

Diagonal a la carta

Divuit experts en mobilitat i urbanisme polemitzen sobre diversos aspectes de la reforma de l'avinguda en un llibre editat pel FAD

El Punt, 15/05/10 02:00 - Barcelona - [meritxell prat](#)



A la imatge, vianants passejant per la Diagonal, la setmana passada. Foto: QUIM PUIG.

Si la conveniència d'abordar ara la reforma d'una de les avingudes més representatives del país ha donat peu a un intens debat, la manera com s'ha de canviar la fesomia de la Diagonal no fa posar d'acord ni els experts. Es constata en el llibre *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*, presentat fa només uns dies i que recull les opinions de divuit experts sobre la reforma de la Diagonal a partir d'un qüestionari comú. El mateix president del FAD, Miquel Espinet, reconeix que a la Diagonal existeix un conflicte: «Són molts, els interessos que xoquen: hi ha els ciclistes, els vianants, els aparcaments per a les motos, el transport públic, el transport privat... I és difícil posar a tothom d'acord.» Si s'intenta trobar un acord de mínims, la majoria dels experts estan d'acord que la Diagonal es pot millorar, sobretot pel que fa a la mobilitat i a l'estat de les voreres i el ferm dels carrils. Però a mesura que s'entra en temes més tècnics augmenten les divergències.

El tramvia

«Jo diria, sense embuts, que no posaria el tramvia a la superfície de la Diagonal; els tramvies són a ciutats petites», assegura Albert Serratosa, enginyer de camins i urbanista, que es mostra més partidari d'un tramvia que en entrar al centre de la ciutat esdevingui subterrani. Tot i així, la majoria dels experts consultats aposten per una línia de tramvia que travessi tota la Diagonal, encara que no es posen d'acord en si aquesta és l'única alternativa viable. «En aquest punt convergeixen interessos molt diferents, però crec que a la ciutat de Barcelona, l'opció del tramvia es justifica molt clarament des del punt de vista tècnic i de mobilitat», reconeix Ole Thorson, enginyer de camins i president de la plataforma Catalunya Camina. Per la seva banda, el president de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Joan Torres, demana prudència i reflexió sobre aquest punt: «S'han de fer estudis que determinin si el tramvia pot satisfer la demanda a partir d'una exigència de temps, de garantir velocitat i capacitat. Jo en això seria prudent fins que no es confirmi que hi pot haver un túnel de Renfe que passi per sota de la Diagonal.»

Vehicle privat i vianants

Tot i que l'aposta pel transport públic és una necessitat defensada per la majoria dels experts consultats, la circulació de vehicles per aquesta via fa obrir un altre debat. En aquest sentit, la Confederació Catalana de Comerç, a través del seu secretari general, Miguel Ángel Fraile, té molt clar què caldria: «A la ciutat no hi ha d'haver impediments ni barreres perquè la gent pugui entrar-hi en cotxe. Nosaltres prioritzem el vianant i la càrrega i descàrrega, que és fonamental perquè hi pugui haver activitat econòmica.» Per solucionar-ho Fraile aposta perquè l'entorn sigui com un bulevard. En canvi, Oriol Bohigas, arquitecte i urbanista, ho veu diferent: «Una cosa fonamental és acabar les línies de metro. Aquest sí que és el sistema per evitar congestions a la superfície.»

Tot i que hi ha qui aposta decididament per intentar fer compatible el transport públic i el privat amb els vianants i les bicicletes, Ole Thorson fa una aposta directa per reduir l'ús del cotxe al centre de la ciutat: «Es necessita espai per als vianants. Si fem una oferta més gran de transport públic de llarg recorregut, una bona xarxa de bus i una bona connexió amb els tramvies, podem exigir a les persones que canviïn de mitjà per arribar a algunes parts de la ciutat.»

