

CUENTA ATRÁS PARA EL METRO ▶ FALTAN TRES DÍAS

Los protagonistas de la polémica construcción del metro de Málaga

FRANCISCO DE LA TORRE
▶ ALCALDE DE MÁLAGA

Desde el minuto uno ha llevado la negociación por parte del Ayuntamiento de Málaga, que ha pasado por distintos momentos de tensión y acercamiento con la Junta.

CONCEPCIÓN GUTIÉRREZ
▶ EXCONSEJERA OBRAS PÚBLICAS

Apuesta por el metro de Málaga, convence a Manuel Chaves y Magdalena Álvarez para lograr financiación y está al frente de la Consejería de Obras Públicas en el inicio de la obra de las líneas 1 y 2.

JAVIER BERLANGA
EXCONCEJAL DE MOVILIDAD

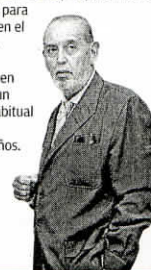
Presente en los momentos en los que la relación entre el Ayuntamiento y la Junta estaba más fría y distante, siempre se quejó de falta de comunicación de la Junta con este proyecto.

ENRIQUE URKJO
EXDIRECTOR DEL METRO

Llegó en 2004 y puso en marcha la obra, modificando el anteproyecto y terminando de definir los trazados, logrando un buen clima de entendimiento con el Consistorio malagueño.

JUAN RAMÓN CASERO
EXCONCEJAL DE MOVILIDAD

Entendió que no era cuestión de dilatar más la obra y se puso manos a la obra para avanzar en el proyecto porque confiaba en que sea un medio habitual para los malagueños.

ENRIQUE SALVO
EXDIRECTOR DEL METRO

Entre noviembre de 2009 y junio de 2012 se aceleró la construcción del 25% al 85% y puso la fecha del 11-11 para abrir el metro, pero después, al final, no pudo ser por falta de fondos.



PROTAGONISTAS

Los artífices de un metro con kilómetros de polémicas

Diecinueve años desde que se empezó a definir el metro, primero un tranvía, y ocho años desde que se inició la obra han dado para muchas discusiones y cambios. Sin embargo, son ocho personas las que han llevado el peso del debate de este proyecto

Ignacio A. Castillo
MÁLAGA

@la.castillo



■ 1995. Se empieza a redactar el plan intermodal de transporte del área metropolitana de Málaga. Aparece un trazado con siete líneas de tranvía, proyecto abanderado aún por Pedro Aparicio, que pretendía recuperar así un servicio que se había perdido en Málaga el 30 de diciembre de 1961. 30 de julio de 2014. El metro echará a rodar. En estos 19 años han pasado muchas cosas, sobre todo en la última década. Se ha debatido, discutido, dialogado, llegado a acuerdos a regañadientes... Las instituciones se han tirado los trastos a la cabeza y han escenificado pactos en extremis y muy aplaudidos. Se ha modificado el anteproyecto, el

proyecto, el método constructivo y la opción en superficie o bajo tierra... Y todo sobre la marcha.

Se han llegado a poner hasta seis fechas distintas para su puesta en servicio. La del miércoles parece la definitiva. Pero no estará completo, porque aún faltará hasta que pueda llegar al Centro.

