

# SUR

28F | Juan Manuel Medina Torres, decano Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Andalucía

---

## «Hay que garantizar la salida de las mercancías de los puertos andaluces por tren»

Reflexiona sobre la importancia de los buenos mantenimientos en las infraestructuras; la necesidad de nuevas presas, y los avances en metros y tranvías de la región



El decano, en la sede granadina del Colegio de Ingenieros de Caminos. Pepe Marín



Chus Heredia

Seguir

Sábado, 28 de febrero 2026, 00:05

Comenta

Guardar

Compartir

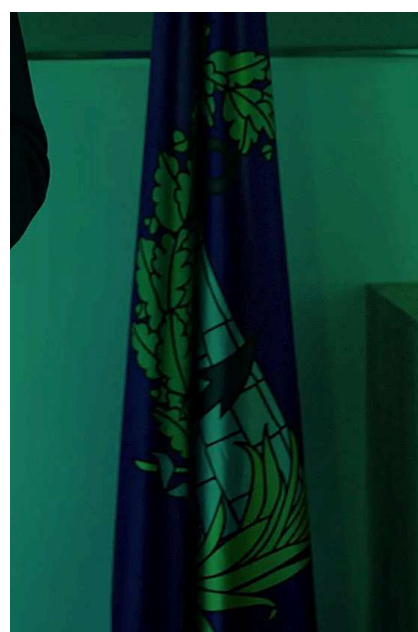
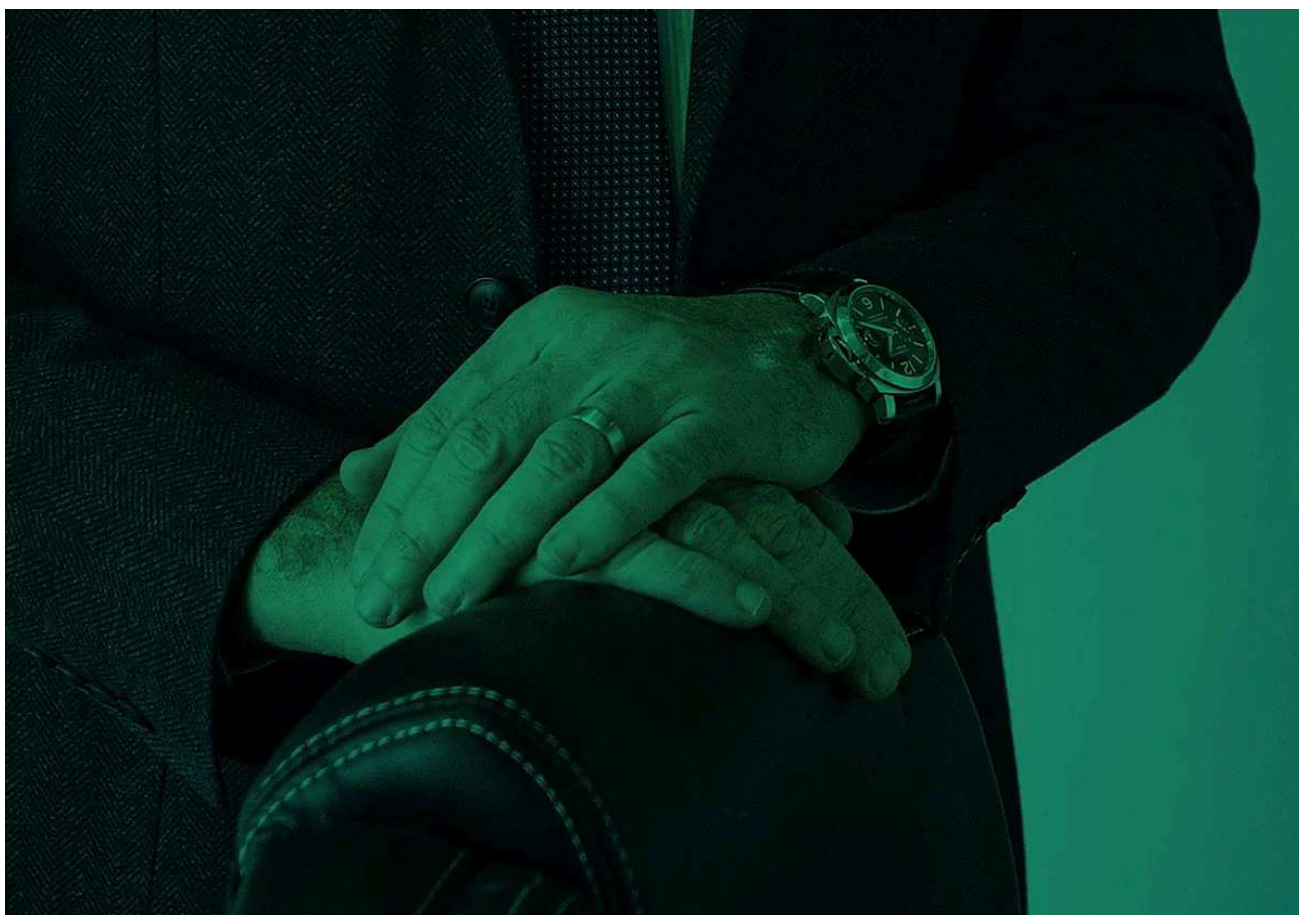
Juan Manuel Medina Torres (Loja, Granada, 1969) es el decano del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Andalucía, Ceuta y Melilla. Además de las responsabilidades en el organismo (fue también vicedecano entre 2014 y 2018) atesora una amplia experiencia en empresas como FCC y Ayesa y ha participado en proyectos destacados como el metro de Valencia, el AVE Córdoba-Málaga o la Autovía del Mediterráneo. Es socio del grupo empresarial Invesia. Ayuda a SUR, en esta entrevista, a realizar una radiografía global de las infraestructuras del transporte y el agua en Andalucía, con motivo del 28F.

