

Els comerciants de la Diagonal temen la duració de les obres

1. • L'escassetat de pàrquings i la càrrega i descàrrega inquieten els botiguers
2. • Els tècnics esperen que la reforma es faci en no més d'un mandat



Imatge de la cruïlla de la Diagonal amb el passeig de Gràcia en direcció a Francesc Macià. Foto: FERRAN NADEU

CARLOS MÁRQUEZ DANIEL
BARCELONA

La fractura entre ciutadà i polític es va eixamplar ahir una miqueta més a la reunió que van mantenir l'ajuntament i una trentena de comerciants per parlar de la futura Diagonal. Uns van repassar la magna història d'aquesta artèria i van detallar les seves característiques tècniques, de mobilitat i, fins i tot, de flora. Els altres van inquirir sobre la necessitat d'eixamplar voreres, col·locar zones de càrrega i descàrrega, proporcionar més places d'aparcament i establir terminis raonables perquè les obres no les rematin just quan esperen tornar a veure la llum després de la crisi que, segons va apuntar un d'ells, els està segant avui "entre el 30% i el 50% de les vendes".

El passeig de Gràcia era en boca de tothom. El seu últim *lifting* "és perfecte", va arribar a apuntar un dels assistents. Francesc Pijoan, amb una ferreteria a la cruïlla amb València va considerar que l'augment del "trànsit de vianants" ha de ser la prioritat en el nou projecte que els ciutadans hauran de votar l'abril del 2010. Enric Conti --el seu cognom lligat al tèxtil el situa entre Tuset i Balmes des de l'any 1964-- està convençut que el nou disseny deixarà un passeig --que no avinguda-- niquelat. Encara que tremola amb les obres: "Tant de bo pogués prémer un botó per ser ara mateix al 2012". Però no pot, i recordar exemples com el viscut amb les millores dels Ferrocarrils a Balmes-Provença o a la plaça de Lesseps li treu la son. La idea és que la reforma no es prolongui "més d'un mandat", va apuntar Jordi Castelló, cap de l'Oficina Tècnica de la Diagonal.

SUBSÒL SATURAT ¿I

què passa amb els aparcaments? L'encara avinguda compta amb cinc places de zona blava per hectàrea. És a dir, ridícul. No es pot perforar perquè entre tren, futur AVE, canonades i refugis de la guerra no hi queda ni un metre quadrat per a una trista moto. La solució, segons va apuntar Castelló, "aixecar pàrquings als carrers que travessin perquè la gent pugui venir a comprar" en el seu automòbil. Encara que la panacea municipal, va insistir Carlos López, director de planificació de mobilitat, passa perquè el bon barceloní aparqui el seu utilitari i aposti pel transport públic o la bici. Així, fins a reduir el trànsit de vehicles privats un 6%.

Un altre tema pendent. Ser vianant a la Diagonal no és fàcil. Entre el Bicing, motos a les voreres, quioscos i parades de bus, passejar no és la paraula. Més aviat es tracta d'esquivar. I, és clar, un no es pot dedicar a mirar aparadors, sinó a mantenir la seva integritat. "La gent va com pot", va admetre Castelló. I els comerciants van assentir i van tornar a sospirar per com respira de bé el passeig de Gràcia, furts i *top manta* a part. El tècnic va embastar un discurs que deixa retalls del que pot ser el pla definitiu: quatre carrils per al trànsit rodat, zones de càrrega i descàrrega (amb possibilitat de fer- ho a la nit i sense soroll), carril bici marcat i una àmplia zona de vianants al costat de botigues i portals. Queda per situar el tramvia, encara que l'aposta pel vianant ja sembla tenir un capítol assegurat.

Pere Taulé, cognom lligat al món de les motos des del 1945, no va anar a la reunió d'ahir, que va deixar els comerciants una mica indiferents. Com a bon veterà, sembla saber de què va la cosa. "Si em preguntes quin és el meu ideal, més vorera i menys trànsit. Però noi, al final, com sempre, els polítics faran el que els doni la gana". Després de parlar, es retira al seu taller al costat de la plaça de Jacint Verdaguer. Del que es tracta, en definitiva, és de treballar i vendre.