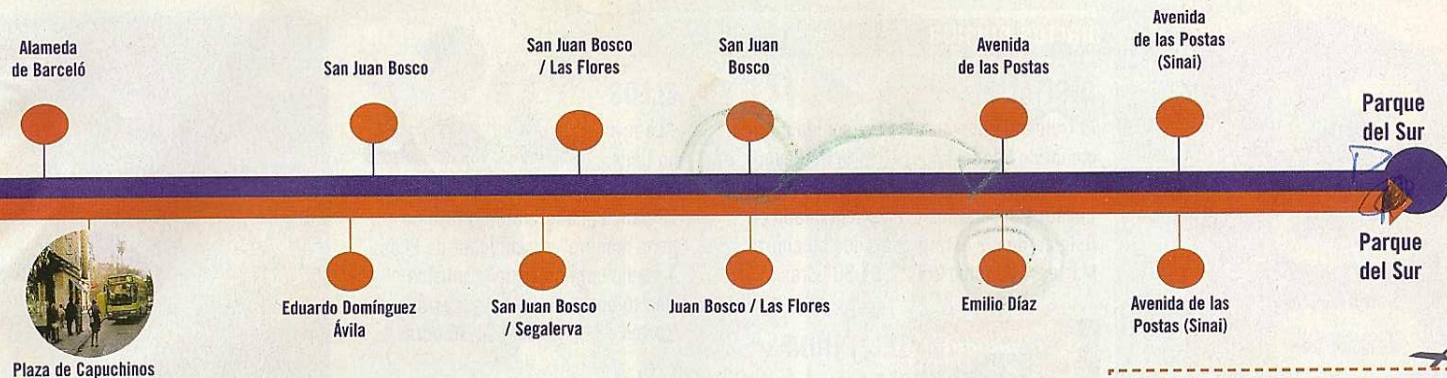
- Cementerio San Miguel
- Cuartel de Capuchinos
- Colegio Salesiano de San Juan Bosco
- Convento Psiquiátrico del Sagrado Corazón

El recorrido de la línea actual ha sufrido cambios, principalmente en su tramo final. Hasta hace unos años, el autobús 1 pasaba por calle Alcazabilla para acabar su trayecto en la Catedral.

La línea de Capuchinos conectaba con lugares relevantes del entorno malagueño, como puede verse. El conjunto arqueológico de la Alcazaba y el Teatro Romano, el Santuario de M^a Santísima de la Victoria, dos importantes escuelas y el cementerio de San Miguel, (por aquel entonces era el oficial de la ciudad).

SITUACIÓN ACTUAL

El recorrido de la línea actual ha sufrido varios cambios, principalmente en su tramo final. Hasta hace unos años, el autobús 1 pasaba por calle Alcazabilla para finalizar su trayec-



De izquierda a derecha, los conductores de la línea uno: Juan J. Tañón, Manuel Rodríguez, Manuel Garrido, Enrique Sánchez, J. A. B. Castellar, J. M. López y J. Romero Anfrade.

to en la Catedral. Como sabemos, dicha calle ha sido peatonalizada y además se ha construido el túnel de la Alcazaba. Por este motivo, el recorrido se modificó y el autobús ahora atraviesa el túnel, cruza el Parque y finaliza su trayecto en la Alameda.

UN RECORRIDO POR MÁLAGA

Acostumbrados al recorrido tradicional, vamos a iniciar el trayecto en la zona más "reciente" de la línea 1, la Alameda. El autobús de Capuchinos siempre ha permanecido apartado, en cierto modo, del resto de líneas, por llegar sólo hasta la Catedral. Ahora, se confunde con los otros autobuses.

Al principio del recorrido el vehículo está casi al completo. Atravesamos la Alameda, la Plaza de la Marina y enfilamos hacia el Parque, camino del Hospital Civil. ¿Nos habremos confundido de línea? Parece que no, porque en la Fuente de las Tres Gracias giramos hacia el túnel de la Alcazaba. No se asemeja al paisaje de la línea de siempre, al que estábamos acostumbrados. Sin embargo, una vez que atravesamos el túnel, todo se vuelve reconocible. Aparece el cine Astoria, y entreveamos la Plaza de la Merced, que está justo detrás. El autobús gira hacia la derecha para enfilarse por la calle Victoria. Al otro lado, en un pequeño vistazo vemos gente paseando por calle Alcazabilla, el antiguo emplazamiento de la penúltima parada.

Nuestro recorrido sigue por la bulliciosa calle Victoria, siempre cargada de tráfico. El autobús está prácticamente lleno de pasajeros, que van llenando el pasillo. Sube y baja mucha gente en cada parada que hemos hecho.

Muchos ciudadanos de las zonas de Parque del Sur, Fuente Olletas y Victoria utilizan esta línea para acceder al centro mismo de la ciudad.

La calle Victoria nos arroja con sus balcones, hasta que se ensancha ante nuestros ojos y aparece un jardín, con árboles cargados de flores en estas fechas. Es la Plaza de la Victoria, más conocida como Jardín de los Monos. El Colegio Maristas está justo al lado. Un poco más adelante, al fondo y a lo lejos, se nos presenta el Santuario de la Virgen de la Victoria. La parada está en un lateral, en la calle Fernando el Católico. Continuamos por Cristo de la Epidemia, donde se baja gran número de gente. Estamos llegando a la gasolinera de Fuente Olletas, la antigua salida de Málaga hacia los Montes. Pero giramos a la izquierda, para entrar en el barrio de Capuchinos. La Alameda de Barceló nos conduce, cuesta abajo a toda velocidad, hasta la es-

quina con el Colegio Salesiano. Nuestro recorrido está casi terminando. Las siguientes paradas pertenecen al barrio de Las Flores, y también en éstas se bajan la mayoría de usuarios. A nuestra izquierda se pueden adivinar las formas de las grúas que trabajan en el Estadio de la Rosaleda. Con los asientos casi vacíos ya, siguiendo en línea recta, llegamos al "límite" y entramos en Ciudad Jardín. La última parada, Parque del Sur, y el fin de nuestro trayecto.

HABLAN LOS USUARIOS

Muchos ciudadanos de las zonas de Parque del Sur, Fuente Olletas y Victoria utilizan esta línea para acceder al centro mismo de la ciudad. También la utilizan numerosos estudiantes de la zona universitaria de El Ejido, que tomando el autobús en la Plaza de Capuchinos pueden llegar fácilmente hasta la Alameda Principal. La ampliación del recorrido ha resultado beneficiosa a grandes rasgos. Tanto los viajeros habituales como esporádicos coinciden en que ha supuesto un ligero retraso en la línea. Tal es el caso de Milagros, secretaria, que utiliza el autobús tres veces al día o Inmaculada, que prefiere al autobús desde que tiene parada en la Alameda, las cuales opinan que deberían destinarse más vehículos al servicio.

Colabora: Mónica Lozano

CONCURSO La Parada Escondida

¿QUÉ PARADA DE LA EMT FALTA EN ESTA LÍNEA? AVERÍGUALO...

Descubra cuál es la bajada o subida de autobús urbano que falta en la ilustración superior y participará de lleno en el sorteo de una tarjeta de bus mensual

ofrecida por la Empresa Malagueña de Transportes. Tan sólo ha de remitir la respuesta, en el cupón que se adjunta con sus datos personales, a EMTrevista Concurso "La Parada Escondida".
C/ Compositor Lehmborg Ruiz, nº 9. Edif. Jábega, Ofic. 10-14.
29007 Málaga.

La Parada Escondida es: Plaza de Olletas Cal. Capuchinos

Nombre y Apellidos: _____

Dirección y C.P.: _____

Teléfono: _____



Javier Berlanga

Presidente de la EMT

“

**ESTAMOS MODERNIZANDO
NUESTROS TRANSPORTE
URBANO PARA UNA
MÁLAGA MÁS CÓMODA**

”

La EMT ha cambiado la identidad corporativa, que ahora muestra una imagen más moderna y profesional.

P.: Este es el segundo número de la revista de la EMT, ¿cómo han acogido los usuarios esta iniciativa?

R.: Aunque aún es pronto para evaluar la respuesta de los usuarios, lo que sí es cierto es que observamos de forma agradable que los viajeros la llevan en sus manos, la leen, y esto hace más agradable el trayecto. Poco a poco los usuarios del transporte público se van acostumbrando a coger la revista cuando suben al autobús. En cualquier caso, todos los comentarios que hemos recibido son muy positivos y entendemos que por la amenidad de la revista y lo bien realizada que está los cien mil malagueños que ya la han tenido la van a apreciar cada vez más. Por lo tanto, podemos decir que ha sido un éxito sin precedentes.

P.: ¿Cuáles son los objetivos de EMTREVISTA?

R.: No es otro más que hacer aún más agradable el trayecto en autobús. Si además conseguimos acercar la Empresa al usuario y posibilitamos que participen y

La información al usuario se va a mejorar notablemente, con una nueva señalización en las paradas (planos de líneas, etc...)

colaboren con ella y con el transporte colectivo, todos saldremos ganando.

P.: ¿Cómo ve usted el futuro del transporte público en nuestra ciudad?

R.: Apasionante, ya que el transporte público es la única solución viable a los problemas de movili-

dad en las grandes urbes modernas. Desde la EMT tenemos el reto de potenciar el uso del transporte colectivo, para lo cual contamos con una gran empresa y unos profesionales con capacidad demostrada para asumir grandes retos. No obstante, las Administraciones Públicas y los ciudadanos tenemos que apostar decididamente





por el transporte público para hacer entre todos una Málaga más cómoda, más respetuosa con el medio ambiente y más habitable en definitiva.

El transporte público es la única solución viable a los problemas de movilidad en las grandes urbes modernas.

P.: ¿Qué iniciativas se están llevando a cabo desde la EMT para potenciar el uso del transporte público?

R.: La EMT está poniendo en marcha en estos momentos toda una serie de iniciativas que van a transformar el transporte público de Málaga. En este sentido, se está realizando un gran esfuerzo por dar respuesta a las necesidades de nuestros clientes. Para comenzar, la EMT ha cambiado la identidad corporativa, que ahora muestra una imagen más moderna y profesional. Otro de los aspectos más novedosos es la instalación en las marquesinas de paneles indicativos sobre el estado del autobús y el tiempo restante hasta la llegada del mismo a la parada. Esto se consigue gracias al sistema de seguimiento por satélite (GPS) que utiliza la EMT. Por último, la información al usuario se va a mejorar notablemente, con una nueva señalización en las paradas (planos de líneas, etc...) y una novedosa WEB en la cual el usuario tendrá una amplia gama de información en tiempo real.

P.: ¿Y con respecto a la oferta de transporte? ¿Se establecerán nuevas líneas?

R.: Pienso que es en la oferta de

transporte donde vamos a realizar una auténtica revolución. El usuario quiere fundamentalmente dos cosas: que el autobús llegue pronto, y que la ruta sea lo más directa posible. En este sentido, estamos trabajando para que las principales líneas de la EMT tengan frecuencia de paso de 10 minutos, y además, se establecerán nuevos recorridos que llevarán de un punto a otro de la ciudad sin pasar por el centro. Esto lo vamos a conseguir gracias a nuevos planes de racionalización de recursos, y unificación de algunas líneas existentes, las cuales tienen en muchos casos recorridos similares.

P.: Ya llevamos unos meses desde la puesta en marcha de la Línea a Churriana, ¿cómo está funcionando?

R.: La nueva línea 10, que comenzó a funcionar el 1 de mayo, está teniendo buenos resultados. El primer mes ha transportado 52.000 pasajeros, y ha sido muy bien acogida en Guadalmar, Plaza Mayor, y por supuesto, el barrio de Churriana, que ha visto por fin cumplida su vieja ambición de disponer de transporte público municipal.

P.: Usted también representa las áreas de Juventud y Deportes del Ayuntamiento, ¿qué iniciativas más destacadas podría resaltar?

R.: A mitad de este mes, concretamente del 13 al 16 tenemos un gran acontecimiento como es la Regata de Grandes Veleros. Son 4 días con un amplio abanico de espectáculos, conciertos y actividades musicales y acogiendo con alegría y cariño a los tripulantes que hemos invitado. Málaga saldrá reforzada como organizadora de eventos y destino turístico.



Tenemos que apostar decididamente por el transporte público para hacer entre todos una Málaga más cómoda, más respetuosa con el medio ambiente y más habitable en definitiva.



