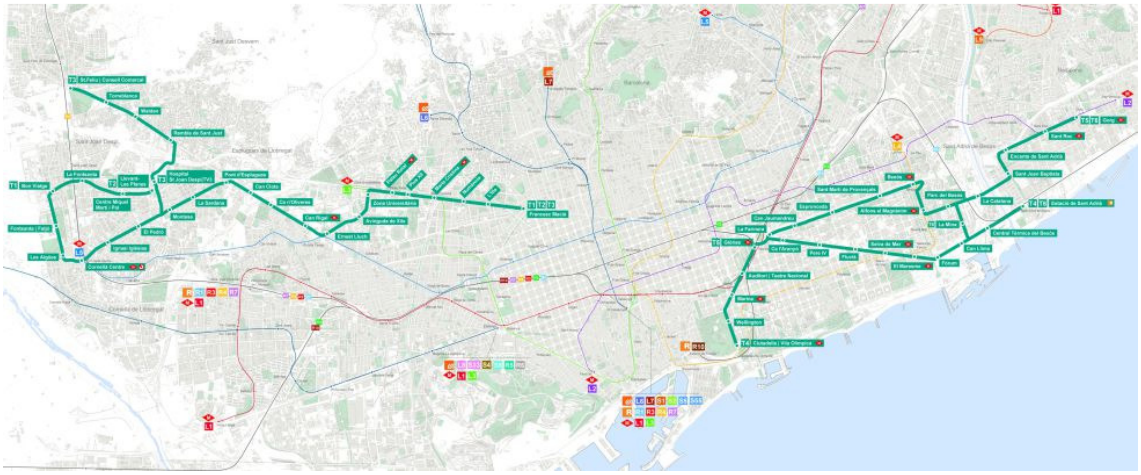
EL PAÍS
CATALUÑA

La Diagonal se despide del tranvía

La reforma de la avenida impedirá la conexión de las dos líneas existentes
Los expertos denuncian que se pierde una oportunidad "brillante"

Jordi Mumbrú Escofet Barcelona 23 MAR 2014 - 00:44 CET



La trama de los tranvías, de los lados Llobregat y Besòs de la ciudad, muestra que solo faltaría cubrir el trayecto central por la Diagonal para unirlos en un solo trazado.

La relación entre los dos tranvías de Barcelona parece un amor imposible. Las dos líneas existentes, la del Baix Llobregat y la del Besòs, se construyeron con la intención de que algún día se unieran a través de la Diagonal. Solo así tenía sentido. Todos los estudios de los expertos coinciden en que la conexión sería muy beneficiosa para la movilidad metropolitana, ya que solo construyendo los 3,9 kilómetros que faltan para unir las dos líneas se podría llegar a doblar el número de viajeros actuales.

Además, se trata de una obra pública muy rentable y se podría construir gracias a la colaboración público-privada, sin que la administración tuviera que pagar un gran precio por ello. "Es de sentido común y sería la operación más brillante que se puede hacer para quitar coches de Barcelona", según el ingeniero Jordi Julià, de la consultora Transfer Enginyeria. "Es casi imposible encontrar un técnico que esté en contra de la conexión de los tranvías", asegura un excargo de la Generalitat.

Si la obra es tan beneficiosa es porque ya hay 29 kilómetros construidos y que cada año se registran 23 millones de validaciones entre las dos líneas de tranvía. Construyendo los 3,9 kilómetros que faltan se aprovecharía mucho mejor la infraestructura y se podría llegar a los 50 millones de validaciones al año, según las previsiones.

> *El alcalde Trias rechaza hoy un proyecto que pidió desde la oposición*

El Plan Director de Infraestructuras de la Generalitat prevé que se captarían 117.360 nuevos viajeros, 10.800 de los cuales vendrían del transporte privado, de manera que mejoraría la circulación y se reduciría la contaminación. La avenida de la Diagonal es la única calle importante de la ciudad que no tiene una línea de metro que la siga bajo tierra. Pero a pesar de todos estos puntos a favor, la unión parece sentenciada, al menos a medio plazo.

