

GRANADA

Un paseo en metro

Las obras del tren metropolitano siguen a buen ritmo en tres pueblos, la capital y provocan algunas molestias a pequeños negocios. Las vías ya han aparecido en Albolote, Maracena y en el tramo entre el Parque Tecnológico de la Salud y Armilla

11.02.09 - JUAN ENRIQUE GÓMEZ | GRANADA

Depende de cómo se mire. Para unos el tren metropolitano es la clave para el futuro económico y social de Granada y su cinturón, para otros, es una obra innecesaria que sólo ha creado molestias y tendrá un resultado escaso, pero la realidad es que un trazado de tren ligero, eléctrico, y que une a una gran parte de los principales municipios del área metropolitana de Granada, es una apuesta por el progreso y unos núcleos de población más sostenibles.

El metro ha dejado de ser una idea en el papel o los estrados políticos para convertirse en una realidad palpable a lo largo de casi 16 kilómetros entre Albolote y Armilla, con paso por Maracena y la capital. Casi el 90% del trazado está ya en obras, con tramos en los que las vías del tren han hecho ya su aparición y, junto a ellas, empiezan a verse aceras y calzadas para el tráfico de vehículos. Un paseo en metro, ahora, es un recorrido entre tierras removidas, vallas y desviaciones de tráfico, pero ofrece una imagen clara de lo que será a la vuelta de tres años. Una visión aérea de ese trazado marca una nueva autovía intermunicipal, más ecológica y adecuada a las necesidades de los ciudadanos.

El metro empieza en Albolote, junto al inicio del casco urbano, al final del polígono de Juncaril. Desde los edificios del llamado Camino de Albolote, se divisa una línea recta de 3,5 kilómetros que une esta localidad con la de Maracena. Una plataforma lineal de casi 20 metros de anchura con doble vía y espacios para situar cinco paradas, en las confluencias con las calles, Jacobo Camarero, Juncaril, Vicuña, Anfiteatro y Blas de Otero.

Este recorrido, de alta densidad de tráfico, se hace actualmente en coche por el lateral que ha quedado entre el polígono Juncaril y la plataforma de las vías que se encuentra en obras. Un tramo que junto con el de Maracena tiene una inversión de 27 millones de euros. Las obras van a buen ritmo y podrían estar terminadas para la primavera de este año. De hecho fueron las primeras obras del metro en Granada, que empezaron el 20 de agosto de 2007.

Cruzar Maracena

El casco urbano de Maracena es ahora el más afectado negativamente por los trabajos del tren metropolitano. Llevan ya casi dos años de obras y los vecinos están cansados de desviaciones de tráfico, ruidos, polvo y molestias, con incluso comercios que se han visto obligados a cerrar sus puertas porque nadie acude a ellos. Pero el metro en Maracena supondrá un antes y un después en la historia de este municipio cada vez más poblado. Las vías, ya instaladas en algunos puntos del recorrido, discurren por el centro de la avenida principal del pueblo. El tráfico está desviado por diferentes puntos del casco urbano en dirección hacia Albolote, y en dirección Granada hay un carril de servicio paralelo a las obras.

Desde Maracena parte uno de los tramos del tren más importantes de todo el trazado, es la salida de este municipio y la entrada en la ciudad. Se le denomina Maracena-Villarejo. Son 3,2 kilómetros de recorrido en los que se habilitarán cinco paradas que estarán situadas en Cerrillo de Maracena, Carretera de Jaén, Estación de Autobuses, Argentinita y Perete. Desde la salida de Maracena hacia Granada, no se ven las obras. Hay que llegar hasta la avenida de Argentinita para comprobar que ya se han hecho las explanaciones, se acometen instalaciones de infraestructuras de comunicaciones y se preparan las plataformas para las vías.

Desde Maracena a Granada es el primer espacio que discurre una parte bajo un túnel, 150 metros, para salvar la autovía de circunvalación y las vías del ferrocarril. Además, es la zona donde el metro tiene pendientes. 150 metros discurren en rampas. Los otros 2.905 metros son en superficie, gran parte de ellos ya en el interior de la ciudad y a través de la nueva zona de expansión urbanística de la avenida de Argentinita hasta llegar a la intersección con la avenida de Andalucía. Las obras, ahora, llegan hasta el final de la calle San Sebastián de la Gomera y están también en parte de La Argentinita, pero aún no han llegado a la zona de Villarejo. Toda esta obra tiene previsto aún dos años de trabajos, con una inversión de 39,5 millones de euros.

