

El tramvia a la Diagonal Central.

Ja tenim Tramvia a la Diagonal. Sembla ser que en el tram de Ponent el nombre d'usuaris i el grau de satisfacció que expressen superen, de llarg, totes les previsions. Caldrà veure si s'esdevé el mateix en el tram de Llevant, i sobretot si es manté el mateix nombre de viatgers i el nivell de prestacions i serveis una vegada superat el més que probable entusiasme de la novetat de la celebració del Fòrum 2004.

En qualsevol cas, l'èxit del tramvia, en el seu retorn a Barcelona, sembla assegurat. Fins i tot aquells pretesos experts i erudits, que asseguraven que el tramvia és més propi de ciutats mitjanes i petites que d'una ciutat gran com Barcelona, comencen a admetre que potser estaven equivocats en la seva oposició frontal al nou sistema de transport públic i en plantejar el dilema tramvia-metro com si algú hagués pretès que fossin sistemes equivalents o substituïtors un de l'altra i que el tramvia no era altra cosa que el metro de les ciutats "pobres" que no tenien empena ni recursos suficients per construir un metro.

Sense negar en absolut l'escandalós dèficit en infraestructures de transport que pateix Barcelona, i també tot Catalunya, com a conseqüència del continuat drenatge de recursos a que està sotmesa pel règim d'espoli fiscal quasi colonial a que la sotmet l'Estat, cal dir que el dilema tramvia-metro està mal plantejat.

El tramvia i el metro són sistemes de transport que compleixen missions diferents i complementàries i tots dos són necessaris per una ciutat com Barcelona.

A ningú amb dos dits de front, a no ser que no tingui res a fer, se li acut viatjar de Cornellà a Sant Adrià o Badalona en tramvia. I el fet que un dia sigui possible aquest recorregut no ha de ser cap pretext perquè la ciutat no pugui aspirar a tenir una línia de metro amb el mateix o semblant traçat.

No cal, ara i ací, una descripció detallada de les característiques diferencials d'ambdós sistemes de transport públic. Ni l'accessibilitat, ni la velocitat, ni la comoditat, ni molts altres aspectes es poden comparar. Es tracta de sistemes diferents, amb prestacions diferents i amb objectius de servei diferents. Que ara en tinguem un, el tramvia, no vol dir que els ciutadans hàgim de renunciar a l'altre, el metro.

Però el tramvia de la Diagonal ha nascut amputat. Li han crescut abans les extremitats que el tronc, abans els ramals que el tram central.

Per quan està programada l'execució del tram central? Em consta que el projecte està estudiat en detall i que hi ha anàlisis tècnics solvents i propostes concretes de disseny de tots els elements que han de permetre instal·lar el tramvia en superfície en el tram central de la Diagonal, entre la plaça de Francesc Macià i la de les Glòries Catalanes.

És en aquest tram on el tramvia de la Diagonal assoliria el seu veritable sentit, com a element bàsic del transport públic de superfície en la nova dimensió de l'eix cívic de la ciutat central que necessita urgentment ser alliberat de part del trànsit rodat que avui la fa incòmodament transitable pels vianants.

Per quan la constatació que la Diagonal no és una drecera pels cotxes i els autobusos sinó el gran eix cívic de la ciutat de la segona meitat del segle XX, que aspira a estar ben equipada en el primer decenni del segle XXI?

Com és possible mantenir un eix cívic com la Diagonal, amb la densitat de trànsit rodat actual, amb la contaminació acústica i atmosfèrica que avui suporta?

Quin dia es decidiran els ciutadans de Barcelona a prescindir de la dictadura de l'automòbil privat que desgracia el que podria ser el millor passeig de la ciutat i el converteix en un carrer vulgar, incòmode, amb unes voreres estretes, que enfront dels comerços amb prou feines arriben als 2 metres d'amplada i de les quals no es pot baixar un peu sense jugar-se la vida?

Quin dia es podrà transformar la Diagonal en un Boulevard, com es feu en el seu moment amb el Passeig de Gràcia suprimint les calçades laterals, ampliant les voreres i ordenant el trànsit rodat de manera que en els 50 m d'amplada hi circulin sense interferències greus els vianants, les bicicletes, els tramvies, els autobusos i els pocs automòbils privats, els ocupants dels quals vulguin passejar lentament sobre rodes?

Si això s'esdevé algun dia serà el dia que el tramvia s'instal·li en el tram central i connecti els ramals de Llevant i de Ponent, avui despenjats.

En aquest moment, la Diagonal podrà assolir, amb plenitud, la seva "condició anàloga metropolitana de gran eix cívic de la ciutat central" amb el tramvia amb una funció semblant a la de les escales mecàniques dels grans magatzems o a la dels "tapis roulants" dels grans aeroports del Món.

El canvi de secció de la Diagonal Central per encabir el tramvia és possible. Els estudis dels tècnics de l'Ajuntament ho demostren abastament. La nova Diagonal podria tenir voreres de 6m. al costat dels comerços i dels equipaments. No caldria prescindir de cap dels rengles d'arbres que avui la qualifiquen.

El tramvia en superfície afavoriria els desplaçaments a través del nou eix cívic per les persones amb alguna discapacitat física o per aquells que, simplement, renuncien a caminar més del compte en els diversos recorreguts possibles al llarg d'aquest magnífic eix cívic de més de 10 Km, únic a les ciutats del Món.

Els compradors tindrien a l'abast les diverses opcions de botigues i magatzems.

L'intercanvi de transport públic entre el tramvia i les línies de transport que travessen la ciutat en direcció mar-muntanya es faria amb la màxima eficàcia.

La nova urbanització que comportaria la instal·lació del tramvia permetria, com ja ha passat a Cornellà, a Esplugues, a Sant Joan Despí o a Sant Adrià del Besòs, una millor qualitat de l'espai públic....

Quins interessos s'oposen a aquesta transformació? Els lobbies de l'automòbil? O és la por dels nostres polítics que no gosen suprimir dos carrils de trànsit rodat per donar més i millor espai als ciutadans que es desplacen a peu? Només cal desitjar que aquesta por no els condueixi a fer un disbarat més gran que el de no construir el tram central de la Diagonal: construir-lo en túnel, sota terra, passant per sota les línies de metro, a més de 20 m. de la superfície del passeig.

Jo crec que, superada amb un èxit esclatant l'etapa de posta en servei del tramvia retornat a Barcelona, res no ha d'espantar per donar un pas endavant més en la política que ja fa una colla d'anys està desenvolupant el nostre Ajuntament: la de guanyar territori a l'automòbil i retornar la ciutat als ciutadans.

A la Diagonal Central el tramvia és l'instrument d'aquesta política.

Lluís Cantallops, arquitecte.