**EMT****INFORMA**

AVISO AL PÚBLICO

Línea Especial "PLAZA MAYOR"

Se informa a los usuarios que a partir del JUEVES, día 27 de JUNIO y hasta el día 21 de Septiembre, se establece un servicio especial los días JUEVES, VIERNES y SÁBADOS con destino al Parque de Ocio "PLAZA MAYOR" con el siguiente horario:

SALIDAS DE AVDA. M. AGUSTÍN HEREDIA

23:30 h

24:30 h

1:30 h

SALIDAS DEL PARQUE DE OCIO

23:00 h

24:00 h

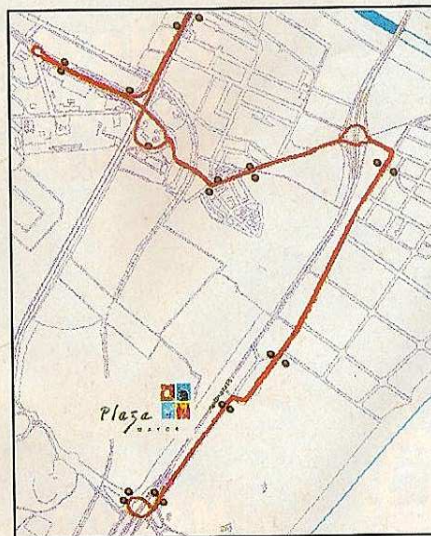
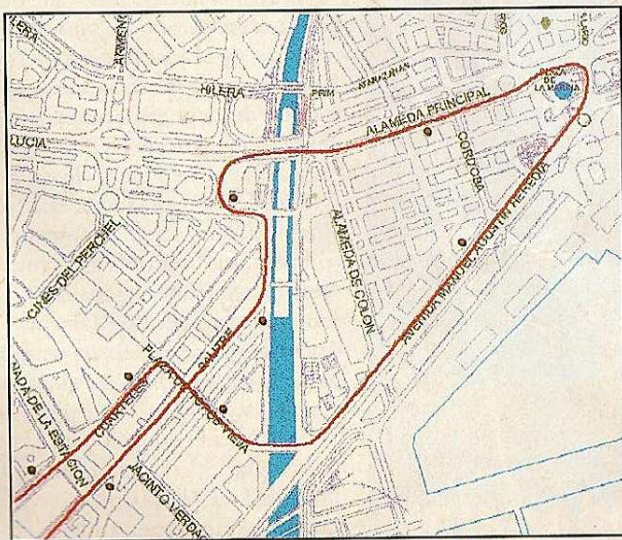
1:00 h

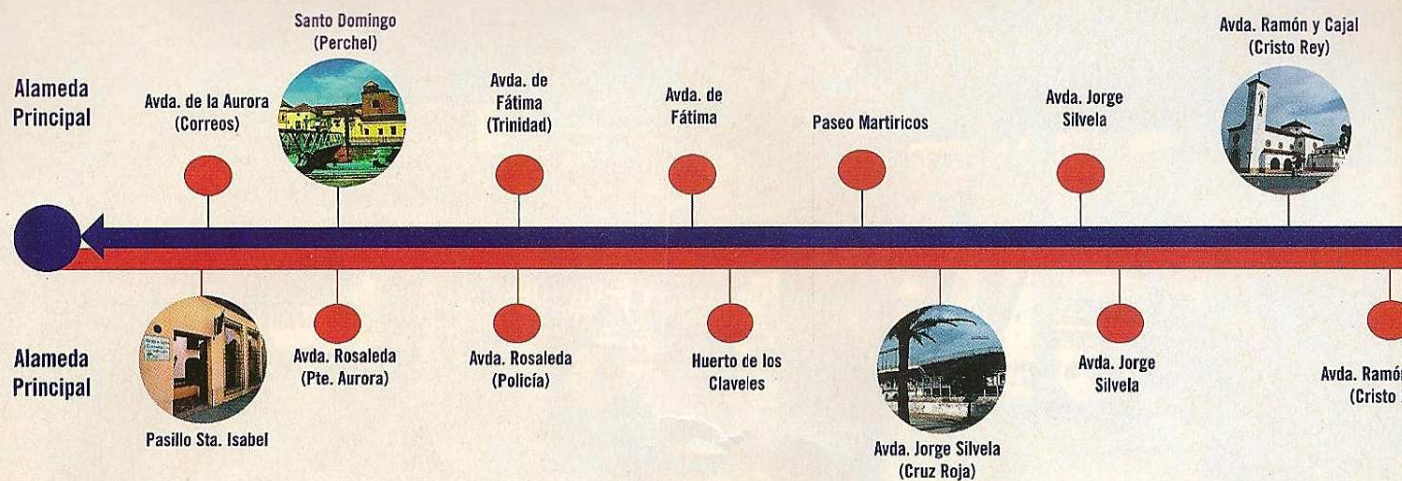
2:00 h

Con el siguiente recorrido:

RECORRIDO DE IDA: Avda. M. Agustín Heredia, Plaza de Toros Vieja, C/ Cuarteles, C/ Héroe de Sostoa, Avda. de Velázquez, Avda. Comandante García Morato, San Julián, Ctra. Campo de Golf, Parque De Ocio.

RECORRIDO DE VUELTA: Parque De Ocio, Ctra. Campo de Golf, San Julián, Avda. de Velázquez, Avda. de la Paloma, C/ Ayala, C/ Salitre, Avda. Andalucía, Alameda Principal, Avda. M. Agustín Heredia.





Línea dos

— Alameda Principal / Ciudad Jardín —

“

NUEVO RECORRIDO PARA
UNA LÍNEA DE AUTOBÚS
CON HISTORIA Y SABOR
MALAGUEÑO

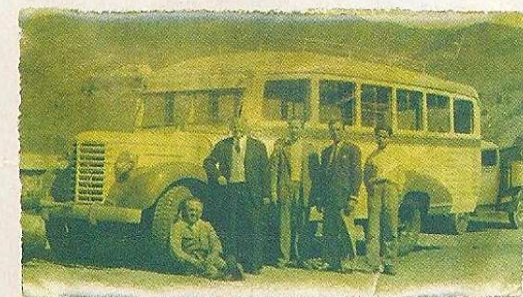
”

UN REPASO HISTÓRICO

Como ya apuntábamos en el número anterior, los antecedentes, al igual que en el resto de autobuses urbanos, hay que buscarlos en el tranvía. En el año 1950 la línea 2 seguía el recorrido Puerta Nueva-Ciudad Jardín. Desde los años 40 hasta 1980 fue la empresa Hernández y Conejo la que tuvo la concesión de la línea, junto con la nº1 (Capuchinos).

El Sr. Hernández era un antiguo empleado de tranvías municipales de Málaga. Cuando la empresa se disolvió, Antonio Hernández recibió como indemnización la concesión de esta línea y algunos autobuses.

El Sr. Antonio Conejo se inició en los negocios adquiriendo la línea de Capuchinos. Posteriormente, se



De izquierda a derecha: José Hernández, Antonio Hernández, Manuel Hernández, Antonio Conejo Ríos, un empleado. Socios mecánicos de la empresa Hernández y Conejo S.L., concesionario de la línea 2; en el entorno de la finca La Concepción, en 1947.

asoció con Hernández, creando la citada empresa, y explotando la línea 1 y la línea 2.

Estos primeros autobuses tenían que ser remolcados por mulos, porque los autobuses carecían de motor. En estos años iniciales las carrocerías de los vehículos eran de madera, y se construían en los talleres propios de Hernández y Conejo. El combustible empleado, debido a la restricciones de la pos-

guerra, era el gasógeno. Su uso requería de grandes bombonas de almacenamiento.

En aquellos tiempos el confort no tenía demasiada prioridad. Al principio, no tanto como el humor. Uno de los vehículos de Ciudad Jardín era conocido como “el Lola Flores” por el intenso traqueteo que se sentía al subirse en él.

La línea 2 es un punto de conexión importante entre el centro y el estadio La Rosaleda.

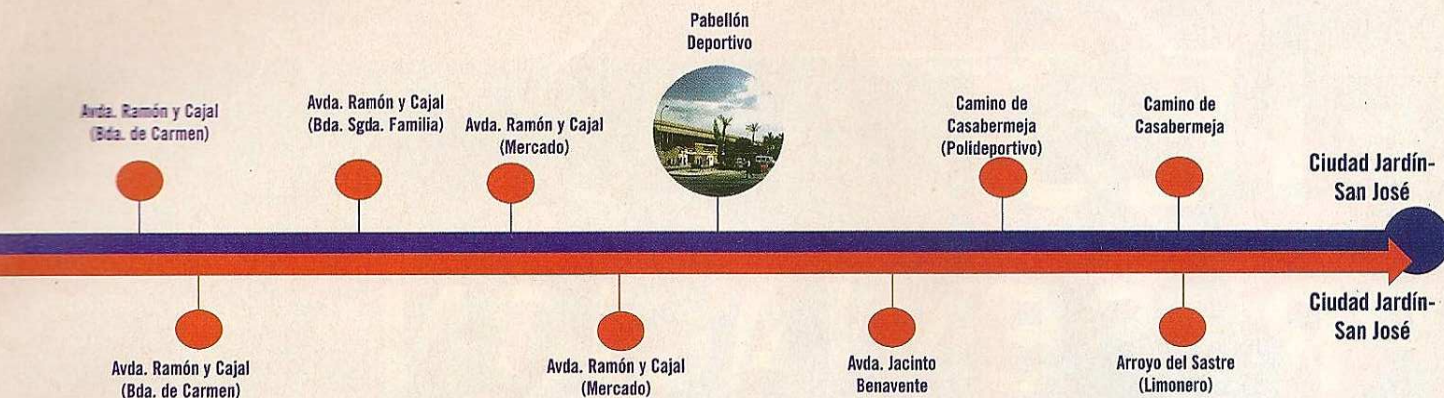


De izquierda a derecha, los conductores de la línea dos: Cobos Ruiz, García Aranda, Sales Aguilar, Pérez Cano, Gómez Ruiz



De izquierda a derecha, los conductores de la línea dos: García Aranda, Pérez Cano, Cobos Aguilar, Gómez Ruiz

Poco a poco se van a sustituir los tranvías malagueños por los autobuses. En 1960 ya sólo funcionaba el tranvía de Huelin-Misericordia, la última línea de tranvía de Málaga, que desapareció. En este año además se inauguró la fábrica de vehículos municipales Pegaso, que atenderá el mercado. Ya no se depende de



fabricación extranjera. En 1961 continúa la liquidación de los componentes de las líneas de tranvía y vehículos. El tranvía de Huelin continúa en activo, pero se decide su suspensión para el día 31 de diciembre de este año. En 1963 se establece un servicio especial, con dos autobuses desde la Alameda al campo de la Rosaleda. En 1978 se crea otra línea especial de carácter veraniego, con el recorrido Ciudad Jardín- Playa de El Chanquete (El Palo).

PARADAS EMBLEMÁTICAS DE LA LÍNEA 2:

- Iglesia de Santo Domingo
- Museo de Artes Populares (Pasillo de Sta. Isabel)
- Barriada de la Trinidad
- Cruz Roja
- Campo de fútbol La Rosaleda
- Iglesia de Cristo Rey
- Barriada del Carmen
- Barriada Sagrada Familia
- Mercado (Avda. Ramón y Cajal)
- Polideportivo Ciudad Jardín

La línea de Ciudad Jardín conecta con lugares relevantes de Málaga. Por un lado, nos encontramos con la parada del Museo de Artes Populares. Por otro, dos centros neurálgicos del deporte malacitano, el estadio de La Rosaleda, y el Polideportivo Ciudad Jardín. Sin olvidar tampoco el paso por la Iglesia de Santo Domingo, el Perchel o la Trinidad.

UN RECORRIDO POR MÁLAGA

Al igual que en el número anterior, vamos a tomar el autobús de Ciudad Jardín en la Alameda. La cabecera de línea está situada a mediación del lateral derecho.

Al iniciar la marcha, nos enfrentamos con el tráfico de la Alameda, para girar a la derecha y pasar delante del mercado de Atarazanas. Dejándolo a un lado, enfilamos

hacia el Pasillo de Santa Isabel, y la parada del Museo de Artes Populares. A partir de aquí nuestro camino seguirá paralelo al río Guadalmedina casi hasta final del recorrido. Siguiendo el orden, nuestra próxima parada se establece en el Puente de la Aurora. Rápidamente avanzamos hasta el siguiente punto, y después de alcanzar la Comisaría de Policía llegamos a la avenida de la Rosaleda, ahora Huerto de los Claveles.

El siguiente punto es la Cruz Roja. Aquí gran parte de los viajeros pone pie en tierra. Nos acercamos al estadio Rosaleda y lo dejamos a nuestra izquierda, para entrar en la avenida Jorge Silvela.

La carretera da un leve giro hacia la derecha, cuando pasamos cerca de la Iglesia de Cristo Rey. Ahora ya no vamos paralelos al río. Estamos ya en la parte final del recorrido, en la avenida Ramón y Cajal. Pasamos por las barriadas del Carmen y de la Sagrada Familia, donde se apean numerosos usuarios. Y al poco tiempo, divisamos el Polideportivo de Ciudad Jardín, a nuestra derecha. Casi hemos concluido el trayecto, dos calles después del Polideportivo giramos hacia la derecha, hemos llegado a la parada de San José, final de trayecto.

HORARIO

	LABORALES	SÁBADOS	FESTIVOS
PRIMERA SALIDA	6:00	6:00	6:45
ÚLTIMA SALIDA	0:15	0:15	0:15
FRECUENCIA	8-12min.	9-12min.	9-12min.

LOS USUARIOS

La línea 2 es un punto de conexión importante entre el centro y el estadio La Rosaleda. Tradicionalmente, también fue utilizado para acceder al Polideportivo de Ciudad Jardín. La mayoría de usuarios pertenecen a la zona de Ciudad Jardín, y encuentran en esta línea una forma rápida de llegar a su hogar desde el centro.

Colabora: M.L.

CONCURSO La Parada Escondida

¿QUÉ PARADA DE LA EMT FALTA EN LA LÍNEA 2?

AVERÍGUALO...

Descubra cuál es la bajada o subida de autobús urbano que falta en la ilustración superior y participará de lleno en el sorteo de

tres tarjetas de bus mensual

ofrecidas por la Empresa Malagueña de Transportes. Tan sólo ha de remitir la respuesta, en el cupón que se adjunta con sus datos personales, a EMTREVIEWA Concurso "La Parada Escondida".

