

La cuenta atrás del tranvía

En poco más de un año, el tranvía volverá a circular por Zaragoza si se cumple la previsión oficial del Ayuntamiento. Llegar a tiempo es la meta de los 400 operarios que trabajan hasta en festivos para extender desde Valdespartera hasta la plaza de Aragón el esqueleto de la futura línea de transporte público. El 77% de la vías ya están montadas en la calzada y en breve se verán los postes de la catenaria



Vista aérea de Isabel la Católica, en la que se aprecia la traza del tranvía.

Fotos: Víctor Lax.

■ JORGE ALONSO

La sociedad mixta **Los Tranvías de Zaragoza**, constituida por el Ayuntamiento, el Gobierno de Aragón y las empresas contratistas, quiere que el público empiece a familiarizarse con el tranvía, por lo que en breve instalará una maqueta a escala real de los convoyes que vertebrarán la ciudad de norte a sur y que sustituirán al bus urbano en el principal eje de movilidad de la capital. El marketing es otra de las herramientas básicas en este proyecto, puesto que el nuevo medio

de transporte no goza del aplauso de los zaragozanos. Es más, una reciente encuesta de **Ebrópolis** ha puesto en evidencia que la mayoría de la población, el 51% de los zaragozanos, lo ve "mal o muy mal", mientras que otro 37,79% está a favor de su construcción.

Ajenos al debate, los operarios trabajan a destajo para resucitar el tranvía en la ciudad justo cuando se cumplan 35 años del cierre de la última línea que estuvo en servicio, la **número 11**, que unía precisamente el **Parque Primo de Rivera** con la **plaza de España** y que se fusionó con la 13 para llegar al barrio de **San José**. En

una primera fase unirá la expansión de la ciudad por el sur con el centro y continuará por el **Casco Histórico** y el **Actur** hasta llegar a **Parque Goya**. Esta segunda fase comenzará tras el parón electoral de la próxima primavera.

Algo más de 9 de los 11,6 kilómetros de railes que suman los dos sentidos de la línea se han instalado a lo largo del recorrido en los siete meses de trabajo acumulado. Únicamente falta por montar los railes en la **Gran Vía** ante la necesidad de dejar sitio para las obras complementarias del

cubrimiento del **Huerta**, aunque desde principios de mes lucen ya unos 200 metros entre la avenida **Goya** y la calle de **Alfárez Provisional**.

De hecho, casi se podría circular si no fuera porque no hay suministro eléctrico y falta por tender el carril en los cruces con las calles transversales, que se ha dejado para el último momento para minimizar las afecciones al tráfico.

Tampoco se han podido instalar los raíles en un tramo de 'subida', desde la **plaza de Aragón** hasta la **Cámara de Comercio**, ya que primero se renuevan todos los servicios bajo tierra para evitar que un reventón obligue en el futuro a cortar el trazado.

Cualquier persona puede apreciar dónde estarán las paradas, dado que los operarios han abierto los huecos necesarios en los parterres del bulevar peatonal, entre la **plaza de Aragón** e **Isabel la Católica**. Al mismo tiempo, se trabaja en la cimentación de los postes de catenaria que jalonarán el trazado cada 30 metros, salvo en el tramo del **Casco Histórico**, donde los tranvías circularán gracias a los acumuladores de energía ideados por **CAF**. Aunque los políticos quisieron hacerse la foto con la instalación de los postes hace más de un mes, su presencia sigue siendo testimonial pese a sus 10,5 metros de altura. Al cierre de la edición, sólo había 3 de los 395 que se deben montar. Con sus diez metros de altura no sólo garantizarán el suministro al nuevo medio de transporte, sino que estarán dotadas de luminarias para alumbrar el trazado.

Cubrimiento del Huerva

Lo que sí ha entrado en la fase final es el cubrimiento del **Huerta**. Las viejas vigas de hormigón han sido sustituidas casi en su totalidad por otras nuevas, desde **Alfárez Provisional** hasta la plaza de **Basilio Parraíso**. De las 288 piezas que constituían la gigantesca estructura de hormigón sólo quedan por retirar las que se mantuvieron durante la operación (2 cada 30 metros) para

evitar que los muros laterales pudieran ceder. Estos trabajos, que comenzaron el 21 de diciembre y cuya finalización está programada para el próximo mes de abril, garantizarán que la nueva estructura

cuantos meses para que este bulevar muestre su nueva imagen. Será el único vestigio de esta costosa operación, que no estaba prevista y

MÁS DE 9 DE LOS 11,6 KILÓMETROS DE LA VÍA YA SE HAN INSTALADO

aguante el paso de hasta tanques pesados sin que se resienta durante los próximos 150 años.

No obstante, quedarán aún unos

que fue incluida por la degradación que habían sufrido las vigas en los últimos 80 años. Durante casi un siglo no recibió ningún tipo de



La vía se monta sobre una plataforma de hormigón tras la renovación de las tuberías del subsuelo.



Instalación de servicios auxiliares en la vía, a la altura de Valdespartera.

mantenimiento y la humedad había terminado por dañar la armadura del hormigón.

Pese a la polémica que se generó en su día, no se han registrado incidencias durante esta fase. Las gigantescas grúas, de 80 toneladas, han hecho un trabajo de cirugía, extrayendo las viejas vigas entre los árboles sin dañarlos y colocando las nuevas, de 15,4 metros de longitud.

