



APEADERO DE GOYA

La verdadera estación intermodal

Costará 38,4 millones de euros e implicará importantes afecciones viarias y ferroviarias durante las obras, pero su inauguración en el primer trimestre de 2012 supondrá toda una revolución en la movilidad de los zaragozanos.

La estación de Goya servirá como una gran plataforma intermodal de transportes, donde pararán bajo tierra los trenes de cercanías y los regionales y, justo delante de la terminal, los convoyes del tranvía Norte-Sur. El nudo gordiano de las comunicaciones de Zaragoza.

■ JORGE ALONSO

La empresa adjudicataria, **Sacyr**, iniciará este mismo mes los traba-

jos, aunque no serán muy perceptibles hasta después del verano. Durante este tiempo, los operarios se centrarán en desviar todos los servicios afectados por la ampliación del túnel ferroviario, entre

las calles de **Alfárez Provisional** y de **Cortes de Aragón**. Exigirá la máxima coordinación con la contratista del tranvía, que no podrá tender las vías sobre la avenida de **Goya** mientras no se cierre la nueva estructura "puesto que parte de la plataforma tranviaria quedará dispuesta sobre la losa de cubierta de la estación". Todos los implicados reconocen que el tiempo es más que justo para lograr inaugurar la próxima primavera el primer tramo del metro ligero, entre **Valdespartera** y la **plaza de Aragón**.

La actuación no es sencilla. Para construir el andén subterráneo, de 160 metros de longitud, habrá que abrir una nueva trinchera con el objetivo de ensanchar el túnel ferroviario existente. La circula-



Una cubierta ondulada de 1.200 metros rematará la terminal. Foto: Adif

ción de los trenes de cercanías y regionales se cortará durante tres meses, lo que obligará en el primer caso a hacer transbordos en bus entre las terminales de **Miraflores** y **El Portillo**. En el caso de los convoyes de *Media Distancia*, se baraja que den un rodeo por la **Ronda Sur** hasta la **intermodal**, aunque tampoco se descarta recurrir también a los transbordos. Los únicos que no se verán afectados serán los **AVE**, ya que la parte del túnel que utilizan no se tocará.

Estas soluciones ya se tuvieron que aplicar durante la fase final del soterramiento de las vías junto a **El Portillo**, antes de la llegada de la alta velocidad a Zaragoza. Entonces **Renfe** tuvo que diseñar, como hará ahora, un plan de transbordos, que incluía trayectos en bus y en tren para conectar con los convoyes regionales y de largo recorrido. El problema reside en los surcos concedidos a los trenes que utilizan la vía entre **Madrid** y **Barcelona**: si pasan a circular por la **Ronda Sur** para entrar en fondo de saco a la estación de **Delicias** perderán más de media hora. Y saturarán además la circunvalación porque, para colmo, se construyó la mitad de su trazado en vía única.

Lo único que se ha podido salvar de las afecciones es el tráfico de alta velocidad, para lo que hubo que reajustar todo el plan de obras previsto inicialmente. Y también se acabó por simplificar la concepción de la terminal. "Tras analizar las complicaciones necesarias para poder ejecutarla, que incluían ne-

cesidades de corte de servicio en ancho convencional e internacional, así como los pocos beneficios de cara a la explotación futura, no ya de la estación, sino de la red de Cercanías y de Alta Velocidad, se modificó la solución planteada inicialmente", especifica el proyecto definitivo, redactado por la



El numeroso tráfico de la zona seguirá siendo uno de los más afectados por las obras.

consultora de ingeniería **KV Consultores**.

Una caverna

La estructura para la nueva terminal se construirá adosada al túnel existente. Será como una "caverna", cubierta por una losa de hormigón que se sustentará en un contorno exterior de pilotes, en pilas-pilotes en la zona central y en una serie de micropilotes y una viga de apoyo en el encuentro con la estructura actual. Parte de la bóveda del paso subterráneo

LA NUEVA TERMINAL SERÁ ACRISTALADA Y SU VESTÍBULO TENDRÁ 557 METROS CUADRADOS

se derribará para generar un gran espacio en el que se habilitará el andén, varias salas técnicas y dos vías.

Encima discurrirá el tranvía y sobre uno de los laterales del andén se edificará el edificio de la estación. Su construcción apenas generará afecciones al tráfico, puesto que ocupará el aparcamiento central frente al **instituto Goya**, entre la calle de **Alfárez Provisional** y el cruce con **Gran Vía**. El elemento más característico será su cubierta ondulada, que se extenderá sobre casi 1.200 metros cuadrados y dará cobijo a la propia terminal, a la caseta de salida de emergencia y a una pequeña plaza abierta. De tipo sandwich, su estructura será de madera laminada cubierta por una capa superior de cobre oxidado y por una chapa de acero galvanizado cosida en su parte inferior.

Una estación 'de cristal'

El proyecto detalla que la cubierta se irá plegando "en función de las alturas y la geometría de las vigas de estructura de madera laminada sobre la que se apoya". Las fachadas serán acristaladas para aligerar el conjunto y destacar la señal de



La construcción del andén subterráneo obligará a abrir la avenida de Goya entre Alfárez Provisional y Cortes de Aragón



identidad de la futura terminal, aunque el muro cortina de vidrio se combinará también con piedra artificial de gres.

