

## TRIBUNA: ORIOL BOHIGAS

# ¿Referéndum en la Diagonal?

ORIOL BOHIGAS 04/02/2009

El Ayuntamiento de Barcelona ha anunciado una reforma de la Diagonal que incluye el paso de un nuevo tranvía en toda la longitud de su tramo central. Además se ha comprometido a hacer una consulta pública para participar de manera más o menos vinculante en las decisiones finales del proyecto. Que la Diagonal necesita una renovación para mantenerse como un espacio público eficaz y representativo me parece evidente. Que se tome como un punto de partida la incorporación del trazado del tranvía me parece discutible y, probablemente, equivocado. Que se convoque una consulta pública en estas condiciones y que se confíe en su eficacia o se apruebe su validez puede ser un error y, quizá, un ejemplo pernicioso.

Que se convoque una consulta pública y se confíe en su eficacia puede ser un error

Es cierto que algunos tramos de la Diagonal están deteriorados y que las superposiciones de diversas especializaciones funcionales la hacen a veces incomprensible. Por ejemplo, las indecisiones planteadas por el carril bici, la circulación peatonal y las barreras verdes, la falta de coherencia espacial entre el paseo y el acceso a los comercios, y el deterioro paisajístico de algún punto singular. Conseguir la mejora de estos aspectos se puede hacer con una operación relativamente sencilla que ni siquiera modifique gravemente el actual tono urbano ni altere una imagen global que ya hemos asimilado como una permanencia histórica significativa de la ciudad moderna. Si sólo se tratara de esto, incluso la consulta pública se justificaría, porque la opinión popular se podría centrar en temas popularmente opinables, es decir, en funcionalidades explícitas, en control económico, en estéticas comprensibles e, incluso, en gustos personales y legítimos intereses gremiales.

Pero el problema se complica cuando aparece como dato fundamental el trazado del tranvía, que implica muchas consideraciones de distinta índole y previas al proyecto. Lo primero que hay que plantearse es el dilema tranvía sí, tranvía no. ¿Una red de tranvía fija y segregada es un sistema de transporte adecuado y generalizable en una ciudad como Barcelona? ¿Las pretendidas ventajas económicas respecto al coste de construcción del metro siguen siendo válidas cuando la línea segregada del tranvía exige tantos cambios en la configuración de la superficie urbana y una ocupación extraordinaria del escaso espacio vial? ¿No hay presiones económicas por parte de las compañías concesionarias? Y concretamente, ¿la Diagonal -un eje del que depende toda

la red circulatoria de la ciudad- puede transformarse en una barrera en medio de la continuidad del Eixample?

Se habla y ya se discute frívolamente sobre las secciones transversales que se proponen, de la línea de árboles que habrá que suprimir, de la expansión peatonal de las aceras, pero previamente hay que discutir dos temas más trascendentales: ¿cómo afectará a la circulación del Eixample -ahora en un equilibrio frágil pero sostenible- la barrera del tranvía y la reducción del espacio vehicular a lo largo de la Diagonal? ¿Y qué ocurrirá en cada uno de los cruces con la cuadrícula de Cerdà, sobre todo los que se han convertido ya en plazas significativas, como las de Macià, Joan Carles I y Verdaguer? ¿Habrá que resolver esos puntos tan problemáticos con tramos subterráneos y larguísimas rampas que completarán las barreras circulatorias y reducirán el tono urbano de la avenida? Por otra parte, si se articula una red de tranvías de alcance casi metropolitano, hay que plantearse una duda metodológica más general: ¿serán útiles y rentables los trayectos tan largos, como el empalme de las dos líneas actuales, o será mejor fraccionarlos en itinerarios más breves, reservando para el metro las largas distancias?

Todos estos temas tienen que ser estudiados en profundidad por técnicos especialistas responsables con visión política de la ciudad, y seguramente sus conclusiones serán difíciles de discutir en una consulta popular. Y ahí está el peligro: ante la dificultad de poner en discusión los temas esenciales, demasiado complejos y tecnicados, habrá la tentación de hacer una consulta sólo sobre los temas secundarios -formas y funciones de la superficie urbana más fáciles de entender y juzgar- habiendo decidido previamente y sin consulta los más básicos como es la presencia del tranvía. Los temas secundarios son, al fin, también muy importantes, pero en buena parte vienen condicionados por decisiones que afectan a toda la ciudad y cuya discusión es difícil ordenar en términos de referéndum. Y puede ocurrir que con toda la voluntad política a favor de la "proximidad" se engañe a la ciudadanía que cree que está decidiendo, cuando lo importante ya está decidido.

Hace un par de días Jordi Borja publicaba en estas páginas el artículo *Participación, tomar el nombre en vano*, en el que apuntaba el peligro de la falsa participación cuando no hay un engranaje social continuo y una capacidad para seleccionar los temas opinables y encauzarlos debidamente para evitar el error y la final frustración colectiva. Es difícil, pero ahora el Ayuntamiento de Barcelona tendrá la ocasión de ensayarlo si empieza con un estudio solvente de los temas generales previos, los expone y los explica debidamente, decide las líneas maestras y plantea luego una consulta pública dentro de las limitaciones operativas y conceptuales que corresponden de los criterios masificados no especializados. Es decir, sin demagogia ni tergiversación de contenidos.

**Oriol Bohigas** es arquitecto.