Bulevares centrales con continuidad

Al mismo tiempo que los operarios terminan el nuevo cubrimiento del **Huerta**, otros comienzan a trabajar en los remates. Así, en **Fernando el Católico**, **Isabel la Católica** y **Vía Ibérica** lucen los bloques de granito que separarán la platafor-

EL NUEVO CUBRIMIENTO DEL HUERTA SERÁ CAPAZ DE SOPORTAR EL PASO DE TANQUES

ma del tranvía de los parterres que delimitan los espacios peatonales. En el lado de la calzada se ha optado directamente por empotrarlos en el asfalto.

Este elemento será sólo uno de los incluidos en el programa de renovación urbana que conlleva el tendido del tranvía. El cambio de imagen será sustancial a lo largo del trazado, hasta el punto de dar más superficie a los bulevares peatonales. Cambiará todo por completo, desde el pavimento hasta cualquier elemento del mobiliario urbano. El pavimento se creará con baldosas de hormigón gris de distintas tonalidades y estará delimitado por bordillos de granito. Las jardineras desaparecerán definitivamente para dar una mayor amplitud a este espacio, que contará con quioscos y zonas de juegos infantiles.

Este gigantesco pasillo peatonal tendrá al fin garantizada la continuidad, tanto para los ciudadanos que vayan a pie como para los ciclistas. Se acabarán los rodeos ante



Imagen que presentaba el Huerta a su paso por Gran Vía antes de cubrirlo de nuevo. Cada una de las 288 vigas instaladas para cubrir el cauce pesan 7,91 toneladas



El bulevar peatonal ganará anchura y tendrá al fin continuidad desde Gran Vía hasta Isabel la Católica.

la imposibilidad de cruzar la avenida de **Goya** y **Corona de Aragón** por el bulevar central. De hecho, los vehículos tendrán que ser los que se acomoden a los peatones,

de forma que tengan que subirse literalmente a la acera para cruzar este eje central, salvo en las vías perpendiculares con mayor circulación.

Todo el mobiliario urbano se diseñará para el trazado del tranvía, de forma que será reconocible no sólo por las marquesinas. Estas serán minimalistas, con líneas rectas y rematadas en blancos y grises. A diferencia de las paradas del bus urbano, estarán iluminadas, convirtiéndose en un elemento decorativo y de fácil localización.



Trayecto del Tranvía por las calles de Zaragoza.

Prueba de los convoyes

Esta remodelación empezará esta misma primavera, ya que la intención de la concesionaria es concluir el grueso de los trabajos entre finales de año y principios de 2011. De esta forma, podrían probarse los

LOS 395 POSTES DE LA CATENARIA SERVIRÁN TAMBIÉN PARA ILUMINAR EL TRAZADO

convoyes que está fabricando CAF antes de comenzar la explotación.

Antes habrá que rematar la renovación de la red de conducciones subterráneas. Los opera-



Recreación virtual de las cocheras, que ocuparán 24.000 metros cuadrados.



El taller dará cabida a doce convoyes y otros seis podrán estacionar en la explanada de vías.

rios trabajan ahora en el entorno de **Fernando el Católico** e **Isabel la Católica**, donde se están sustituyendo grandes tuberías de abastecimiento y saneamiento en el bulevar y junto a la plaza del **Emperador Carlos V**.

A unas decenas de metros también se ultima un pequeño túnel bajo la plaza de Zaragoza que ser-

ciales de **Los Tranvías de Zaragoza** indicaron que esta galería de servicios, cuya construcción recordaba a un pasadizo de una mina, estará acabada este mismo mes.

Para abril también habrá concluido otra de las grandes intervenciones planificadas en el proyecto, la ampliación del viaducto de **Vía Ibérica** sobre el **Canal Imperial**

pezar se ultima otro viaducto, en este caso sobre el antiguo corredor ferroviario Zaragoza-Teruel, para dar acceso a los convoyes al nuevo barrio de vivienda social de la ciudad. Las citadas fuentes oficiales de **Los Tranvías de Zaragoza** señalaron que el hormigonado del tablero habrá concluido este mes. En este punto del trazado se instaló la mayor viga de la obra, de 70 toneladas. Los operarios están soldando los carriles en las calles **Los Pájaros**, **La Ventana Indiscreta** y **Cantando Bajo la Lluvia**.

Cocheras en Valdespartera

Los tranvías dormirán junto a los nuevos bloques de pisos, en unas cocheras que aún tardarán un poco en mostrar su imagen definitiva. El emplazamiento elegido afecta "a muchos servicios" que primero se han tenido que desviar, como es el caso de una gran tubería de abastecimiento. Su diseño cuenta con el asesoramiento de **Fernando Ruiz de Azúa**, el mismo arquitecto que diseñó los pabellones **Siglo XXI** y **Príncipe Felipe**.

El edificio, que ha empezado a levantarse, ocupará 24.000 metros cuadrados de superficie con el objetivo de albergar hasta doce convoyes. Otros seis podrán ocupar las vías del taller. El complejo dispondrá de una estación de servicio, una nave de torneado de ruedas, una zona de lavado de vehículos y un aparcamiento para los empleados. ■

LOS TRANVÍAS DORMIRÁN JUNTO A LOS NUEVOS BLOQUES DE PISOS EN VALDESPARTERA

virá para desviar las conducciones de la ciudad. Con 21 metros de largo y 3 de profundidad, logrará que el tranvía pueda salvar dos líneas eléctricas de alto voltaje que estaban directamente afectadas por el trazado en ese punto. Fuentes ofi-

de Aragón. El actual tablero no permitía compatibilizar el nuevo medio de transporte público con el tráfico privado, por lo que se optó por agrandarlo por los extremos.

En **Casablanca** y en **Valdespartera** se aprecian igualmente cientos de metros de railes. A la altura de la calle **Volver a Em-**