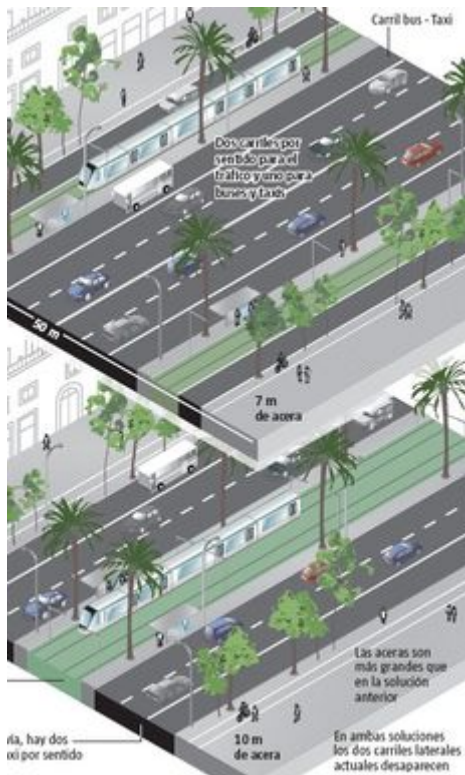


Barcelona estudia unir el Trambaix y el Trambesòs

El Ayuntamiento baraja unir el Trambaix y el Trambesòs por la Diagonal o siguiendo Urgell, Colom y Ciutadella | Elegir uno de los dos trazados no impide que en el futuro se construya el otro | El enlace por Urgell, Colom y Ciutadella cobra fuerza por ser menos controvertido

Oscar Muñoz | Barcelona | 08/05/2008 | Actualizada a las 03:31h

La conexión de las dos redes de tranvía por el centro de Barcelona comienza a tener el horizonte despejado. Tanto el Ayuntamiento como la Generalitat trabajan en la definición de un trazado en superficie que permita integrar el Trambaix y el Trambesòs en un sistema único que multiplique su cobertura y su capacidad.



Las dos opciones estudiadas para el paso del tranvía por la Diagonal / Raúl Camañas - Rafa Salas / La Vanguardia

Cuatro años y más de 65 millones de pasajeros

Desde que se pusieron en servicio, ahora hace cuatro años, el Trambaix y el Trambesòs han transportado a más de 65 millones de pasajeros. Actualmente, el primero registra una afluencia en día laborable de 55.000 viajeros y el segundo de 24.000. Son cifras destacables que en el caso de que las dos redes se enlacen podrían doblarse. Este escenario ya está previsto. La modificación del trazado en Collblanc para suprimir una curva incluye una nueva estación preparada para ser terminal de una futura línea que penetre por el centro de Barcelona.

Hasta ahora este enlace se había planteado a través de la Diagonal, entre las plazas Francesc Macià y Glòries. Pero aunque es sabido que el camino más corto entre dos puntos es la línea recta, a veces dar un rodeo puede valer la pena. Así, los responsables de las dos administraciones están considerando un plan B, que ha ganado fuerza: que los tranvías discurren por el eje formado por Urgell, ronda Sant Pau, Paral·lel, los paseos Josep Carner, Colom e Isabel II y la avenida del Marquès de l'Argentera, salvando el parque de la Ciutadella por el paseo de la Circumval·lació o por los paseos Picasso y Pujades.

La decisión final sobre el trazado todavía no se ha tomado. Las fuentes consultadas por La Vanguardia mantienen que se están estudiando a fondo las dos opciones. Y precisan que optar por una no supondrá descartar la otra, ya que las dos son complementarias. Es decir, que los dos trazados podrían formar parte de una red de tranvía más amplia y con un mayor número de líneas de las inicialmente previstas, si bien en una primera fase sólo contaría con uno de estos dos enlaces por el centro de la ciudad.

La intención de la Generalitat es incorporar a la revisión del plan director de infraestructuras (PDI), que se está ultimando, la solución o soluciones que se vayan a tomar para la conexión del Trambesòs y del Trambaix. El actual PDI ya fija que se debe estudiar el enlace por la Diagonal, en superficie o soterrado. El nuevo texto se espera para este verano. Al menos así lo han manifestado los responsables de la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques.

Como en el resto de los proyectos ferroviarios, este departamento considera indispensable acordar los trazados con los municipios afectados y trasladarlos a la Autoritat del Transport Metropolità (ATM). Por otra parte, la mayoría de las ciudades que ya disponen de tranvía, tanto en el área del Llobregat como en la del Besòs, han expresado su deseo de que las dos redes actualmente en servicio penetren en el centro de Barcelona. Se da la circunstancia de que la estación más transitada es la de Francesc Macià, que es terminal y no enlaza con ningún medio de transporte público potente.

Por el momento, el equipo de gobierno del Ayuntamiento tiene claro que la conexión de los tranvías debe hacerse por la superficie. La opción de soterrarlo en su totalidad o en parte de su trazado ha quedado descartada. La solución por la Diagonal sigue siendo la principal ya que supondría configurar un gran eje tranviario que atravesaría Barcelona de punta a punta en línea recta.

Pero plantea tres problemas. Uno, que la implantación de este medio de transporte obliga a llevar a cabo una remodelación integral de todo el tramo central de la avenida, una intervención que el equipo de gobierno, formado por PSC e ICV-EUiA, ve necesaria pero que prefiere gestar sin prisas. La Diagonal es una de las arterias más características de Barcelona y someterla a una operación de esta envergadura será motivo de un gran debate ciudadano, un proceso que el Ayuntamiento no quiere que se vuelva en su contra.

