

Albert Recio Andreu

Desde mi barrio, 1

¿Una diagonal a ninguna parte?

I

Una diagonal es la recta que en un polígono une dos vértices no contiguos. La forma más corta para transitar entre ellos. En mi ciudad, la Avenida Diagonal es la vía más directa que une el vértice Noreste de la ciudad (junto al mar) con el Sudoeste (tocando a la cordillera de Collserola). Fue también, antes de la invasión masiva del automóvil, el paseo favorito de la burguesía en su tramo central (Passeig de Gràcia-Plaza Francesc Macià). Hoy asistimos a un proyecto de reforma que trataba de ser novedoso en lo urbanístico y en lo político y que, si no media un giro imprevisible, puede acabar convirtiéndose en un fiasco sin paliativos para sus promotores (el Gobierno municipal de Barcelona: coalición de PSC e Iniciativa Verds-EUiA, más las entidades y grupos sociales que le dieron apoyo). Por su dimensión social y política se trataría de un fracaso que puede trascender los límites de la ciudad, pues está en juego nada más y nada menos que el proyecto de un modelo de movilidad más sostenible y el primer intento de consulta democrática en una gran ciudad española. Por ello resulta relevante analizar el proceso, dónde ha embarrancado, qué consecuencias se pueden extraer, qué cosas aún se pueden hacer.

II

Cualquiera que conozca Barcelona entiende fácilmente el papel que juega la Diagonal, en teoría una de las principales vías de conexión de la ciudad sobre todo tras el proceso de apertura de su tramo septentrional al calor de la transformación del Poble Nou. Es especialmente una gran arteria de tráfico con una circulación diaria de 74.000 vehículos y de 650.000 personas transportadas en bus, pero donde los usuarios del saben que el viaje por la Diagonal es un auténtico martirio, con continuas paradas y arrancadas, con un ritmo lento que contrasta con la rapidez de otras formas de transporte público como el metro o el tranvía que circula por la Diagonal (pero sin unir sus extremos): una línea, el Trambesós, que transcurre por el tramo Norte de la Avenida (hasta Badalona) y desde Francesc Macià hacia el Sur hasta alcanzar diversas localidades del Baix Llobregat, con un tramo central que sólo cubre el lento e incómodo bus. Sólo por esto la Diagonal merecería ser reformada, y de hecho desde que se inauguraron las nuevas líneas de tranvía se generó una intensa demanda social en este sentido (con otras razones que avalarían esta reforma como el enorme deterioro urbanístico que padece toda la parte central).

Pero sobre todo, colocar el tranvía y reformar la arteria exigía replantear toda la movilidad de la ciudad, potenciando el transporte público y reduciendo el uso del coche. De hecho el mayor colapso de esta Avenida no está producido tanto por el tráfico que entra y sale de la ciudad (que utiliza preferentemente las Rondas o la Gran Vía) como por el cruce de la Diagonal con la trama del Eixample y, especialmente, las vías que unen los barrios altos con el centro de la ciudad. La reforma de la Diagonal era por tanto una enorme posibilidad para reordenar una parte importante del sistema de movilidad local, avanzar en la promoción del transporte colectivo sobre el privado y cambiar los hábitos de la población. De hecho este era el parecer de los técnicos que impulsaron el proyecto y la demanda social de un variopinto grupo de entidades que llevan años

clamando por un modelo más sostenible y menos contaminante de movilidad.