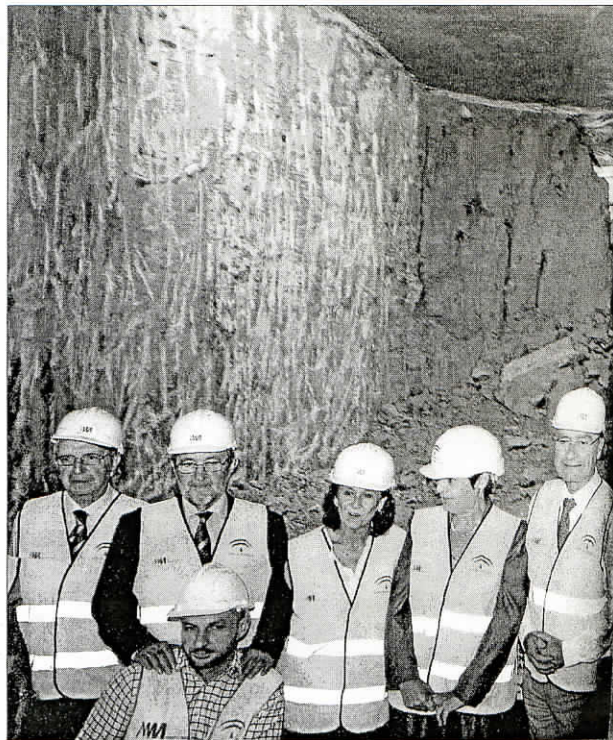
En todo este tiempo, el metro se ha ido haciendo conforme la ciudad seguía su curso, de la mano de protagonistas que han actuado como freno o como impulso de la infraestructura, según tocaba, anteponiendo intereses partidistas y electoralistas que han dilatado en el tiempo la infraestructura, hasta que se dio de bruces con la crisis y la falta de financiación.

En todas las épocas ha estado presente el alcalde, **Francisco de la Torre**. Es un hecho coyuntural que no resulta intrascendente: mientras el alcalde ha sido el mismo y solo

dos concejales le han servido de lugartenientes en este proyecto, **Javier Berlanga** y **Juan Ramón Casero**, en la Junta en todo este periodo ha habido dos presidentes, cinco consejeros distintos, ocho viceconsejeros y muchos más directores generales.

Concepción Gutiérrez es la consejera de Obras Públicas que convence a Sevilla de que había que retomar el proyecto del tranvía para Málaga y consigue el dinero. Pero surgen los primeros problemas por la compatibilidad del tráfico rodado, por lo que se decide hacer dos líneas soterradas entre el 80% y el 100% a petición municipal.

La comunicación era escasa y deficiente. Javier Berlanga recuerda cómo «nos hacían ir a Sevilla reuniones en las que no nos contaban prácticamente nada del proyecto». «Y no podíamos decir que no al metro, para no parecer que es-



tábamos en contra de una infraestructura que es signo de modernidad, aunque no nos gustaban las formas», explica. «No contaban con el Ayuntamiento», incide. Para la posteridad queda la foto de Berlanga con una carretilla en Sevilla, recogiendo el proyecto del metro tras mucho insistir en que se facilitara una copia.

En 2004 la Junta contrata a **Enrique Urkjo**, como director del metro. Y empieza la obra. «Cuando llegué sólo estaba el anteproyecto, que modificamos sustancialmente, y se había adjudicado la obra, pero nada más», recuerda. En aquel momento, la autorizaciones permitieron empezar por la línea 2 y de la periferia al Centro. Y mientras avanzaba la obra, de forma muy lenta y con paralizaciones cada dos por tres, se continuaba negociando cómo hacer la línea 1, «cuando lo lógico hubiera sido

empezar por ésta, que es donde están las cocheras, imprescindible para dar servicio», dice Urkjo.

Pero como reconoce, su labor más complicada era «ganarnos la confianza de las instituciones de Málaga, hacerles ver que no éramos la oposición al Ayuntamiento. Y lo conseguimos», asegura, pese a que los momentos de tensión nunca desaparecieron. Es más, volvieron a estar en la cresta de la ola con el accidente del barrio del Carmel, en Barcelona. Los vecinos de La Unión manifiestan su temor a que a ellos les pudiera pasar lo mismo, ya que el trazado del metro pasaba bajo sus casas. El debate sobre el uso de la tuneladora arrecia, azuzado por el Ayuntamiento para evitar abrir zanjas. Eso bloquea el inicio de las obras. Hay que buscar salidas y se reclama a un experto, **Manuel Melis**, para que determine finalmente cuál es la mejor opción: si la del

JOSEFINA CRUZ
EXCONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS

No creyó en el metro de Málaga. Fue un lastre durante su gestión. En época de crisis prefirió repartir los escasos recursos en otras infraestructuras de la comunidad.



ELENA CORTÉS
CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS

Retomó las obras paralizadas en el tramo desde El Perchel hasta el Guadalmedina, ha logrado dinero para con-



tinuar el resto de los tramos y rediseñar los últimos tramos.

