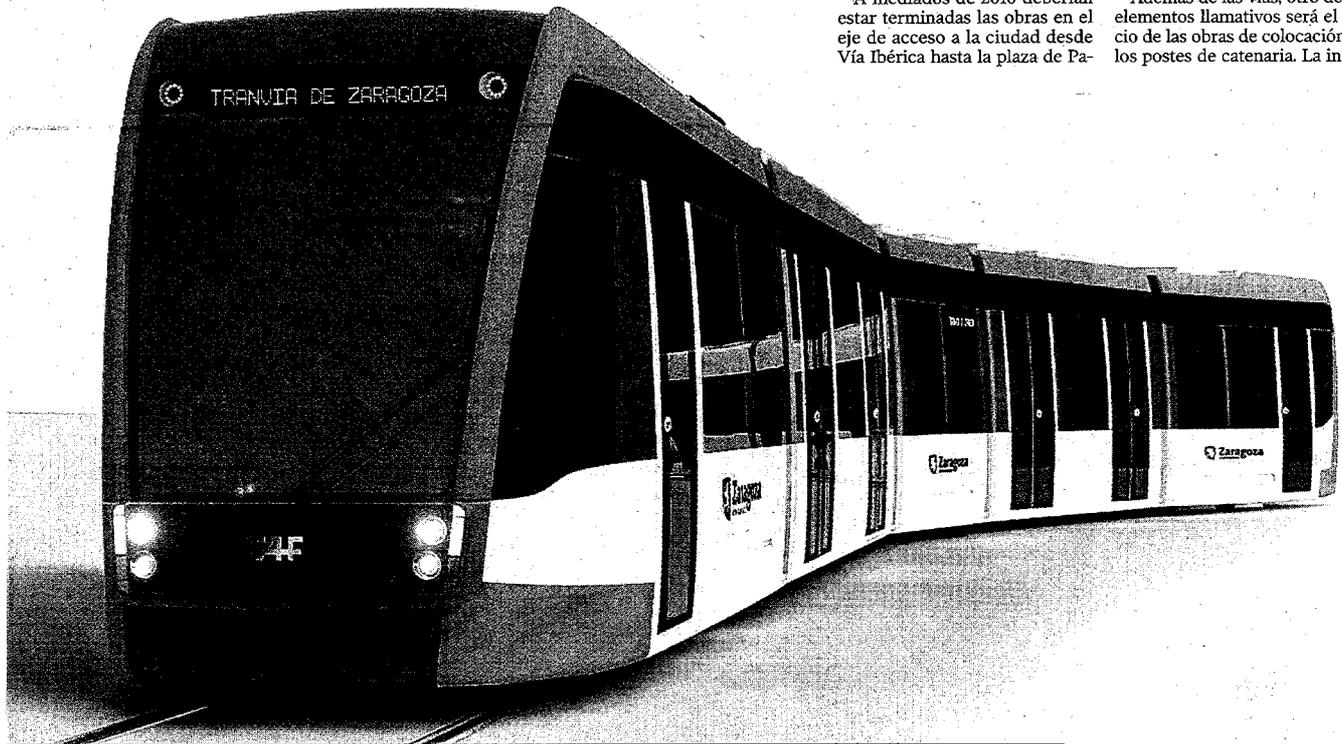


aragón 18/19

Las obras entre Valdespartera y Gran Vía continuarán a toda marcha en 2010. A final de año estarán casi terminadas, dejando atrás meses de molestias a los vecinos y complicaciones para el tráfico rodado

## El tranvía coge velocidad a la espera de su estreno en 2011



## Las pruebas en el trazado comenzarán a finales de año

La construcción de los tranvías de CAF empezará en el segundo trimestre con el objetivo de que las primeras unidades salgan de la fábrica en octubre o noviembre

ZARAGOZA. Ya está todo casi listo para que este año, seguramente a partir de marzo, comience la fabricación de los primeros doce tranvías modernos que darán ser-

vicio a la primera fase de la línea Norte-Sur (cuando se complete hasta Parque Goya dispondrá de 25 unidades). En octubre ya puede estar listo algún tranvía con el objetivo de que a finales de año empiecen a circular en fase de pruebas, en cuanto la obra civil esté concluida.

El modelo que se utilizará en Zaragoza se llama Urbos 3, la tercera generación de tranvías de CAF. Cada uno de ellos cuesta

unos tres millones de euros. Diseñados en aluminio, cada tranvía se compondrá de cinco coches que sumarán unos 33 metros de longitud. Tendrán una capacidad para unos 200 viajeros, de los que 54 podrán ir sentados. Incorporan un sistema de acumulación de energía para los tramos sin catenaria, pero en la primera fase no será necesaria ya que entre Valdespartera y Gran Vía el sistema de alimentación es aéreo.

Si el vecindario estaba hartado de polvo, ruidos, desvíos y atascos, en 2010 aún habrá más. El fragor de la construcción del tranvía llegará este año a su cénit. Pero también el trazado tomará su forma definitiva, se verán las vías y las catenarias y se completará la renovación urbana. Y se acabarán las obras para que empiecen a circular los tranvías, eso sí, en fase de pruebas. El nuevo transporte urbano se estrenará por todo lo alto y oficialmente en 2011.

¿Pero cómo evolucionarán las obras en 2010? Quizá el punto más destacado sea el paseo de la Gran Vía, que está cortado por completo por la necesidad de restituir el cubrimiento del Huerva. Ya se ha empezado a levantar la losa y hace una semana una descomunal grúa inició la aparatosa tarea de retirar las casi 300 viejas vigas que sostienen la estructura de hormigón que mantiene oculto el río.

