

El tranvía de Zaragoza revitaliza la ciudad Inaugurada la primera fase de la Línea 1

Zaragoza, quinta ciudad española por número de habitantes (666.000) inaugurará su primera fase de la red moderna de tranvía el próximo 19 de abril. La totalidad de la línea, que configura un eje norte-sur en la ciudad, tendrá una longitud de 12,8 kilómetros con un trazado íntegramente en superficie y dispondrá de 25 paradas. La distancia media entre paradas será de unos 500 metros.

La primera de las dos fases en las que se divide el trazado del Tranvía de Zaragoza, la que ahora ha entrado en servicio, comprende el tramo entre Valdespartera y la Gran Vía. Tiene trece estaciones: Gran Vía, Fernando el Católico, Plaza de San Francisco, Emperador Carlos V, Romareda, Casablanca, Argualas, Los Olvidados, Los Pájaros, Cantando bajo la lluvia, Mago de Oz, Un americano en París y La ventana indiscreta.

Las obras de esta fase se iniciaron en septiembre de 2009 y la segunda fase, entre Gran Vía y Parque Goya, comenzará a trazarse a finales de este año. Contará con doce estaciones más, discurrirá



Este mismo mes de abril, en concreto el día 19, entra en servicio comercial el Tranvía de Zaragoza. La capital maña, que contó con el primer tranvía eléctrico por sus calles en el año 1902 y que, además, fue la última ciudad española en clausurar su red tranviaria, en 1976, inaugura el servicio del tranvía moderno en un trayecto de 12,8 kilómetros con trece paradas, desde Valdespartera a Gran Vía. Se trata de la primera fase de la Línea 1.

por el casco histórico de la ciudad y recorrerá un tramo donde la alimentación eléctrica será a través del sistema ACR (Acumulador de

carga rápida) instalado en los tranvías Urbos3 fabricados por CAF para Zaragoza.

La fase 2 comprende el tra-



En la imagen superior de la izquierda, instalaciones del puesto central de control de Tranvías de Zaragoza. Debajo, tranvía en la parada, dotada de modernas marquesinas. Abajo, a la izquierda, tranvía modelo Urbos 3 fabricado por CAF, que circulara sin catenaria en un trayecto del centro de la ciudad al ser fabricado con sistema ACR de acumuladores de energía.



zado entre Gran Vía y Parque Goya, con doce estaciones más. En esta segunda sección, que atraviesa el casco histórico de la ciudad, la línea recorre un tramo entre Plaza Paraíso y el Puente de Santiago, donde la alimentación eléctrica será a través del sistema ACR (Acumulador de carga rápida) patentado por CAF. Precisamente, el sistema ACR es la gran novedad del Tranvía de Zaragoza. Unos supercondensadores, situados en la parte superior permiten recuperar la energía de frenada, lo que supone el ahorro de un 30 por ciento de electricidad y propicia la circulación sin necesidad de catenaria. Si se precisa, los condensadores pueden ser recargados en las paradas, al mismo tiempo que los

usuarios entran y salen del tranvía, en una operación que dura unos 20 segundos.

El parque estará compuesto por 21 tranvías con piso bajo integral y con diseño de Giugiaro. Tienen 32 metros de longitud, con un gálibo de 2,65 metros y piso bajo integral, aunque pueden ampliar su longitud hasta los 42 metros con la incorporación de dos módulos intermedios. Disponen de dos cabinas de conducción, una en cada extremo, separadas por una mampara del resto del espacio de viajeros. La capacidad es de 206 viajeros y disponen de 52 plazas sentadas. El acceso se realiza a través de seis puertas, cuatro dobles y dos sencillas. Los colores elegidos son el gris

metalizado, negro y rojo. La onda decorativa que recorre el convoy coincide con la identidad gráfica de la marca Zaragoza.

El nuevo tranvía maño se ha construido con un ancho de vía de 1.435 mm y electrificado a 750 voltios. El recorrido dispondrá en su mayor parte de doble vía con plataforma reservada, si bien en las zonas de Valdespartera, de la primera fase, y Actur (en el trazado de la segunda fase), la línea discurre por calles paralelas de dirección única.

El horario previsto de servicio se extenderá desde las cinco de la mañana hasta las 23,45 horas, con una frecuencia mínima de paso de cinco minutos en hora punta. El tiempo de recorrido es de unos 30 minutos en el trayecto más largo posible. La velocidad comercial se sitúa en los 19 km/h aunque en algunos tramos alcanzará los 50 km/h. ■

AMALIA JULIÁN





■ De cuando el tranvía ganaba al autobús

Zaragoza disponía de una red de tranvías desde el año 1885, en un principio de tracción animal. La primera línea electrificada se inauguró en 1902, cuando la ciudad ya contaba con cinco líneas principales y una secundaria. La red, que entonces se expande rápidamente, con la actual Plaza de España como centro, tiene una distribución radial y propició la creación de nuevos barrios. Esta expansión se mantendrá hasta la década de los cincuenta, cuando se podría decir que la red de tranvías zaragozana, cuya concesión dependía de la familia Escoriaza, vive su época dorada, hasta el punto de que las dos únicas líneas de autobuses existentes fueron suprimidas, siendo sustituidas por nuevos y modernos servicios de tranvía y de trolebús.

El parque automovilístico tampoco era muy grande si tenemos en cuenta que el primer automóvil que se matriculaba en Zaragoza, como Z-1, lo hizo en el año 1905 y siete años más tarde, en 1912, la ciudad llega a la matrícula de automóvil Z-100, lo que hace una media de no más de quince coches matriculados por año en una ciudad que a principios de siglo contaba con casi 100.000

habitantes. Entonces, en 1908, un billete costaba diez céntimos de las pesetas de entonces.

Por otro lado, gracias a su orografía, Zaragoza se presentaba como idónea para un medio de transporte como el tranvía, lo que derivó en que llegaron a existir en la ciudad hasta 17 líneas principales con diferente longitud. Esta rápida expansión hizo que los zaragozanos comenzaran a ver sus trenes y líneas como un elemento característico de su ciudad que, con el paso de los años, influyó sin duda en el desarrollo económico e incluso urbanístico de la capital maña.

Sin embargo, a partir de los años sesenta comienza a decaer la utilización del tranvía. Se impulsa el crecimiento del parque automovilístico y los tranvías comienzan a ser sustituidos paulatinamente por líneas de autobuses.

El último tranvía circuló el 23 de enero de 1976, cuando desaparece la última línea de Los Tranvías de Zaragoza, la que discurría de Parque a San José. Zaragoza fue la última ciudad española en perder sus tranvías más tradicionales, aunque no ha dejado pasar la oportunidad de subirse al tranvía del siglo XXI. A.J.