Concepción Gutiérrez

Exconsejera de Obras Públicas. En la balanza, y por sus palabras, pesan más los sinsabores en la puesta en marcha de esta obra que las alegrías, aunque también las hubo. Concepción Gutiérrez hace memoria para repasar los inicios del metro de Málaga, se reafirma en sus posiciones y decisiones y confía en el éxito de la infraestructura.

«Pese a las dificultades, siempre quise que el metro fuera un proyecto querido por todos»

La ex consejera de la Junta considera fundamental que a partir de ahora haya facilidad para cambiar de un transporte a otro y se fije un billete integrado para que los viajeros circulen y hagan del metro un medio protagonista en sus vidas cotidianas

I. A. CASTILLO MÁLAGA

Concepción Gutiérrez se tomó muy en serio el proyecto del metro para Málaga y aprovechó el momento de expansión económica para unir aliados a la causa. Primero como tranvía, luego como suburbano, a los entonces consejera de Obras Públicas de la Junta fue clave en el inicio de las obras de las primeras dos líneas, con claro interés metropolitano. El miércoles llega la hora de la verdad. Que este nuevo medio de transporte sea realmente eficaz y sea protagonista de la vida cotidiana de los malagueños. Al menos este es el deseo de una de sus principales impulsoras.

Viendo el metro en perspectiva, ¿son las alegrías o los sinsabores que recuerda?

Lo que recuerdo es el diálogo intenso. El alcalde quería aprovechar para introducir otros proyectos que no tenían nada que ver. También las dificultades. Del mismo modo, cómo desde la Junta propusimos la construcción de la línea 1, pero hubo un debate en la sociedad y una reivindicación muy importante para que también llegara a la Carretera de Cádiz. Empezamos estas líneas porque eran las que mayor volumen de pasajeros iban a soportar. Allí se registraban los mayores desplazamientos. La decisión más importante que tuvimos que tomar al principio fue dónde iba a ir el intercambiador y decidimos que fuera en la Explanada de la Estación, donde se producía el mayor flujo de la ciudad, según nos indicaban los estudios. Y porque al lado estaba la estación de autobuses.

Algo bueno habría...

Lo que recuerdo con más cariño fue toda la participación ciudadana, sobre todo en la Carretera de Cádiz. Se montó una buena plataforma, me reunía con mucha frecuencia con los representantes de los vecinos, primero para la definición de la línea, por donde pasaba y cómo pasaba, soterrado hasta el Carpena. Hubo muy buen trabajo.



Concepción Gutiérrez, en una fotografía de archivo. G. T.

¿Cuáles fueron las mayores dificultades que encontraron?

Dos grandes: una técnica y otra de financiación. Hasta que no llegó Magdalena Álvarez al Ministerio no hubo forma de involucrar al Gobierno central en este macroproyecto, pese a tener carácter metropolitano. A partir de entonces se definió el proyecto y la financiación del Estado y su aportación. Y luego la dificultad técnica mayor es que era muy compleja la conexión de la línea 1 y 2 en el entorno de la estación. Tuvimos que hacer un concurso específico porque la solución no satisfacía a nadie. Espero que la decisión de adoptamos, tan compleja, ahora sea un éxito.

¿Por qué se ha demorado tanto su puesta en marcha?

A veces proyectos tan grandes pasan por diferentes fases económicas y es lógico que se retrasen. En Málaga han sido algo más de diez años de obras y al final espero que sea una solución de movilidad sostenible, que sea utilizado por la ciudadanía. Y aquí es muy importante las normas de convivencia del Ayuntamiento y el consorcio, puesto que tiene que ser utilizado. En Sevilla fue un éxito rotundo y casi sumó en el primer año el número de viajeros previstos para 10 años después.

Aquí eso será muy difícil, teniendo en cuenta que no llega aún al Centro.

La zona de Renfe ya se puede considerar Centro, porque es zona de mucha actividad. Todos los estudios que se hicieron coincidían en que ahí era donde se producía la mayor movilidad para ir al trabajo, que es cuando realmente uno se ve obligado a coger el metro, porque lleva poco tiempo para el traslado y necesita una forma eficaz y rápida de solución de problema de movilidad.