C/ Compositor Lehmborg Ruiz, nº 9. Edif. Jábega, Ofic. 10-14. 29007 Málaga.

La Parada Escondida es:

Nombre y Apellidos:

Dirección y C.P.:

Teléfono:



Y el ganador del sorteo de La Parada Escondida de la línea 1 es:

SUSANA M^a SEPÚLVEDA BAEZA.

Agradecemos a todos los participantes la gran acogida que han brindado a este concurso.

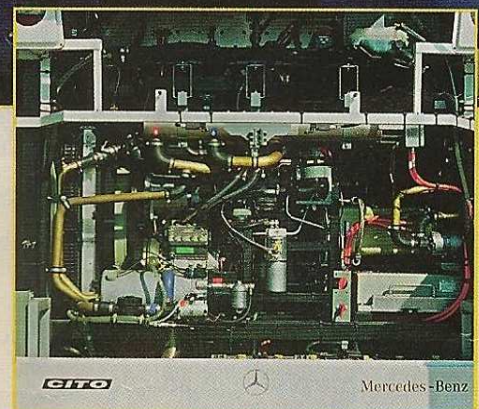
Sigan participando.

Mercedes Benz Cito Tecnología y



**En España, el Cito
recorre ya las calles
de Madrid, Palma de
Mallorca,
Villajoyosa, Gijón,
entre otras, con ex-
celentes resultados.
En Europa, Lisboa,
Marsella, Bolonia,
Berlín, etc. son al-
gunas de las ciuda-
des europeas por
las que ya circula
este midibús.**

LA evolución del transporte urbano colectivo en los últimos años no se puede entender de forma aislada. Como ha pasado en muchos otros sectores, las certificaciones de calidad, las encuestas de satisfacción, los nuevos canales de comunicación entre el proveedor y el usuario, etc. han ayudado a conocer de forma mucho más precisa las necesidades que el usuario del autobús percibe a la hora de escoger el transporte público en detrimento de otras alternativas. La fabricación de autobuses también ha evolucionado de acuerdo con las exigencias que el proveedor de transporte público y, en definitiva, el usuario final, han ido definiendo. El Mercedes-Benz Cito es un ejemplo de cómo elementos cada vez más relevantes para el usuario como accesibilidad, seguridad, nivel de emisiones, contaminación acústica o visual, etc. se combinan con avances tec-



nológicos que facilitan la gestión y explotación de este vehículo.

LA TECNOLOGÍA NO SE VE. SE SIENTE.

El Mercedes-Benz Cito está dotado de una unidad de potencia denominada "PowerPack" ubicada en la parte posterior del vehículo. En el corazón del "PowerPack" se encuentra un motor MB OM 904 LA capaz de generar una potencia de 130 kW y que alimenta un generador eléctrico que suministra la energía necesaria a un motor de mar-



diseño



cha situado sobre el eje trasero y que es el encargado de mover las ruedas traseras. La gran ventaja es que el conductor puede controlar la potencia del motor eléctrico con precisión a través del régimen variable del motor evitando las arrancadas bruscas. Además, el Sistema de Programación Flexible (FPS), basado en el mismo concepto que los turismos Mercedes-Benz, sustituye al equipo eléctrico convencional reduciendo el cableado, los elementos de fijación y las piezas funcionales, lo que permite una mayor fiabilidad y, en caso de avería, un rápido diagnóstico y reparación.

EL CONDUCTOR: LA PIEZA CLAVE.

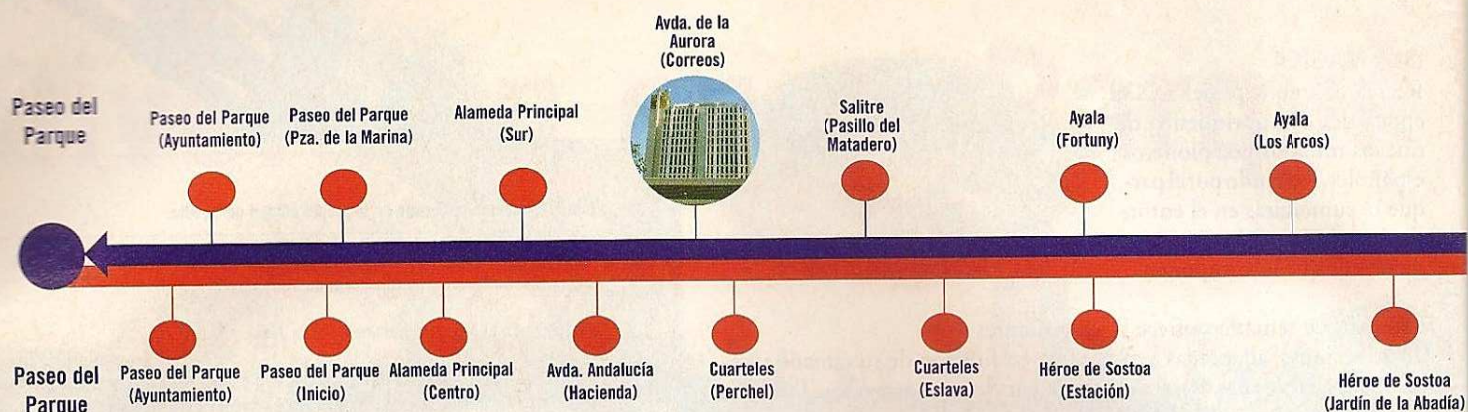
El Mercedes-Benz Cito está pensando para satisfacer también las necesidades del conductor. Desde que éste se sienta en su puesto de trabajo para iniciar la jornada laboral, se percibe la importan-

cia que el puesto de conducción tiene para Mercedes-Benz. Un volante de 450 mm. de diámetro permite un cómodo acceso. El asiento se puede regular en todas las direcciones para que el conductor pueda sentarse en una postura descansada independientemente de su peso y altura. La columna de dirección y el tablero de instrumentos son también regulables en altura e inclinación. En el salpicadero, además, todos los elementos de control se han concentrado en una pantalla de LCD que facilita la lectura y contribuye a mejorar la seguridad pasiva. Finalmente, un aire acondicionado independiente permite al conductor disfrutar de la temperatura adecuada en todo momento.

PARA EL PASAJERO, SÓLO VENTAJAS.

Lo primero que llama la atención al usuario de este midibús es su diseño. Se identifica inmediatamente con Mercedes-Benz. Las amplias superficies acristaladas y una altura de acceso de 320 mm. (240 mm. con el sistema de arrodillamiento activado) invitan a entrar. En el interior, destaca especialmente un piso bajo total, sin ningún tipo de altillos o desniveles, que facilita el tránsito una vez dentro del vehículo. El confort continúa durante la marcha del vehículo: el habitáculo para los pasajeros está separado totalmente de las zonas mecánicas, lo que reduce considerablemente el nivel de ruidos y el sistema de propulsión diesel-eléctrico permite una aceleración suave y continuada eliminando los habituales tirones.

El Cito se fabrica en la planta de EvoBus en Mannheim (Alemania) desde 1999. Su carrocería se compone de planchas tipo sandwich y de aluminio que, gracias a una concepción modular, pueden ser fácilmente sustituidas en caso de roces o abolladuras y que elimina el riesgo de oxidación a la vez que reducen el peso del vehículo. El Cito se presenta en tres longitudes: 8, 9 y 9,6 m. lo que le permite adaptarse a casi cualquier tipo de servicio. Todas estas innovaciones llevaron al Cito a ser elegido "Autobús del Año en Europa 2001".



Línea 3

Paseo del Parque Puerta Blanca

“
LA LÍNEA 3 CONECTA EL
CENTRO DE LA CIUDAD
CON LA ZONA CERCANA
A LA SALIDA OESTE DE
MÁLAGA
”

UN REPASO HISTÓRICO

A partir de 1956 se plantea en nuestra ciudad el cambio del transporte urbano, sustituyendo los tradicionales tranvías por autobuses. Poco a poco se van sustituyendo las líneas, y en 1960 la única existente era Huelin-Misericordia. En el año 1961 se produce el adiós definitivo al tranvía. El Consejo de Administración organiza un acto conmemorativo, creándose un billete de 0,25 pesetas para el último viaje. El dinero estaba destinado a la Campaña de Caridad por Navidad.

Sin embargo, esta despedida se hizo de manera silenciosa, al sus-

penderse los actos por el fallecimiento de un niño que se cayó al río Guadalmedina. A principios de los 60 el billete costaba unas 2,00 pesetas ida y vuelta y 1,50 pesetas el ordinario.

UN RECORRIDO POR MÁLAGA

En esta ocasión, la cabecera de línea no se encuentra en la Alameda, sino en el Paseo del Parque. Desde este lugar comenzamos nuestro recorrido, pasando por zonas tan emblemáticas como el Ayuntamiento y la Catedral. En nuestro camino también atravesamos la céntrica

Alameda Principal, para después hacer una breve parada frente a la Delegación de Hacienda. Nuestro autobús cambiará drásticamente de sentido, para enlazar con la conocida calle Cuarteles, el límite sur del tradicional barrio de El Perchel. En esta calle tenemos una parada que conecta con la estación del tren de cercanías. Siguiendo en línea recta, la siguiente parada nos deja en la esquina de la estación RENFE.

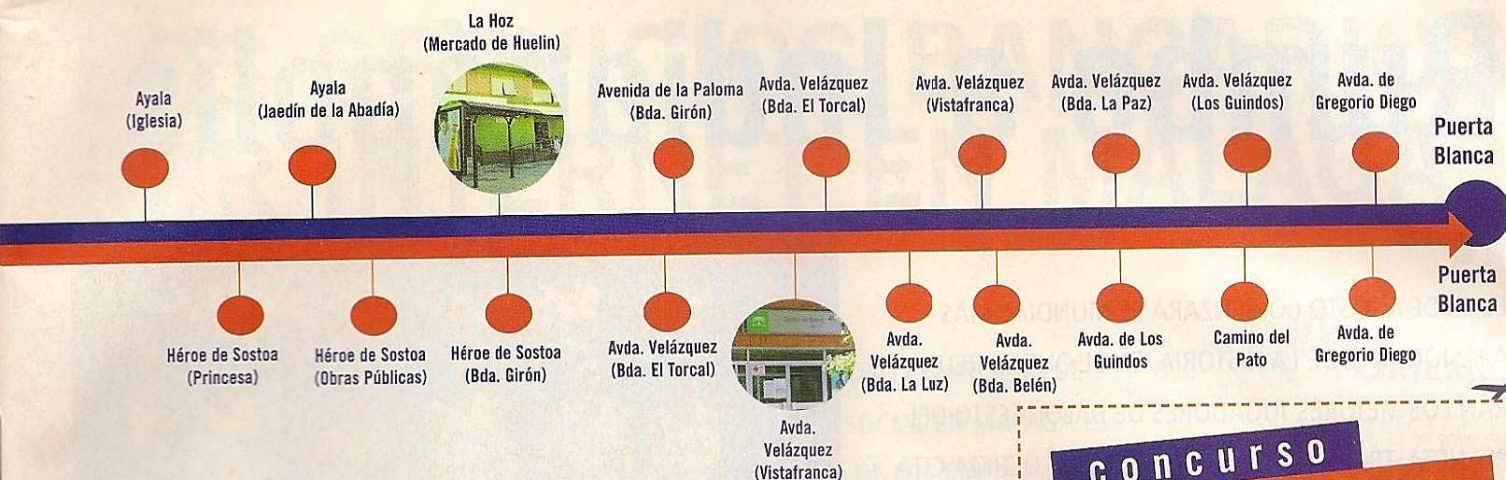
Si el vehículo iba ya casi completo, en esta parada los viajeros llenan los huecos del pasillo que



En la fotografía, los conductores de la línea tres: Ginés Burgueño, Bartolomé Navas, Fernández Pérez, Martín Lima, Fdez. Glez. de Lara, Soto Rodríguez y Gómez Ávila

DATOS CURIOSOS DE LA LÍNEA 3

- Desde 1956 a 1960 la línea 3 se conoció como "Barriada Girón". Su itinerario era: Alameda Principal - Puente Tetuán - Cuarteles - Héroe de Sostoa - Avda. de la Paloma - "El Veleró" (frente a Tabacalera).
- En este periodo de tiempo fue modificando su recorrido y cambiaría su nombre, primero a "Térmica" y luego, al modificar el tramo de recorrido para llegar a la Barriada Dos Hermanas, pasó a llamarse "Dos Hermanas".
- Otra curiosidad es que esta línea contaba con un cobrador pero no tenía taquilla.
- A principios de los años 60, la línea inauguró su actual recorrido como resultado de la fusión de las tres citadas anteriormente. Fue entonces cuando estrenó el nombre con el que la conocemos actualmente: "Puerta Blanca".
- En 1962, Francisco Jiménez Gómez, propietario de la línea hasta entonces, la vendió a Juan Báez, que por aquel entonces era propietario de la línea 4.



quedaban. En plena hora punta, continuamos por la calle Héroe de Sostoa. El tráfico es denso, y el tránsito de pasajeros en el autobús es elevado. A lo largo de esta larga calle, hay varias paradas (La Isla, Jardín de la Abadía, Princesa, Obras Públicas).