El vestíbulo será amplio, de 552 metros cuadrados, al que se accederá por dos puertas: una situada en la **Gran Vía**, enfrente a la parada del tranvía para facilitar al máximo la intermodalidad, y otra orientada al **instituto Goya**. El pavimento se ha previsto en granito gris pulido. Los viajeros contarán con un pequeño local comercial, cuyo uso aún está por definir, y podrán comprar sus billetes en las taquillas que se habilitarán en su interior, al igual que se hizo en la terminal de **El Portillo**. De hecho, su tipología es casi idéntica.

Para bajar al andén, que ocupará una superficie de 1.837 metros cuadrados, se dispondrá de dos escaleras mecánicas y otra fija, con un ancho total de 5,35 metros. También habrá un ascensor para permitir el acceso a disminuidos. No habrá problemas de aglomeraciones, ya que tendrá una anchura variable entre los 13,44 metros de la zona central y los 3,16 metros de los extremos.

Obras independientes

La construcción del edificio se pretende independizar del resto de la actuación con el objetivo de con-

EN EL ANDÉN SUBTERRÁNEO PARARÁN TRENES DE CERCANÍAS Y REGIONALES

centrar inicialmente todos los esfuerzos en la obra bajo la **avenida de Goya**, en el cruce con la **Gran Vía**. Responsables y técnicos de las administraciones y empresas implicadas ya se han reunido para coordinarse, dado que el **Ayuntamiento** tiene como máxima prioridad poder inaugurar el tranvía para las elecciones. *"Si hace falta, que cierren en una primera fase la zona de Gran Vía por la que tenemos que tender los carriles del*



La plataforma tranviaria no se podrá rematar entre Gran Vía y Fernando el Católico hasta que se acabe la obra del apeadero

tranvía, ya que luego habrá que estar unas semanas de pruebas”, explicaron fuentes municipales.

Además, el equipo de gobierno

Goya hasta Valdespartera, también puede suponer un cambio de tendencia en los maltrechos servicios regionales. La constante san-

propias expectativas del personal de Renfe. Para hacer realidad este cambio, se contará con un andén subterráneo dotado de una vía a cada lado que hará más asumible la explotación.

El túnel de Goya dispone en la actualidad de tan solo dos vías, una de ancho internacional para los trenes de alta velocidad y otra de ancho ibérico para regionales y cercanías. La negativa de Fomento

LA CONTRATISTA EMPLEARÁ 20 MESES EN EJECUTAR LAS OBRAS

municipal PSOE-PAR quiere evitar como sea que la avenida de Goya también sufra un drástico corte de circulación, por lo que exigirá que en todo momento haya, al menos, un carril disponible por sentido.

El monumental retraso que acumula el apeadero de Goya ha lastrado los resultados de explotación de la primera línea de cercanías desde su estreno hace ahora dos años, pero promete multiplicar los poco más de 800 viajeros que logra de media diaria el servicio entre Casetas y Miraflores.

Colapso en los regionales

El hecho de contar con una parada estratégica en el centro de la ciudad, con conexión directa con el corredor tranviario que vertebrará la ciudad desde Parque

gría de viajeros desde el traslado a la macroestación de Delicias se cotará de golpe si se cumplen las



Los peatones también seguirán viéndose afectados por las obras del apeadero.



La terminal ocupará el aparcamiento frente al Instituto Goya.

a que ambas fueran compatibles para todo tipo de trenes ha complicado la explotación desde hace casi una década, hasta el punto de que la vía convencional no admite más tráfico a estas alturas porque ya se encuentra saturada.

La situación no mejorará de momento con la construcción del apeadero, ya que el **Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)** tan solo prevé utilizar en

una primera fase la vía general del andén, la que está ahora en servicio. Esto obligará a milimetrar el tráfico (los denominados surcos horarios de los trenes), ya que se interrumpirá en todo el túnel mientras esté estacionado un convoy. Solo se ganará algo de capacidad cuando se abra la otra vía, la que desviará los trenes para dejar y recoger viajeros. "Esto se desarrollará en un futuro, cuando toda

la línea de cercanías de Zaragoza pase a explotarse en ancho internacional. Así, la nueva estación tendrá entonces una parada en vía general y otra en vía de apartado, en ambos casos en ancho internacional, además de una vía general sin acceso al andén (la actual del AVE)", detalla el proyecto oficial.

El problema reside en que este ambicioso plan para reconvertir todo el entorno ferroviario de la capital al ancho internacional ni tiene financiación ni está progra-

EL TRANVÍA TENDRÁ UNA PARADA JUSTO DELANTE DE LA ESTACIÓN

mado por parte del **Ministerio de Fomento**, por lo que habrá que esperar unos cuantos años. Ni siquiera se ha encargado el proyecto pese a que el secretario de **Estado de Infraestructuras**, el oscense **Víctor Morlán**, lo vendiera hace dos años. Y con el actual recorte inversor impuesto por el presidente **Rodríguez Zapatero** puede quedar olvidado en un cajón. ■

