

### [La métrica del Metropolitano](#)

Enviado por martin el Mar, 04/08/2014 - 16:44

Antetítulo (dentro):

Granada

Sección principal:

[Global](#)

Cuerpo:

La ciudad capitalista necesita renovarse constantemente. El carácter disperso de la ciudad hace del uso de vehículos motorizados un elemento casi indispensable en la vida cotidiana de una gran parte de la población de Granada y su Área Metropolitana. Lo que, a su vez, dota a las grandes infraestructuras de transporte de un carácter estratégico fundamental para la transformación de nuestros territorios, tanto de cara al crecimiento de la ciudad, actuando como cuñas por el territorio para abrir camino a la expansión urbanística, como en la reforma de los centros de las ciudades. Y es en este contexto en el que ubicamos al [Metropolitano de Granada](#), cuya primera línea está prevista que entre en funcionamiento para este año.

En medio de la controversia, la alcaldía de Granada, en manos del PP, hacía pública la incapacidad del Ayuntamiento para asumir el coste del billete de metro. En 2006 se firmó el convenio de colaboración para la implantación de un servicio de tranvías entre la Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía y los municipios de [Albolote](#), [Maracena](#), [Granada](#) y [Armilla](#), con un presupuesto inicial de 230 millones de euros y cofinanciado con el [Fondo Europeo de Desarrollo Regional \(Feder\)](#). El presupuesto iría aumentando desde entonces hasta llegar a los 560 millones invertidos a comienzos de este 2014. **El encarecimiento progresivo de los costes de ejecución presupuestados y los retrasos en pagos a empresas constructoras en el contexto generalizado de crisis económica, dificultaron enormemente el normal desarrollo de las obras, lo que, a su vez, se tradujo en despidos de personal en las empresas involucradas.**

La consejera de Fomento de la Junta, [Elena Cortés](#), ha estimado que el metropolitano estará en funcionamiento, a pesar del retraso y del sobrecoste, para 2014, y que toda la infraestructura del trazado estará finalizada a lo largo del 2015. No obstante, a pesar de este aparente avance, a comienzos del 2014, el delegado de [Fomento, Vivienda, Turismo y Comercio de la Junta de Andalucía](#) en Granada, Manuel Morales, advertía de un posible retraso en la llegada del metro si la empresa [Adif](#) no autorizaba la continuidad de las obras en la zona de la estación de [Cerrillo Maracena](#). En medio de la controversia, la alcaldía de Granada, en manos del PP, hacía pública la incapacidad del Ayuntamiento para asumir el coste del billete de metro, proyecto que fue impulsado por la Junta, en manos del PSOE. La estimación sobre el coste del billete de metro en caso de no existir dicha subvención oscilaría, según el primer edil de Granada, entre seis y ocho euros. Por su parte, **la Consejería de Fomento y Vivienda calificaba las estimaciones de Torres Hurtado como "erróneas y desproporcionadas"**, añadiendo que el 83% de la subvención anual al futuro servicio del metro sería asumido por la Junta de Andalucía.

La infraestructura del Metropolitano ha servido para aunar los intereses de las administraciones autonómica y locales, cuestión que no ha impedido que a lo largo del proceso se hayan generado batallas partidistas que se visibilizan en las confrontaciones institucionales por cuestiones de gestión y costes. **En el caso del metro, la promotora es la Junta, hoy gobernada por el PSOE e IU, por eso el alcalde, del PP, arremete contra el gobierno autonómico**, poniendo constantemente en duda la viabilidad del mismo.

Sin entrar a valorar la necesidad o no del Metropolitano de Granada, es importante resaltar las consecuencias derivadas de este tipo de intervención. No nos referimos únicamente a las molestias que provocan a la ciudadanía en general, tanto motorizada como viandante y habitante, sino especialmente al impacto que unas interminables obras tienen sobre el comercio local. Y el ejemplo son los cuatro años que duraron las obras en Camino de Ronda (2008-2012), que **han contribuido, según datos oficiales de la Junta, al cierre de 1.263 negocios de los 5.493 situados en esta calle** y alrededores; lo que se traduciría, según Francisco Acullo, presidente de la Asociación de

## La métrica del Metropolitano

Publicado en Periódico Diagonal (<https://www.diagonalperiodico.net>)

---

Comerciantes de Camino de Ronda, en más de 7.000 despidos (en puestos directos como indirectos) provocados por los cierres.

Así, la construcción del Metropolitano, infraestructura determinante para la transformación urbana, se ha impuesto sin contar en ningún momento con la participación de la ciudadanía, obviando las evidentes consecuencias para quienes vivimos en Granada y **convirtiéndola en moneda de cambio con oportunidad de beneficio partidista**, procesos cada vez más cotidianos en la ciudad capitalista que necesita renovarse constantemente.

Temáticos:

[Metro](#)  
[infraestructuras](#)  
[transporte público](#)

Geográficos:

[Granada](#)

Artículos relacionados:

["Granada ha pasado a ser un producto más, con su propio marketing"](#)  
[La tarta de las administraciones locales](#)

Edición impresa:

Licencia:

[CC-by-SA](#)

Posición Media:

Cuerpo del artículo

Compartir:

Tipo Artículo:

Análisis

Tipo de artículo:

[Normal](#)