



EDITA: HERALDO DE ARAGÓN EDITORA, S. L. U.  
 Presidenta Editora: Pilar de Yarza Mompeón  
 Vicepresidente: Fernando de Yarza Mompeón  
 Director General: José Manuel Lozano Orús

Director: Miguel Iturbe Mach  
 Subdirectores: Encarna Samitier (Opinión), Ángel Gorri (Información). Redactores Jefe: Enrique Mored (Aragón), Santiago Mendive. Jefe de Política: José Luis Valero. España,

Mundo y Economía: José Javier Rueda. Deportes: José Miguel Tafalla. Cultura: Santiago Paniagua. Internet: Esperanza Pamplona. Cierre: Mariano Gállego.

Gerente: José Andrés Nalda Mejino  
 Comercializa: Metha. Gestión & Medios, S. L.  
 Imprime: Impresa Norte, S. L.  
 Distribuye: DASA. Distribuidora de Aragón, S. L.

**LA FIRMA** | Las prioridades estructurales y funcionales concedidas al tranvía lo han convertido en el protagonista de la ciudad, condicionando el tráfico y los desplazamientos de una manera excesiva y no planificada  
 Por Isabel Nerín de la Puerta, profesora de la Universidad de Zaragoza

# Un deseo llamado tranvía



BEL

UN sencillo juego de palabras a partir del título de la obra de teatro de Tennessee Williams 'Un tranvía llamado deseo', estrenada en 1947 y llevada al cine por Elia Kazan posteriormente, da pie a algunas reflexiones acerca de nuestro tranvía. Inaugurada la línea 1, que une Valdespartera y Parque Goya, tras casi cuatro años de obras, desde entonces y hasta hoy, deseo y tranvía parecen caminar juntos por nuestra ciudad.

Poderosos deseos parecen estar detrás del tranvía, que tiene prioridad absoluta tanto estructural como funcional en toda la ciudad. Prioridad estructural cuando son las vías las protagonistas absolutas de la Gran Vía, por donde discurren solitarias y protegidas del tráfico rodado por afilados bordillos. Protagonistas en el Coso, donde, paradójicamente, libres de toda protección, se mezclan y cruzan con peatones y bicicletas y algún coche despistado que, al salir del parquin de la plaza de España, es vomitado a esa zona que no se sabe muy bien si es peatonal o quizás exclusiva del tranvía. Prioridad en el puente de Santiago, que ha obligado como en tantos otros sitios a cambios de dirección para dejar vía libre al tranvía. Las vías se han convertido en las protagonistas absolutas del decorado urbano allá por donde pasan, cruzando, majestuosas, calzadas, paseos y plazas. Protagonismo que ha obligado a redecorar todo el pavimento con nuevas líneas pintadas en aceras y calzadas que ayuden al peatón, ciclista o conductor a encontrar su sitio y seguir la dirección deseada.

Y prioridad también funcional, que obliga a cederle el paso cuando se cruza con el resto del tráfico rodado. Esto, que ocurre en todos sus 'encuentros' con el resto del tráfico, se hace más patente en

el centro neurálgico de la ciudad. La necesidad, para dar paso al tranvía, de ralentizar todos los semáforos que dan entrada al tráfico rodado en la antigua y redonda plaza de Paraíso, congestiona permanentemente todas las vías de acceso: el paseo de Pamplona, Constitución o Sagasta. Prioridad funcional que ha obligado a 'reordenar' el transporte público, es decir, suprimir múltiples líneas de autobús con el único objetivo de potenciar el uso del nuevo transporte. O los cambios de dirección para el transporte urbano, como el 'prohibido girar a la izquierda' de la Gran Vía; prohibición que ha ocasionado que esta vía de comunicación quede prácticamente desierta en casi todo su recorrido.

Si el tranvía es un medio sostenible de transporte, debería serlo desde su inicio y, por tanto, bien planificado y contemplando la ciudad como conjunto de elementos; elementos que no se deberían quitar o poner sin una planificación previa. Hace pocos días conocíamos el 'arboricidio' de la Gran Vía, ya anunciado por muchos durante las obras: la tala de más de 100 árboles a lo largo de su trazado es otra consecuencia de la prioridad de este deseo llamado tranvía.

Ahora sabemos que otros tranvías, en otras ciudades de nuestro país, duermen en el olvido o viajan a las antípodas. El caso del tranvía de Jaén, promovido por un

**«La elección de un medio de transporte, o de cualquier otra inversión pública, obedece a poderosos deseos que no siempre pueden ser comprendidos»**

grupo político y denostado por el contrario tras el cambio electoral. O el caso del tranvía de Vélez-Málaga, cuyos vagones han sido alquilados por la ciudad australiana de Sídney, al no poder asumir su mantenimiento tras una inversión de 32 millones de euros. Las divergencias políticas han impedido la puesta en funcionamiento de los dos tranvías andaluces y en ambos casos, por supuesto, tras inversiones millonarias con cargo al erario. Si es un transporte con tantas ventajas como se han predicado, no parece razonable que existan criterios tan dispares que promuevan o impidan su implantación. Más bien, parecería que la decisión de elegir un determinado transporte, o cualquier otra inversión pública, obedece a poderosos deseos que no siempre pueden ser comprendidos por la ciudadanía.

