

La transformació de la Diagonal a debat

La proposta de consulta ciutadana per projectar la reforma de la Diagonal compta amb defensors i detractors. Dos arquitectes i el president de FGC aporten el seu parer davant aquest intent de fer la política més participativa i ofereixen propostes concretes de com s'hauria de desenvolupar el projecte.

1. • Perdre un referèndum és greu, i que decaigui la ciutat, imperdonable

JOAN ANTONI Solans
arquitecte

Fins a la data, desconeixem el projecte de l'Ajuntament de Barcelona i els estudis que avalen la proposta municipal. **Estudis que haurien d'optimitzar, d'una banda, els trànsits essencials per al manteniment del base econòmica de la ciutat i, de l'altra, el transport públic de superfície que asseguri la distribució dels desplaçaments dins de l'àmbit central.** Els primers no poden traslladar-se al transport públic, i la impressió és que fins avui no han estat tinguts en compte per la penalització que pateix l'emplaçament de les activitats al centre. En un primer moment, la por a l'excessiva terciarització (restriccions de l'ordenança de l'Eixample). Després, exacerbada per l'especulació sense fre, el que ha donat lloc a apartaments de luxe i places turístiques que han transformat en residències els antics edificis d'oficines i de seus bancàries. I, finalment, pel cost més alt que té per a aquest trànsit brownià estacionar al centre: discriminació en preu i en extensió a través de la distinció entre places en àrees blaves i verdes resolta a favor de les blaves.

La Diagonal, per no complir el municipi de Gràcia el pla **Cerdà**, que s'havia d'estendre fins a la Travessera, ha passat a ser el col·lector de totes les trames de la zona que hi ha per sobre de l'Eixample. A més de servir de recol·lectora natural dels drenatges de tots els carrers de l'Eixample, és la gran diagonal geogràfica que va concebre **Cerdà** entre el coll de Finestrelles i les landes d'ordenació de la desembocadura del riu Besòs.

La via, a més de ser l'eix territorial de referència, fa la funció d'intercomunicació dels carrers que hi acaben morint –Via Augusta, Còrsega, Calvet, Pau Claris, etcètera– i n'assegura l'ús. L'experiència històrica de voler optimitzar els trànsits de la cruïlla del Cinc d'Ors amb un ordinador va representar la pèrdua de capacitat de totes les altres vies de l'Eixample. **La Diagonal talla una gran part de les vies horitzontals, i per aquest motiu qualsevol optimització en forma d'ones verdes o de segregació de trànsit repercutirà en la capacitat de tota la ciutat.**

L'Eixample, amb el 33% del seu sòl dedicat a carrers, enganya, ja que, aparentment, apareix com a molt potent des del punt de vista circulatori, especialment quan avaluem els vials que poden treballar en el conjunt de la ciutat. **No obstant, en realitat, aquests són molt pocs.** I és que molts, per un cantó o un altre, estan tallats per edificis o parcs, i altres xoquen contra les trames dels vells pobles del pla de Barcelona i hi acaben morint.

Per tant, l'estudi central que ha de presentar l'ajuntament no és una simulació dels futurs trànsits com a resultat de les restriccions que apunta per circular per la Diagonal, sinó que, precisament perquè el sistema urbà és fix i la seva estructura donada, cal

plantejar quines vies s'especialitzen, com es disposen, així com quantes calçades s'hi donen i amb quins temps de semaforització, **per aconseguir la màxima irrigació urbana i, d'aquesta manera, assegurar el manteniment de la seva vitalitat.** Sabem que, per l'altíssima densitat de residents i llocs de treball en aquesta zona central, no es podrà cobrir mai tota la demanda. Però després no s'hi val a queixar-se si les activitats econòmiques busquen ubicacions més cèntriques dins del sistema metropolità i fugen de la ciutat, o els teixits entren en gangrena, com ha succeït a Ciutat Vella. Pel que fa al transport públic, està en clar desavantatge per les pèrdues que per a l'Estat representa el contracte programa si, a més, ha de competir amb els avantatges fiscals que momentàniament li representa el transport en vehicle privat. Dels canvis que s'han de fer no se n'hauria de parlar fins que, d'una banda, s'executi un programa de construcció d'aparcaments de transferència de la xarxa de vies bàsiques a la xarxa de transport públic que faciliti que la gent, principalment aquells que realitzen viatges que no incorporen activitat en el desplaçament, entrin confortablement al centre amb transport públic i amb tarifa també integrada en el títol de transport.