**- Tras las recientes borrascas y estragos en el territorio, ¿podríamos decir que está Andalucía preparada para lluvias torrenciales?**

- En primer lugar, habría que definir esas lluvias torrenciales. Tanto en las danas de 2024 como en los actuales episodios de precipitaciones en Andalucía, se registraron índices excepcionales. Nunca los embalses habían captado tanta agua, tan rápido. El río atmosférico ha dejado estos días 5.600 hm<sup>3</sup> sólo en una semana, máxima absoluta en 30 años, y el doble en 15 días. Aún así, el comportamiento de nuestras infraestructuras hidráulicas y, por supuesto la gestión de las mismas por parte de las administraciones competentes, ha sido vital y se ha demostrado su excepcionalidad.

Sin embargo, en cuanto a infraestructuras hidráulicas, siguen faltando muchas en Andalucía para poder responder a los niveles de crisis a los que nos llevan en los últimos años las consecuencias del cambio climático, así como para cumplir lo dispuesto en los planes hidrológicos y los planes de riesgo de inundación aprobados.

En el ámbito viario, los problemas detectados en las carreteras con estos episodios fuertes de lluvias tienen claramente un origen en la falta total de inversión en conservación y mantenimiento de muchos años y, para resarcirlos, se necesitarían partidas extraordinarias desde todas las administraciones. Esto obviando que el efecto en los taludes por su saturación hídrica ha sido un elemento clave para agravar los destrozos de unas vías ya maltrechas y envejecidas.



El espacio profesional de Juan Manuel Medina Torres. Pepe Marín

**- Esto choca con la sequía crónica que se alterna con periodos de más lluvias. ¿Ve adecuado aumentar la capacidad de almacenamiento, con proyectos que están ahí como la presa de Gibrálmedina, en el Guadiaro, o de Cerro Blanco, en el Grande?**

- Por supuesto, llevamos unos años reclamando una serie de presas que siguen faltando en Andalucía. Serían fundamentales al menos tres nuevas presas. Es clave San Calixto, entre Écija y Palma del Río (Sevilla), que lleva décadas sobre la mesa y cuya actualización está en marcha. También es vital Alcolea (Huelva), al 23% de ejecución, 20 años pendiente, que se ideó para evitar inundaciones por riesgo de riadas en el Odiel. Está asumida como una inversión estratégica por parte del Gobierno central y de la Junta de Andalucía, y así se recoge en el Plan Hidrológico de la Cuenca Tinto-Odiel-Piedras. Y, por supuesto, es importante la de Cerro Blanco (Málaga), que regula el río Grande, afluente del Guadalhorce. Es una obra declarada de interés general del Estado que aportaría agua de calidad y reduciría el riesgo de inundación en la capital. La Junta ha anunciado que prepara la licitación del estudio de viabilidad de esta infraestructura hidráulica que lleva 30 años olvidada.

En el siguiente escalón se situarían la presa de Cerrada de la Puerta, en el Guadiana Menor entre Jaén y Granada; la presa de Gibrálmedina, la de Coronada, Pedro Arco y Corunjoso; así como el recrecimiento del río Agrio, también en fase de proyecto desde hace año, y el de La Concepción. Esto sin entrar en los encauzamientos.