Después, tomamos la Avenida de Velázquez, parando en el centro de salud de Vistafranca. Giraremos más tarde hacia la izquierda, para enfilar por la Avenida de los Guindos y después continuar hacia el Camino del Pato. Nuestro trayecto pasa por delante del conocido colegio Victoria Kent. También pasamos por otro centro de salud. Por último, atravesando la Avenida de Gregorio Diego, llegamos a la última parada en Puerta Blanca.

La línea 3 conecta, como hemos visto, el centro de la ciudad con la zona cercana a la salida oeste de Málaga. Además de lugares de gran importancia, como el Ayuntamiento, Hacienda, o varios centros de salud. El trayecto es largo y a veces, saturado con el denso tráfico de calles como Héroe de Sostoa o la Avenida de Velázquez.

HABLAN LOS USUARIOS

La línea 3 comunica barrios muy populosos con el centro de Málaga. Como se ha comentado, el trayecto es largo, y algunos usuarios coinciden en que deberían destinarse más vehículos a esta línea concreta. Es el caso de Concepción, de 28 años, residente de la barriada Girón: "a veces el autobús no llega con puntualidad, lógico con tanto tráfico. Pero cuando llega, a veces está tan lleno de gente que prefieres esperar al siguiente".



HORARIO

	LABORALES	SÁBADOS	FESTIVOS
PRIMERA SALIDA	6:30	6:30	6:30
ÚLTIMA SALIDA	0:15	0:15	0:15
FRECUENCIA	7-9 min.	8-9 min.	10 min.

La Ganadora del Concurso de "La Parada Escondida" de la Línea 1



Cayetano Benzo, Director de Relaciones Externas de la EMT, entrega el premio a Susana Sepúlveda, ganadora del concurso.

CONCURSO

"La Parada Escondida"

¿QUÉ PARADA DE LA EMT FALTA EN LA LÍNEA 3? AVERÍGUALO...

Descubra cuál es la bajada o subida de autobús urbano que falta en la ilustración superior y participará de lleno en el sorteo de

tres tarjetas de bus mensual

ofrecidas por la Empresa Malagueña de Transportes. Tan sólo ha de remitir la respuesta, en el cupón que se adjunta con sus datos personales, a EMTREVIEW Concurso "La Parada Escondida".

C/ Compositor Lehmborg Ruiz, nº 9. Edif. Jábega, Ofic. 10-14. 29007 Málaga.

La Parada Escondida es:

Nombre y Apellidos:

Dirección y C.P.:

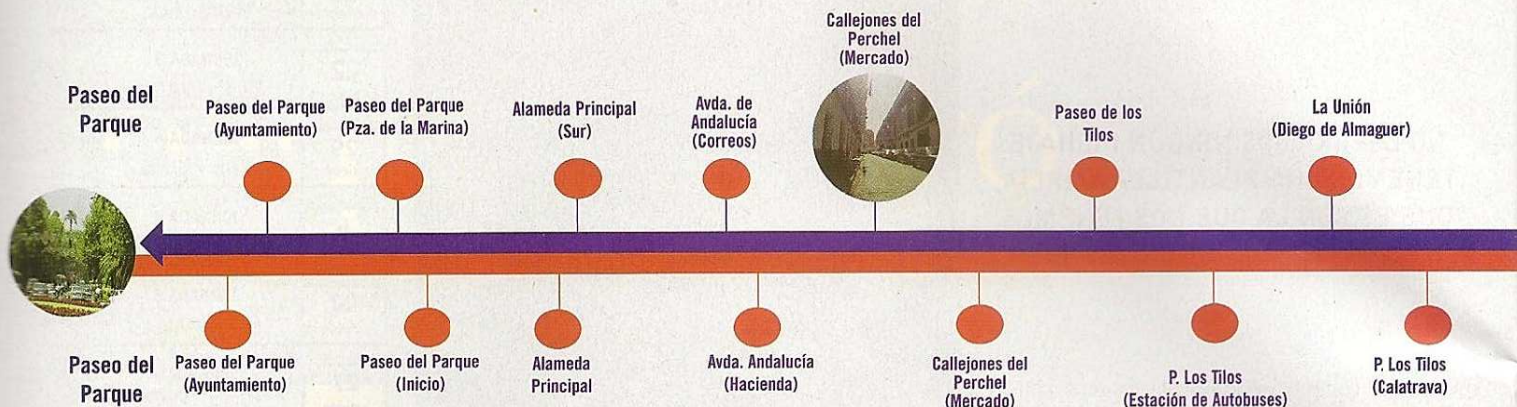
Teléfono:



Y los ganadores del sorteo de "La Parada Escondida" de la línea 2 son:

- SANDRA RODRÍGUEZ CAMPOS
- ÁFRICA NAVARRO ARREBOLA
- M^a ÁNGELES MARTÍN.

¡Sigan participando!



Línea 4

— P. del Parque / Cortijo Alto R.N. Alameda —

La línea 4 para en lugares tan trascendentes como el Ayuntamiento, Hacienda y la Estación de autobuses, lo que realza la importancia de este recorrido.

UN REPASO HISTÓRICO

En el número anterior apuntábamos que en el año 1961 se despidió oficialmente el uso del tradicional tranvía, para sustituirlos por autobuses como medio de transporte urbano. En la década de los 60, concretamente en 1965, se solicitan nuevas tarifas para los billetes: de 6 a 9 horas, 1 peseta; de 9 a 24 horas, 2 pesetas; a partir de las 24 horas, además de domingos y festivos unas 2,50 pesetas (atrévase el lector a calcular las cifras en euros).

UN RECORRIDO POR MÁLAGA

Nuestro recorrido comienza en el Paseo del Parque, a la altura del Ayuntamiento. Desde aquí atravesamos la Alameda Principal, llegando hasta la parada de Hacienda. Un inicio muy parecido al de la lí-

nea que analizábamos en el número anterior. En este caso, también cambiamos de sentido pero enlazamos con los callejones del Perchel, con una parada en el Mercado. Seguiremos en línea recta hasta el siguiente punto, la estación de au-

Pronto será una de las líneas más relevantes ya que llegará al nuevo Palacios de Ferias de la ciudad

tobuses. Enlazamos así con el Paseo de los Tilos, que nos conducirá hasta la Avenida Ortega y Gasset. Aquí realizamos dos paradas, a la altura del Centro de Especialidad médico, y en la barriada del Carmen. Giramos entonces para enlazar con

la calle Corregidor Antonio de Bobadilla y Francisco de Molina (dos calles diferentes, aunque de parecido nombre). A estas alturas la mayoría de los viajeros han llegado a sus destinos, y quedan pocas personas en el vehículo. Y es que, después de la siguiente parada, la del polideportivo Tiro de Pichón, los carteles nos indican que hemos rebasado el límite de la capital y estamos fuera de Málaga. La penúltima parada es Santa Cristina, en la avenida Ortega y Gasset. Y por fin, llegamos a Cortijo Alto, nuestro destino.

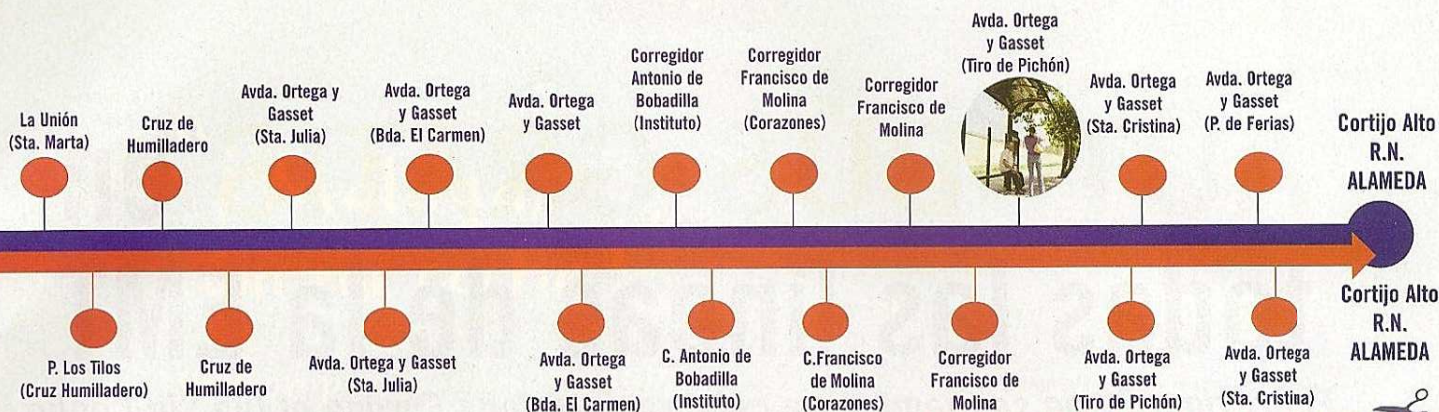
Esta línea conecta con lugares relevantes como el Ayuntamiento, Hacienda, la Estación de Autobuses. Y pronto, será una de las líneas importantes que nos llevará al nuevo Palacio de Ferias de la ciudad.



Representación de la plantilla de conductores de la línea cuatro de izqda a dcha: José Luis Bartolomé Navas, Juan José Fernández Arce, Marcos Sedano Villanueva y Pedro Martín Martín.



Representación de la plantilla de conductores de la línea cuatro de izquierda a derecha: Hidalgo Domínguez, Valverde Rodríguez, Pallín Vega y Romero Parra



PARADAS DE LA LÍNEA 4

- Ayuntamiento
- Hacienda
- Estación de autobuses
- Barriada del Carmen
- Tiro de Pichón
- Palacio de Ferias

HABLAN LOS USUARIOS

Joaquín ha vivido toda su vida en el Tiro de Pichón y está muy contento con el autobús, aunque se queja de que a veces el recorrido es largo y los autobuses no llegan puntuales por el tráfico. En efecto, esta línea también conecta con barrios tradicionales que normalmente han estado en el extrarradio de la ciudad. Pero actualmente, el tráfico es tan intenso como en el resto de Málaga. Lo más importante será, sin duda, la futura conexión con el Palacio de Ferias.

Colabora: M.L.

	HORARIO		
	LABORALES	SÁBADOS	FESTIVOS
1ª SALIDA	06:15	06:15	07:00
ULTIMA SALIDA	23:30	23:30	23:30
FRECUENCIA	15 min.	15-20 min	20 min.



DATOS DE INTERÉS LA LÍNEA 4

- Desde septiembre de 1962 hasta diciembre de 1979 Juan Gallego trabajó en la Línea 4 como cobrador y nos contó que durante estos años este trayecto contaba con más unidades que ahora, sobre todo, tras la construcción del Ambulatorio Barbarela que, junto con las paradas de la Barriada del Carmen y la Cruz de Humilladero, constituían tres puntos de gran afluencia de viajeros. A lo que hay que sumar que por aquellos tiempos muy pocas personas tenían un coche.
- Juan Gallego también nos comentó que la antigua Línea 4.1, que hoy es la Línea 24, tenía su recorrido desde el Cementerio de San Rafael para desembocar en el Paseo de San Rafael y unirse a la Línea 4 en la Cruz de Humilladero.

CONCURSO *La Parada Escondida*

¿QUÉ PARADA DE LA EMT FALTA EN LA LÍNEA 4? AVERÍGUALO...

Descubra cuál es la bajada o subida de autobús urbano que falta en la ilustración superior y participará de lleno en el sorteo de

**tres tarjetas
de bus mensual**

ofrecidas por la Empresa Malagueña de Transportes. Tan sólo ha de remitir la respuesta, en el cupón que se adjunta con sus datos personales, a EMTREVIEW Concurso "La Parada Escondida".

C/ Compositor Lehmborg Ruiz, nº 9. Edif. Jábega, Ofic. 10-14. 29007 Málaga.

La Parada Escondida es:

Nombre y Apellidos:

Dirección y C.P.:

Teléfono:



Y los ganadores del sorteo de *La Parada Escondida* de la línea 4 son:
Carmen Ocaña Martín
Illuminada Heros
Luciano Luque

Málaga tendrá una red de

MÁLAGA CONTARÁ CON UNA RED DE METRO EN LOS PRÓXIMOS AÑOS QUE PERMITIRÁ UNIR LOS DISTINTOS BARRIOS, ASÍ COMO LLEGAR A LA PERIFERIA Y A OTRAS POBLACIONES MÁS ALEJADAS COMO RINCÓN DE LA VICTORIA. SE TRATA DE UNA DE LAS INICIATIVAS MÁS IMPORTANTES DE CARA AL FUTURO Y QUE HARÍA MUCHO MÁS FLEXIBLE Y RÁPIDA LA COMUNICACIÓN POR LA CIUDAD.

EL ALCALDE HA PLANTEADO QUE EL METRO TENGA UNA ESTACIÓN CENTRAL INTERCAMBIADORA QUE PODRÍA ESTAR UBICADA JUNTO AL RÍO GUADALMEDINA O A LA AVENIDA ANDALUCÍA PRÓXIMA A LAS LÍNEAS DE AUTOBUSES Y DE TRENES DE CERCANÍAS

El alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, ha planteado un metro moderno y de calidad que circule bajo tierra en el 100% del tramo urbano, que sea compatible con el tráfico rodado, que una los barrios más habitados, que ofrezca servicio al 90% de la población y que llegue a los municipios vecinos de Torremolinos, Rincón de la Victoria y Alhaurín de la Torre. Este transporte público también incluirá en su recorrido los núcleos de población más importantes de la periferia como Puerto de la Torre, Campanillas, Churriana, Guadalmar, San Julián, y llegará hasta importantes infraestructuras de la ciudad como la universidad, el aeropuerto, el PTA, el palacio de deportes, el polideportivo de Ciudad Jardín, el centro de transporte de mercancías, los hospitales, el cementerio y se está estudiando la posibilidad de que también llegue hasta el palacio de ferias.