Y así se seguirá durante los primeros meses de este año. Aproximadamente en abril ya estará terminada la renovación del cubrimiento, así como la urbanización del paseo, que aunque mantendrá el bulvar central, adoptará una imagen completamente distinta, con carril bici y continuidad peatonal.

A mediados de 2010 deberían estar terminadas las obras en el eje de acceso a la ciudad desde Vía Ibérica hasta la plaza de Pa-

raíso, el que está cerrado actualmente al tráfico rodado. Entonces se empezará a trabajar en el lado contrario, aunque solo se permitirá la circulación de salida de la ciudad, no la de entrada.

Fuentes de la obra explicaron que cuando se cambie de lado, los trabajos serán más ágiles, porque buena parte de la reposición de servicios se habrá hecho ya. Incluso la plataforma tranviaria estará terminada en las zonas en las que está situada en el centro de la calzada, como en el paseo de Isabel la Católica o en Vía Ibérica. También 2010 servirá para que se complete la construcción del viaducto por el que el tranvía superará la vía verde de Valdespartera y para ampliar el puente sobre el Canal.

### Llegan las catenarias

Hace unas semanas se empezaron a trasladar los carriles por los que circulará el tranvía moderno, por lo que la traza empieza a tomar forma. En el paseo de Fernando el Católico ya hay un tramo largo con los carriles colocados, en fase de soldadura. No obstante aún no están en su posición definitiva y siguen pendientes de hormigonar. Para eso, según fuentes consultadas, habrá que esperar a la fase final de los trabajos, posiblemente pasado el verano.

Además de las vías, otro de los elementos llamativos será el inicio de las obras de colocación de los postes de catenaria. La insta-

durante los meses pasados, los técnicos de CAF han estado ultimando el diseño del Urbos 3, que está casi listo. Su estructura será prácticamente idéntica a la de la recreación que acompaña estas líneas, pero falta por concretar su imagen exterior. Fuentes consultadas indican que su diseño será sorprendente, que tendrá algún elemento rojo y referencias a la marca de Zaragoza. Lo más probable es que la imagen definitiva

del tranvía se conozca a finales de enero.

Una vez iniciada la construcción, la previsión de CAF es tener en mes y medio la caja del tranvía (testero, bastidor, costados y cubierta). Después se pintará en 15 o 20 días. La fase de equipamiento interior e instalaciones eléctricas se prolongará dos meses más y, por último, precisará de 30 a 60 días de pruebas en fábrica.

M. L. R.

lación de los postes forma parte de la fase de obra civil y a partir de febrero se podrán ver por la traza algunos de ellos. La señalización ferroviaria y otros servicios directos para la línea se dejarán para el final.

El año 2010 será también el de los talleres y cocheras, situadas en la confluencia de Gómez Laguna con la carretera de Valencia. Tras la aprobación del proyecto técnico, las obras de excavación ya han comenzado y el edificio estará casi terminado en octubre, con el objetivo de que puedan entrar los primeros tranvías que salgan de la factoría de CAF.

**Estación de cercanías**

A las obras del tranvía se sumará en abril una nueva complicación: la construcción de la estación de cercanías en la avenida de Goya. Con casi 50 millones de euros de inversión y 18 meses de ejecución, pondrá de nuevo a prueba la capacidad de resistencia del tráfico zaragozano, porque las afecciones serán inevitables.

2010 empezará con muchas molestias ciudadanas, pero, conforme avancen los trabajos, se irán reduciendo. Y con la obra civil completada en diciembre, los tranvías empezarán a ponerse a prueba a la espera de que suban los primeros usuarios en 2011. Se verá entonces si ha merecido la pena. Pero eso será otra historia.

**MANUEL LÓPEZ**

**300**  
En la actualidad trabajan en la construcción del trazado del tranvía unos 300 operarios

**355**  
La construcción del tranvía, que realizan Acciona y FCC, tiene un coste de 355 millones de euros

**12**  
En su primera fase, la línea de tranvía en Zaragoza contará con una flota de 12 vehículos



Recreación de Isabel la Católica. HERALDO



Manifestación de los contrarios al tranvía. J. M. MARCO

**Continuidad peatonal y ciclista en una reforma de fachada a fachada**

● **YA ESTÁN LOS PRIMEROS BOCETOS.** Uno de los aspectos más destacados de la obra del tranvía es que supondrá la reforma de fachada a fachada de buena parte de las calles por las que pase. El equipo de arquitectos dirigido por Iñaki Alday se está encargando de redactar el proyecto de integración urbana de la línea del tranvía y, entre sus aspectos más destacados, figuran el objetivo de dar continuidad peatonal y ciclista a los bulevares de Gran Vía y Fernando el Católico. Además, se suprimirán las barreras arquitectónicas, ya que el andador central estará a la altura de la calzada, y se crearán nuevas zonas de estancia y juegos infantiles. Nueva iluminación, pavimentos y arbolado renovarán un trazado que incorpora algún tramo en el que la plataforma del tranvía tendrá césped natural, como en el paseo de Isabel la Católica.

**La polémica entre partidarios y detractores sigue creciendo**

● **¿ACEPTACIÓN CIUDADANA?** Una de las diferencias más destacadas entre la construcción del tranvía y otras infraestructuras es el grado de controversia ciudadana que está generando. No en vano, las voces contrarias a este medio de transporte han ido creciendo conforme ha avanzado el proyecto. Las críticas están motivadas en la falta de consenso de la obra, las limitaciones que sufrirá el tráfico rodado al tener que convivir con el tranvía o en las ventajas que tendría un transporte subterráneo como el metro. Pero también es cierto que la movilización de los contrarios al tranvía, sobre todo en los blogs y en las redes sociales de Internet, ha propiciado que hayan nacido colectivos favorables a su implantación. El año 2010 será el que confirme si las críticas van a más o se empieza a aceptar este nuevo medio de transporte urbano.