

# UN VIAJE EN EL TIEMPO



t u z s a  
El transporte urbano  
en Zaragoza

Paraninfo de la Universidad de Zaragoza  
Pza Basilio Paraíso 4

28 de noviembre de 2012 al 13 de enero de 2013

Martes a sábados de 11 a 14 h - Tardes de 17 a 21 h

Domingos y festivos de 11 a 14 h

Lunes cerrado



Vicerrectorado de  
Cultura y Política Social  
Universidad Zaragoza



## 1885-1902

La industrialización transformó completamente la economía y la sociedad de los países que la vivieron. El desarrollo urbano fue una de sus consecuencias más trascendentales. El aumento del tamaño y la población de las ciudades, planteó numerosos problemas. La provisión de medios de transporte públicos fue uno de los más relevantes. Las primeras soluciones fueron la utilización de grandes vehículos tirados por animales (omnibus), en funcionamiento desde la década de 1820 en algunas ciudades norteamericanas o europeas. Posteriormente se tendieron railes para facilitar su desplazamiento, con lo que nació el tranvía tirado por mulas o caballos (horse tram), introducido ya en Nueva York en 1852. A lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, Zaragoza se configura como el principal núcleo industrial del valle del Ebro. Su situación estratégica como un nudo muy importante de comunicación ferroviaria, atrajo inversiones y generó la creación de industrias que se iban instalando en los alrededores de la ciudad. Su población pasó de 45.000 habitantes a principio de siglo, a casi 100.000 en 1900.

A pesar de este crecimiento, la ciudad mantenía la morfología compacta configurada en el interior del recinto medieval. Fuera de éste quedaban espacios abiertos, salpicados por huertos y grandes áreas correspondientes a antiguos conventos desamortizados. Es en estos espacios, en los que se van a fijar las principales actuaciones urbanísticas de finales del XIX y principios del XX, que marcaban la expansión hacia el sur. Fuera del perímetro de la ciudad, en el extrarradio, esparcidos entre torres, granjas y fincas, surgían poblamientos obreros al lado de las fábricas cercanas a cursos de agua, carreteras y a las recientes estaciones de ferrocarril, que marcarán el crecimiento de los barrios y determinarán el desarrollo de la red de transportes urbanos de Zaragoza.

En la ciudad de Zaragoza los primeros transportes públicos fueron ómnibus que comunicaron desde 1864 hasta 1871 las estaciones de ferrocarril. Aunque en 1871 vio la luz el primer proyecto de tranvías de tracción animal, no sería hasta el 19 de octubre de 1885 cuando los primeros comenzaron a recorrer la ciudad. Hasta 1887 se pusieron en marcha cinco líneas regulares.

La empresa Los Tranvías de Zaragoza se forma a partir de una concesión dada en enero de 1885 al ingeniero Modesto Torres Cervelló para la instalación del "tranvía del interior y afueras de Zaragoza". En agosto de ese año se constituyó la sociedad Los Tranvías de Zaragoza. Desde 1886 hasta 1891 la presidió Marceliano Isabal, jurista y político republicano, así como consejero del Banco de Crédito de Zaragoza. Desde este último año, crecientes problemas de liquidez y el aumento de los impuestos propiciaron la venta de la empresa en 1895 a la familia Otlet de Bruselas, a nombre de la sociedad Union des Tranways; actuando en los años siguientes como presidente de Les Tranways de Saragosse el representante de la familia Otlet, el ingeniero Fernando Montagne. En 1895 la sociedad contaba con 39 coches y 61 caballerías.

## 1936-1972

En Estados Unidos, desde finales de los años veinte, los tranvías comienzan a retroceder ante la competencia de automóviles privados y autobuses. La mejora de las calles hace que los costes de operación sean menores para los autobuses, al no tenerse que instalar ni railes ni catenarias. La reducción de su precio no fue ajena a su éxito. Sin embargo, en las ciudades europeas el transporte público tuvo una importante expansión, aunque cambiando su modalidad predominante. En algunos lugares, los tranvías fueron sustituidos directamente por los autobuses, operando los primeros desde principios de siglo. En otros, el trolebús, tuvo una importante expansión que, sin embargo, se reveló efímera. En Gran Bretaña fueron introducidos en 1911. En general, en la década de los 60 desaparecieron de la mayor parte de las ciudades.