El tiempo, juez inexorable de todo y de todos, dirá en su momento si ha sido la mejor solución para el transporte público, la movilidad peatonal y el resto del tráfico rodado. Asumiendo que ha mejorado la calidad del transporte de unos pocos, a día de hoy, existen dudas razonables emitidas por expertos que cuestionan la millonaria inversión realizada.

Con la llegada del buen tiempo y el calor, resurge otro deseo de los últimos veranos: navegar por el Ebro. Un año más, el río, cuyo dragado y acondicionamiento es permanentemente cuestionado por los técnicos, acogerá una inversión pública de dudosa rentabilidad. Y si la coherencia fuera obligada entre nuestros políticos y gestores, los barcos que naveguen por el río, como toda embarcación que se precie, deberían llevar pintado en la popa su nombre. Y el nombre no podría ser otro que 'Deseo'.

**HOY, MIÉRCOLES 17**  
 Ángel Gorri

## CUENTAS Y CUENTOS

EN pleno caso Bárcenas, el vicepresidente del Tribunal de Cuentas, Javier Medina, ha admitido que «podrían pasar 20 años y nunca se detectaría» la supuesta contabilidad B del PP porque dicho organismo solo fiscaliza papeles oficiales. Dicho esto después de conocer que ha abierto 20 procesos contra la DGA por presuntos delitos entre 2008 y 2009 –solo dos años, una décima parte de los veinte de incapacidad reconocida–, la sentencia causa contrariedad. Más si se tiene en cuenta que las continuas acusaciones de este tribunal sobre distintas administraciones rara vez producen condenas. La institución ha estado siempre instrumentalizada por el partido gobernante. Ahora mismo, ocho de sus integrantes plenarios están designados por el PP y cuatro, por el PSOE. Destacan nombres como el del hermano de Aznar, Manuel, o el de su exministra Margarita Mariscal de Gante. Podríamos contar la misma historia en otros momentos con diferentes apellidos y siglas, pero ahí seguirían todos: nueve añitos de mandato, que ni siquiera garantiza una lista electoral, cobrando del dinero público. Ahora que Rajoy pretende ahorrar suprimiendo organismos duplicados o análogos, como la Cámara de Cuentas de Aragón, podría empezar amortizando toda estructura ineficaz. Al menos, que todas rindan cuentas y se dejen de cuentos.

**CON DNI**  
 Cristina Delgado

## Necesitamos el CSIC

Al CSIC no le salen las cuentas. El Consejo Superior de Investigaciones Científicas necesita 100 millones de euros antes de que acabe el año, o sufrirá un «cataclismo», según ha denunciado su máximo responsable, Emilio Lora-Tamayo, que teme que la falta de dinero les obligue, incluso, a cerrar.

El CSIC no es cualquier cosa. Es el mayor organismo de investigación del país, un centro puntero a nivel mundial, con sedes e institutos, distribuidos por todas las comunidades autónomas, en el que trabajan 15.000 personas, de las que 3.000 son investigadores en plantilla. En 2011 –el último año del que hay datos– lograron 641 patentes, lo que supone no solo prestigio en el mundo científico, sino también ingresos derivados de la aplicación práctica de sus descubrimientos.

El CSIC representa todo eso de lo que vamos escasos en España: innovación, desarrollo, investigación, ta-

lento bien aprovechado, emprendimiento... y ahora mismo está amenazado de cierre porque el Ministerio de Economía no le paga el dinero que necesita para su funcionamiento diario.

Resulta entre patético y descorazonador que un organismo de la entidad del CSIC tenga que suplicar los fondos que le permiten hacer su trabajo. Sobre todo, porque los políticos no dejan de insistir en la importancia de la I+D+i para superar estos tiempos funestos.

Ya sé que no es buen momento. Ya sé que no hay dinero y que el Gobierno anda recortando por todas partes en busca de un ahorro que equilibre las cuentas del Estado. Le han apretado bien fuerte el cinturón a la sanidad, a la educación, a los servicios sociales, a los sueldos... Pero en algo tendrán que invertir, ¿no?

Así que, ya puestos, animo a nuestros dirigentes a escuchar sus propios consejos y a gastar dinero en una institución cuyo trabajo ayuda a este país a ser puntero en ciencia y tecnología.

En un mundo cada vez más complejo y competitivo, el conocimiento y la innovación permiten a los países enfrentarse a la crisis con mejores armas. Así que, por favor, no dejen caer al CSIC. No nos lo podemos permitir.