SUR
MALAGA
30/07/14
Prensa: Diaria
Tirada: 25.906 Ejemplares
Difusión: 20.293 Ejemplares
Cod: 84136318
Página: 2
Sección: LOCAL Valor: 5.266,00 € Área (cm2): 852,4 Ocupación: 95,59 % Documento: 1/2 Autor: IGNACIO LILLO Núm. Lectores: 96000

CRONOLOGÍA

Hitos principales en la historia del metro, que ha supuesto una década de proyectos y ocho años de obras para transformar la Carretera de Cádiz, Cruz del Humilladero y Teatinos

El embrión del proyecto

31 de diciembre de 1961: Deja de circular el último tranvía.
1993: El alcalde, Pedro Aparicio, plantea recuperar el tranvía.
1995: La Junta incluye el tranvía en su diseño del futuro Plan Intermodal de Transportes de Málaga.

Los proyectos

2001: Se licita el estudio informativo de la red de metro ligero (tranvía en superficie).
2002: El Consejo de Gobierno de la Junta aprueba la declaración de interés metropolitano y autonómico de las líneas 1 y 2.
2003: Firma del convenio de colaboración y financiación entre la Junta y el Ayuntamiento para la puesta en marcha de las obras.
2003: La Consejería de Obras Públicas y Transportes saca a licitación el concurso para la concesión administrativa de las líneas 1 y 2.

Las obras

2004: La Consejería adjudica el proyecto a la oferta integrada por las empresas FCC, Azvi, Comsa, Cajamar y las constructoras malagueñas Sando y Vera.
2006: En enero se firma el acta de replanteo y comienza la retirada de los árboles y el desvío de los servicios. El 7 de junio se produce el inicio oficial de las obras del primer túnel en la Carretera de Cádiz.
2008-2009: Inicio de las obras de la línea 1 en la zona de Cruz del Humilladero, del intercambiador del Perchel y los talleres y cocheras.
2008: Licitación del tramo de Callejones del Perchel. Las obras



1993-2000. El embrión, un tranvía para Málaga. :: SUR



2006. Inauguración del primer tramo de las obras. :: SUR


2003. Firma del convenio de colaboración entre la Junta y el Ayuntamiento. :: SUR

Próxima parada: Málaga

La ciudad se sube hoy al metro después de 10 años de proyectos y 8 de obras

El proyecto tiene todavía tres años de trabajos por delante para llevar los trenes hasta la Alameda y al Hospital Civil


IGNACIO LILLO
ilillo@diariosur.es

MÁLAGA. La ciudad llega hoy a la primera estación del metro. Han sido necesarios diez años de proyectos y ocho de obras para que los dos distritos más densamente poblados, Carretera de Cádiz y Cruz del Humilladero, junto a Teatinos (unas 240.000 personas) queden unidas entre sí y con la Universidad; el Hospital Clínico; el centro médico de Barbarela; Carlos Haya; la Ciudad de la Justicia y el Palacio de los Deportes. Además de facilitar el acceso a la estación María Zambrano y la zona comercial del Perchel (Vialia y Larios), y con la opción de seguir viaje en tren o en autobús.

La apertura parcial no es el final, más bien una primera parada en un viaje al que todavía le faltan algunas etapas. La red se diseñó con forma de 'Y', aunque por el momento realmente es una 'V'. Al final no será ni una cosa ni la otra, sino una especie de cruz torcida. El nuevo proyecto impulsado por la Consejería de Fomento supone que la estación más céntrica estará finalmente en la Alameda Principal, a la altura de la calle Torregorda, y se llamará Atarazanas (por la proximidad al mercado central). Se ha descartado, por tanto, llegar hasta la plaza de la Marina y La Malagueta. Además, la fórmula pactada incluye la prolongación en superficie hasta el Hospital Civil.