El Ayuntamiento tiene previsto que las primeras actuaciones sean la puesta en marcha de las líneas a

La gestión y explotación del metro debe estar participada por la Empresa Malagueña de Transportes por su experiencia en el transporte de 34 millones de viajeros al año

la universidad, a la carretera de Cádiz y al palacio de los deportes, así como la que llega a Suárez-Miraflores y la de los Baños del Carmen; en una segunda etapa culminar la línea a El Palo, Guadalmar, San Julián, y por Ciudad Jardín hasta Las Virreinas; y en una tercera etapa alcanzar la condición metropolitana llegando a Puerto de la Torre, Campanillas, Churriana, PTA, Aeropuerto, Torremolinos,

Alhaurín de la Torre y Rincón de la Victoria.

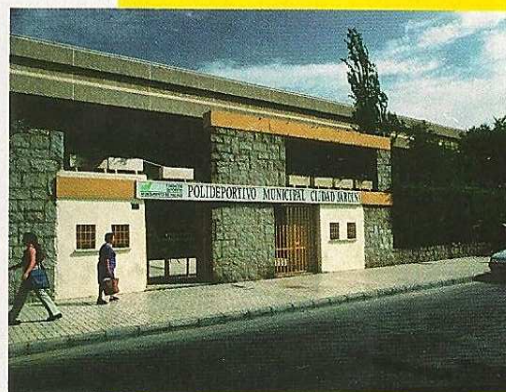
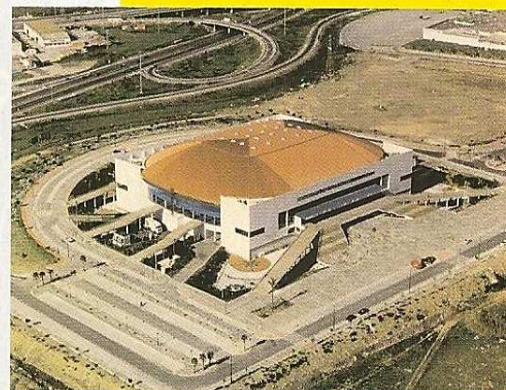
El alcalde ha planteado que el metro tenga una estación central intercambiadora que podría estar ubicada junto al río Guadalmedina o a la Avenida Andalucía próxima a las líneas de autobuses y de trenes de cercanías, que se realice el planeamiento del carácter metropolitano con la prolongación hasta municipios vecinos que podría hacerse en superficie, y el estudio de una línea circular que conecte el conjunto de las líneas radiales, con un primer tramo entre Ciudad Jardín y Carretera de Cádiz, y un segundo tramo entre Ciudad Jardín-C/ Victoria Malagueta. El cinturón circular debe contemplar la inclusión del recinto ferial y del palacio de ferias y exposiciones.

De la Torre entiende que las actuaciones deben tener ritmo de urgencia porque la evolución del tráfico rodado en el área metropolitana es una de las mayores de España, que hay que realizar un análisis del sistema de transporte de la ciudad en su conjunto para lograr que la suma de autobús y metro sea competitiva con el vehículo privado, que no se supriman líneas de autobuses sin un estudio detallado de las motivaciones, que los autobuses mantengan las cabeceras en la Alameda y el Parque, y que en aquellos trazados de superficie que lo permitan puedan circular indistintamente metro y autobús, como sucede en otras capitales.

En cuanto a la gestión y explotación debe estar participada por la Empresa Malagueña de Transportes



metro en los próximos años



(EMT) por su experiencia en el transporte de 34 millones de viajeros al año, por la coincidencia de trazados sobre las actuales líneas de transporte urbano y por la idoneidad de que autobús y metro actúen de forma coordinada para dar servicio a la gran mayoría de los malagueños.

El alcalde ha destacado que para lograr el menor impacto medioambiental es necesario que el estudio incluya una relación de las zonas

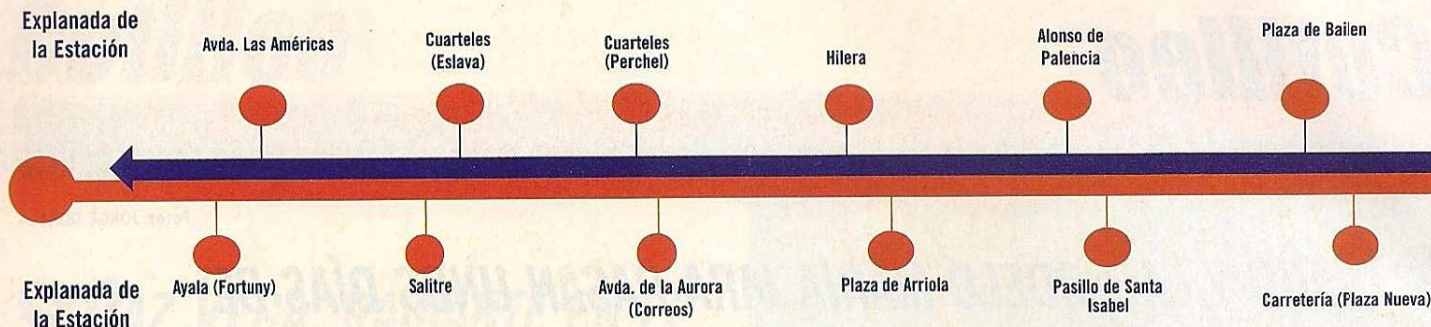
y ejemplares afectados indicando las medidas de protección que se adoptarán, que se estudien los acuíferos subterráneos, se habiliten trayectos y espacios para trasladar y ubicar materiales, y que el millón de metros cúbicos de tierra excavada se utilice como relleno y recuperación de algunas de las canteras abandonadas.

Por último, ha señalado la conveniencia de que se intensifiquen las reuniones de la Comisión de

Seguimiento entre técnicos del Ayuntamiento y de la Junta de Andalucía para evaluar las alternativas de trazados planteadas, se desarrolle la opción elegida con alto nivel de precisión técnica y económica, se determine el nodo central, se analice conjuntamente con el tráfico rodado y con la red de autobuses, y sea un instrumento eficaz que de continuidad a los trabajos para lograr un metro moderno y de calidad en el menor plazo posible.

En las fotos superiores se ven el palacio de deportes, José María Martín Carpena, y a continuación el polideportivo Ciudad Jardín que se convertirán en unas de las paradas de la red de metro.

LÍNEA 1	Malagueta - Cruz de Humilladero - Teatinos - ampliación de la universidad - CTM - Cementerio-Campanillas-PTA
LÍNEA 2	Plaza Solidaridad - Renfe sur - Ctra. Cádiz-palacio de los deportes - Guadalmar y ramales a San Julián - Aeropuerto - Torremolinos y a Churriana - Alhaurín de la Torre
LÍNEA 3	Malagueta - Baños del Carmen - El Palo - La Cala - Rincón de la Victoria
LÍNEA 4	Avda. Andalucía - Guadalmedina - Ciudad Jardín-polideportivo - Las Virreinas
LÍNEA 5	Avda. Andalucía - Carlos Haya y ramales a Suárez - Miraflores y Camino de Antequera - Puerto de la Torre
ESTUDIO DE CIRCULARES	1) Malagueta - Victoria-Hospital Civil - Carretera de Cádiz 2) Ramal hasta el palacio de ferias



Línea 5

EN SUS INICIOS, LA LÍNEA 5 ERA UTILIZADA POR UN GRAN NÚMERO DE PERSONAS QUE TRABAJABAN EN LA ZONA DE LA ESTACIÓN DE RENFE Y HUELIN. AUNQUE HOY EN DÍA, HA DEJADO DE SER UNA LÍNEA PUNTA Y LA GENTE LA USA EXCLUSIVAMENTE PARA BAJAR AL CENTRO DE LA CIUDAD.

— Estación Renfe / Conde Ureña —



En la imagen superior, de izqda. a dcha., Salvador Díaz, Salvador González, Juan Jiménez y Antonio Aranda, conductores de la línea 5.

En la imagen inferior, de izqda. a dcha., Francisco Martín, Salvador Peralta y Francisco Fernández, conductores de la misma línea.



UN REPASO HISTÓRICO

La línea 5 comenzó a funcionar en el año 1952 cuando todavía parte de su recorrido discurría bajando por la Calle Conde de Ureña y subía por la Iglesia de la Victoria. Unos años más adelante hubo un cambio en la ruta que la desvió hacia la Plaza de María Guerreros, para luego entrar a la altura del Teatro Cervantes quedando el Mercado de la Merced a la derecha, de ahí dirigirse a Calle Álamos y desde allí a la Calle Dos Aceras para terminar en Ollerías.

En sus inicios fue utilizada por mucha gente debido a que muchos trabajaban en la zona de la Estación de Renfe y Huelin. Hoy en día, nos comenta Teodoro Ramírez, ex trabajador de esta línea, "tiene un número de pasajeros normal y como ya no hay tanto trabajo por la zona de la Estación, ha dejado de ser una línea punta y la gente la utiliza exclusivamente para bajar al centro".

RECORRIDO POR MÁLAGA

El recorrido actual de la línea 5 nace hace 30 años. Comienza en la Estación de Renfe para entrar en Calle Ayala y de ahí dirigirse a Calle Salitre, donde tiene paradas en ambas zonas. El autobús continúa su camino hasta la Avenida de la Aurora y vuelve a detenerse a la altura de Correos. A partir de este punto la

ruta se encamina hacia la Plaza de Arriola para detenerse nuevamente y llegar al Pasillo de Santa Isabel donde le espera al viajero una nueva parada.

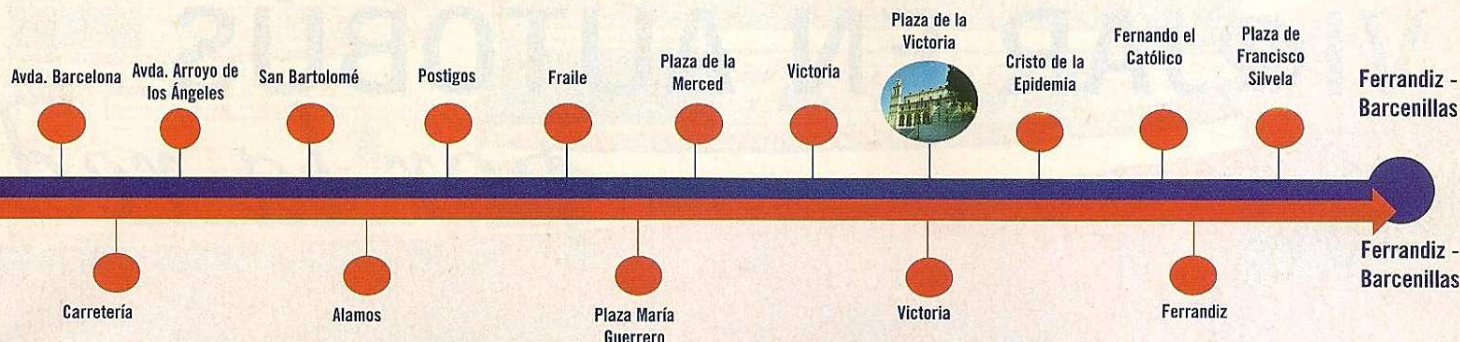
Mediante esta línea podemos ir a importantes puntos de la ciudad como la Estación de Tren o el Museo de Artes Populares

Ya en Carretería el autobús hace su primera parada en esta calle, en la zona de la Plaza Nueva, para luego detenerse dos veces más antes de entrar en Calle Álamos donde también recoge viajeros. De ahí nos dirigimos a la Plaza María Guerrero,

punto de detención muy interesante, ya que está cerca del conjunto monumental de la Alcazaba y el Teatro Romano y el Museo Picasso. Nos acercamos al ecuador del recorrido y empezamos a subir por Calle Victoria, Ferrandiz y Ferrandiz-Barcenillas, efectuando paradas en cada una de estas zonas, para luego enlazar con la Plaza de Francisco Silvela.

Ahora nos encaminamos hacia la Calle Fernando El Católico donde hacemos una parada al igual que en Cristo de la Epidemia, Plaza de la Victoria y en Calle Victoria. Ya estamos en la Plaza de la Merced, junto al Museo Picasso, lugar de obligada visita para los turistas y, sobre todo, para todo buen malagueño. En este punto del recorrido partimos ha-





cia la Calle Frailes para subir a Postigos y San Bartolomé, y también nos tendremos en la Avenida Arroyo de los Ángeles, junto al Materno Infantil, y en la Avenida Barcelona en el Hospital Civil.

En este momento nos dirigimos a la Plaza de Bailén para subir por Alonso de Palencia y de ahí partir hacia la Calle Hilera donde también efectuamos una parada. Ya estamos casi en el final del recorrido y entramos en Calle Cuarteles a la altura de El Perchel, zona en la que también suben y bajan viajeros, al igual que en la siguiente parada de esta calle en lo que se conoce como la Eslava. Finalmente desembocamos en la Avenida de las Américas para terminar la ruta de esta línea 5, nuevamente, en la Explanada de la Estación.