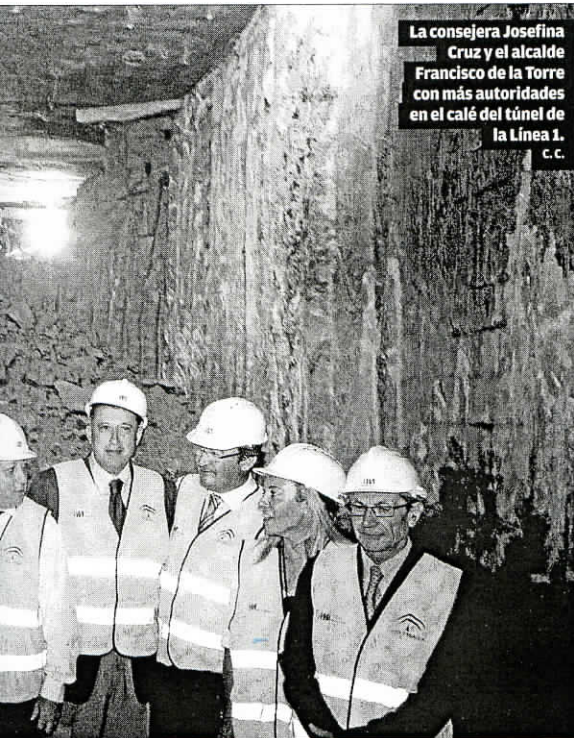
¿Qué espera del metro? ¿Qué cree que va a significar para la ciudad y los malagueños?

Deseo que sea todo un éxito para los malagueños. Se hizo pensando en ellos y muy en coordinación con las líneas de Cercanías. Ahora hay que hacer un sistema intermodal. No basta con que el metro entre en servicio, hay que reordenar el resto de medios de transportes y hacerlos complementarios entre sí.

¿Cree que los malagueños pensarán que habrá merecido la pena tanta espera y tantas obras?

Para mí lo más importante era que fuera un proyecto querido por todos, aunque esto sea difícil. La prueba del algodón la veremos ahora: todo lo que se debatió, se modificó, las actuaciones problemáticas mientras la ciudad seguía viviendo... Es una actuación agresiva, cualquier obra es un problema para la convivencia. Pero una vez construido lo importante es que sea útil y lo use la ciudadanía.

La consejera Josefina Cruz y el alcalde Francisco de la Torre con más autoridades en el calé del túnel de la Línea 1. C. C.



Ayuntamiento (tuneladora) o la Junta (muros pantalla). Finalmente se decanta por ésta última y se descarta que la línea 1 pase por debajo de los edificios.

La obra vive sus mejores años cuando Enrique Salvo llega a la oficina del metro y Juan Ramón Casero es concejal de Movilidad del Ayuntamiento. «A pesar de lo que discutimos, cuando él era concejal del PSOE, pese a que nuestras diferencias eran notables y quedaban en evidencia en el Pleno, nuestra relación personal cambió totalmente, la colaboración fue notable y contribuyó al tirón que se le dio al metro», recuerda Casero.

Era noviembre de 2009. La obra estaba al 25%. Salvo consigue dejarla al 85% cuando abandona su cargo en junio de 2012. No era cuestión de dilatar más el proyecto. El juego de la dilatación en las obras públicas interesa a los propios

políticos, porque así se acusan mutuamente para sacar rédito electoral; y a los técnicos, que quieren sobrevivir en etapas de crisis. «La hoja de ruta estaba para cumplir y empezar a andar en noviembre de 2011, de hecho, en diciembre de 2011 ya estaba un tren circulando en pruebas por la línea 2», señala Salvo Tierra.

Entre los consejeros habría que diferenciar a Concepción Gutiérrez y Rosa Aguilar, muy vinculadas a Málaga y que impulsaron el proyecto, o Luis García Garrido y Josefina Cruz, quizás más centralistas, que no creían en el metro y que retrasaron su inauguración el famoso 11 del 11 del 11 «porque estábamos en crisis y había que recurrir entre todas las infraestructuras», recuerda Salvo. Y la actual, Elena Cortés, que finalmente pasará a la historia como quien lo habrá puesto a funcionar.