En este punto, cabe recordar por qué hay metro en Málaga y cuál ha sido –en grandes líneas– la andadura del proyecto. Desde finales de los 80 y principios de los 90, el tráfico en la capital es ingobernable, con avenidas pequeñas y mal dimensionadas y sin apenas carriles bus. El alcalde Pedro Aparicio encarga al gerente de la EMT, Rafael Sánchez Barreda, un estudio para recuperar el tranvía, que había dejado de circular el 31 de diciembre de 1961. Hacia 1993, con aquel primer anteproyecto, se abre el debate sobre la posibilidad de que la capital cuente algún día con un medio de transporte de plataforma reservada, que no tenga que convivir con los coches; que ayude a descongestionar las calles y a reducir la contaminación.

Desde 1995, los responsables tanto en la Junta como en el Ayuntamiento de la capital coinciden en la necesidad de impulsar una red en superficie. A lo largo de ocho años de negociaciones, polémicas políticas y cambios, la infraestructura se vuelve cada vez más subterránea. El tranvía, que luego fue «metro ligero», se deja el adjetivo por el camino.

En noviembre de 2003 la Consejería de Obras Públicas licita el concurso para la concesión administrativa, que incluía la redacción del proyecto, la construcción y explotación de las líneas 1 y 2. Una 'Y' que tendría sus puntos de referencia en la plaza de la Marina; el entorno de El Corte Inglés; la estación María Zambrano y el campus.

El tiempo de las actuaciones

En octubre de 2004 la Junta adjudica el proyecto a la oferta integrada por las empresas FCC, Azvi, Comsa, Cajamar y las constructoras malagueñas Sando y Vera, por un importe de 403 millones de euros (que es el presupuesto inicial para la construcción y el material móvil). La Agencia de Obra Pública de la Junta se incorporó al capital de la sociedad concesionaria con un 23%. El plazo de ejecución, incluido en su oferta, fija febrero de 2009 como fecha de puesta en servicio de las líneas 1 y 2, hasta La Malagueta.

Llega el tiempo de las esperadas obras. En enero de 2006 se firma el acta de replanteo y comienza la retirada de los árboles y el desvío de los servicios (electricidad, agua, saneamiento, etc). Aunque realmente se considera el 7 de junio como la fecha oficial del inicio del primer túnel. A partir de este momento, arranca la mayor obra civil de la historia en la ciudad. Sobre otras intervenciones anteriores, tales como la creación del puerto actual, el Parque y la calle Larios, en el siglo XIX; y recientemente, la ampliación del aeropuerto o el soterramiento del AVE a su paso por la Carretera de Cádiz, todas ellas con una importancia y un calado indiscutible, el metro destaca tanto por su capacidad de movilización de recursos como por su impacto social y la duración de los trabajos, en pleno corazón de la ciudad.

Los túneles comienzan a construirse en el extremo de la línea 2 (Carretera de Cádiz) y discurren bajo la avenida de Velázquez y Héroe de Sostoa hasta la Explanada de la Estación, donde se ubica el gran intercambiador del Perchel. Desde este punto, la 'Y' continúa bajo la estrecha calle La Unión; sube por Juan XXIII; gira para atravesar la calle Cómpeta; se sumerge bajo la Ronda Oeste y aflora a la superficie en el campus de Teatinos. La últi-

SUR
MALAGA
30/07/14
Prensa: Diaria
Tirada: 25.906 Ejemplares
Difusión: 20.293 Ejemplares
Cod: 84136318
Página: 3
Sección: LOCAL Valor: 5.134,00 € Área (cm2): 831,1 Ocupación: 93,19 % Documento: 2/2 Autor: IGNACIO LILLO Núm. Lectores: 96000

