23 de Junio de 2005 | Universidad de Granada | Diario Sur

MÁLAGA

ENRIQUE URQUIJO, DIRECTOR DE LA OFICINA DEL METRO DE MÁLAGA

«Hay soluciones para que las obras del metro no afecten a la ciudad de forma grave»

Sostiene que la capacidad del área de la Carretera de Cádiz para absorber tráfico «está infrautilizada»

MANUEL BECERRA/ENVIADO ESPECIAL/BILBAO

Desde hace siete meses, cuando tomó las riendas del metro de Málaga, Enrique Urquijo ha llevado una actividad frenética, con mil frentes abiertos para el objetivo final de hacer realidad las dos primeras líneas del suburbano malagueño. Sin embargo, en la primera jornada del viaje a Bilbao que entre ayer y hoy jueves ha organizado para la prensa de Málaga la Junta de Andalucía, se ha superado. Con una agenda casi inhumana, Urquijo ha sido el más esforzado anfitrión en recorridos agotadores por el tranvía y el metro de Bilbao, donde anoche se llevó a cabo un simulacro de incendio que estaba previsto que concluyera a las dos de la madrugada.

VISITA. Urquijo mostró ayer el metro de Bilbao a periodistas malagueños. / SUR. ARCHIVO

Imprimir Enviar

MUY PERSONAL

Origen: Nació en Durango (Vizcaya) el 12 de noviembre de 1951. Tiene 53 años. Está casado y tiene dos hijos.

Formación: Licenciado en Derecho por la **Universidad de Granada**.

Trayectoria: Criado en el seno de una familia de ferroviarios, ingresó en 1980 en Ferrocarriles Vascos. Quince años después, pasó a Metro Bilbao, ocupando el puesto de gerente adjunto hasta el pasado mes de noviembre, cuando fue nombrado director de la Oficina del Metro de Málaga por la Consejería de Obras Públicas de la Junta.

· Los vagones salen a concurso

¿Con qué objetivo se ha organizado este viaje?

Fundamentalmente para que se conozcan otras realidades. Para que los ciudadanos sepan que en ciudades de tamaño medio como Bilbao, pero también Málaga, es posible dejar el coche en casa. Con políticas y medidas de aparcamientos disuasorios, de carriles reservados para autobuses o tranvías, para vehículos de alta ocupación, y con tarifas para impulsar el transporte público es viable ganarle la batalla al coche.

¿Qué ha supuesto el metro de Bilbao para esta ciudad?

Desde su inauguración hace diez años, esta infraestructura de transporte público de calidad ha revolucionado la ciudad. Estamos hablando de que Bilbao estaba inmersa en una profunda crisis a finales de los años 80, tras el desmantelamiento de la siderurgia y los astilleros. El metro fue el primero de los grandes proyectos diseñados para recuperar la ciudad. Vio la luz, antes que el Guggenheim, y se ha convertido en un símbolo. Gracias a mejoras como el metro, Bilbao es hoy una ciudad mucho más amable.

De todos son conocidos los problemas que ha atravesado el metro de Málaga en los últimos años, ¿ocurrió algo similar en Bilbao?

Hubo situaciones complejas, como adaptar al metro la línea de los Ferrocarriles Vascos que pasa por la margen derecha de la ría. No fue la única, pero se optó por dar siempre mucha información a los ciudadanos, y eso creo que contribuyó a que todas las instituciones, el Gobierno vasco y la Diputación de Vizcaya, remasen en el mismo sentido y apoyaran el proyecto sin fisuras, con una unión total.

¿Existen muchas similitudes entre los dos proyectos?