Tras la Guerra Civil el desarrollo urbano de Zaragoza vino marcado por las directrices de tres planes generales (1943, 1959 y 1968) cuyos objetivos consistían en eliminar la desconexión de los denominados barrios privados, dotándolos de los servicios e infraestructuras básicas, proyectando el futuro crecimiento de la ciudad de una forma ordenada. La ciudad creció de los 238.601 habitantes de 1940 a superar el medio millón a mediados de los setenta.

La red de transporte evolucionó adaptándose a las necesidades del crecimiento urbano. Se fusionan líneas, se alargan otras y surgen nuevas. Pero el hito que marcará su posterior desarrollo será su diversificación. En la postguerra, la red de tranvías experimentó una notable expansión. En 1957 se inauguró la última línea de tranvías puesta en servicio (Las Fuentes), existiendo en ese momento 14 líneas en funcionamiento. Pero los tranvías inician ya antes de la guerra su convivencia con los autobuses, que sirven algunas zonas como San José, Ciudad Jardín o el barrio Oliver. Aunque algunas de éstas fueron sustituidas por las nuevas líneas de tranvías puestas en servicio después de 1944, la expansión de los autobuses hasta convertirse en el sistema de transporte urbano predominante primero y exclusivo después, iba a ser irrefrenable. A lo largo de los años 60 nuevas líneas de autobuses van entrando en funcionamiento, sustituyendo a los trazados del tranvía o inaugurando nuevos itinerarios. Mientras, los trolebuses hicieron su aparición en Zaragoza en 1951. En los años siguientes se ponen en servicio dos nuevas líneas, con lo que se completan las tres que llegaron a existir en Zaragoza. Desde 1959 se comienzan a cerrar líneas de tranvías. Diversas circunstancias concurren en el proceso de sustitución. Por un lado, el menor coste, en una época de petróleo barato, y la mayor flexibilidad de los autobuses. Por otro, una política pública desde el Ministerio de Obras Públicas claramente contraria a su permanencia, con la que coincide también la política municipal.

En la postguerra, la familia Escoriaza pasó a ser mayoritaria en el expansivo capital de Los Tranvías de Zaragoza. Diversos miembros de esta familia ocuparían sucesivamente la presidencia de la sociedad: Manuel Escoriaza (1933-1951) y sus hijos Angel (1951-1964) y José María (1964-1972).

## 1902-1936

La expansión urbana tendió a acelerarse con el crecimiento económico y la llegada de inmigrantes. Los problemas del sistema de transporte basado en vehículos tirados por animales y una nueva oferta tecnológica basada en la electricidad, incentivaron la búsqueda de alternativas.

El tranvía eléctrico surgió como la solución que iba a protagonizar la primera revolución del transporte público. Junto a él aparecieron otros medios como el metro, los automóviles, camiones, autobuses, y las bicicletas.

El primer tranvía eléctrico operó en Berlín, en 1879. En Estados Unidos tuvieron un despegue rapidísimo desde 1888. En 1902 casi todos los que existían en ese país eran ya eléctricos. La velocidad de estos vehículos triplicaba a la de los tirados por animales. Además, no generaban residuos y el coste de transporte por unidad de distancia se redujo un 80%. Sin embargo, la inversión de capital inicial (infraestructuras y vehículos) era considerablemente mayor. Los menores precios de los billetes permitieron que el tranvía eléctrico se convirtiera en un medio de transporte de masas. Las ciudades se expandieron gracias a él y adoptaron forma de estrella, articuladas por los corredores servidos por los tranvías.

Durante el primer tercio del siglo XX, Zaragoza pierde su morfología concentrada para convertirse en una ciudad dispersa. Prácticamente duplicó su población alcanzando 183.987 personas en 1930, de las cuales un tercio vivía en los barrios del extrarradio, en los que se iban afincando los nuevos inmigrantes rurales. Estos barrios se expandían en forma de mancha de aceite, sin ningún tipo de ordenación. En 1906, Dionisio Casañal y Ricardo Magdalena presentaron un proyecto de ensanche que consolidaba la expansión de la ciudad hacia el sur e intentaba dar una cierta ordenación al crecimiento desorganizado y caótico de estas áreas, algo que será prioritario en los futuros planes urbanísticos. La primera línea de tranvía que se electrificó fue la de Torrero en 1902, habiendo concluido al año siguiente la de todas las líneas restantes. Hasta 1936, la red se extendería notablemente, funcionando en ese año diez líneas y cumpliendo un papel integrador de la vieja ciudad y los nuevos barrios.