Un segundo elemento que tener en cuenta es cómo afectará el tranvía al tráfico del Eixample, un asunto que el gobierno municipal siempre ha esgrimido para poner en duda este trazado. Por último, y no menos importante, está la

afectación que sufriría la red de autobuses de TMB ya que buena parte de sus líneas circulan por la avenida, algunas de las cuales tendrían que modificar su recorrido para evitar duplicidades.

Estas dudas, que en mayor o menor grado persisten, podrían decantar a los responsables políticos por acometer primero el enlace por Urgell, Colom y Ciutadella, lo que comportaría la construcción de 5,5 kilómetros nuevos de vías en las que podrían insertarse nueve paradas. Esta ampliación tendría correspondencia a lo largo del recorrido con las líneas 1, 2, 3, 4 y 5 del metro.

El viaje entre Francesc Macià y Ciutadella-Vila Olímpica se completaría en unos 20 minutos. A esta duración habría que sumar otros siete minutos para llegar a Glòries por el trazado ya en servicio de la Meridiana. En suma, de Francesc Macià a Glòries se tardarían unos 27 minutos, doce minutos más de los estimados para el enlace directo por la Diagonal, en el que podría haber siete paradas.

La actuación sobre el eje Urgell-Colom-Ciutadella sería relativamente sencilla puesto que Urgell es una calle más ancha que las del resto del Eixample y el Ayuntamiento planea remodelarla durante este mandato. El proyecto debería incluir la plataforma tranviaria. También habría que solucionar la continuidad por el tramo más bajo del Paral·lel y el enlace con el paseo Colom. En este último ya existe una plataforma reservada a autobuses, que podría aprovecharse.

El Ayuntamiento ya había apostado por una parte de este trazado. Se trata del enlace entre Ciutadella-Vila Olímpica y Colom. El distrito de Sant Martí lo había pedido porque significaría acercar el Trambesòs al corazón de la ciudad. El alcalde, Jordi Hereu (PSC), recogió la idea en su programa electoral, dibujando una nueva línea por el paseo Circumval·lació, la avenida Marquès de l'Argentera y los paseos Isabel II y Colom, con la posibilidad de prolongarla por los muelles de las Drassanes y de Barcelona hasta el World Trade Center. La otra fuerza del gobierno municipal, ICV, a pesar de apostar por la Diagonal -opción a la que no renuncia-, ve con buenos ojos esta segunda opción si se alarga hasta enlazar con el Trambaix.

Dar este rodeo no significaría incrementar el tiempo de viaje de los usuarios. La razón es que el tranvía no es un sistema de transporte pensado para recorrer grandes distancias, sino para recorridos intermedios que pueden completarse enlazando con otros medios, como el autobús o el metro o bien con desplazamientos a pie o en bicicleta. Así ocurre tanto en el Trambaix como en el Trambesòs. La unión de ambas redes en una sola no se plantea, por tanto, para que los viajeros hagan todo el trazado de un extremo a otro.

Si finalmente se elige comenzar por Urgell-Colom-Ciutadella, el enlace de la Diagonal podría esperar. Las fuentes consultadas apuntan que buena parte de los motivos que llevaron al Ayuntamiento en la época de Joan Clos como alcalde a rechazar el trazado han sido superados. En suma, que el viento es cada vez más favorable al paso del tranvía por esta emblemática avenida, entre las plazas Francesc Macià y Glòries, aunque todavía hay ciertos recelos.

Un estudio encargado por la concesionaria Tram en el 2005, del que en su día informé este diario, concluyó que el tráfico que corta la Diagonal se vería poco afectado por el paso del tranvía, que sería capaz de alcanzar una velocidad comercial de 18 km/h, un valor comparable al de los tramos de la Diagonal por los que ya circula. La ubicación de las paradas permitiría no alterar de manera significativa las fases semafóricas de las vías que cruzan. Eso sí, habría algunos puntos afectados, principalmente incorporaciones y giros que tendrían que eliminarse.

El grado de afectación de la red de autobuses también sería relativo. Dependería del número de líneas que se decida suprimir o modificar, aunque cabe la posibilidad de no tocar ninguna ya que se prevé mantener los carriles bus. Otro estudio, en esta ocasión de la Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), también del 2005, puso de manifiesto los problemas que tienen los autobuses en el tramo central, que no lograban superar la barrera comercial de 8km/h, un valor que ha mejorado un poco con la puesta en marcha de la doble parada.

La implantación del tranvía en la Diagonal ofrece distintas reordenaciones del espacio viario. Las dos que los técnicos del Ayuntamiento tienen encima de la mesa (véase gráfico) suponen ganar espacio para los peatones y restárselo al vehículo privado. Una consiste en colocar la plataforma del tranvía en los actuales paseos peatonales, separando los dos sentidos de circulación -uno por lado- y la otra en hacerlo pasar por el centro de la avenida poniendo las vías una junto a la otra. En las dos soluciones las estrechísimas aceras laterales crecerían espectacularmente hasta acercarse a los diez metros. Los carriles de circulación quedarían en tres por sentido (ahora hay cinco en cada lado, contando los laterales).

