

La Junta plantea que el metro llegue soterrado hasta la mitad de la Alameda



FRANCISCO JIMÉNEZ
IGNACIO LILLO

La nueva propuesta de Fomento aparca la línea hasta El Palo e incluye que el suburbano continúe hasta el Hospital Civil en superficie

MÁLAGA. No es coincidencia, como no podía serlo, que a la primera reunión de la presidenta de la Junta de Andalucía, Susana Díaz, con el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, acuda también la consejera de Fomento, Elena Cortés. La cuestión de la llegada del metro al Centro es una patata demasiado caliente, y ninguna de las partes quiere mantenerla por más tiempo en las manos. Después de meses de negociaciones, en las que también ha participado la sociedad

concesionaria, se ha llegado a un principio de acuerdo sobre una nueva estrategia, que todos los actores ven, en principio, con buenos ojos.

Si hoy prospera la solución que se ha puesto sobre la mesa, el suburbano llegará, mediante un túnel hasta el Centro Histórico, aunque la estación se quedará unos 200 metros antes de la plaza de la Marina, donde estaba prevista hasta ahora. Concretamente, se situará en la Alameda Principal, a la altura de la conocida bodega Casa de Guardia y la sede de la Delegación del Gobierno andaluz en la capital. Desde este punto hasta la calle Larios hay, según 'Google maps', dos minutos de paseo a pie. De esta forma, se consigue salvar uno de los escollos más graves del proyecto, que era la necesidad de eliminar buena parte del aparcamiento subterráneo municipal de la Marina, con las indemnizaciones millonarias que ello conlleva. Al tiempo, el impacto sobre los ejemplares situados hasta la mitad de la vía. La cuestión de la peatonalización o no de este eje quedará a expen-

La presidenta de la Junta, el alcalde y la consejera de Fomento analizarán hoy la propuesta

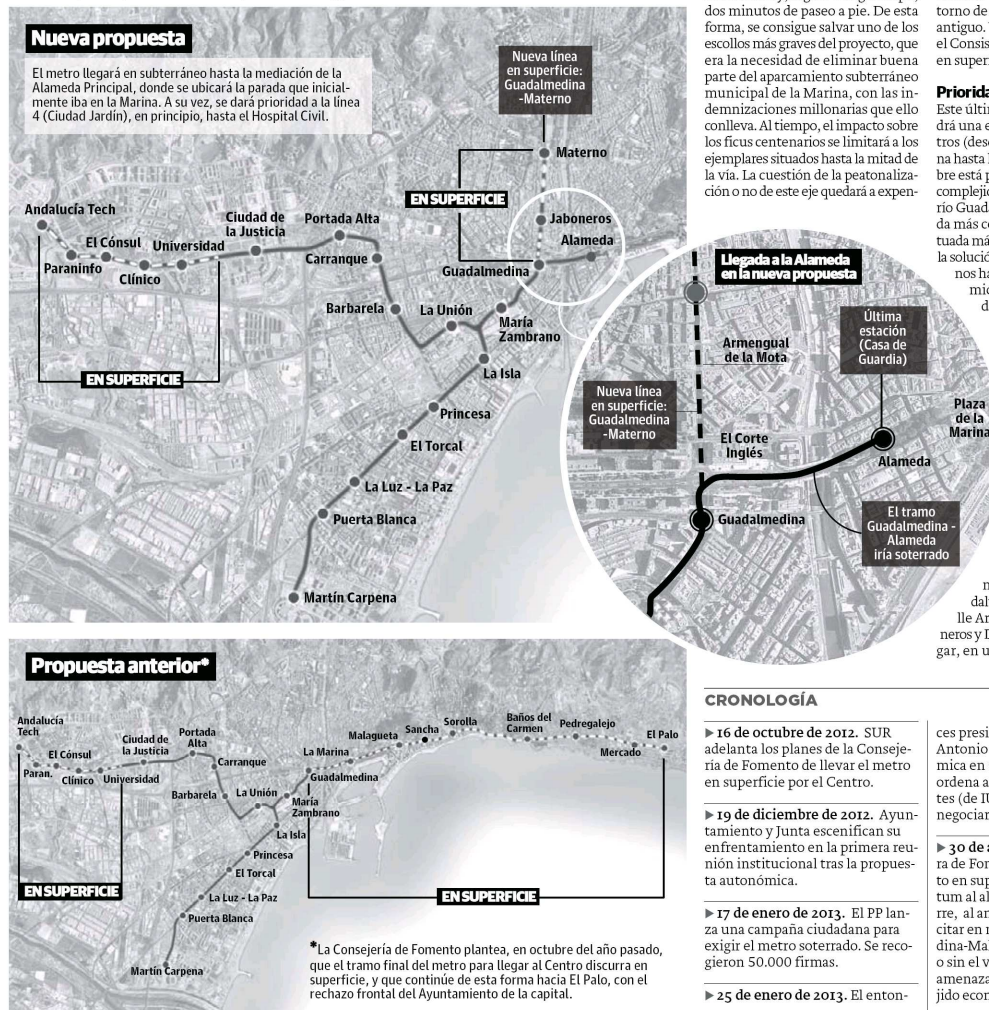
de lo que decida el Ayuntamiento, ya que esta solución no le afecta. De esta forma, se consigue dar respuesta a la demanda ciudadana de los barrios por donde ya discurre, cuyo principal destino, tanto profesional como de ocio, se concentra en el entorno de Larios y las calles del casco antiguo. Y se evita, tal y como exigía el Consistorio, que los trenes crucen en superficie por la Alameda.