III

A este objetivo de tipo urbanístico-ambiental se sumó una propuesta de índole político-institucional: la de utilizar la reforma como pretexto para llevar a cabo una nueva experiencia de participación política. Hace años que la participación ha pasado a formar parte del discurso de las autoridades barcelonesas, siempre preocupadas por obtener un elevado grado de complicidad social con sus proyectos e interesadas en presentarse como paladines de la modernidad en cuestiones de este tipo. Alguien convenció al alcalde de que ésta era una oportunidad para mostrar la profundidad de su proyecto participativo. La consulta se presentaba tanto como una forma de escuchar a la ciudadanía, como una demostración de la capacidad de innovación social (experimento de voto electrónico, voto a los mayores de 16 años...). Para reforzar este aspecto todo el proceso se dotó de un ambicioso plan participativo con comisiones, debates, actos informativos, etc., que debían culminar en la presentación de los proyectos que iban a ser objeto de la consulta. Un cúmulo de buenas intenciones que, sin embargo, pueden conducir a un resultado desalentador. Quizás el primer paso se dio cuando el Ayuntamiento, siempre temeroso del poder del “partido del coche” eludió plantear la consulta como un debate sobre el modelo de movilidad y trató de reducirla a una votación entre dos diseños urbanísticos presentados por el propio municipio. Con ello debilitó el valor político de la consulta y generó la primera vía de agua, no cerrada, en su propuesta: la oposición pudo argumentar que no tenía mucho sentido realizar una consulta tan costosa para simplemente votar entre dos propuestas que, dado que iban a ser presentadas por el propio Ayuntamiento, poco iban a diferir entre sí. Por ahí consiguieron colar, como veremos, una propuesta envenenada que puede dar al traste con todo el proyecto

IV

Si hay un lobby bien organizado en la ciudad es el de automóvil. Su núcleo central se encuentra en el RACC (Reial Automóbil Club de Catalunya), una organización mixta empresa-institución que provee de servicios a los automovilistas (seguros, red de asistencia, agencia de viajes, etc.) y con un alto predicamento social. Como institución reconocida forma parte del núcleo duro de la autollamada “sociedad civil barcelonesa”: una asociación informal de entidades del que participan los principales clubes deportivos, los centros culturales burgueses y las organizaciones empresariales de la ciudad. Su Fundación se dedica a elaborar todo tipo de informes referentes a la movilidad. Tiene buenas conexiones con el poder político y, especialmente, con los medios de comunicación.

Como es de esperar, el RACC se caracteriza por presentar oposición a cualquier política que altere el predominio del vehículo privado en la ciudad. Hace años consiguió hundir el proyecto de un “Día sin coches” y en los dos últimos años ha sido especialmente beligerante con las medidas de control de la velocidad impuestas por la Generalitat que se han mostrado eficaces para combatir la contaminación y los accidentes, dos de las grandes plagas que genera el coche. Ahora han vuelto a la carga organizando una buena campaña de comunicación iniciada con un debate público y en la que han tomado posición las “figuras” del urbanismo local para desprestigiar el proyecto de reforma, sembrar dudas sobre su eficacia (sobre todo informando a los barrios próximos a la Avenida que ellos van a cargar con el tráfico que se desvíe de la Diagonal) y utilizando a la oposición municipal, especialmente ERC y CiU, como ariete en los

debates públicos.

Ya han conseguido lo que estimo una victoria estratégica. En la próxima consulta la ciudadanía deberá elegir entre tres opciones, dos (A y B) recogen las propuestas de reforma que incluyen el tranvía (difieren en que una opta por la solución de amplias aceras laterales y la otra por un bulevar central) y una tercera (C) considera “cualquier otro proyecto”, pensando en el voto de todos aquellos que no quieren reforma alguna o que prefieren que el automóvil privado siga campando a sus anchas. Poco hay que saber de matemáticas electorales para prever que, a menos que el voto reformista se concentre en una sola de las propuestas, la C va a salir ganadora. Esto de hecho ya se ha visto en las primeras encuestas realizadas por algún diario local donde el voto pro tranvía se divide entre A y B y la tercera opción resulta por ello la más votada. Para empeorar aún la situación ya se ha anunciado que el voto es sólo consultivo, que aún en caso de ganar A o B el proyecto no se iniciaría hasta el 2015 y, al haber una amenaza nada desdeñable de que CiU gane las próximas elecciones municipales, puede que toda la consulta quede en agua de borrajas, en gasto superfluo. El mejor panorama para alcanzar una baja cota de participación y que sean los grupos más obsesionados con la defensa radical del coche los que se lleven el gato al agua.

