

Barcelona, 10 de novembre de 2024

El tramvia arriba a Verdaguer: la història d'una lluita liderada per part les entitats que no s'ha acabat



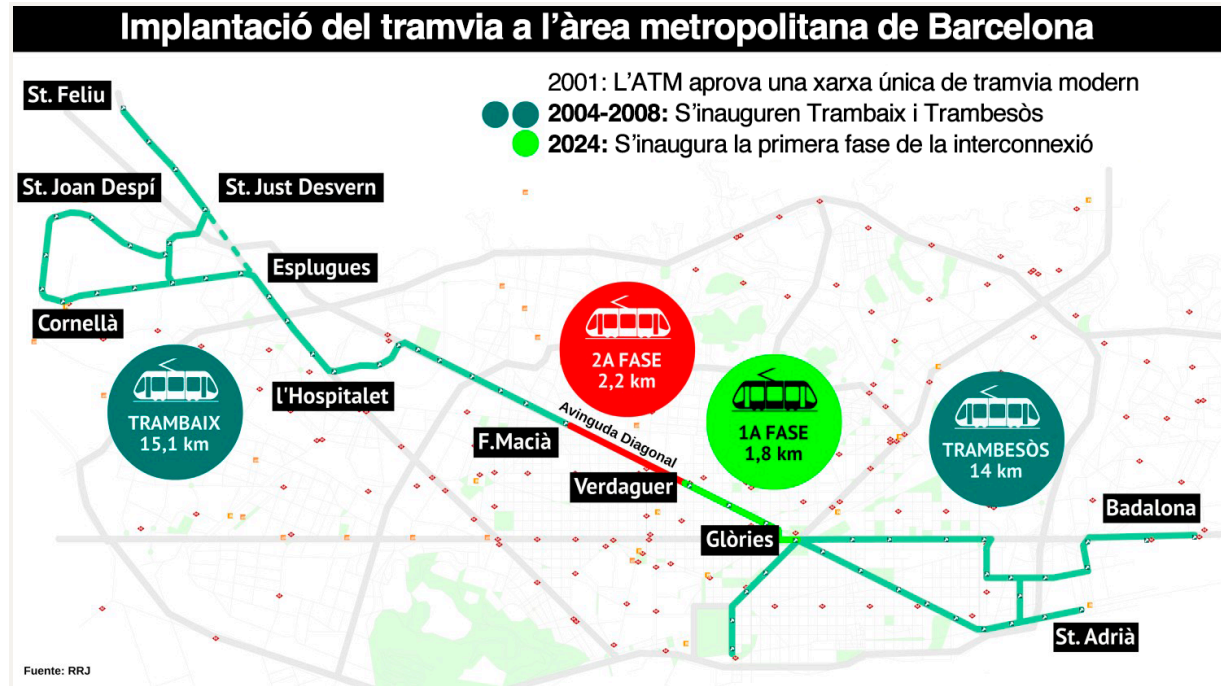
La interconnexió del Trambesòs i Trambaix avança amb la inauguració del tram Glòries - Verdaguer.

Les lluites ciutadanes en suport al projecte han estat decisives per desencallar un bloqueig polític que ha durat dècades.

Ahir també es va recuperar el tramvia de València, afectat pels aiguats de la DANA.

Avui, 10 de novembre de 2024, és finalment una fita històrica per al transport públic de l'àrea metropolitana de Barcelona, no només per ampliar-se la xarxa ferroviària, sinó per la reconversió d'una part de la Diagonal a la mobilitat sostenible, després de molts anys de lluita ciutadana.

Un èxit més d'una llarga evolució



Arribar fins aquí ha estat un procés molt llarg, més per com de costós ha estat l'aprovació política que per la dificultat tècnica o els costos de la seva construcció.

Els primers estudis per unir tota la Diagonal, per part de TMB (Transports Metropolitans de Barcelona); o bé per connectar un dels seus extrems amb diversos municipis de la comarca del Baix Llobregat, per part de l'EMT (Entitat Metropolitana del Transport, embrió de l'actual AMB), daten de finals dels anys 80 i principis dels 90 del segle passat.

L'any 1996, l'EMT i TMB, entre altres, van organitzar una "prova pilot" del tramvia de la Diagonal, un tramvia demostratiu de 650 m en via única entre la plaça Maria Cristina i el carrer Entença. L'any 2001, l'ATM adjudica per separat dos projectes: Trambaix i Trambesòs, a causa de les reticències del govern de l'alcalde Clos per executar la part central.

La feina contínua i conjunta de les entitats ha estat decisiva per aconseguir que el plenari municipal de Barcelona desencallés la interconnexió dels tramvies, amb el suport especial de l'alcalde Hereu i l'alcaldesa Colau.