Ronda y Zaidín

En la capital, el tramo comprendido entre Villarejo, Caleta, los paseillos universitarios y la confluencia entre el Camino de Ronda y Méndez Núñez, aún no ha comenzado. En este último punto se inician un par de tramos de extrema dificultad, ya que aquí es donde el metro comienza a convertirse en subterráneo, y será bajo tierra hasta el final de la avenida de América en el Zaidín. Aún no hay obra hasta donde se encuentra el Mercadona, pero comenzarán el próximo lunes según las previsiones de Ferrovial y Ferrocarriles Andaluces, la empresa y la entidad que gestionan la obra. Los primeros trabajos en la ciudad se iniciaron aquí en agosto de 2008 y ocupan todo el espacio hasta el puente del Genil. El Camino de Ronda está cortado a esa altura en las dos direcciones, con vallas a cada lado, y un carril de servicio para transporte público en cada dirección. Las obras acaban en el puente. En el plazo de seis meses comenzará la obra bajo el río y se cortará también el tramo hasta Cruz de Lagos.

En el acceso desde el Camino de Ronda hasta el Centro de Salud del Zaidín, las obras aún son tímidas, pero la avenida de América está completamente empuñada. Las obras llevan desde el pasado verano y, al menos, se ha habilitado un carril de servicio hasta la intersección con Andrés Segovia. En este último espacio, el tren sale del subterráneo y vuelve a la superficie, lo que ha creado una fuerte polémica, ya que vecinos y Ayuntamiento quieren que siga bajo tierra en todo su recorrido por el Zaidín, o al menos hasta llegar al Centro Cívico.

Desde Méndez Núñez hasta el Genil son 1.200 metros, con dos estaciones subterráneas, una en Méndez Núñez, y otra en Recogidas. Todo el tramo es subterráneo, con una inversión superior a los 60 millones de euros. Entre el Genil y el Campus de la Salud, el recorrido es de 3,4 kilómetros, con una estación subterránea en río Genil y cinco paradas en superficie, en la Hípica, Andrés Segovia, Palacio de los Deportes, Nuevos los Cármenes y avenida de Dílar. De este trazado, 905 metros van en túnel, y 2.420 en superficie. Tiene, además 150 metros en rampas.

Hacia Armilla

En el Parque Tecnológico de Ciencias de la Salud, las obras se encuentran muy avanzadas en las zonas entre la Ronda Sur y Armilla, y han terminado los trabajos necesarios para que el metro cruce la autovía de Granada a Motril. En Armilla el caos está servido. La antigua carretera entre Armilla y Granada está cortada por completo y la calle principal del núcleo urbano está en obras en su totalidad. La imagen de Armilla ha cambiado. Desde el inicio del pueblo, la visual es de vallas, zanjas, tubos y maquinas. Los coches han de dar varios rodeos desde el centro de la población hacia la ciudad deportiva para poder salir hacia la Ronda Sur o al PTS para acceder a la ciudad.

Este tramo, PTS-Armilla, tiene 2,6 kilómetros con cuatro paradas, en el Parque Tecnológico de Ciencias de la Salud, el Nevada, la carretera de Granada y la calle Poniente, que es donde termina la línea del tren metropolitano. La totalidad del trazado es en superficie, con un presupuesto de 64 millones de euros

Tres años

Las previsiones de esta gran obra, la de mayor calado que se ha realizado en Granada desde hace décadas, son de terminarlas para el año 2010. Las primeras intervenciones de los responsables del metro indicaban que en ese año los tranvías estarían ya en funcionamiento, pero la realidad indica que será pasado 2010, posiblemente a principios o mediados de 2011. Cada uno de los tramos tiene un plazo de entre dos y tres años, y algunos de ellos, como en del Camino de Ronda, parte del Zaidín y el que va desde Villarejo a Méndez Núñez por los paseillos, no ha comenzado aún, por lo que hay que contar tres años desde ahora.