

Paradoxes de la Diagonal

Els barcelonins aposten per millorar el servei d'autobusos i no tant perquè s'uneixin els tramvies

09/11/09 02:00 - Barcelona - [vicenç planella](#)



Usuaris esperant un autobús a la Diagonal. Foto: QUIM PUIG.

Malgrat que el govern bipartit va preferir presentar els resultats del procés participatiu sobre la transformació de la Diagonal com un aval a la decisió prèvia d'unir les línies del Trambaix i del Trambesòs per aquesta avinguda, el cert és que hi va haver més barcelonins que van prioritzar la millora de la xarxa d'autobusos pel que fa a l'objectiu general de potenciar l'ús de transport públic. Les opinions recollides, a les quals s'ha atorgat un cert valor vinculant, també van deixar clar que no volen canvis radicals en l'actual fisonomia de la Diagonal, més enllà de dignificar amb més espais verds i més mobiliari urbà les actuals voreres.

Els membres de l'oficina tècnica de la Diagonal no haurien de tenir gaires problemes per traduir les aportacions tancades (a través de quatre preguntes amb quatre respostes a ordenar, i unes altres tres amb una resposta a escollir) que han fet els més de 30.000 barcelonins que van respondre al llarg de cinc mesos a la invitació a opinar sobre el projecte de transformació del tram central –entre les places de Francesc Macià i de les Glòries– de la principal artèria de la ciutat. Al menys, els dos projectes que el consistori s'ha compromès a fer públics el desembre vinent i sobre els quals podran votar, la primavera del 2010, tots els majors de 16 anys empadronats a la ciutat a 31 de desembre no haurien de ser gaire *revolucionaris* respecte a la fisonomia actual de la Diagonal si es compleixen dos dels principis bàsics de la consulta popular anunciada. El primer, refermat en l'últim ple del consistori pel primer tinent d'alcalde, Carles Martí, és que les opinions dels que s'han implicat en el procés participatiu seran determinants en l'elaboració de les propostes tècniques; i el segon, derivat de l'anterior, és no malmetre el valor innovador que suposa el referèndum «per acostar la vida política municipal a molts col·lectius». O dit a l'inrevés, tal com va apuntar el president del grup de CiU, Xavier Trias: «Que no

doni la impressió que ja tenien la resposta preparada i que la consulta és només una coartada electoral.»

Analitzant amb detall les preferències dels barcelonins sobre com ha de ser la Diagonal del segle XXI, però, sorgeixen algunes paradoxes respecte al punt de partida de l'executiu de Jordi Hereu. Així, quan Martí i el segon tinent d'alcalde, Ricard Gomà, van presentar el 26 d'octubre les conclusions de la fase participativa –després de la qual, al gener, hi haurà debats públics i de foment al vot en urnes electròniques– es va subratllar que el 75% dels ciutadans aposta per la unió de les dues línies de tramvia per l'avinguda, fent que el primer tinent d'alcalde avancés que en els dos projectes que elaborarà el consistori es recollirà la fusió del Trambaix i del Trambesòs, i només caldrà decidir per on circulen.

En realitat, davant l'afirmació del qüestionari que el tram central de la Diagonal podria millorar la mobilitat, el 73,18% dels que el van respondre van triar com a primera opció la implantació del tramvia –marcant les caselles del «molt d'acord o d'acord» amb la premissa–, però van quedar per darrera els que van suggerir apartar el carril bici dels vianants i de la resta de vehicles –un 75,06%– i els que van reclamar que es millori la xarxa d'autobusos, la seva freqüència i els horaris de servei –un 78,88%–. La circulació de les unitats del Trambaix i del Trambesòs per l'avinguda tampoc és l'opció més desitjada quan es demana el parer sobre la manera de millorar la sostenibilitat i el medi ambient a la Diagonal. Passa per davant el convenciment que convé augmentar la superfície d'espai verd –un 76,39% enfront d'un 74,98%–. El tramvia només guanya quan als enquestats se'ls recorda que l'amplada de la coneguda via obliqua és limitada –50 metres– i se'ls indueix a triar entre mantenir el congestionat carril bus –amb vehicles que hores d'ara han de circular a menys de 10 km/h– o prioritzar la introducció del ferrocarril de superfície. Enlloc es planteja, però, la possibilitat de desdoblar els traçats reservats als autobusos aprofitant que hi ha calçades laterals i centrals, i que, en termes generals, els participants estan relativament d'acord –un 54,54%– que disminueixi el nombre de carrils destinats al transport privat. Si la millora del servei dels autobusos es veu amb més bons ulls que l'arribada del tramvia, de les diferents respostes també es dedueix que als que viuen prop de la Diagonal –un 24,61% de les aportacions són de residents a l'Eixample– ja els agrada l'actual configuració amb dues voreres laterals i el gros del trànsit, privat o col·lectiu, anant amunt i avall pel mig, malgrat que prop d'un terç de les respostes proposa que es converteixi en una rambla, amb un ample passeig troncal. La preferència per mantenir el bulevard s'evidencia en el fet que la majoria dels pronunciaments defensa que les quatre fileres d'arbrat es conservin com estan ara i que als vianants no els amoïna que els intervals semafòrics no els permetin travessar d'un sol cop l'avinguda. El que sí que volen és que es dignifiquin les voreres, amb més zones verdes, bancs, papereres i sense haver de compartir l'espai amb els ciclistes.