**- Durante mucho tiempo se demonizaron las presas. Parece que vuelven a la agenda...**

- Yo no hablaría de demonización, por nuestra parte nunca ha sido así. La demonización ha sido un tema político. Las presas son un elemento clave en los sistemas hídricos, tanto para contar con reservas en los periodos más secos como para contener los aluviones en episodios como los actuales. Las presas han salvado muchas vidas estos días, sin contar muchos bienes materiales. Un estudio de 2024 de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir cuantificaba los daños evitados y la

población protegida durante la borrasca Nelson. El caudal punta que hubiera pasado por el río Guadalquivir entre Mengíbar y su desembocadura, si no existieran las actuales presas, hubiera sido equivalente al de 100 y 400 años de periodo de retorno, dependiendo del tramo. ¿Qué sucedió realmente? Que el periodo de retorno de los caudales reales registrados alcanzó valores mínimos y los daños evitados por el efecto de la laminación de las presas se calculó en 6.161 millones en la actividad económica. La población protegida se estima en torno a las 39.300 personas. Así que, como muestra un botón.

### **- ¿Qué proyectos ve claves para el territorio en materia de agua?**

- Aparte de las presas que hemos comentado antes, se requieren otros sistemas de contención. En lo que se refiere a infraestructuras hidráulicas disponemos de la planificación más completa y consensuada de la historia, pero no se ejecuta. Además, sería necesario modificar y actualizar los índices de seguridad para nuestras infraestructuras, así como modernizar y adaptar las existentes a los nuevos valores provocados por el cambio climático, y, siempre, conservar y mantener. Sin olvidar que hay que dar soluciones alternativas y preventivas en las zonas donde los desarrollos de urbanizaciones hayan ocupado el flujo preferente de los ríos y ramblas.

En el ámbito de la depuración y saneamiento, tenemos otra serie de incumplimientos palpables por los que Europa ya nos ha puesto multas millonarias. El Colegio hizo hace unos años unos estudios sobre esto poniendo en evidencia que llegábamos tarde y advirtiendo de que las multas llegarían. Hay un listado de obras aprobadas y declaradas de interés del Estado para lograr el vertido cero, para las que además se ha estado cobrando un canon de carácter finalista a los usuarios para costearlas y que deben ejecutarse.

**- Hemos pasado de pedir obras ferroviarias y de alta velocidad a un cierto desprestigio de lo que era una joya de la corona, especialmente en Andalucía, que tuvo la primera línea AVE. ¿Qué cree que está fallando y cómo se podría volver al servicio de vanguardia de antaño?**

- Desde la ingeniería de caminos no entendemos que exista un desprestigio de la línea de Alta Velocidad per se. La desgraciada confluencia de los últimos accidentes, especialmente el de Adamuz, es una mancha negra, sin duda, pero las causas se están investigando y hay que dejar que la CIAF concluya su estudio antes de alzar la voz. Es cierto que se han sucedido problemas de retrasos, de robos de cables y otros sucesos que han enturbiado la imagen pública de este sistema de transporte. También influye el aumento del tráfico ferroviario, favorecido por la liberalización del sistema. Estos factores han mermado la satisfacción de los usuarios, como todos sabemos. Pero el sistema ferroviario español es robusto y sólido. Es innegable la mejora que trajo la Alta Velocidad a la vertebración nacional, siendo ejemplo a nivel mundial, y que debe seguir trayendo. Es fundamental la Alta Velocidad para un país moderno. ¿Qué ha pasado? Que la conservación no ha ido al ritmo de la propia obra nueva. Se ha producido un desfase entre la construcción de nuevas líneas y el mantenimiento de las existentes, en un momento en el que además están sometidas a mayor estrés.

**- ¿Hay suficientes conexiones ferroviarias entre provincias andaluzas?**

- Claramente no. La única conexión ferroviaria moderna y actual es la de Málaga-Sevilla. El resto o están en construcción, como la Granada-Almería, o en plano o no se las espera. Hay mucho que hacer para que Andalucía esté realmente conectada a nivel ferroviario. Es prioritario completar la red de los corredores ferroviarios, la conexión Huelva-Sevilla en Alta Velocidad. Por supuesto es imprescindible el tren litoral para unir el sur regional. Deben abrirse los ojos y atender a los criterios técnicos para ver la viabilidad del trazado entre Granada y Motril. Y no podemos olvidar unas conexiones del siglo XXI con los puertos, sin las que estamos estrangulando los flujos de mercancías y condenándolos.

**- ¿Qué proyectos ve clave en los puertos andaluces, aunque aquí el contexto es mucho más internacional, mediado por la coyuntura geopolítica, el auge de terceros países como China o Marruecos...?**

- Hay que garantizar la salida de las mercancías de los puertos. Tenemos puertos punteros y líderes a nivel nacional que llevan décadas

reclamando que el tren llegue a su puerta en condiciones dignas. Ésta es una asignatura pendiente en prácticamente la totalidad de ellos. Ahora, tenemos también la ambición de materializar la ansiada autopista ferroviaria, montar el camión en el tren rumbo a Europa. A nivel interno portuario, tenemos unos puertos que van a la vanguardia y se reinventan continuamente adaptándose. Pero resultan necesarias en este momento inversiones en infraestructuras relacionadas con los nuevos combustibles.