La más inmediata es de trazado, ya que ambos metros comparten un tramo común, en el caso de Málaga la franja que va desde el paseo de Reding hasta el Guadalmedina. El de Bilbao es un metro pesado, mientras que el de Málaga es ligero, es decir, con menor tamaño (32 metros) y capacidad para 200 viajeros por convoy, frente a los más de 500 de los trenes de Bilbao, que tienen cuatro vagones y miden 72 metros. El de Málaga será un metro ciudadano, con conexiones con los trenes de cercanías hacia las dos costas, mientras que el de Bilbao se sale de la ciudad. Pasa por once municipios y tiene 34 kilómetros, aunque hasta 2011 se harán otros siete más. El de Málaga sólo pasa por un término municipal y tiene 13 kilómetros, aunque habrá que sumar la línea 3, con otros 5.

¿Cómo marchan las relaciones con los técnicos municipales para definir totalmente los aspectos pendientes antes del comienzo de las obras?

Desde el primer momento han sido cordiales y muy provechosas. Se han aceptado propuestas tras un debate intenso, como el traslado de la estación de Torrijos a La Malagueta o, antes incluso, el aumento del porcentaje de soterramiento, que superará el 80% de las dos líneas. Ha habido las lógicas discrepancias, pero siempre dentro de la cordialidad,

¿Se contará en verano con el plan de tráfico?

Eso es lo que está previsto. Ha habido tres reuniones con el Área de Tráfico del Ayuntamiento, y nos pidieron que contratáramos a una consultora para hacer ese plan. Finalmente, los estamos haciendo nosotros (ente público Gestión de los Ferrocarriles Andaluces) y la concesionaria, y estará listo en septiembre. Hay que dejar una cosa clara, y es que las obras del metro no van a tener tanto impacto

como se ha llegado a aventurar. Hay soluciones para que los tajos no afecten de forma grave a la ciudad.

¿Cómo...?

Sobre todo se trata de aprovechar, de sacarle el máximo jugo posible, a la capacidad viaria de la zona de Carretera de Cádiz, que está infrautilizada. Y no me refiero a la arteria principal, a la avenida de Velázquez, sino a todo el área, que ofrece muchas posibilidades para minimizar el impacto de las obras.

¿Qué opinión le merece que se haya comparado desde el Ayuntamiento de Málaga el intercambiador de San Mamés con el que demanda el Consistorio para la Plaza de la Marina?

No son instalaciones comparables. En primer lugar porque no se trata de un intercambiador como el que propone el Ayuntamiento, sino de un vestíbulo común entre los cercanías de Renfe y el metro, con aparcamientos para autobuses en superficie. Además, no está en el centro, sino a tres kilómetros del casco histórico y a sólo unos centenares de metros de la autovía de San Sebastián. Por último, no hay ni una sola galería comercial ni una plaza de aparcamiento. Comparar eso con la plaza de La Marina es intentar engañar.

¿Se cumplirá el plazo oficial para el comienzo de las obras, el próximo mes de noviembre?

Esperamos que sí, y que incluso pueda adelantarse a octubre. Eso es importante, pero lo que realmente hace falta es que Málaga sepa que sin un esfuerzo de todos para quitarle protagonismo al coche será imposible que un medio público de gran potencia como el metro logre su objetivo. Le pongo como ejemplo la Feria de Muestras, que está al lado de la estación de metro de Ansio. Se diseñó para tener 10.000 aparcamientos para coches, y en una decisión lógica, se optó por reducir su capacidad a 4.000.

Subir

Contactar / Staff / Mapa web / Aviso Legal / Política de privacidad / Publicidad / Master El Correo / Club Lector 10
© Copyright Diario SUR Digital, S. L.
Avda. Muelle de Heredia, 20-1º-4, 29001 Málaga. CIF: B48583579.
Inscrita en el Registro Mercantil de Málaga, Tomo 1626,
Libro 539,Folio 13,Sección 8,Hoja nº 19333.
SUR Digital incorpora contenidos de Prensa Malagueña, S.A.
Copyright © Prensa Malagueña, S.A. 2003
Todos los derechos reservados

Powered by SARENET

vocento

publicidad