I, en segon lloc, que es faci el que s'havia d'haver fet amb l'entrada en servei de la integració tarifària: la reestructuració de les línies de bus a partir de la millora de les connexions amb les xarxes d'aportació al centre (metro, tramvia i rodalies) amb l'objectiu d'evitar el solapament de línies, a més de fer comprensible la xarxa. Un fet que, si prèviament no ha resolt l'antic problema de la titularitat de les línies— que impedia realitzar canvis en els seus traçats i optimitzar la flota, al permetre que una mateixa unitat mòbil equilibrés les càrregues que es produïen sobre la xarxa al llarg del dia o de la setmana—, el problema queda llavors pendent de solució.

Després podem parlar de quins transports fem passar per la Diagonal. No pot ser que amb les grans inversions realitzades en alta velocitat, metro i tramvia, i les grans inversions en curs, els traçats de l'autobús siguin els mateixos que els dels números homònims dels tramvies de fa 60 anys, quan, obrint la ciutat, venia darrere la immobiliària URBAS, de la mateixa companyia, apropiant-se de les plusvàlues. Tot plegat em porta a concloure que fins que tots aquests aspectes citats no estiguin plantejats de forma clara i convincent, evitem incitar a especulacions que avortaran les solucions necessàries. Fins i tot amb grans dosis de pedagogia i mitjans, l'experiència viscuda l'any 1964 pel Govern d'**Olof Palme**, que pretenia convèncer els suecs de la necessitat de passar a conduir per la dreta, mostra que també així es perden els referèndums. Perdre'ls pot ser políticament greu, i que decaigui la ciutat, imperdonable, irrecuperable.

Complexitat tècnica i judici difícil', per Oriol Bohigas

1. • És molt lloable aquesta obertura participativa, però s'oblida que al ciutadà li falten coneixements

ORIOI Bohigas
arquitecte

La proposta de modificació de la Diagonal ha esdevingut un tema viu en les converses ciutadanes. Les opinions majoritàries coincideixen que el gran eix de l'Eixample necessita una millora, però l'objectiu d'aquesta millora és, en molts casos, dubtós i, fins i tot, contradictori. I encara són més contradictòries les prioritats que poden plantejar-s'hi. ¿Transport col·lectiu? ¿Vianants i espai públic? ¿Eix comercial? ¿Línia de tramvia o de metro? ¿Autobusos? ¿Nova relació amb la quadrícula de l'entorn? I més interrogants, cada un dels quals fan referència a diferents propostes urbanístiques. Per ajudar a aclarir criteris, plantejo dos temes que em semblen essencials, tant per discutir els objectius com per establir els mètodes. En primer lloc: cal tenir en compte que no es tracta d'una refundació, sinó d'una reutilització. És a dir: la Diagonal ja existeix i no li canviarem ni les dimensions ni els factors característics en la forma i el contingut. Reutilitzar vol dir oferir uns nous usos que siguin lògics i fàcilment adaptables a allò que existeix i perdura. Sembla assenyat, per exemple, utilitzar una església per convertir-la en una sala de concerts o una nau industrial en un contenidor d'exposicions. Menys assenyat –i potser impossible– és convertir una catedral en una estació de metro o un teatre en un grup d'habitatges econòmics. La rehabilitació ve sempre condicionada a una adequació funcional i morfològica.

Doncs bé, penso senzillament que en el tram central de la Diagonal no hi cap una línia segregada com la del tramvia tal com funciona en els trams extrems, afegida a una relativa segregació d'altres serveis col·lectius com els taxis o de línies específiques com la de bicicletes. Vull dir que no hi caben tantes coses sense canviar tot el sistema de mobilitat d'una bona part de l'Eixample i sense perdre qualitats essencials. Per tenir un criteri sobre aquesta capacitat real, cal un estudi molt seriós, molt compromès, validat per tècnics d'altíssima experiència. Suprimir, per exemple, sis dels actuals carrils d'automòbils privats és un esdeveniment massa insòlit si no hi ha garanties per evitar un fracàs massa estrepitos.

L'Ajuntament hauria de començar oferint aquest estudi general de mobilitat al coneixement públic i adaptar-hi qualsevol solució d'urbanització, sense partir de prejudicis com el del tramvia segregat.

I això lliga amb el segon tema: no es pot oferir una participació popular tan profunda i tan compromesa com la que s'està plantejant sense tenir aclarits aquells temes tècnics previs que requereixen una elevada especialització.

És molt lloable aquesta obertura participativa, sobretot si representa l'inici d'una nova actitud política de proximitat. Però cal tenir en compte que hi ha temes específicament tècnics inaccessibles per a bona part de la ciutadania. Oblidar-ho és fer de la consulta popular una teatralitat que crearà desconfiança respecte als intents de proximitat real. I, encara, un altre tema. ¿Per què no es demana l'opinió popular sobre l'adequació de la despesa que tota l'operació comporta? Barcelona i la seva àrea metropolitana està reclamant moltes inversions i ens hauríem de pre-guntar si un tema com la continuïtat del tramvia de la Diagonal i la remodelació del seu sistema de mobilitat té tanta

prioritat com per destinar-hi un volum de despesa tan important. ¿Hi ha dades precises sobre aquesta despesa?

