



LA NUEVA ESTACION IMPLICARA INVERSIONES DE MAS DE 15.000 MILLONES EN INFRAESTRUCTURAS

## La alta velocidad cambiará Zaragoza

La llegada de la alta velocidad supone no sólo situarnos a hora y veinte de Madrid y hora y media de Barcelona, sino también una transformación urbanística profunda, similar a la que ha ocurrido en otras ciudades por las mismas razones. Quizá la particularidad es que para esta ciudad no es esta la primera vez que la llegada del ferrocarril supone un gran movimiento urbano, la llegada del ferrocarril a la estación del Portillo supuso el nacimiento de un nuevo barrio en Delicias, y lo mismo ocurrió con la estación en la margen izquierda del río", señala **Luisa Fernanda Rudí**, alcaldesa de Zaragoza.

El modelo actual, evidentemente, no es el mismo, pero la

Durante el presente mes de diciembre se conocerá el proyecto ganador del concurso de construcción de la nueva estación de Zaragoza-Delicias, la terminal de alta velocidad de la capital aragonesa, cuyas obras deberán comenzar en el mes de julio del 2000 (ver VIA LIBRE nº 424). La nueva estación supondrá para la ciudad una reforma importante de infraestructuras urbanísticas en el área, la construcción de una nueva terminal de autobuses y la recuperación para la ciudad de parte de los terrenos de la actual estación de Portillo.

decisión, tomada en septiembre del 98, de trasladar la estación del Portillo a Delicias y convertirla en la gran estación Intermodal de la ciudad fue un acierto, como subraya la alcaldesa.

La nueva estación supone un cambio muy relevante en dos zonas de la ciudad. De una parte se crea una nueva área centralizada urbana en el entorno de Delicias, con una

gran transformación urbanística, con obras muy costosas – el estudio de implantación y reforma de infraestructuras básicas prevé inversiones de un mínimo de 11.000 millones de pesetas- cuya terminación será posterior a la puesta en servicio de la línea de alta velocidad en el 2002. Por otra parte la zona del Portillo es una zona muy congestionada que actuaba como barrera entre

dos barrios y que se descongestionará y ganará en permeabilidad con la llegada de la alta velocidad.

La valoración aproximada de las inversiones a realizar en la ciudad supera los 15.000 millones de pesetas, no sólo en la infraestructura viaria del anillo de la futura estación, sino también en el nuevo puente sobre el Ebro –ya previsto previamente- con el cierre del tercer cinturón en la ronda de la Hispanidad y el proyecto de convertir en último tramo de la autopista del Norte en un bulvar y superar su efecto barrera, si bien manteniendo la característica de acceso rápido, quizá subterráneo, de esa vía, lo que supone un coste importante.

La liberación de suelo que producirá la operación podría contribuir a la financiación del proyecto, algo que según, **Luisa Fernanda Rudí**, "está sin definir. El estudio técnico sobre el que el Ayuntamiento no ha tomado todavía la decisión política, prevé una parte del suelo destinado a zonas verdes y otra para usos de ciudad. Con respecto al suelo liberado en el Portillo hemos planteado un concurso internacional de



ideas para integrar esa pieza en la ciudad".

Pero la llegada del ferrocarril de alta velocidad puede suponer también un regreso, el del tranvía a la ciudad española que más tiempo mantuvo ese sistema de transporte en sus calles, y cuya desaparición según la alcaldesa, se ha demostrado que fue un error. Existen en la actualidad dos posibilidades, un metro ligero que uniese la estación de Delicias con el aeropuerto y otro sistema, quizá sobre plataforma elevada, que enlazase la estación con el centro de la ciudad.

Los plazos que se manejan son largos, "la transformación de la ciudad va a llevarse a cabo -afirma **Rudí**- en siete u ocho años. El Ave llega en el 2002 y todo no se puede hacer a la vez pero ese horizonte temporal parece el más factible y prudente".

