

Proponen tres líneas de tranvía en la capital que evitarían el colapso de tráfico

Cada kilómetro, de los trece que sumarían las tres líneas, puede tener un coste de 4 millones de euros, material incluido

ANTONIO LAO
REDACCION

La Asociación de Amigos del Ferrocarril, con el apoyo de la Cámara de Comercio, presentó ayer a Almería su propuesta para que la capital y el área metropolitana dispongan de un tranvía. En el documento, con profusión de detalles, se pretende informar a la sociedad de las ventajas que presenta este nuevo sistema de transporte y fomentar el debate sobre la conveniencia de su implantación en la ciudad. Nada más terminar, el concejal de Obras Públicas del Ayuntamiento, Gonzalo Bernejo, pedía a la asociación que dieran a conocer a los técnicos municipales la propuesta "para ver su viabilidad".

La construcción de un metro ligero como solución a los problemas de tráfico en Almería y su área metropolitana ha sido objeto ya de varios proyectos en esta ciudad, aunque nunca han tenido apoyo suficiente.

Tres líneas urbanas

La propuesta que ayer vio la luz contempla tres líneas urbanas de tranvía, "que podrían evitar el colapso de vehículos de la ciudad en menos de una década si el uso del transporte privado continúa al ritmo de hoy". La primera iría desde Las Almadrabillas hasta el Hospital Torrecárdenas. De 4 kilómetros, pretende convertirse en el eje prioritario de transporte público de norte a sur de la ciudad. Partiendo desde el Parque de Las Almadrabillas, la línea subiría por la Avenida Federico García Lorca hasta la confluencia de la calle Granada, uno de los cruces de mayor densidad de tráfico de la ciudad. A continuación gi-



■ Jesús Martínez, presidente de Asafal; Diego Martínez Cano, presidente de la Cámara, y Juan M. Casas. RIKE MENDEZ

raría a la derecha para llegar hasta la carretera de Ronda, subir por Rambla Iniesta hasta el Hospital. En su radio de influencia tendría los Juzgados, Palacio de Justicia y Gran Hotel Almería, los teatros Cervantes y Apolo, colegios, hoteles y la zona de Plaza de Toros. El Hospital quedaría conectado con el centro de Almería en menos de 10 minutos.

La segunda línea, conocida como

T2, tendría 4,5 kilómetros y estaría llamada a unir todo el frente de costa de la ciudad y serviría, explica José Manuel Casas, uno de los autores del proyecto, como corredor de las líneas metropolitanas que también contempla la propuesta. La T2 partiría desde Pescadería para recorrer la Vía Parque hasta Las Almadrabillas, desde allí continuaría por la Avenida Cabo de Gata

hasta el Auditorio, para llegar hasta Nueva Almería. En su radio de influencia incluye los barrios de Pescadería y Almedina, el Parque Nicolás Salmerón y la parte final del Paseo y Rambla. Las zonas quedarían situadas a menos de diez minutos a pie. Cable Inglés, Ciudad Jardín, Playas y Barrio de Nueva Almería, alejados del centro, ahora se acercan.

La tercera línea, T3, conectaría el Auditorio Maestro Padilla con Torrecárdenas. Sería de 4,5 kilómetros y estaría llamada a cerrar el triángulo urbano propuesto por Asafal, proporcionando servicio a una amplia zona comercial y de expansión de la ciudad, cuya comunicación con el centro es hoy, entiende Asafal, deficitaria. La propuesta arranca desde la Avenida del Mediterráneo, en las proximidades del Auditorio Maestro Padilla y ascendería a lo largo de la primera hasta alcanzar las inmediaciones del Hospital Torrecárdenas.

La integración del tranvía a lo largo de la Avenida del Mediterráneo estaría enormemente facilitada por

la anchura de esta calle.

La idea de Asafal contempla también tres líneas metropolitanas, que conectarían la capital con el Bajo Andarax, Cabo de Gata y Adra.

Líneas metropolitanas

La primera, conocida como C1, llevaría el cercanías hasta Santa Fe, pasando por Huércal de Almería, Vitor, Pechina y Gádor. Veinte kilómetros que usarían la actual línea de ferrocarril y que vendría a consolidar el crecimiento y el desarrollo de esta comarca, en palabras de Jesús Martínez, presidente de Asafal. A juicio de los responsables de esta asociación reduciría en casi 300.000 el número de vehículos que cada día entran en Almería. Además, para llevarla a cabo sólo se necesitan obras menores de acondicionamiento de la vía y las estaciones y la inversión en material, ya que toda la infraestructura está construida y en uso.

La C2 uniría la capital con el Poniente. En esta comarca se concentran cerca de 400.000 personas, lo que supone el 65% de la población provincial. La línea partiría del centro de Almería, Parque de Las Almadrabillas y se prolongaría hasta Adra. El tren-tranvía llegaría hasta la rotonda de Pescadería y, desde allí, se puede utilizar la carretera de El Cañarete. La velocidad puede alcanzar los 70 kilómetros por hora y el coste del proyecto se abarata. Habría paradas, entre otros lugares, en Aguadulce, Roquetas, Vúcar o El Ejido.

La tercera línea metropolitana, conocida como C3, iría desde la capital hasta Cabo de Gata, pasando por El Tóyo. Daría servicio a dos infraestructuras básicas de la Ciudad de Almería, como son la Universidad y el Aeropuerto, y a distintos barrios de la capital muy alejados del centro y muy deficitarios en cuanto a transporte público, como son La Cañada de San Urbano, El Alquízar, Retanar y la urbanización de los Juegos del 2005 para en un futuro llegar hasta Cabo de Gata.

✿ No es fácil de asimilar por la población

Entiende Asafal que la construcción de un sistema de transporte como el metro ligero no es fácil de asimilar por la población, si no se apoya mediante una campaña adecuada de publicidad y difusión.

"La pérdida de algunos vías y la peatonalización de algunas calles puede generar rechazo en algunos ciudadanos reacios a cambiar su percep-

ción de lo que es un núcleo urbano."

En el caso de la ciudad de Almería, la Asociación de Amigos del Ferrocarril propone dos posibles tramos de pruebas. Una primera opción podría recorrer desde El Palmeral hasta la Universidad en vía simple y funcionando en régimen de lanzadera. La otra cubriría los 1.300 metros que separan Cortijo Grande del Auditorio.