El que queda clar és que si es redueix la circulació a la Diagonal, el trànsit sobrant necessitarà alguna alternativa. Sobre aquest tema també hi ha divergència d'opinions. Des de l'Ajuntament, tant Francesc Narváez, regidor de Mobilitat, com Ramon Garcia-Bragado, regidor d'Urbanisme, coincideixen a assegurar que la trama de l'Eixample permet absorbir una part d'aquest trànsit sense generar situacions de càrrega forta en alguns carrers. Malgrat tot, la millora i ampliació de la xarxa de transport públic es veu com la via més segura per evitar els embussos i aconseguir un canvi en el sistema de mobilitat a la ciutat.

Més enllà dels aspectes tècnics, els experts consultats en el llibre, que es pot adquirir al FAD i a la Cooperativa d'Arquitectes Jordi Capell a un preu de deu euros, també fan una valoració del sistema de consulta, que és el primer cop que s'aplica en una gran capital europea. Garcia-Bragado ho veu com una «experiència engrescadora» i Narváez ho troba un procés lògic tenint en compte que «la Diagonal és patrimoni de la ciutat i, per tant, és bo que la ciutat sencera participi en el debat sobre la reforma». Per contra, Bohigas assegura que no és «gaire partidari d'aquesta mena de participació ciutadana», perquè «es consulten coses sobre les quals no hi ha certes tècniques».

Decisió ciutadana, però amb criteri

X. S

Jordi Llobell és veí de la Diagonal des de fa 30 anys, ciclista i està acabant el projecte final de la carrera d'arquitectura. Ha fet un estudi comparatiu sobre la remodelació de la Diagonal tenint en compte l'estat actual, les dues opcions que proposa l'Ajuntament i el tram que va de les Glòries al Fòrum, que no està previst que es reformi. Llobell afirma que «l'objectiu és que els ciutadans

puguin decidir, però amb criteri», i critica que ni l'opció A ni la B tenen prou en compte la mobilitat privada. I es pregunta: «Com es reestructurarà l'Eixample per absorbir el trànsit que ara circula per l'avinguda?» Tot i que considera que l'opció B és millor que la A, la del bulevard, Llobell es decanta per l'opció C perquè opina que «s'ha de continuar aprofundint en el debat». Explica que amb l'opció A «els taxis no podran avançar els autobusos» ja que només hi haurà un carril per cada sentit. Critica, a més, que amb l'opció del bulevard els cambrers dels bars hauran de creuar el carril de càrrega i descàrrega i, en conseqüència, també el carril bici per servir els clients de les terrasses. De les dues opcions, Llobell critica que els carrils bici de cada sentit estiguin separats i que, per tant, quan un ciclista vulgui canviar de direcció estigui obligat a travessar la Diagonal.

Ni A, ni B, ni C, sinó D

xènia Solé

Josep Oliva és arquitecte, urbanista i membre de l'associació Amics de la Ciutat. Oliva ha assenyalat els aspectes «negatius» de les propostes A i B, les proposades per l'Ajuntament de Barcelona, i posteriorment ha dissenyat una proposta nova. Com a aspectes comuns en les dues opcions, Oliva destaca que és «inacceptable» una reducció tan «dràstica» del volum de carrils per al transport privat i assegura que aquest fet tindrà «importantes repercussions a molts carrers de l'Eixample». Pel que fa a la bicideta, Oliva opina que en cap de les dues opcions hi ha una «clara separació entre el carril bici i l'espai per a vianants». Un dels aspectes que Oliva critica de l'opció A, la del bulevard, és l'amplada de les voreres, que considera que és «del tot insuficient» per a un carrer comercial. També critica l'opció B, la de la rambla, i entre altres coses opina que el passeig «queda excessivament desvinculat de les voreres laterals». Josep Oliva ha dissenyat una altra proposta, l'«opció D», que consisteix a reservar dues voreres de deu metres d'amplada a cada banda per als vianants, des d'on es pot accedir al tramvia, al costat del qual hi ha un carril bici, i una vorera que separa el carril bici dels quatre carrils per a vehicles privats i dos per a autobusos.