Prioridad a la línea 4

Este último tramo subterráneo tendrá una extensión de unos 600 metros (desde la estación Guadalmedina hasta la de la Alameda, cuyo nombre está por determinar), y tendrá la complejidad del paso bajo el cauce del río Guadalmedina. Esta será la parada más céntrica, pero también la situada más al Este de la ciudad, ya que la solución contempla aplazar, al menos hasta que el escenario económico cambie, la prolongación de esta infraestructura hacia El Palo (línea 3), que Fomento pretendía llevar a cota de calle.

En cambio, el avance de las vías por la ciudad no se quedará solo en esta actuación. La propuesta, sobre la que la concesionaria habría manifestado su acuerdo, también incluye acometer -esta vez en superficie- el inicio del trazado de la línea 4 (Ciudad Jardín). Este partiría desde la estación Guadalmedina, en la avenida de Andalucía, hacia el Norte por la calle Armengual de la Mota, Jaboneros y Don Juan de Austria, para llegar, en una primera fase, hasta los

Nuevo plan para desbloquear la llegada del suburbano al Centro



hospitales Civil y Materno. De esta forma, se da prioridad a una línea que, desde los inicios del proyecto, se consideró que sería más rentable que la de El Palo, en la medida en que dará servicio a un volumen de población mayor y muy concentrada urbanísticamente (frente a la dispersión geográfica de los barrios del Este). Además del potencial de prestar servicio a dos centros hospitalarios que reciben a miles de pacientes cada día. Y, al llevarlo a cota de calle, se consigue compensar el coste económico del tramo final del túnel en la Alameda con el aumento de viajeros previsto.

Un año de negociación

El 16 de octubre de 2012, SUR adelantó que la Consejería de Fomento, que poco antes había comenzado a gestionar IU (tras el acuerdo de Gobierno con el PSOE en la Junta) pretendía llevar los trenes en superficie por la avenida de Andalucía, la Alameda Principal y el Parque, hasta La Malagueta; para continuar después hacia El Palo. Aquella propuesta suscitó un rechazo frontal desde un principio por parte de los gestores municipales, que hicieron bandera del soterramiento. El PP de Málaga llegó a organizar una campaña ciudadana de rechazo al tranvía, que recabó 50.000 firmas. Por su parte, los técnicos de Fomento siguieron avanzando en su idea, hasta que la consejera, Elena Cortés, acudió a la capital para presentar el proyecto definitivo, el pasado 30 de abril.

Aquello supuso un punto de inflexión, y provocó la mediación del anterior presidente de la Junta, José Antonio Griñán, que mantuvo una reunión con el alcalde el 24 de mayo. Entonces, quedaron emplazados para dar una solución definitiva al conflicto. Entretanto, durante el verano ambas partes siguieron con sus campañas. El PP presentó un sondeo que arrojaba que el 75% de los malagueños estaba en contra del paso en superficie; y la Consejería organizó un foro sobre tranvías europeos. Finalmente, la nueva mandataria andaluza ha hecho de este asunto una de las primeras prioridades de su Gobierno.

dad e incluso el PSOE se desmarca y le pide a Fomento que negocie.

► **3 de mayo de 2013.** Griñán vuelve a desautorizar a su consejera y defiende «el mejor metro» para Málaga.

► **24 de mayo de 2013.** Griñán y De la Torre se reúnen en Sevilla y se dan de plazo hasta septiembre para estudiar posibles soluciones.

► **5 de septiembre 2013.** Susana Díaz toma el relevo de Griñán en la Presidencia de la Junta y se compromete a impulsar el metro.