**- En materia de carreteras, ¿cuál sería su diagnóstico? Hay tramos de la Costa del Sol por ejemplo que soportan intensidades medias casi inasumibles.**

- El diagnóstico en carreteras ahora mismo sería quizá el más preocupante, comparado con otras infraestructuras en Andalucía, porque esta inusual caída de agua ha afectado notablemente... y ya veníamos de un deterioro elevado por la falta de inversión. Se están manejando cifras en torno a los 500 millones y a los dos años únicamente para reparar los daños de estas lluvias, que, sinceramente, creo que se quedan cortos... Pero, además, sólo el déficit inversor en conservación y mantenimiento triplica como mínimo esa cifra.

Sobre las circunvalaciones, no tenemos saturación sólo en la Costa del Sol, Sevilla es casi una ratonera con circunvalaciones inacabadas y largamente prometidas (SE-40, SE-20, SE-35...) y Granada es otro ejemplo.

**- Los aeropuertos también son claves en el contexto de internacionalización. Málaga ya está poniendo en marcha los primeros estudios de ampliación. ¿Qué actuaciones ve clave en Andalucía?**

- Málaga es clave en Andalucía, es prácticamente la principal puerta de entrada del turismo, junto con Sevilla. Ambos tienen proyectos de ampliación en marcha y otros recientemente ejecutados. El problema está más en las conexiones con estos aeropuertos a nivel viario, tranviario y ferroviario. No podemos seguir teniendo en la capital de Andalucía un aeropuerto a siete kilómetros de la principal estación de

tren y a doce del centro de la ciudad y que sólo está conectado por autobús.

**- ¿Mantenemos correctamente infraestructuras y red viaria?, ¿hace falta una revisión general tras episodios como éste de las borrascas?**

- Creo que he redundado en este tema en las anteriores cuestiones. Sí que podríamos añadir que sería necesario hacer un estudio técnico independiente que diera una radiografía real del estado de nuestras infraestructuras para cuantificar sus necesidades y poner unas partidas extraordinarias que suplieran las deficiencias de años de abandono.

**- ¿Cree que debe haber un impulso extra en la licitación de obra pública en la región?**

- Debe haber un impulso extra mantenido, con un incremento posterior para ponernos al día con la falta de inversión de los años anteriores... Aunque sólo fuera para arreglar esta situación actual.

**- ¿La política de metros y Cercanías hace falta ampliarla?**

- En este punto debo decir que en los últimos ocho años la administración regional ha dado un impulso decisivo a los metros y tranvías. Están ampliándose Málaga y Granada. En Sevilla, al menos, se han iniciado parte de las líneas 2 y 3, aunque sin duda la red completa de metro es la mayor deuda pendiente en este ámbito; se ha desatascado la puesta en marcha del tranvía de Jaén, después de años terminado y viendo deteriorarse su trazado; este año se espera inaugurar también el tranvía de Alcalá de Guadaíra y se está ultimando la prolongación de Nervión a Santa Justa; y en Cádiz tenemos una obra singular y única en el mundo que se mereció el premio a Mejor Actuación de Ingeniería de Ámbito Local en nuestros premios bianuales, me refiero al Trambahía de Cádiz. Podíamos leerlo esta semana en titulares, la Junta de Andalucía está llevando a cabo la mayor inversión en infraestructuras ferroviarias de su historia, con 1.900 millones de euros destinados a reactivar y ampliar los metros y tranvías andaluces. Estamos de enhorabuena en esto.

En el caso de los Cercanías, quizá el trabajo debería orientarse no tanto al incremento de infraestructuras sino a una correcta coordinación de servicios que favorezca la intermodalidad.

**- ¿Qué opina de llevar el ferrocarril hasta Marbella y, a partir de ahí, hasta el Campo de Gibraltar?**

- Una necesidad demandada durante mucho tiempo por la sociedad malagueña y a la que nos hemos unido en sus reclamaciones en los últimos años. Málaga occidental soporta unos índices turísticos que hace que las vías estén colapsadas, como comentábamos, y esta línea facilitaría la interconexión de la parte sur de la región y llenaría el vacío existente actualmente en esta zona, donde se concentran poblados núcleos turísticos que requieren de un modo de transporte público con capacidad y solvencia.

Temas    Día de Andalucía    28F: Andalucía, ante el nuevo (des) orden mundial

---

 Reporta un error