Justo diez años después de la inauguración del tranvía —fue el 5 de abril del 2004, en vísperas al Fòrum de les Cultures— los dos tranvías están más separados que nunca. El Ayuntamiento de Barcelona está a punto de empezar la reforma de la Diagonal entre la plaza de Francesc Macià y el paseo de Gràcia sin tener en cuenta la posible conexión ferroviaria. La urbanización de este tramo, que solo afecta a los laterales, costará 19 millones de euros y servirá básicamente para ampliar las aceras. Las obras terminarán a principios del año que viene —poco antes de las elecciones municipales— y su finalización dificultará y mucho una futura conexión de las dos líneas, ya que se tendría que volver a urbanizar.

“La conexión del tranvía por la Diagonal no se hará mientras yo sea alcalde”, afirmó un rotundo Xavier Trias, mientras comprobaba con sorpresa que el proyecto ganador para transformar la plaza de les Glòries preveía la polémica conexión ferroviaria. El posicionamiento del líder convergente contrasta con la opinión que tenía cuando estaba en la oposición. En octubre del 2008 reclamaba la conexión de los tranvías por la Diagonal y hasta reivindicaba que la idea inicial de todo el proyecto fue de su partido y se remontaba al año 2000, con el concejal Joaquim Molins en primera línea. Pero el alcalde Trias ha cambiado de idea.

El actual Gobierno municipal mantiene que "el corredor que supone la Diagonal queda cubierto por el autobús" y defiende que no ocupa tanto espacio como el tranvía. Además, según fuentes municipales, "se puede buscar un itinerario alternativo a la Diagonal para unir las dos líneas existentes". Los dos argumentos expuestos no tienen sentido, según los expertos. Para el portavoz de la Plataforma del Transporte Público, Ricard Riol, los autobuses no pueden solucionar el problema de movilidad de la Diagonal, porque no tienen suficiente espacio —los carriles son demasiados estrechos— y porque necesitan más capacidad. "En la Diagonal los autobuses se molestan entre ellos mismos, provocando lo que se llama el *efecto acordeón.* Si se detienen en la parada ya no llegan al semáforo en verde, lo que ralentiza el servicio", según Riol.

> *Hay 29 kilómetros de tranvía construidos y para unir los dos tramos solo faltan 3,9*

La opción de unir las dos líneas por otra calle también parece equivocada. "La Diagonal es una calle ancha y es el camino más corto entre las otras dos líneas de tranvía. Si no haces la solución buena, no tiene sentido hacer la mala y buscar un recorrido más largo por una calle más estrecha", considera Julià. El experto añade que, además, la conexión a través de la Diagonal es coherente con la política que defiende el Gobierno: "Quitaría coches, permitiría ampliar aceras, aumentar el transporte público y conectar la ciudad con la zona del 22@".

La única voz que no defiende la conexión es la del RACC. El director de la Fundación de esta empresa privada que ofrece servicios relacionados con la automoción, Miquel Nadal, dijo que antes que conectar las dos líneas de tranvía "hay que esperar a ver el efecto de la nueva red de autobuses".

Pero para el Gobierno hay dos factores que también pesan mucho. Por una parte, los comerciantes del entorno se oponen a la conexión de los tranvías y como colectivo han demostrado gozar de una gran influencia sobre el actual ayuntamiento, hasta el punto que el proyecto de reforma presentado por el alcalde Xavier Trias lo ha redactado el arquitecto que ellos contrataron. Por otra parte, sigue vivo el recuerdo de la consulta ciudadana sobre la Diagonal que impulsó el anterior Gobierno y que ayudó a la caída del entonces alcalde de Barcelona Jordi Hereu. A pesar de que en la votación solo participaron 137.454 personas y que la votación se convirtió en un plebiscito sobre el alcalde más que en una consulta sobre el tranvía, desde entonces la conexión parece haberse convertido en un tabú, a pesar de haber convencido a todos los técnicos.