

TOCAR LA DIAGONAL ES TOCARLO TODO

DANIEL ALBALATE

EL PERIÓDICO DE CATALUNYA

3/05/2010

Por fin ha llegado el polémico referendo de la Diagonal, y, después de meses de discusiones, sigo sin salir de mi asombro. Sin duda, como bien disculparán los técnicos responsables de la gestión de la movilidad, los académicos solemos no entender nada y, particularmente, desconocemos la realidad de las cosas, inmersos como estamos en nuestro mundo irreal de las ideas. Será por eso por lo que he sido incapaz de entender por qué el gobierno de Barcelona ha decidido gastarse más de dos millones de euros en la consulta, y otros muchos –unos 130 millones en varios años de obras– en la ejecución del proyecto escogido, especialmente en la coyuntura económica en la que nos encontramos. Al menos algunas constructoras respirarán algo mejor con las adjudicaciones, pero seguro que este no es un motivo que explique la necesidad imperiosa de reformar la Diagonal con prisas y a lo loco.

Del mismo modo, he sido incapaz de entender la mayoría de argumentos favorables a las reformas de la Diagonal. En especial, no comprendo cómo pueden plantearse dos proyectos alternativos sin presentar ni explicar los efectos de dichas reformas sobre el conjunto de la ciudad y, en especial, sobre el Eixample. Si en algo coinciden los estudios sobre gestión de la movilidad, es en que no es para nada deseable diseñar y planificar proyectos sobre un segmento separado de la red urbana. Esto es sin considerar la red como un todo. Ambas propuestas suponen la práctica marginalidad del coche en una de las principales arterias de la ciudad, y excepto el pequeño porcentaje de usuarios que cambien de modo, el resto – la gran mayoría, según las propias estimaciones de demanda de los promotores– se verán obligados a desplazarse por otras vías alternativas, quizá menos preparadas ante el elevado volumen de tráfico a absorber. La reforma de la Diagonal debería resolver y diseñar medidas para la canalización de dicho tráfico desplazado. O eso, o rezar a la Moreneta –en el pasado, con cierto éxito ante la sequía– para que los viciosos conductores de vehículo privado lo abandonen por el tranvía, un modo que no ofrece nada que no proporcionen ya el metro y los autobuses.

Otro argumento singular, nada desdeñable, es el de reducir una tasa de accidentalidad y contaminación demasiado elevada en la Diagonal. Sin duda, son objetivos loables, pero, tal y como he comentado, el tráfico desplazado no puede más que congestionar, contaminar y accidentarse en otras calles alternativas. ¿Será el glamur de la Diagonal lo que la hará diferente? Seguro. Pero dudo que las propuestas del «mátese y contamine

fuera de la Diagonal» agraden a los vecinos de València, Aragón, Provença, y del resto de calles de l'Eixample. ¿Acaso se lo merecen más que los de la Diagonal?

El último argumento, mi preferido, es el de la lucha contra el vehículo privado y el fomento de modos sostenibles. Que el tranvía pueda ejercer de sustituto del vehículo privado, cuando la mayoría de estos provienen del entorno metropolitano, parece poco razonable. Especialmente divertido es escuchar que el tranvía servirá para la conexión entre las áreas del Barcelonès Nord y del Baix Llobregat. Un paseo. Como si crear una red o unir dos extremos implicara que los usuarios viajen necesariamente de cabo a rabo, aunque el modo sea relativamente el más lento. Se olvidan, siempre lo hacen, del tiempo. También sorprendente es la concepción de *hub* de conexiones que se espera del tranvía de la Diagonal. ¿Tan poco moderno sería apostar por la mejora y extensión del metro y del cercanías, modos subterráneos con mayor capacidad de generación de externalidades positivas, sin impactos negativos sobre otros modos y mayor captación de pasajeros metropolitanos? ¿Tan poco sostenible sería apostar por otros modos menos rígidos y menos contaminantes como los autobuses alimentados con alternativas energéticas como el gas, el hidrógeno o la electricidad? Seguramente soy un anticuado y no entiendo cómo un modo desechado en medio mundo décadas atrás parece la única opción sostenible, aunque de sostenible económicamente –dada su bajísima tasa de cobertura– no tenga nada.

Más aún. si el vehículo privado pertenece al lado oscuro, ¿por qué no aplicar políticas eficaces –aunque impopulares– que resuelvan el problema de la congestión? ¿Por qué no aprender de Londres y Estocolmo, que han demostrado la eficacia del peaje urbano? Lo han adivinado. En primer lugar, ello requeriría valentía política, virtud poco presente en una casta política incapaz de reformar nada ni de asumir costes electorales. Segundo, sería necesario que el partido mayoritario de las coaliciones que gobiernan se creyera –no lo hace– la política que ejecuta, más allá de permanecer atrapado por un partido minoritario y fundamentalista en lo verde. Los mismos de los 80 kilómetros por hora, los mismos de la propuesta –fugaz, afortunadamente– de reducción de la anchura de los carriles de las autopistas. Los mismos del cuarto cinturón. Los del tranvía. Los mismos. Y mientras tanto, nos equivocamos, gastamos, enredamos, pero ¡qué modernos somos!