

Por irracional d'un túnel

Una estació de l'AVE a Sant Cugat reforçaria un model metropolità insostenible

SALVADOR RUEDA*

EL PERIÓDICO DE CATALUNYA, 10.01.08

La discussió més important en relació amb la línia de l'AVE està centrada en el model territorial de la metròpoli de Barcelona. Al meu entendre, la resta de discussions són menors i, en molts casos, conjunturals. Un model proposa que Sant Cugat es converteixi en el centre nodal de la regió metropolitana (model defensat per PP i CiU); i l'altre, que Barcelona continuï sent el centre de la gran regió (defensat per PSC, ICV i ERC). En els dos casos el centre de la regió metropolitana es converteix, necessàriament, en el centre de Catalunya.

La primera opció insisteix en la tendència actual de produir ciutat, una ciutat qualificada de difusa, on els usos i les funcions urbanes se separen: els polígons industrials, les universitats (Bellaterra), les àrees d'oficines, les urbanitzacions de cases unifamiliars... i ara l'estació central d'alta velocitat. Aquest immens suburbi segrega la població segons la seva renda, generant, a la llarga, conflictes greus d'índole social (les banlieus franceses, angleses o nord-americanes ens recorden les conseqüències socials d'aquest model).

DES DEL PUNT de vista de la sostenibilitat, el model és nefast. Els consums d'energia --emissió de contaminants en general i de gasos d'efecte hivernacle en particular-- així com el d'aigua, de sòl i de

materials, es poden duplicar fàcilment, o més, amb la ciutat difusa. L'estació de l'AVE a Sant Cugat reforçaria, fins a l'extrem, aquest model, anant en sentit contrari a la direcció que hem d'emprendre, la d'abordar els dos reptes més importants que avui té la nostra societat: la sostenibilitat i l'entrada en la nova era de la informació i el coneixement.

L'altre model, el que aposta per accentuar que Barcelona sigui un node urbà, permet col·lectar en un recorregut de ben pocs quilòmetres fins a un parell de milions de persones (que estan a menys de 20 minuts en transport públic) i facilita que la complexitat organitzativa --i les activitats denses en coneixement-- es multipliquin. Gràcies a això, la competitivitat del motor català, incloent-hi l'econòmic, millora significativament i obre la porta a l'única estratègia per competir lligada a la sostenibilitat, que no és cap altra que la basada en la informació i el coneixement enfront de la de la preferència al consum de recursos descrita en el model anterior.

Apostar per la ciutat mediterrània, compacta i complexa, densa en coneixement, és la que s'acomoda més bé als reptes de la societat actual i de futur, és a dir, els reptes de la nova era de la informació i els derivats de la sostenibilitat.

Una segona discussió se centra en el recorregut de la línia d'alta velocitat, quan ja estigui a Barcelona. N'hi ha que la volen pel litoral i altres pel centre. Els primers estan dividits i tenen arguments diferents. Els que al principi postulaven el pas per la costa, tenien al cap, sobretot, el vincle amb el port de Barcelona i situar l'estació central de l'AVE a la Sagrera. Va ser la tesi defensada per l'ajuntament en els inicis i que, finalment, va caure pel seu propi pes. Altres, els que avui són partidaris

de la línia pel litoral, ho fan, crec jo, fonamentalment per por. És un cas clar de l'efecte NIMBY (sigles angleses de "no al pati del darrere de casa meva", una variant del "no ho volem"). Per la seva part, el Ministeri de Foment en l'època del PP, amb Albert Vilalta de secretari d'Estat, va defensar l'opció Sants com a estació central de l'AVE.

Més tard, la decisió final, la salomònica, i al meu entendre la millor, permetia unir Sants amb la Sagrera passant pel passeig de Gràcia, convertint així la Sagrera en l'estació central de Barcelona amb una instal·lació intermodal de primer ordre.

Les raons per convertir la Sagrera en l'estació central són diverses. Una té a veure amb la congestió de trànsit que té l'entorn de l'estació de Sants. I la principal és que amb l'estació de la Sagrera s'impulsava (amb un pol d'atracció de primera magnitud) una nova àrea de centralitat estratègica per al futur de Barcelona. També permetia aconseguir la unió de l'àrea nord-est de la ciutat a la resta de l'urbs, la creació d'un parc lineal urbà de 51 hectàrees de superfície, o la connexió amb el districte 22@.

Amb el traçat Sants-Sagrera es duplica, pràcticament, la capacitat de viatges de Rodalies (de 157 trens a 300) pel túnel del passeig de Gràcia, i s'augmenten en un sisena part els trens que avui ho fan per la plaça de Catalunya (de 256 trens a 300). És una raó de pes, a més de les altres, que hauria de servir per tancar les discussions, des del meu punt de vista sobre el traçat dins de Barcelona.

¿Es pot fer un túnel pel centre de Barcelona? Hi ha suficients exemples: Mont-real té 30 quilòmetres de carrers al subsòl amb gratacels en

superfície. Nova York i París igual, amb tot el patrimoni arquitectònic que un es pugui imaginar. I a la mateixa Barcelona. Per tant, la qüestió, d'entrada, es fa menor. El que un espera és que els enginyers facin bé la seva feina i l'Administració exerceixi la seva missió de control amb eficàcia.

EN EL MALEÏT fiasco del Carmel ni uns ni els altres van exercir bé les seves responsabilitats. Avui en paguem les conseqüències projectant por irracional, tant socialment com políticament, i la por és una mala consellera, fins i tot per a aquells que l'apliquen per als seus interessos curterministes.

Al Carmel es va evidenciar la distància que hi ha entre la realitat (el nyap) i l'imaginari que tenim de Catalunya com a país modern. Endarrerir la construcció del túnel Sants-Sagrera, que suposa endarrerir també el pla de Rodalies, ens allunya encara més d'un imaginari que tenim tot el dret a reivindicar.

* Ecòleg urbà.