PARADAS DE LA LÍNEA 5

- Estación de tren
- Correos
- Museo de Artes Populares
- Alcazaba y Teatro Romano
- Museo Picasso
- Materno Infantil
- Hospital Civil



HORARIO

	LABORABLES	SABADOS	FESTIVOS
PRIMERA SALIDA	7:30	7:30	8:00
ULTIMA SALIDA	22:05	22:00	22:00
FRECUENCIA	30 min.	30 min.	60 min.



ANÉCDOTAS DE LA LÍNEA 5

Teodoro Ramírez Domínguez es jubilado y ex empleado de la línea 5 donde comenzó a trabajar en 1955 como cobrador, luego pasó a inspector en 1964 y se jubiló en 1990, cuando la EMT se hizo con la gestión de esta línea. Nos contó que, cuando llovía mucho se inundaba debajo del Puente de Tetuán. Así que, continúa, "un día de fuertes lluvias un conductor de esta línea, pensando que iba a parar, se lanzó y cuando llegó a este puente el agua le llegaba hasta la altura de los asientos, y como los bomberos no podían acudir a socorrerle en ese momento porque estaban ocupados atendiendo otras urgencias, este conductor se lanzó al agua y salió nadando del autobús". Otra anécdota que pasó en los años 50, cuenta Teodoro, "ocurrió cuando la línea 5 pasaba por la puerta del Teatro Cervantes y una noche un coche obstaculizaba el paso del autobús, así que los viajeros se bajaron y montaron el coche encima de la acera. Esa noche, la policía detuvo al conductor y al cobrador porque el coche era del Gobernador Civil de Málaga, pero todo se aclaró y no pasó nada".

CONCURSO La Parada Escondida

¿QUÉ PARADA DE LA EMT FALTA EN LA LÍNEA 5? AVERÍGUALO...

Descubra cuál es la bajada o subida de autobús urbano que falta en la ilustración superior y participará de lleno en el sorteo de

**tres tarjetas
de bus mensual**

ofrecidas por la Empresa Malagueña de Transportes. Tan sólo ha de remitir la respuesta, en el cupón que se adjunta con sus datos personales, a

EMTREVISTA Concurso
"La Parada Escondida".

C/ Compositor Lehmborg Ruiz, nº 9. Edif. Jábega,
Ofic. 10-14. 29007 Málaga.

La Parada Escondida es:

Nombre y Apellidos:

Dirección y C.P.:

Teléfono:



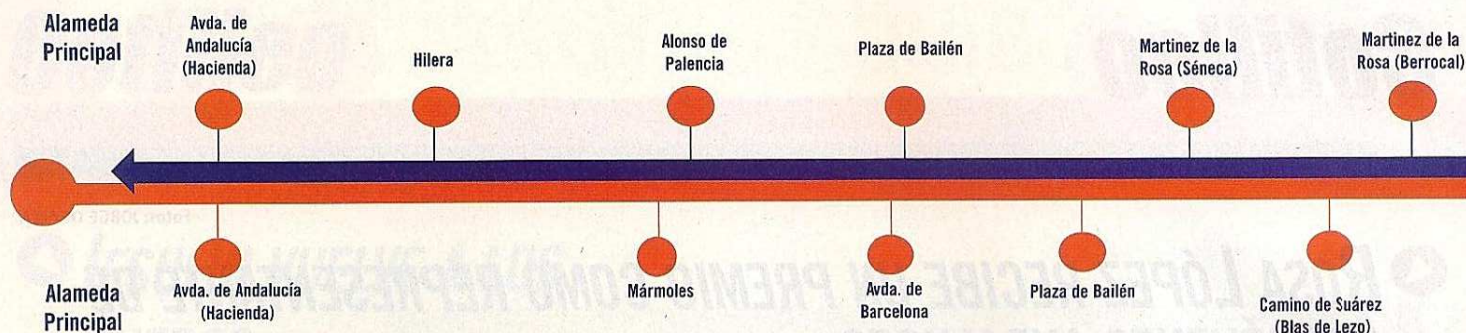
Y los ganadores del sorteo de *La Parada Escondida*

de la línea 4 son:

PILAR ARREBOLA

ADRIAN LUQUE

JOSÉ MIGUEL PORRAS



Línea 6

EN SUS INICIOS, LA LÍNEA 6 HACÍA EL RECORRIDO DE LAS ACTUALES LÍNEAS 6 Y 7. SE TRATA DE UN RECORRIDO QUE PASA POR IMPORTANTES PUNTOS DE LA CIUDAD COMO LA AVENIDA ANDALUCÍA, CALLE MÁRMOL, CAMINO DE SUÁREZ, CALLE MARTÍNEZ DE LA ROSA O PLAZA DE BAILÉN.

Alameda Principal / La Milagrosa

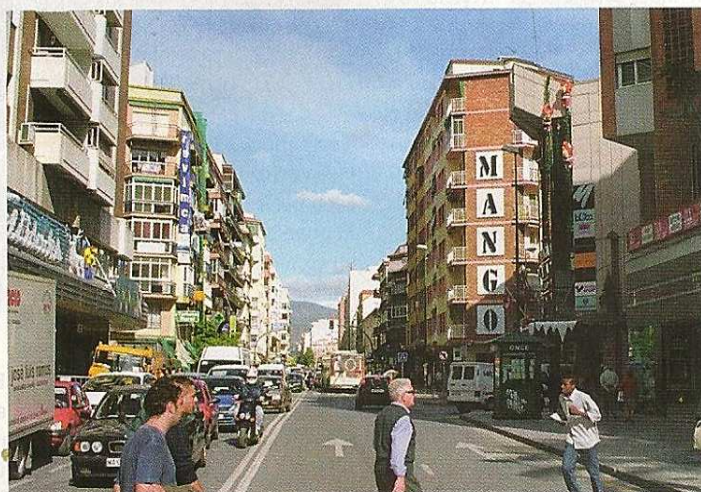


En la imagen superior, de izqda. a dcha., Jesús Romero Romero, Daniel Arredondo Marrón de Llano y Francisco Trigo Guerrero, conductores de la línea 6.

RECORRIDO

La línea 6 es otro de los recorridos emblemáticos que posee la Empresa Malagueña de Transporte. Comienza en la Alameda Principal, a la altura de calle Córdoba, y hace su primera parada en la Avenida de Andalucía junto al edificio de Hacienda. Luego continúa avanzando por Armengual de la Mota, donde también se detiene, para enlazar con calle Mármol y de ahí con la Avenida de Barcelona.

Ahora nos dirigimos a la Plaza de Bailén, zona de Málaga de gran belleza, sobre todo de noche, como consecuencia de la iluminación nueva de la que dispone, por lo que un paseo en autobús es muy recomendable para todos aquellos que quieran conocer este lugar. Ya vamos en dirección a Camino de Suárez para efectuar cuatro paradas en esta calle en las



La calle Armengual de la Mota es una de las vías más transitadas de la ciudad por donde también pasa la línea 6.

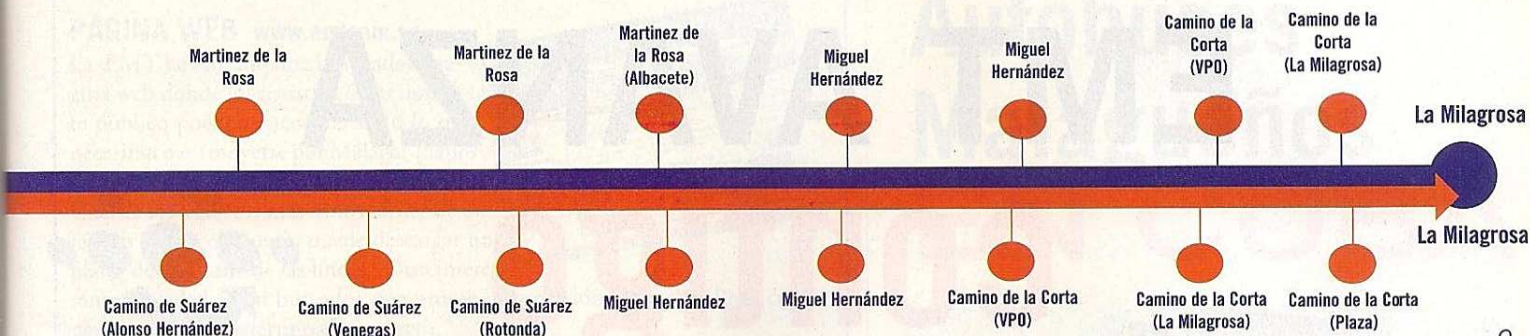
intersección con Blas de Lezo, Alonso Hernández, Venegas y Rotonda.

Una vez que salimos de Camino de Suárez entramos en la calle Miguel Hernández en la que el

HISTORIA Y ANÉCDOTAS DE LA LÍNEA 6

Salvador Jiménez Guerrero, ex trabajador de la Empresa Malagueña de Transporte, entró como cobrador en la línea 6 en 1964, cuando este servicio cubría el actual recorrido de las líneas 6 y 7. Por aquellos años, comenta Salvador, "el trayecto comenzaba en Plaza Riola y llegaba hasta el Hospital Civil y, según donde subía y bajaba cada viajero, el billete costaba 90 céntimos, 1 peseta ó 1,40 pesetas". Cuando comenzó a trabajar en esta línea Salvador Jiménez, su dueño era José Cristián, luego pasó a manos de Claudio Gallardo López y finalmente se hizo con su titularidad el Ayuntamiento de Málaga.

Una de las anécdotas que recuerda Jiménez Guerrero ocurrió en 1975, cuando un día cualquiera en el que se dirigía a la calle Tomás de Heredia donde estaban estacionados los tres autobuses con que contaba la línea 6, no pudo trabajar porque uno de los autobuses y el de reserva estaban averiados, así que le dijeron que se fuera a pasar la tarde al cine.



autobús se detendrá dos veces, para después desembocar en Camino de la Corta en el que efectuará distintas paradas a la altura de VPO, La Milagrosa y la Plaza.

Ya hemos alcanzado el ecuador del recorrido para bajar también por Camino de la Corta donde nos detendremos nuevamente en La Milagrosa y en VPO, para seguir por calle Miguel Hernández, al igual que a la ida, donde el autobús parará dos veces.

En Martínez de la Rosa nos detenemos cinco veces. La primera en la intersección con la calle Albacete y la cuarta y la quinta en el cruce con las calles Berrocal y Séneca respectivamente. Otra vez volvemos a desembocar en la Plaza Bailén para luego dirigirnos a Alonso de Palencia, lugares en los que también nos detenemos para recoger pasajeros.

En este momento nos estamos acercando al final de recorrido porque ya estamos en calle Hilera para, en el cruce con Armengual de la Mota, enlazar con la Avenida de Andalucía



donde pararemos junto al edificio de Correos. El viaje se encuentra en este punto prácticamente concluido puesto que tan sólo nos resta llegar nuevamente a la Alameda Principal, punto de inicio y fin de este trayecto.



SALIDAS		HORARIO
LABORALES	ALAMEDA PRINCIPAL	6,58 - 7,48 - 8,38 - 9,28 - 10,18 - 10,48 - 11,38 - 12,28 - 13,18 - 14,08 - 14,58 - 15,48 16,38 - 17,28 - 18,18 - 18,48 - 19,38 - 20,28 - 21,15 - 22,00
	MILAGROSA	6,30 - 7,20 - 8,10 - 9,00 - 9,50 - 10,20 - 11,10 - 12,00 - 12,50 - 13,40 - 14,30 - 15,20 16,10 - 17,00 - 17,50 - 18,20 - 19,10 - 20,00 - 20,50 - 21,40
SABADOS	ALAMEDA PRINCIPAL	6,50 - 7,45 - 8,35 - 9,25 - 10,15 - 10,45 - 11,35 - 12,25 - 13,15 - 14,05 - 14,55 - 15,45 16,35 - 17,25 - 18,15 - 18,45 - 19,35 - 20,25 - 21,15 - 22,00
	MILAGROSA	6,30 - 7,20 - 8,10 - 9,00 - 9,50 - 10,20 - 11,10 - 12,00 - 12,50 - 13,40 - 14,30 - 15,20 16,10 - 17,00 - 17,50 - 18,20 - 19,10 - 20,00 - 20,50 - 21,40
FESTIVOS	ALAMEDA PRINCIPAL	7,45 - 8,35 - 9,25 - 10,15 - 11,05 - 11,55 - 12,25 - 13,15 - 14,05 - 14,55 - 15,45 - 16,35 17,55 - 18,45 - 19,35 - 20,25 - 21,15 - 22,00
	MILAGROSA	7,20 - 8,10 - 9,00 - 9,50 - 10,40 - 11,30 - 12,00 - 12,50 - 13,40 - 14,30 - 15,20 - 16,10 17,30 - 18,20 - 19,10 - 20,00 - 20,50 - 21,40

CONCURSO La Parada Escondida

¿QUÉ PARADA DE LA EMT FALTA EN LA LÍNEA 6? AVERÍGUALO...

Descubra cuál es la bajada o subida de autobús urbano que falta en la ilustración superior y participará de lleno en el sorteo de

**tres tarjetas
de bus mensual**

ofrecidas por la Empresa Malagueña de Transportes. Tan sólo ha de remitir la respuesta, en el cupón que se adjunta con sus datos personales, a

EMTREVISTA Concurso
"La Parada Escondida".

