CRÒNICA GLOBAL

El tranvía por la Diagonal: pros y contras

Colau se ha reafirmado en su promesa de conectar Trambaix y Trambesós en línea recta. Dos reconocidos expertos señalan ventajas e inconvenientes



CARLES BELLSOLÀ – 17/07/2015

El programa de BComú se comprometía de forma inequívoca: "Conectar las redes de tranvía a través de la Diagonal". Y la alcaldesa de Barcelona, Ada Colau, confirmó la semana pasada su intención de que la conexión se lleve a cabo en este mandato. El anuncio ha reavivado la polémica sobre la propia conexión, el tranvía y el modelo de movilidad general de la ciudad. Dos reconocidos expertos dan su opinión. Desde posiciones de partida muy diferentes.

La conexión de las dos líneas de tranvía por la Diagonal es de entrada "positiva" para el ingeniero de caminos Ole Thorson, conocido defensor de limitar el tráfico privado por las ciudades, y que ha asesorado a numerosos organismos públicos a través de su empresa consultora de movilidad. Y puede ser contraproducente para el arquitecto Joan Antoni Solans, director de los trabajos del Plan General Metropolitano de Barcelona de 1976, y ex director general de Urbanismo de la Generalitat en la época de Pujol.

¿Prioridad para los coches o para el tranvía?

Thorson considera que "los sistemas de transporte más sostenibles tienen que tener prioridad" sobre el resto. Que debe circular "más gente en transporte público y menos en transporte privado". Y que la conexión del tranvía por la Diagonal, además de beneficios intrínsecos para los pasajeros -como evitarles transbordos- permitiría "visualizar que creemos en el transporte público".

De forma muy diferente lo ve Solans. Argumenta que la línea resultante de conectar ambos tranvías sería demasiado larga, lo que implica un tiempo excesivo de desplazamiento. Y que la conexión por la Diagonal, además, perjudicaría el tráfico de las calles que la cruzan.

La cuestión de los semáforos

Solans sostiene que "optimizar" semafóricamente del tranvía por la Diagonal "desoptimizaría toda la red", al perjudicar el a las arterias que la atraviesan, algunas de las cuales sostienen mucho tráfico. "Lo más difícil es sincronizar una vía de doble dirección", señala. Además de advertir que la Diagonal no se concibió como una vía "para atravesar la ciudad". Y advierte de las consecuencias sobre la red de autobuses de esta conexión.

Para Thorson, en cambio, la prioridad es justo la contraria. "Tenemos demasiadas calles pensadas para conductores privados", afirma. Y señala que tan importante como conectar el tranvía por la Diagonal es acometer un "cambio de regulación del sistema semafórico" que le dé prioridad. Thorson pone el ejemplo de la nueva red ortogonal de autobuses, que no ha ganado los "dos Km/h de velocidad comercial" que calculaba el Ayuntamiento por no adaptar los semáforos, según relata.

"Si ya tenemos una red a la que solo le falta un trozo, ¿por qué no conectarlo?", se pregunta Thorson. "¿Por qué no se quiere que la Diagonal sea un eje cívico, con atención para el transporte público y no tanto privado?", inquiere. Y Solans tiene su propia respuesta. "Con transporte público no lo solucionamos todo", señala. Sostiene que existe también un tráfico en vehículo privado "de alto valor productivo" para la economía -pone los ejemplos de los agentes comerciales o los médicos de visita-. Y que si se "penaliza tanto" a este tipo de tráfico "lo que hace es desplazarse a otros ejes".

La actividad económica

En este sentido -y ya no solo ciñéndose al tranvía-, Solans advierte del riesgo de expulsar actividades altamente productivas de la ciudad. "Hay presión para reducir tráfico, implantar vías 30... Ojo con que luego la actividad económica no se vaya al Vallès". Y aporta ejemplos. "Pasó en el Born cuando se cerró Mercabarna, y se tardaron 20 años en recuperar la actividad", indica.

Un argumento, el de facilitar el acceso en vehículo privado para estimular la actividad económica, ante el cual Thorson señala que "no hay ningún párking a lo largo de la Diagonal". "¿Por qué entonces es necesario pasar con vehículo privado, si no puedes dejarlo en ningún sitio?", apunta.

Thorson también señala que "lo importante" es "conectar" la Diagonal con un transporte sostenible. Y admite que un gran autobús eléctrico -como barajó el ex alcalde Xavier Trias- también sería una buena opción. Pero señala que "añadir otro tipo de transporte público" al sistema "añade también un coste extra", por las necesidades en reposiciones y reservas de material y vehículos. Solans, en cambio, teme que hablar de la ampliación del tranvía sea "tirar la pelota adelante para forzar subvenciones". Y apunta que, en todo caso, hay otras calles que soportan menos tráfico y que serían una alternativa mejor que la Diagonal para conectar el tranvía. Cita como ejemplo la calle Provença, una de las opciones que ya barajó en su día el equipo del ex alcalde Xavier Trías.