V

Buena parte del peligro de fiasco se explica por el enorme poder que ejerce en la ciudad el “partido del coche”, un verdadero ejemplo de hegemonía cultural sustentada en organización y cobertura mediática (lógica, dada la importancia que la publicidad del automóvil tiene para las empresas del sector). Pero también en la torpeza y confusión con la que el Ayuntamiento, especialmente el Partit dels Socialistes, ha planteado toda la cuestión. Una torpeza que no sólo es el resultado de una impericia política sino de la influencia del “partido del coche” en sus propias filas (por ejemplo el concejal de Urbanismo, García Bragado, no solo se ha opuesto insistentemente a plantear el debate en términos de modelo de movilidad sino que también ha figurado entre los promotores de un modelo de transporte alternativo al tranvía), lo que sin duda ha paralizado la posibilidad de llevar a cabo una buena campaña comunicativa. Al aceptar que los tres proyectos se planteen al mismo nivel se deja al descubierto una gran parte del pretendido proyecto de innovación política.

Pero no sólo han fallado las elites políticas. Los movimientos sociales han sido muy sagaces a la hora de hacer avanzar sus propuestas. A pesar de que en la ciudad existe una larga trayectoria de cooperación entre entidades que promueven una movilidad sostenible, y que estas entidades han sido capaces de crear una plataforma que ha elaborado un conjunto de propuestas básicas para llevar a buen puerto el proyecto [Una plataforma que incluye a sindicatos (*Comissions Obreres*), ecologistas (*Ecologistes en Acció, Greenpeace*), organizaciones vecinales (*Federació d'Associacions de Veïns i Veïnes de Barcelona*), de consumidores (OCUC) y de defensa del transporte alternativo (*Associació de Patinadors de Barcelona, Bicicleta Club de Catalunya, Catalunya Camina, Plataforma pel Transport Públic, Prevenció d'Accidents de Tràfic*)], donde han fallado ha sido en realizar su propia campaña. Han estado atrapadas en el proceso participativo que ha promovido el Ayuntamiento, ciertamente más abierto y completo que en otras ocasiones, y se han supeditado a sus avatares y sus ritmos. Ciertamente es que contaban con muchos menos medios que sus oponentes, pero podían haber realizado su propia campaña utilizando la red social que en conjunto representan y haber empezado a lanzar ideas fuerza al debate social

(única fórmula para alcanzar cierta audiencia entre la población poco organizada socialmente). Al limitar gran parte de sus esfuerzos al proceso de participación institucionalizado, han perdido un tiempo precioso frente a la intensa campaña del RACC y sus aliados.

A menos de dos meses de la consulta quedan pocas posibilidades de revertir la situación, pero hay que tratar de explotarla. Éstas pasan a mi entender por realizar una fuerte campaña que ponga en claro que lo que está en juego es el modelo de movilidad, defensora del tranvía como gran proyecto de ciudad (algo que además puede apoyarse en el éxito de los tramos existentes) y posiblemente que tratara de concentrar el voto en una de las dos propuestas. (Como mínimo en dejar claro que si A+ B superan a C, ha ganado la idea central de embridar al coche en beneficio del transporte colectivo). Una campaña que consiga además que sectores alejados de la propia Diagonal entiendan que aquí se juega una batalla crucial para el modelo de ciudad del futuro.

Se ha perdido mucho tiempo. Ha faltado mucha sensibilidad política y los factores de lastre han sido demasiado importantes. Si al final esto no se corrige y la consulta es un fracaso, ésta pesará para el futuro de Barcelona y de otras muchas ciudades a las que se va a exportar el *efecto Diagonal* para bloquear propuestas de movilidad sostenible. Si algo no lo remedia también la democracia directa quedará tocada. Por ello a los que hemos sido críticos sobre la forma en que se ha llevado el proceso sólo nos queda el dar la cara en defensa de un modelo de movilidad más racional. Aun a sabiendas de que nuestros pretendidos guías han sido tan ineptos que una vez más nos han extraviado.