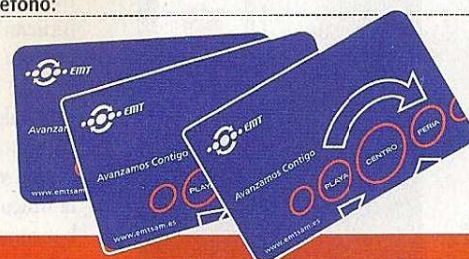
C/ Compositor Lehmborg Ruiz, nº 9. Edif. Jábega,
Ofic. 10. 29007 Málaga.

La Parada Escondida es:

Nombre y Apellidos:

Dirección y C.P.:

Teléfono:



**Y los ganadores del sorteo de La
Parada Escondida**

de la línea 5 son:

J. HERAS SÁEZ

MARGARITA MOLINA MARTÍN

ISABEL NAVARRO

EMT AVANZA contigo



EN LOS ÚLTIMOS MESES LA EMT HA AFRONTADO UNA NUEVA ETAPA EN LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE NUESTRA CIUDAD, CON EL FIN DE CONTRIBUIR A QUE MÁLAGA SE CONVIERTA EN UNA CIUDAD MÁS HABITABLE Y MÁS RESPETUOSA CON EL MEDIO AMBIENTE.

Para conseguir esto la EMT ha iniciado toda una serie de grandes proyectos encaminados a estar cada día un poco más cerca de los usuarios del transporte público.

Quizá uno de los proyectos más importantes es mejorar la frecuencia de paso de los autobuses, que ya es inferior a diez minutos en las 15 grandes líneas de la EMT. Esto se ha conseguido gracias a un nuevo sistema de planificación y asignación de conductores y vehículos a las líneas.

Junto a esto otro de los elementos que está ayudando mucho a la mejora de la frecuencia es la utilización de tecnología GPS que permite gestionar la flota de autobuses desde la central de la EMT. Si bien la flota de la empresa dispone ya de un 50 % de los vehículos controlables desde la central, próximamente se podrá seguir todo el parque de vehículos de forma centralizada, lo que va a mejorar aún más la prestación del servicio de transporte público. Otros grandes proyectos que se ponen en marcha son los paneles informativos en las paradas que indican cuando llegará el próximo bus, así como más y mejores sistemas de información para los usuarios, tales como la página web, etc.

No en vano, la EMT de Málaga es la única empresa de transporte urbano nacional que dispone de dos certificados de calidad avalados por AENOR. Son el certificado de calidad de gestión ISO 9001:2000 y el certificado de calidad medioambiental ISO 14000.

Gracias a todos estos cambios, cada día son más los usuarios del transporte público en Málaga.



VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Nuevos vehículos no contaminantes y más respetuosos con el Medio Ambiente van a incorporar la flota de la EMT en breve. En estos momentos, varios autobuses eléctricos están siendo probados en líneas reales, con objeto de extraer conclusiones de cara a su explotación comercial en el corto plazo.

PANELES INFORMATIVOS

La EMT ha instalado ya los 5 primeros paneles informativos en la Alameda. Estos paneles dan información al usuario en tiempo real sobre el estado de cada línea y en particular indican el tiempo exacto de llegada del próximo autobús.

La EMT planea instalar 50 de estos paneles en las principales marquesinas de la ciudad.



PÁGINA WEB www.emtsam.es

La EMT ha lanzado una innovadora página web donde los usuarios del transporte público pueden encontrar todo lo que necesitan para moverse por Málaga: Planos de las líneas, horarios, tarifas, flota, etc... Uno de los aspectos más innovadores de esta web es que el usuario puede descargar un plano de cada una de las líneas. Otra interesante novedad es un buscador que provee información sobre que línea coger para realizar un determinado trayecto.



CALIDAD

La EMT ha renovado sus dos certificados de calidad ISO9001:2000 e ISO14000, que avalan esta empresa como una de las mejores empresas de transporte urbano a nivel nacional.



certificados de calidad ISO9001:2000 e ISO14000, que avalan esta empresa como una de las mejores empresas de transporte urbano a nivel nacional.

INFORMACIÓN POR MÓVIL

Muy pronto la EMT dará información de cada una de sus líneas y de la llegada del próximo bus a cada parada a través del teléfono móvil. Esto se conseguirá gracias a la tecnología SMS WAP y GPRS.



PROGRAMACIÓN DINÁMICA

La asignación de conductores a las distintas líneas, así como la programación de los servicios se hace ahora de una forma dinámica, con mayor intervención de la informática en la programación.



UTILIZACIÓN DE TECNOLOGÍA POR SATELITE

La EMT utiliza tecnología de seguimiento por satélite (GPS) para seguir su flota de autobuses, de forma que se puede ver en tiempo real por donde va circulando cada autobús así como los tiempos de llegada a cada parada. Con esto, desde la central de la EMT se puede controlar toda la red de transporte.



Autobuses Malagueños EN CUBA



La Empresa Malagueña de Transportes, desde hace 14 años se ha encargado de coordinar y ayudar desinteresadamente en la adquisición de autobuses antiguos de la EMT para Cuba, de forma que en la actualidad son un total de 96 los que se han enviado a este país. Y, como señal de agradecimiento, mantienen la matrícula de Málaga; aunque pongan la propia de la República de Cuba.



UNO DE LOS AUTOBUSES DE LA EMT EN LOS JARDINES DEL MALECÓN EN EL PUERTO DE LA HABANA

I CONCURSO DE TARJETAS DE NAVIDAD DE LA EMT

En la primera edición del Concurso Infantil de Tarjetas de Navidad para hijos de empleados de la Empresa Malagueña de Transporte (EMT), con edades comprendidas entre 4 y 12 años, cuyo fallo tuvo lugar el pasado 13 de noviembre y, tras una disputada pugna, resultó ganador el trabajo presentado por **Rocío Lourdes Olmos Sánchez**, hija del conductor Juan Olmos Moreno, recayendo el segundo premio en **Alicia Naranjo Cobos**, hija de Juan Antonio Naranjo García (Oficial 2º de Talleres), y otorgando el tercer premio a **Lidia Martín Soto**, hija del también conductor Rogelio Martín Carmona. Este concurso, organizado por la EMT, se convocó el pasado mes de octubre con la intención de promover la participación de los trabajadores de esta

empresa en la elección de la tarjeta de felicitación corporativa para las Navidades de este año.

Un total de diecinueve trabajos optaron a los premios establecidos en las bases del concurso que consta de un primer premio de 500 euros, un segundo premio consistente en un lote de pinturas y un tercer premio dotado de un lote de juegos didácticos.

El jurado, presidido por el director gerente de la EMT, Miguel Ruiz, estuvo compuesto por miembros de la dirección de la empresa y representantes de los trabajadores, y contó con la inestimable aportación y contras-

tada opinión de Fernando Wilson Ruiz, diseñador del Área de Cultura del Ayuntamiento de Málaga.

La EMT agradeció su contribución a todos los niños que han tomado parte en esta primera edición, animándoles a participar en futuras ediciones.



Un gran METRO para una gran CIUDAD

LA EMPRESA MALAGUEÑA DE TRANSPORTES (EMT) AFRONTARÁ EN BREVE LA PUESTA EN MARCHA DEL METRO Y DEL CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO, LO QUE INTRODUCIRÁ NUEVOS ELEMENTOS QUE HARÁN CAMBIAR LA FORMA DE GESTIÓN DE ESTA EMPRESA PÚBLICA.



El coste de las obras del metro de Málaga asciende a 374 millones de euros (62.500 millones de pesetas), de los que 312 se emplearán para la financiación de las líneas, 36,5 millones se destinarán al material móvil, y los 25 millones restantes se invertirán en el proyecto y coste de las obras que serán financiadas por el Ayuntamiento de Málaga y la Junta de Andalucía, que solicitarán al gobierno central que contribuya con una parte de la inversión.

En un primer momento, el consistorio municipal y el gobierno andaluz se encargarán de adelantar dicho dinero en tres años. Las dos instituciones financiarán el resto de la obra en 30 años y mediante subvenciones al transporte, encargándose el Ayuntamiento del 25% y la Junta de Andalucía del 75% restante. Tras las primeras diferencias entre

la Junta y el Ayuntamiento, administraciones encargadas de llevar a cabo el proyecto, el gobierno andaluz ha aceptado las alegaciones presentadas por el consistorio malagueño en el sentido de que el metro transcurriera subterráneo por las principales calles de la ciudad.

Por el momento, ya está planteado el anteproyecto de las líneas 1 (Malagueta-Cruz de Humilladero-Teatinos-Universidad) y 2 (Plaza de la Solidaridad-Renfe-Ctra. Cádiz-Palacio de los Deportes). Está previsto que en la línea 1 el metro parta subterráneo desde las inmediaciones de la plaza del General Torrijos, continúe por la Alameda, la carretera de Cádiz y salga en superficie en la parte final del tramo. En la línea 2, el metro también saldrá de esta plaza, continuando por la Alameda, Paseo de los Tilos, Cruz de Humilladero y

plaza José Bergamín, para después salir a la superficie llegando al campus de Teatinos, hasta el Parque Tecnológico.

LÍNEAS

El proyecto presentado por el Ayuntamiento de Málaga contempla la creación de cinco líneas que tendrán los siguientes recorridos:

-Línea 1: Malagueta - Cruz de Humilladero - Teatinos - ampliación de la Universidad - CTM - Cementerio - Campanillas - PTA. de Teatinos.

-Línea 2: Plaza Solidaridad - Renfe Sur - Carretera de Cádiz - Palacio de Deportes - Guadalmar - ramales a San Julián - Aeropuerto - Torremolinos y a Churriar - Alhaurín de la Torre, con una primera fase hasta el Palacio de los Deportes.

-Línea 3: Malagueta - Baños de



Por el momento, ya está planteado el trazado de la línea 1 (Malagueta-Cruz de Humilladero-Teatinos-Universidad) y 2 (Plaza de la Solidaridad-Renfe-Ctra. Cádiz-Palacio de los Deportes).

Carmen - El Palo - La Cala - Rincón de la Victoria, con una primera fase hasta el Palo.

-Línea 4: Avenida Andalucía - Guadalmedina - Ciudad Jardín (polideportivo) - Las Virreinas.

-Línea 5: Avenida Andalucía - Carlos Haya y ramales a Suárez-Miraflores y Camino de Antequera - Puerto de la Torre, con una primera fase hasta Miraflores, y se ha planteado el estudio de una línea circular (Malagueta - Victoria - Hospital Civil - Carretera de Cádiz) con dos opciones, una de las cuales alcanzaría el Palacio de Ferias.

El acuerdo de las administraciones contempla un metro moderno y de

Torremolinos, Rincón de la Victoria y Alhaurín de la Torre y a otras zonas de la ciudad como la Universidad, el Aeropuerto, el PTA, el Palacio de los Deportes, el polideportivo Ciudad Jardín, el Centro de Transporte de Mercancías, los hospitales, el cementerio y el Palacio de Ferias.

El Ayuntamiento de Málaga ha propuesto que la gestión y explotación de este nuevo medio de transporte esté participada con la Empresa Malagueña de Transportes (EMT), ya que se trata de una compañía con una gran experiencia en el transporte (trasladando a aproxi-



Francisco de la Torre, alcalde de Málaga, ha apostado decididamente por la implantación del metro en la ciudad.

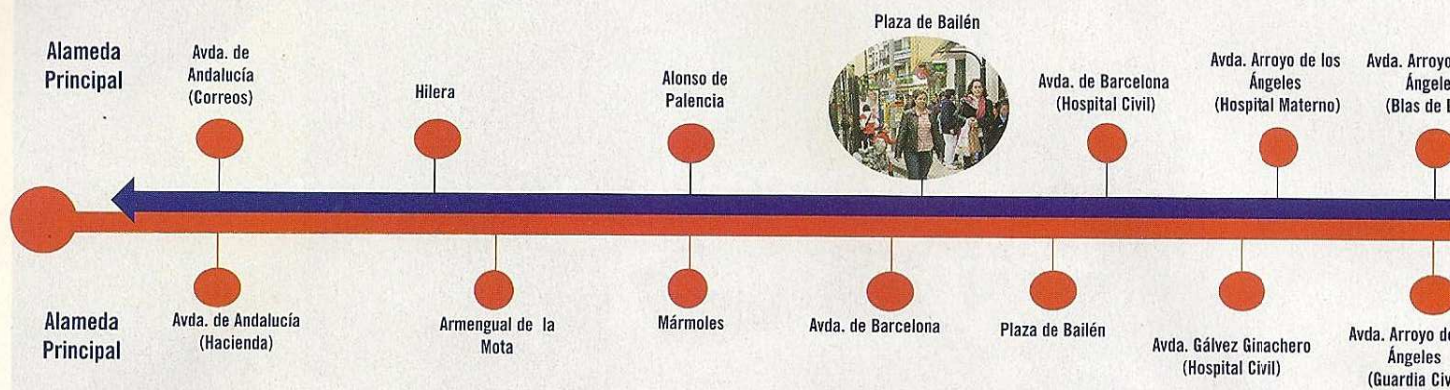
El Ayuntamiento de Málaga ha propuesto que la gestión y explotación de este nuevo medio de transporte esté participada con la Empresa Malagueña de Transportes.

calidad, que circule bajo tierra en el 100% del tramo urbano, que sea compatible con el tráfico rodado, una los barrios más habitados, ofrezca servicio al 90% de la población y que llegue a importantes poblaciones de la periferia, como Puerto de la Torre, Campanillas, Churriana, Guadalmar y San Julián. También se prevé que llegue a

madamente unos 35 millones de viajeros al año), por la coincidencia de trazados sobre las actuales líneas de transporte urbano y por la idoneidad de que el autobús y el metro actúen de forma coordinada para dar el mejor servicio posible a los habitantes de Málaga. Las actuaciones tendrán un ritmo de urgencia porque la evolución del

tráfico rodado en el área metropolitana de Málaga es una de las mayores de España.