Des de la PTP hem estat part activa de nombroses iniciatives des de finals dels anys 90 per a l'execució del projecte complet, i hem tingut una participació molt activa en les dues plataformes que més i millor han treballat per al convenciment ciutadà i polític d'aquest projecte: "Diagonal per a Tothom" (2009-2014) i "Unim els tramvies" (2017).

Durant aquests anys aquestes plataformes han fet múltiples esforços de sensibilització i promoció de la reconversió de la Diagonal, entre les quals la demostració de capacitat del tramvia en doble composició respecte al vehicle privat i als autobusos a les interseccions semaforitzades l'any 2017 o la manifestació amb l'assistència de més de 1.000 persones organitzada l'any 2018.

Espai que ocupa el transport de 200 persones



175 cotxes

2 autobusos articulats

1 tramvia senzill

200 no motoritzades

Demostració realitzada per la Plataforma "Diagonal per a Tothom". 02/05/2010

A més, els estudis de la PTP van anticipar el cost-benefici favorable a la unió de Trambaix i Trambesòs l'any 2005, així com la secció tipus més eficient per encabir el tramvia a la Diagonal l'any 2009, que finalment ha estat la implantada entre Marina i Verdguer.

Pocs projectes de transport sostenible han tingut una acció reivindicativa tan constant, malgrat la manca de suports polítics durant molts anys. Sense aquests suports, és molt possible que la dinàmica institucional hagués fet caure el projecte en l'oblit.

Un tram que s'ha construït sense catenària

Un dels aspectes característics del tram entre Glòries i Verdguer que avui s'inaugura és la seva construcció sense catenària, sinó amb tercer raíl o alimentació pel sòl (l'anomenat "APS"), a diferència de la resta de la xarxa del Trambaix i el Trambesòs, la qual respon a una motivació purament estètica. Des de la PTP sempre hem defensat que aquesta no era la solució idònia, per ser més cara i no aportar avantatges des del punt de vista del transport. Considerem que la catenària es pot integrar perfectament en el paisatge urbà i sabem que suposa un menor cost, major fiabilitat i menor consum energètic que qualsevol altra solució. No obstant això, un cop instal·lat l'APS, veiem important potenciar esforços per fer que aquest sistema sigui capaç de recuperar l'energia de les frenades -tal i com succeeix amb la catenària- i fer-lo interoperable amb altres proveïdors de tramvies, per evitar monopolis.

Transport públic i reforma urbana

Aquest projecte també ha estat un exemple de la relació crucial entre la millora del transport públic i la millora urbana de la ciutat. En l'àmbit de la Diagonal, a implantació del tramvia ha anat acompanyada de la pacificació del carrer, l'augment d'espai pel vianant, la creació d'un carril bici de qualitat i l'augment de l'espai verd, essent un molt bon exemple de relació simbiòtica entre el transport públic, la mobilitat activa i la qualitat urbana.

En canvi, el disseny escollit a la plaça de les Glòries no ha tingut prou en compte les necessitats del transport públic en superfície i ha relegat el tramvia a una part lateral de la plaça, obligant-lo a fer ziga-zagues i a tenir més punts de conflicte amb els vianants. Això penalitza el temps de viatge per creuar la plaça i perjudica el servei que el transport públic pot oferir a la ciutadania.

Un èxit més, però que no sigui l'últim

A més de la divulgació dels beneficis socials i ambientals del projecte, hem de mantenir una actitud vigilant amb l'administració pública, tant per completar el projecte en el tram que falta (Verdaguer - Francesc Macià), com per evitar **el recorregut tortuós sense pràcticament beneficis que l'Ajuntament planteja sobre la part nord de Glòries**. També és important aconseguir el pas per Laureà Miró a Esplugues, que permetrà una connexió més ràpida des dels municipis del Baix Llobregat, així com l'execució de les ampliacions pels dos extrems.

A més, també cal començar a plantejar, per a mig i llarg termini, la necessitat de transformar altres grans corredors de la ciutat, com ara la Gran Via, tal i com s'ha fet amb la Diagonal.

Avui és, doncs, un dia d'enhorabona històrica per al transport públic de l'àrea metropolitana de Barcelona, però ens queden molts objectius a lluitar perquè la bona notícia sigui completa.

No podem oblidar que ahir també va ser un dia d'esperança per als nostres companys i companyes de l'àrea metropolitana de València, ja que es restableix el servei tramviari de València, un dels molts serveis que van quedar afectats pels terribles aiguats de la DANA. A més, és de rebut recordar que fou València la primera ciutat de l'Estat espanyol en recuperar el tramvia en la seva versió moderna, l'any 1994.