'La via urbana per excel·lència', per Joan Torres

- Una zona comercial terciària ha de donar prioritat a la demanda d'espais per als vianants

JOAN Torres
PRESIDENT DE FERROCARRILS DE LA GENERALITAT

«Allò que es pot mesurar, es pot conèixer, el que es pot conèixer, es pot controlar i el que es pot controlar es pot millorar». Sota aquesta premissa per millorar la Diagonal i triar sobre les alternatives de reforma que l'Ajuntament de Barcelona plantejarà, necessitem conèixer i analitzar adequadament, des d'una perspectiva global de ciutat, les dades del corredor complet que dona resposta als desitjos de mobilitat a aquesta zona de la ciutat, tenint en compte que per millorar realment la funcionalitat d'alguns modes haurem d'empitjorar el d'un altre, i d'això en diem especialitzar el carrer. A tall de proposta, amb un repartiment aproximat del seu dimensionat del 50% per a vianants; 30% per al transport públic i 20% per al vehicle privat, càrrega-descàrrega, la Diagonal podria arribar a l'excel·lència urbana funcional i estètica.

¿Quina realitat tenim? Dels 82.000 vehicles privats de mitjana diària que hi circulen direcció Besòs, només un 9% té com a destinació final la plaça de les Glòries, la resta es reparteix pels carrers que la connecten amb l'Eixample. La impossibilitat de girar a l'esquerra, especialment per la poca capacitat d'emmagatzematge real del lateral, incrementa les dificultats d'accessibilitat del vehicle privat en provocar el que es coneix en trànsit com l'efecte túnel.

¿És possible evitar aquest trànsit? Sí que ho és, mitjançant més girar a la dreta abans d'arribar a la plaça Francesc Macià (exemple: avinguda Sarrià/Viladomat) i ampliant la capacitat viària que encara té l'Eixample. El resultat serà: com més Eixample, menys Diagonal per al vehicle privat.

Pel que fa al carril bus, ha de suportar 70 busos/hora i sentit en hora punta (més d'1 bus per minut) de més de 12 línies concurrents, amb la qual cosa converteix el tram en una veritable caravana, amb una velocitat comercial molt per sota de la que es registra a la resta de la ciutat.

La secció en aquest tram tampoc és gaire adequada per al ciclista. El seu itinerari longitudinal es torna una veritable carrera d'obstacles, trufada per parades d'autobús i vianants que van i vénen. En el sentit transversal les friccions s'incrementen amb els cotxes provinents dels laterals i que volen girar a l'esquerra.

La càrrega/descàrrega comercial també es veu gravada per l'absència de xamfrans o d'un carril multiús. Quant a la moto, la seva facilitat de porta a porta es veu reduïda per la manca d'aparcament i a això s'hi afegeix la impossibilitat de fer el que anomenem efecte congost, és a dir avançar entre els vehicles, per la dificultat del dimensionat dels carrils actuals.

I finalment els vianants, amb una demanda mitjana de més de 15.000 vianants/dia, que paradoxalment circulen massivament per les voreres estretes (3 m) enfront de la utilització escassa de la terciària dissenyada per a aquest ús (3.000 vianants/dia).

¿Quina Diagonal volem? ¿Pot la Diagonal, amb una nova prioritat d'ús, ser la via urbana per excel·lència, tant estètica com funcional? Per establir la prioritat cal considerar que una zona comercial –terciària necessita espais per a vianants com a primer objectiu. Igual que l'Eixample Cerdà, **les voreres han de tenir un carril d'anada i de tornada; un carril de serveis i carrils per a aparcament (xafardejar aparadors), aproximadament uns 5 metres d'amplada;** aquesta és la demanda principal. Demanda que pot determinar l'elecció conceptual entre les tendències bulevard o rambles; aquests són els criteris que cal ratificar i a partir d'aquí deixar als experts el dimensionat final de l'avinguda.

En el transport públic s'hauria de considerar la possibilitat real d'un futur túnel Renfe, que permetrà establir la connexió regional amb un parell d'estacions tipus RER (París) i complementar a través del transport singular de caràcter més urbà, de quatre o cinc parades, compatible amb la fluïdesa de l'actual trama ortogonal semafòrica de l'Eixample, especialment la vertical. No es descarta en aquest apartat l'oportunitat de connexió dels tramvies existents, per la qual cosa el cost-benefici i la TIR social podran ser determinants.