Por otro lado, desde el Ayuntamiento se ha señalado que se pretende realizar estudios sobre el sistema de transporte de la ciudad, de modo que la suma de metro y autobús sea compatible, además de ser competitiva con el vehículo privado.



Línea 7

LA LÍNEA 7 NACIÓ A PARTIR DE LA LÍNEA 6 Y EN LA ACTUALIDAD CUBRE EL TRAYECTO QUE VA DESDE LA ALAMEDA PRINCIPAL HASTA EL ARROYO DE LOS ÁNGELES. ES UN RECORRIDO QUE CONECTA UNA PARTE MUY IMPORTANTE DE MÁLAGA POR LO QUE ES UTILIZADA POR UN GRAN NÚMERO DE VIAJEROS.

Alameda Principal / Arroyo de los Ángeles



En la imagen superior, de izqda. a dcha., José Antonio Pedraza, Antonio Rodríguez, Antonio Mostazo, Francisco Martín, José Prieto, Alfonso del Pino y José García, conductores de la línea 7.



EMTREVISTA, como ha venido realizando ininterrumpidamente en todos los números anteriores con otras líneas de autobuses que recorren la ciudad, se ha subido a un coche de la Línea 7 para darse una vuelta y descubrir, a través de su recorrido, nuevos rincones de Málaga muy atractivos para todo aquel con interés de visitarlos.

La Línea 7 tiene su punto de arranque en la Alameda Principal, un lugar magnífico para todos aquellos que estén interesados en realizar una visita turística de Málaga en autobús. La primera parada tiene lugar en la Avenida de Andalucía, junto al edificio de Hacienda, para luego continuar bajando por calle Mármoles y enlazar con la Avenida Barcelona, donde también



existen un par de paradas respectivamente.

Ahora estamos en la Plaza de Bailén, un lugar muy bonito de la ciudad que aconsejamos visitar de noche ya que la iluminación artificial le da un aspecto magnífico, para más tarde desembocar en la Avenida Gálvez Ginachero, al lado del Hospital Civil.

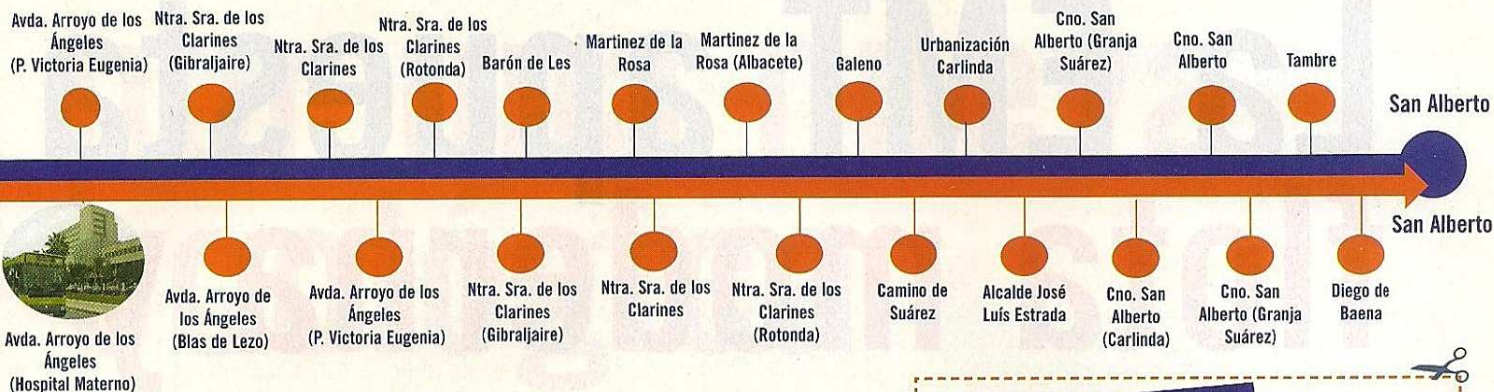
El recorrido por la ciudad está siendo muy agradable y, justo en este momento, hacemos entrada en la Avenida Arroyo de Los Ángeles a la altura del Hospital Materno Infantil. El paseo por esta zona de la ciudad es muy interesante ya que existen muchos comercios de todo tipo para todos aquellos que les guste pasar su tiempo libre mirando tiendas. Además, es un lu-

gar de Málaga con mucha vida, donde se ve un número importante de personas que van de un lugar a otro sin parar. Sin duda es muy entretenido. Hoy en el autobús hay mucha gente, por eso nos ha costado un poco darnos cuenta que ya estamos saliendo de la calle Nuestra Señora de los Clarines, exactamente donde hay una rotonda, para entrar a Camino de Suárez. El camino se presenta tranquilo, sin mucho tráfico, por lo que el transcurso del viaje es muy placentero por Camino de San Alberto y Diego Baena. Una vez salimos de estas calles estamos llegando al final de la primera parte del trayecto que tiene como destino San Alberto.

Volvemos a poner rumbo hacia la

HISTORIA Y ANÉCDOTAS DE LA LÍNEA 7

En 1964 comenzó a trabajar en la Línea 6 Salvador Jiménez Guerrero como cobrador para, más adelante, ocupar el puesto de inspector. Por aquellos años, nos cuenta este ex trabajador de la EMT, "esa línea realizaba el recorrido de las actuales 6 y 7, pero en 1968 se dividieron y nació la Línea 7, cuya propiedad pasó definitivamente al Ayuntamiento de Málaga en 1980". Salvador Jiménez nos comentó que en 1964 la Línea 6 tenía un gran número de viajes que se trasladaban desde el Centro de la ciudad hacia la barriada de La Milagrosa. En cambio, hoy en día, ese volumen de pasajeros ha pasado de la Línea 7 que tiene nueve coches, frente a un único vehículo de la Línea 6 que sale a cada hora de la Alameda Principal en dirección a La Milagrosa.



Alameda Principal, pero todavía nos queda un largo camino hasta concluir el recorrido, en el que todavía veremos otras zonas interesantes de la ciudad. Un ejemplo muy claro de esto que comentábamos, lo constituyen los barrios que se alzan entorno a las calles Tambre, Camino de San Alberto, Urbanización Carlinda y Galeno. En estos lugares las tiendas, los bares, las casas, viven una actividad constante, se respira vida por todos sitios. Realmente es una zona que vale la pena visitar.

Seguimos avanzando por Martínez de la Rosa para continuar el recorrido por Barón de Les. En este punto volvemos a enlazar por calles y avenidas que visitamos al comienzo del viaje, como es la rotonda de Nuestra Señora de los Clarines para luego pasar cerca de Gibraljaire.

El trayecto se va acercando a su fin, pero antes volvemos a enlazar con la Avenida Arroyo de los Angeles, en la que el autobús efectúa tres paradas: la primera a la altura del P. Victoria Eugenia, la segunda en Blas de Lezo y la tercera en el Hospital Materno Infantil.

En este momento el tráfico se hace más intenso en la Avenida de Barcelona, a la altura del Hospital Civil. La lentitud con la que circulan los coches nos permite fijarnos mejor en esta zona de la ciudad que concentra un gran número de población y de establecimientos comerciales.

Ya estamos en la Plaza de Bailén otra vez, lugar en el que el autobús maniobra pa-



ra acceder a Alonso de Palencia y de ahí pone rumbo a calle Hilera. Esta es la última calle por la que circulamos antes de poner fin a nuestro recorrido, que refleja el carácter comercial de Málaga.

El viaje está a punto de terminar. El autobús está detenido en la parada de la Avenida de Andalucía, junto al edificio de Correos, desde aquí pondremos rumbo a la Alameda Principal, fin del recorrido. Nos vemos en la próxima línea.



HORARIO			
	LABORABLES	SABADOS	FESTIVOS
PRIMERA SALIDA	6:25	6:25	6:25
ULTIMA SALIDA	0:15	0:15	0:15
FRECUENCIA	8-12min.	10-12min.	12-15min.

CONCURSO La Parada Escondida

¿QUÉ PARADA DE LA EMT FALTA EN LA LÍNEA 7? AVERÍGUALO...

Descubra cuál es la bajada o subida de autobús urbano que falta en la ilustración superior y participará de lleno en el sorteo de

**tres tarjetas
de bus mensual**

ofrecidas por la Empresa Malagueña de Transportes. Tan sólo ha de remitir la respuesta, en el cupón que se adjunta con sus datos personales, a

EMTREVISTA Concurso
"La Parada Escondida".

C/ Compositor Lehmborg Ruiz, nº 9. Edif. Jábega,
Ofic. 10. 29007 Málaga.

La Parada Escondida es:

Nombre y Apellidos:

Dirección y C.P.:

Teléfono:

**AYÚDANOS A
MEJORAR
NUESTRO SERVICIO,
FACILÍTANOS EL
IMPORTE EXACTO**

Y los ganadores del sorteo de La Parada Escondida de la línea 6 son:

**AFRICA NAVARRO
GLORIA ARREBOLA
ELO CASARES B.**

La EMT apuesta flota moderna y

EL ALCALDE DE MÁLAGA, FRANCISCO DE LA TORRE, HA PRESENTADO UN PLAN PARA LA EMPRESA DE TRANSPORTE MUNICIPAL QUE BUSCA UN NUEVO CONCEPTO DE FLOTA DE AUTOBUSES MÁS ECOLÓGICOS, RÁPIDOS Y CÓMODOS. ESTA INICIATIVA CONTEMPLA LA COMPRA DE UNIDADES MÁS RESPETUOSAS CON EL MEDIO AMBIENTE, INCLUYENDO VEHÍCULOS DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS Y DOTADOS DE SISTEMAS GPS, COLOCACIÓN DE MÁS SEÑALIZACIONES PARA FACILITAR EL NÚMERO DE LÍNEA Y DESTINO, Y UNA RENOVADA IMAGEN EXTERNA E INTERNA DE LOS VEHÍCULOS.



9,5 MILLONES DE EUROS PARA NUEVOS AUTOBUSES

La Empresa Malagueña de Transportes (EMT) adquirirá 33 nuevos vehículos entre los que se incluyen 8 de energías alternativas, menos contaminantes y más ecológicos, con un presupuesto total de 9,5 millones de euros. Se trata de 5 vehículos de gas natural y 3 eléctricos, mientras que el resto de los nuevos autobuses tienen incorporados la nueva generación de motores diesel EURO3 más limpios y menos contaminantes.

MÁS SEÑALIZACIÓN

La EMT va a incorporar en todos los nuevos vehículos, y en parte de los ya existentes, una nueva definición de elementos



Francisco de la Torre, alcalde de Málaga, y Javier Berlanga, presidente de la EMT, durante la rueda de prensa en la que se presentaron los nuevos autobuses.

señalizadores basada en un panel frontal de gran dimensión con indicación matricial del nú-

mero de línea, que permite al usuario situado en una marquesina reconocer cada línea sin ne-

por una nueva ecológica



cesidad de mirar al frontal del bus, así como un panel trasero que cumplirá esta misma función.

CAMBIO DE IMAGEN EXTERNA E INTERNA

La incorporación de vehículos de energías alternativas, de nuevas rutas, de más paneles de señalización, el mayor cumplimiento de frecuencias de paso y, en general, todo el proceso de modernización de la EMT ha llevado a pensar a los responsables de la misma que una

nueva imagen externa e interna de la flota va a contribuir a consolidar esta nueva etapa de la empresa.

Los colores elegidos para el cambio de imagen corporativa han sido el azul Pantone 313 que es el mismo color de la nueva imagen institucional del Ayuntamiento, y el color blanco que representa innumerables ventajas como el menor consumo energético de aire acondicionado en los vehículos al tiempo que confiere un aspecto más ecológico y tecnológico.

La mayoría de los autobuses de la flota se pintarán en los talleres de la empresa de la misma forma que se hace en la actualidad. Además, los vehículos incorporarán tapizados de última generación junto con una nueva decoración interior que pretende hacer mucho más agradable los viajes, así como cristales tintados para una menor exposición a los rayos solares y barras de sujeción de seguridad.

ACCESO A DISCAPACITADOS

Siguiendo con la estrategia adoptada hace ya muchos años la EMT seguirá incorporando en todos los vehículos de nueva adquisición piso bajo para facilitar el acceso a los mismos y rampa de acceso para discapacitados.

PROFUNDA TRANSFORMACIÓN

Para acompañar la imagen externa e interna de los vehículos y en general para representar esta nueva etapa en la gestión de la EMT, todo el personal al servicio de la empresa cambiará su indumentaria que ofrece ahora una nueva imagen de servicio y eficacia.

La Empresa Malagueña de Transportes comenzó el pasado ejercicio a realizar una profunda transformación de su estructura con objeto de adaptarla a la nueva situación de futuro que se va a presentar en los próximos años.

En esta etapa de modernización iniciada el pasado año la EMT ha conseguido incrementar el número de pasajeros en el año 2002 en más de 1.200.000 pasajeros, una mejor percepción de la empresa por parte de los usuarios y mayores índices de puntualidad y eficacia.

