

EDITA: HERALDO DE ARAGÓN EDITORA, S. L. U. | Zaragoza: Paseo de Independencia 29. 50001 Zaragoza. Centralita: 976 765 000. Suscripciones: 976 763 211. Clasificados: 976 765 011. Publicidad: 976 765 010. Fax Redacción: 976 765 094. Fax Publicidad: 976 765 002. Apdo. Correos 175. E-mail: zaragoza@heraldo.es | Huesca: Alcalde Cardenera, 1. 22002 Huesca. T: 974 239 000. Fax: 974 239 005. E-mail: huesca@heraldo.es | Teruel: José Torán, 6. 44002 Teruel. T: 978 608 260. Fax: 978 608 280. E-mail: teruel@heraldo.es | Madrid: Juan de Mena, 6, bajo B. 28014 Madrid. T: 915 714 500. Fax: 915 714 439. E-mail: heraldomadrid@heraldo.es | Depósito legal: Z-58-1958 © Heraldo de Aragón SA, Zaragoza 2017. La empresa se reserva los derechos de esta publicación. Su reproducción o difusión total o parcial requiere permiso previo escrito de la editora y se prohíbe a efectos del art. 32.1.2 de la Ley de Propiedad Intelectual. Control de tirada y difusión:



ENTRE TODOS, HAREMOS TODO  
Hazte socio de ATADES  
www.atades.com · 976 235 010

## ¿Qué hace un economista estudiando el transporte público?

Mi trabajo se centraba en economía agroalimentaria, el comercio y la población. No tenía ninguna experiencia, pero Tuzsa firmó un acuerdo con la Universidad de Zaragoza para crear una cátedra sobre el transporte público en Zaragoza. Teníamos que organizar una exposición en el Paraninfo, que tuvo mucho éxito, y hacer un estudio sobre la empresa y contextualizarlo en esta ciudad. Hemos abierto una línea interesante y ha sido sugerente.

## ¿A qué conclusión llegan sobre el transporte público en Zaragoza desde los primeros tranvías?

Zaragoza es una ciudad bastante representativa en el transporte y la movilidad en la Unión Europea. El transporte público surge como una necesidad en las ciudades cuando llegaron los ferrocarriles. Había varias estaciones que no estaban interconectadas y tenían que unirlas con el centro histórico con el transporte público. A finales del siglo XIX teníamos tranvías tirados por mulas y luego pasamos a los eléctricos. Después de la Guerra Civil llegaron los autobuses, que barrieron a los tranvías, y los turismos, que tuvieron un impacto sobre el transporte público. La saturación de tráfico en las ciudades ha traído un modelo más complejo, en el que coexisten autobuses con tranvías modernos, coches privados y la bicicleta, con su carril, los que prefieren ir a pie y hasta el insospechado patinete, que se ve ahora.

## ¿Hacia dónde vamos, a dejar todos los coches en el garaje?

Vamos hacia un modelo que combinará usos de transporte muy distintos, en el que será más difícil acceder al centro de las ciudades con coches privados y los ciudadanos aspiraremos a entornos agradables, lo que impulsará el transporte público y otras alternativas.

## ¿Qué le pareció trasladar la estación de ferrocarril del centro hacia un extremo en Delicias?

No sé si era necesario técnicamente, pero como ciudad me gustaba más la ubicación en el Portillo, porque ganaba centralidad y los desplazamientos eran más cómodos. Las grandes estaciones siguen en el centro, como en Madrid y Barcelona.

En la última

# «Hay que sacar más coches del centro de Zaragoza»

VICENTE PINILLA

Catedrático de Historia Económica



Vicente Pinilla, ayer en el Paraninfo de la Universidad. JOSÉ MIGUEL MARCO

## ¿Qué relación tienen el transporte público y la ciudad moderna?

Queremos una ciudad habitable. Concluimos en el libro que transporte público y modelo de ciudad evolucionan en paralelo. Si apareció el transporte para acercar las estaciones alejadas del centro, su existencia condicionó el desarrollo de la ciudad, como cuando se montó una red radial de tranvías eléctricos. Se retroalimentan uno a otro.

## ¿Volverá el tranvía a Torrero?

Creo que habrá un tranvía de este a oeste porque es interesante si se superan los problemas financieros. La línea norte-sur ha sido un éxito y ha sacado coches del centro. Tiene un 18% de pasajeros (frente al 81,8% el autobús), casi lo mismo que tenían los tranvías en los años setenta.

## En Bruselas, el tranvía y las bicis son los reyes... ¿Cómo conviven aquí el autobús y el tranvía?

Ambos tienen ventajas e inconvenientes. El tranvía es una infraestructura cara, con gran capacidad

## EL PERSONAJE

'El transporte público en Zaragoza. Desde 1885 hasta la actualidad' es el libro que presentan mañana Vicente Pinilla, Luis Germán y Agustín Sancho

de carga y velocidad, mientras que el autobús es más flexible, no requiere inversiones y es más moldeable a la demanda. Pueden ser complementarios y no creo que haya una disyuntiva. Hay que sacar más coches del centro, como en Bruselas o Bremen.

## ¿Qué le parece el tren que une Zaragoza con Teruel o Canfranc?

Tenemos la segunda red de AVE del mundo, se le ha dado prioridad, pero con una densidad de población baja no es rentable. Y se abandona el tren convencional, de Zaragoza-Teruel-Canfranc, igual que las mercancías. Me gustaría una política más equilibrada.

## ¿Cuándo se usó más el autobús?

Cada vez que se vivió una crisis, como en 1973 y en 2008, hubo una caída brutal en los usuarios, como con las huelgas. Pero en la Expo movió a más de 180 millones de pasajeros.

RAMÓN J. CAMPO

## LA COLUMNA

Encarna Samitier

# Tontos del bulo

La Guardia Civil no solo se empleó a fondo en la angustiosa búsqueda y rescate de Julen en el pozo de Totalán. Por si tuviera poco con eso, también hubo de lidiar con los bulos que comenzaron a circular por las redes. Como ocurre siempre que se produce una desaparición o un suceso como el del niño malagueño, los investigadores escudriñaron el entorno de Julen. Lo hicieron, también como siempre ocurre, con total profesionalidad y discreción. La inmensa mayoría de los periodistas que estaban en Totalán, viviendo día a día cómo se ahondaba la enorme grieta en la montaña y cómo disminuía la esperanza, respetaron la intimidad de la familia y se reservaron datos que no aportaban nada a la desdichada historia.

La otra cara de la moneda ha estado en los divulgadores de bulos, que corrieron a darse el correspondiente festín, con teorías conspiratorias que pretenden emular, sin conseguirlo, a las dudas razonables que plantearon los profesionales. Pero hay esperanza. Porque cada vez más gente tiene clara la diferencia. Y ahí entró, con sentido del humor, la cuenta de Twitter de la Guardia Civil, que llamó a mantener a raya a los '#tontosdelbulo', en una campaña que beneficia a toda la sociedad y en concreto a los medios de comunicación. Por supuesto, ha habido excesos y mala praxis en el cerro de la Corona. Pero distinguirlos de la empatía y la seriedad de los periodistas que cubrieron un suceso que tenía en vilo a toda España es de justicia. Y también es básico para defender el deber de informar y el derecho a la información que consagra la Constitución.



DESCUBRE LA NUEVA FORMA DE COMPRAR TU HERALDO PAPEL

MI HERALDO ES LA ÚNICA APP PARA COMPRAR HERALDO PAPEL SIEMPRE MÁS BARATO Y CON OFERTAS EXCLUSIVAS SEMANALES