arrancaron en el primer semestre de 2009.
2010: Ante las dificultades para llegar a la plaza de la Marina, la Agencia de Obra Pública suscribió un nuevo contrato con la concesionaria, entre cuyos compromisos se encontraba la puesta a disposición por parte de la Administración a la empresa del tramo Guadalmedina-La Malagueta en diciembre de 2014, para completar así la explotación íntegra de las líneas 1 y 2 en el ejercicio 2015.
11 del 11 de 2011: El metro se marca el reto de lograr una inauguración parcial, de la línea 2 (Carretera de Cádiz) hasta El Perchel; y del tramo en superficie a su paso por el campus de Teatinos. Finalmente no fue posible porque resultaba ruinosa.
2012: Tras las últimas elecciones, IU asume la gestión de la Consejería de Obras Públicas, que se pasará a llamar Fomento.
2012: La Consejería de Fomento planea llevar el metro en superficie por la Alameda Principal, la plaza de la Marina y el Parque, hasta La Malagueta. El rechazo municipal es tajante.
2013: Durante el verano se abre un periodo de negociaciones secretas, en las que intervinieron, además del alcalde y la consejera de Fomento, la recién elegida presidenta de la Junta, Susana Díaz; los responsables de la sociedad concesionaria Metro de Málaga y del Banco Europeo de Inversiones (BEI) que sufraga buena parte de la inversión.
27 de septiembre de 2013: El alcalde, Francisco de la Torre, y la presidenta de la Junta, Susana Díaz, escenificaron un acuerdo entre ambas instituciones para garantizar el futuro del suburbano.
11 de noviembre de 2013: Tras una intensa ronda de negociaciones, se firma de un protocolo de intenciones que reflejaba la solución final pactada el 27 de septiembre.
30 de julio de 2014: Se inauguran parcialmente las líneas 1 y 2 del metro de Málaga.


2006. Carretera de Cádiz. :: SUR


2006-2013. La construcción de los túneles. :: SUR


2013. El acuerdo sobre el último cambio del proyecto. :: SUR


Julio de 2014. En marcha. :: SUR

ma parada, a nivel comercial, está en la ampliación de la zona universitaria, aunque los convoyes duermen en el recinto de Talleres y Cocheras, junto a Los Asperones.

3.000 trabajadores

Para que este hito fuera posible, en los momentos de máxima producción, cuando coincidieron a la vez las obras en las líneas 1 y 2 y en la prolongación hasta El Corte Inglés (todavía en ejecución) es necesario emplear hasta 3.000 obreros y técnicos en simultáneo, entre directos e indirectos. La media fue de 2.652 trabajadores, con lo que ello supone en los momentos más negros de la crisis.

Dar forma a los subterráneos en toda su extensión moviliza cantidades ingentes de material, y se llevan a cabo sin ninguna incidencia grave, ni para las personas ni para las viviendas, gracias a la implicación de las constructoras, lideradas por la multinacional española FCC y en la que han participado también las malagueñas Sando y Vera; de los gestores de la infraestructura, a cargo de la Agencia de Obra Pública de la Junta, y la colaboración del Ayuntamiento. Finalmente, hasta el momento ya se han invertido 636,9 millones, de los que 599,64 corresponden a lo que hoy se pone en marcha y el resto al tramo de Callejones del Perchel.

Llegados a este punto, lo cierto es que el metro todavía no llega hasta el Centro, que es el destino que demandan la mayoría de los ciudadanos. Lo más urgente es reactivar los trabajos en la zona de El Corte Inglés. La constructora encargada del tramo entre Callejones del Perchel, Albert Camus y la avenida de Andalucía ha reclamado a la Junta un sobrecoste de 15 millones, con el que la Consejería de Fomento no está de acuerdo.

Poner en servicio la estación Guadalmedina, ubicada frente a El Corte Inglés, es fundamental, ya que aportaría un notable número de viajeros. Si de momento el objetivo es lograr 2,5 millones en lo que queda de año y cinco en 2015, cuando llegue hasta allí se elevarán hasta 12 millones, al tratarse de la antesala del Centro, especialmente en momentos de gran afluencia de visitantes, durante la Semana Santa, la feria y la Navidad.

A continuación, habrá que seguir hasta el Casco Histórico. El túnel del tramo anterior se queda justo frente al puente de Tetuán. A partir de allí tendrá que continuar, bajo el río Guadalmedina, hasta la mediación de la Alameda. La futura estación Atarazanas estará situada junto a la calle Torregorda, a la altura del mercado central. Todo el lateral norte quedará peatonalizado, para facilitar el acceso en unos minutos a pie hasta la calle Larios (hay exactamente 230 metros). Este hito se debe cumplir en diciembre de 2017.