En enero de 1902 se produjeron cambios importantes en la empresa, con la entrada en la sociedad como nuevos accionistas locales mayoritarios de sendos miembros de la familia Escoriaza, propietarios de la empresa metalúrgica Carde y Escoriaza (Nicolás y su padre José Pascasio), y de la familia Paraiso (Basilio y su hijo Mariano). Se eligió a Basilio Paraiso, presidente de la Cámara de Comercio e Industria de Zaragoza, como nuevo presidente de la sociedad, de nuevo llamada Los Tranvías de Zaragoza.

En ese momento la empresa contaba con 66 coches y 139 caballerías. La construcción de los nuevos tranvías correría a cargo de la sociedad Carde y Escoriaza. En 1909 tras una nueva e importante entrada de capital belga, Henry Riquelle pasó a presidir la sociedad. Esta participación se liquida en la primera mitad de los años veinte. Desde 1922 a 1933, estaría al frente de ella Nicolás Escoriaza y Fabro. Sucesivos miembros de esta familia la presidirían en las décadas siguientes.

## 1972-2012

En las últimas décadas del siglo XX, el transporte urbano se hace más complejo. La elevación de los precios del combustible desde 1973 y la congestión del tráfico incentivaron la búsqueda de alternativas. Medios de transporte, como los tranvías o la bicicleta, encuentran nuevos espacios. A pesar de ello, la hegemonía de autobuses públicos y automóviles es rotunda. La flexibilidad del autobús y la no necesidad de construir infraestructuras específicas aseguran su competitividad.

En las grandes ciudades se abren paso sistemas mixtos, en los que coinciden el metro (en las metrópolis), autobuses, tranvías, zonas peatonalizadas y carriles para el uso exclusivo de las bicicletas. Los automóviles privados siguen siendo dominantes, pero en muchos lugares se restringe su uso, y se apoya con decisión al transporte colectivo. En Zaragoza, la llegada de la Democracia va a cambiar el concepto de ciudad, primando la calidad ambiental y la confortabilidad. Estas ideas serán recogidas en un nuevo Plan General aprobado en 1986. Se hicieron parques, plazas y equipamientos de carácter social, cultural, deportivo y educativo. Se mejoró la red de comunicación vial con nuevas avenidas que interconexaban distintas zonas y daban nuevas salidas a la ciudad con nuevos puentes sobre el Ebro. Respecto a la nueva vivienda se apostará por un crecimiento en superficie y no en densidad.

La política urbanística expansiva aumentó la necesidad de motorización y de desarrollo de la red de transporte público que, desde 1976, se basa exclusivamente en el autobús. En 1975 dejaron de circular los trolebuses y en 1976 el tranvía. En el año 2004 se redactó el Plan intermodal de transportes que de una manera integral aborda la movilidad dentro de la ciudad y con sus alrededores con los trenes de cercanías. Se preveía el desarrollo de una nueva línea de tranvía Norte-Sur, cuyo primer tramo ha entrado en funcionamiento en el año 2011. Mientras, la red de autobuses se ha modernizado notablemente y se han incorporado vehículos de mayor capacidad.

El movimiento de las unidades se controla desde una oficina central desde 1998, a la vez que nuevas utilidades informáticas permiten información en tiempo real sobre sus recorridos para los usuarios desde 2007. En la actualidad, la red de autobuses urbanos está formada por 37 líneas diurnas que, conformando una red radial, cubren el tejido urbano.

En 1972, la empresa Los Tranvías de Zaragoza fue vendida a tres empresarios del transporte urbano: las familias Alvarez Arrojo de Gijón, Martí Carceller de Sabadell y Arias López de Oviedo. Desde principios de 1976 la empresa pasó a denominarse Transportes Urbanos de Zaragoza S. A. (TUZSA), presidiendo Juan Gonzalo Alvarez Arrojo la sociedad. En febrero de 2002, TUZSA se integró en la creación del nuevo Grupo Avanza, formado a partir de la fusión de diversas empresas de transportes locales. Jesús López Torralba, es presidente de TUZSA. En 2006 el Grupo Avanza, es comprado por la firma británica Doughty Hanson. TUZSA participa en la sociedad de economía mixta Los Tranvías de Zaragoza que explota la nueva línea de tranvía moderno, formada por el Ayuntamiento y el consorcio Traza en el que tiene una participación del 25%.