**Riesgos.** Pero la llegada del Ave a Zaragoza, situada a menos de una hora y media de Madrid y Barcelona a partir del 2004, podría entrañar el riesgo de convertir a la ciudad aragonesa en subsidiaria en determinados aspectos de las dos grandes ciudades españolas. Algo que la alcaldesa rechaza, "creo que ocurrirá todo lo contrario, esa nueva situación de transporte nos va a permitir que actividades que ahora se desarrollan en Madrid y Barcelona se puedan desarrollar en Zaragoza."

"No hay que olvidar que esas dos capitales están saturadas. Por ejemplo el término municipal de la ciudad de Barcelona, unos 100 km<sup>2</sup>, es una décima parte del de Zaragoza -1.050 km<sup>2</sup>- y Barcelona no puede seguir creciendo. Madrid no tiene ese problema, pero también es cierto que la actividad se va alejando más de su núcleo. Zaragoza, con una situación geográfica privilegiada se podrá beneficiar de actividades que en Madrid y Barcelona ya no caben".

El aeropuerto de Zaragoza es otro de los puntos de riesgo, "indudablemente los vuelos a Madrid y Barcelona se van a ver muy perjudicados, pero en todo lo que genere el Ave se incluye una potenciación del aeropuerto de la ciudad, y en esa línea va el plan director en el que trabajan Fomento y Aena. En cualquier caso la mayor potencialidad está en las mercancías y a un plazo no muy largo - y por eso se pide una parada del Ave en el aeropuerto- existe la posibilidad de que la saturación de vuelos en Madrid y Barcelona pueda producir el desvío de vuelos de larga distancia a Zaragoza, con un aeropuerto de dos pistas y mucha superficie utilizable", afirma la alcaldesa.

El Ave será indudablemente la nueva columna vertebral de los transportes en Zaragoza, pero con él no se acaba el ferrocarril y las comunicaciones con Francia a través del Canfranc, o con Levante por Teruel, son reivindicaciones continuas en Aragón, "Las comunicaciones ferroviarias norte-sur en la Comunidad son deficitarias, lo que es un error que deberá subsanarse.", según Rudí.

Otro problema ferroviario tradicional de Zaragoza, como es el de las mercancías peligrosas en el centro de la ciudad está ya en vías de solución, tras la decisión tomada de sustituir la ronda norte por un gran corredor ferroviario por las que fueran vías de los dos anchos, lo que permitirá que la vieja demanda de la ciudad se satisfaga.

"El Ave será magnífico para Zaragoza, pero siempre surgen problemas y quienes buscan agravios comparativos. Cuando llegué a la alcaldía el gran sueño de esta ciudad era una estación intermodal en El Por-



Stand del Ayuntamiento de Zaragoza.



Stand del GIF.

## Zaragoza y el nuevo ferrocarril

La llegada del tren de alta velocidad a Zaragoza en el 2002 ha superado los límites ferroviarios y urbanísticos para convertirse en una cuestión de la mayor trascendencia social en la ciudad. La reciente Feria del Pilar fue una buena prueba de ello, y el stand del Ayuntamiento de Zaragoza en la Feria de Muestras respondió a ese clima dedicando todo su espacio al nuevo ferrocarril.

El modelo de cabina del ICE 3 de Siemens, el mismo que se pudo visitar en la exposición del 150 aniversario en Barcelona, maquetas de trenes Ave y del TGV francés de dos pisos, fabricado por Alstom, junto con maquetas y pequeño material histórico adornaban la que se convirtió en una de las instalaciones estrella de la Feria. Asimismo, el GIF contó con su stand en el que paneles, material audiovisual y una espectacular maqueta de un viaducto explicaban a los zaragozanos detalles del proyecto que llevará la alta velocidad a su ciudad. □



Luisa Fernanda Rudí.

tillo y a medida que se han ido dando pasos que nos permiten tener ambiciones mayores, se van abriendo otros sueños. Ahora estamos con la estación del aeropuerto y ya se levantan voces diciendo que el Ave estructurará Cataluña con paso

por las cuatro capitales y que sin embargo en Aragón puede ser una muralla, con lo cual es evidente que también se puede dar una visión negativa de la nueva línea de alta velocidad", concluye Luisa Fernanda Rudí. **Angel Rodríguez** □