

Los comerciantes encabezan la rebelión contra la nueva la Diagonal

Diversos colectivos piden mayor concreción en las propuestas de Hereu Las voces a favor dan prioridad al peatón y al transporte público - Las que están en contra creen que el tranvía no es imprescindible en la Diagonal

Los comerciantes se han erigido en la voz más crítica ante la transformación de la Diagonal que promueve el Ayuntamiento de Barcelona. El secretario general de la Confederación de Comercio de Cataluña, Miquel Fraile, se mostró ayer radicalmente contrario: "La obra no es necesaria". No es que no les guste más el bulevar, la primera opción, o la rambla, la segunda. Es que ni siquiera están de acuerdo en que se lleve a cabo una reforma. Considera Fraile que la opinión del sector del comercio es "básica" para una transformación de esta envergadura. En cualquier caso, si el proyecto tiene que ejecutarse, Fraile demanda que se tenga muy en cuenta el vehículo privado. "Antes de decidir nada nos faltan dos informaciones básicas: la gestión de la movilidad en las calles adyacentes a la Diagonal y la calidad de la ejecución de las obras".

Ferrater: "El tranvía no es adecuado en un área de tres millones de habitantes"

Thorson: "A la Diagonal le sobra tráfico, es una vía con muchos accidentes"

El principal objetivo de la transformación que impulsa el Consistorio es dar prioridad al peatón y al transporte público frente al uso del vehículo privado. Una combinación que, precisamente, ha sido decisiva para impulsar los ejes comerciales de la ciudad. Empezando por Barna Center -con una férrea oposición inicial de los comerciantes a la peatonalización del Portal de l'Àngel- y siguiendo en cualquiera de los ejes de la ciudad: Gràcia, Sant Andreu, Sarrià, Poblenou, entre otros. Ahora, ninguno de ellos aceptaría un proceso a la inversa.

Con todo, la explicación de las dos opciones de transformación de la Diagonal presentadas el jueves pasado por el alcalde, Jordi Hereu, ha dejado tantos cabos sueltos que incluso las voces que están a favor piden más información. Y sorprende que un colectivo tan implicado en todo proceso de transformación de ciudad como es el de los arquitectos no haya querido pronunciarse. Un portavoz del Colegio de Arquitectos de Barcelona puntualizó que la institución organizará debates, pero declina exponer su posición. Una exposición que se abrirá la semana próxima en los Jardinets de Gràcia aportará más información sobre la reforma que se pretende y con el mismo fin se organizarán debates y charlas. El Ayuntamiento de Barcelona teme ahora que la falta de información decante a la mayoría por la tercera opción (que la Diagonal se quede como está) en la consulta que se realizará en mayo. Éstas son algunas de las opiniones recogidas a propósito de la transformación de la ciudad:

- **Ole Thorson**, ingeniero de caminos y experto en Movilidad. "Me decanto directamente por la opción del paseo central, la de la rambla, porque es la que mejor trata al peatón con aceras más anchas y una calzada menos contundente. Durante mucho tiempo, las ciudades han dado la prioridad al vehículo y ha llegado el momento de invertir el orden. En las dos opciones es importante que se dé prioridad al tranvía. Una prioridad que también se deberá producir en el paso semafórico". Para Thorson, la evidencia de que a la Diagonal le sobran coches es que es una vía con muchos accidentes de tráfico.

- **Oriol Bohigas**, arquitecto y ex responsable de Urbanismo del Ayuntamiento de Barcelona. "No tengo una visión demasiado precisa de los proyectos y para poder opinar sobre si es mejor el bulevard o la rambla, dos soluciones previsibles, me faltaría conocer datos significativos sobre la circulación y el funcionamiento de cada uno. Es un tema muy complejo y me angustia pensar qué podrá opinar la ciudadanía cuando ya es difícil decirlo desde el punto de vista profesional. Creo que en este debate quienes tendrían que opinar son los técnicos".

- **Miquel Nadal**, director de la Fundación del Real Automóvil Club de Cataluña (RACC). "Nosotros sí creemos que a la Diagonal le hace falta una reforma. La cuestión es saber de qué tipo. Tocar esa vía es tocar algo básico. A ver si vamos a hacer cambios para encontrar soluciones a unas cosas y acabamos estropeando otras", plantea Nadal. "Tengo dudas sobre si el Eixample absorberá sin problemas el tráfico que se elimine de la Diagonal. Hace falta estudiar más a fondo las posibilidades. Nos parece complicado que, tal como se ha planteado, no genere problemas de tráfico", explica. El tranvía es para ellos el punto más escabroso. No creemos que esté suficientemente justificado todavía como para tomar la decisión de llevar a cabo el tranvía. "Que sea una propuesta abierta, para más adelante", apunta.

- **Carme Pinós**, arquitecta y vecina de la Diagonal. "Me falta información, pero he vivido en la Diagonal desde siempre y me apunto a que se haga algo para reducir el tráfico. No es de recibo que haya una autopista en medio de la ciudad. Sobre las dos soluciones, aunque me faltan datos, me inclino por el bulevard porque pienso que da más vida a los vecinos y los comercios. En todo caso, lo que está claro es que se precisa repensar el Eixample porque asume demasiada circulación rápida. Es demasiado duro".

- **Jordi Giró**, vicepresidente de la Federación de Asociaciones de Vecinos de Barcelona (FAVB). Está radicalmente en contra de la tercera opción, de no intervenir en la Diagonal: "No puede ser que la principal vía de la ciudad vaya hacia el colapso y el conflicto por no intervenir. Entre las dos opciones, las dos cumplen con lo que entendemos que son requisitos imprescindibles: pacificación del tráfico, tranvía y más transporte público, recuperación del espacio para el peatón, mejores condiciones para la actividad comercial y mantener el arbolado. Pero hace falta más información de algunos de esos aspectos; por ejemplo, cómo se resuelven los apeaderos del tranvía y la separación del carril bici, para inclinarse entre uno y otro.

- **Carles Ferrater**, arquitecto y reciente premio Nacional de Arquitectura. "No conozco los proyectos con profundidad, pero siempre he sido contrario a la idea del tranvía en la Diagonal. No me parece el transporte adecuado para un área metropolitana de tres millones de personas. Creo que se puede suavizar el tráfico actual, peatonalizar un poco más, poner un poco más de verde y, claramente, apostar por el metro".

- **Carmen Izquierda**, representante de las asociaciones de comerciantes del Cor del Eixample. "Nosotros siempre defenderemos que haya aceras más anchas. Lo importante es que la gente pasee cerca de las tiendas. Por eso, en principio, de las propuestas que hay, el boulevard nos parece lo más interesante". Aunque le ve ventajas al primer modelo, tampoco quiere casarse de lleno con él. Las restricciones al coche, en cambio, no las ve: "El transporte privado es básico para que la gente pueda ir de tiendas".