El trazado se proyectó como una 'Y', de momento es una 'V' y terminará siendo una especie de cruz

La parada del Centro estará finalmente en la Alameda Principal

Último reto

Al menos, después de una década de debates, la llegada a este enclave está ahora más cerca y más clara. Tras obtener el visto bueno de la Gerencia de Urbanismo, el 18 de julio la Consejería de Fomento y Vivienda remite al BOJA el concurso para elegir a la constructora que se hará cargo de las obras del túnel, el montaje de vía y la reurbanización del tramo. Poco después, también licita el contrato de ingeniería para este tajo.

El último reto consiste en prolongar la línea en superficie hasta el Hospital Civil, a través del eje formado por Eugenio Gross y Blas de Lezo (el recorrido previo, desde la avenida de Andalucía hasta la calle Hilera, irá subterráneo). Este objetivo también se debe cumplir en 2017. Ahora está en fase de información pública, aunque las obras son más rápidas que en el anterior, y por eso pueden llegar casi a la vez. El Consejo de Gobierno consigna, el pasado 15 de julio, los 138,14 millones de euros necesarios para la última fase de obras. El presupuesto definitivo será de 794,6 millones.

Tras largos años de obras y toda clase de escollos técnicos, burocráticos y políticos, ha llegado la hora de que Málaga se suba por fin al metro.

La presidenta de la Junta dará desde El Perchel la orden de arrancar

Cuarenta empleados, en representación de las personas que han hecho posible esta infraestructura, viajarán en el primer tren

:: I. LILLO

MÁLAGA. Los actos de inauguración del metro de Málaga, que tendrán lugar a lo largo de la primera mitad de la jornada de hoy, vienen acompañados de una carga simbólica importante. El elemento más destacado es el hecho de que las autoridades hayan cedido su sitio a un total de 40 empleados, que viajarán en el primer tren desde el recinto de cocheras y talleres hasta el Perchel. Lo harán en representación de todos los trabajadores que han hecho posible esta infraestructura, según anunciaron ayer el delegado del Gobierno andaluz, José Luis Ruiz Espejo, y el responsable de Fomento, Manuel García Peláez.

Los actos comenzarán hacia las 10.30 horas en las oficinas centrales de la sociedad concesionaria, Metro de Málaga, situadas en la zona de Los Asperones. Tras la bienvenida y la presentación del acto, a cargo de los responsables de la compañía, intervendrán la consejera de Fomento, Elena Cortés; la ministra de Fomento, Ana Pastor; el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre y la presidenta de la Junta, Susana Díaz.

Posteriormente, se producirá un breve recorrido por el puesto de mando y hacia las 11.20 horas la comitiva (se ha invitado a unas 400 personas) se dirigirá cada uno al tren que le corresponda. Cuatro composiciones, entre trabajadores, autoridades y medios de comunicación, harán entonces el viaje hasta el intercambiador del Perchel, sin paradas.

Servicio gratuito

En torno a las 12.00 horas irán llegando a la estación. Si se cumple la escaleta prevista, hacia las 12.35 la presidenta del Gobierno andaluz contactará con el puesto de mando, y dará la orden de salida del tren inaugural, acompañado de la interpretación de la banda sonora del metro, creada para la ocasión por parte de la Joven Orquesta Ciudad de Málaga.

Concluida esta fase, las autoridades se dirigirán con las tarjetas conmemorativas a los tornos de entrada de la estación del Perchel para inaugurarla. Por último, saldrán a la Explanada de la Estación para soltar globos al cielo, con lo que el suburbano malagueño quedará, a partir de las 13.00 horas y hasta las 23.00 horas, a disposición de todos los ciudadanos que lo quieran probar de forma gratuita.


Ruiz Espejo y García Peláez, ayer. :: CARLOS MORET