LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 16/07/12
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cód: 59995676
Página: 1
Sección: LOCAL Valor: 12.028,00 € Área (cm2): 760,1 Ocupación: 72,54 % Documento: 1/3 Autor: Núm. Lectores: 754000

La Diagonal que viene





DIAGONAL CENTRE / ROSER VILALLONGA

La transformación. En esta imagen virtual se observa el cambio de los laterales, con más espacio para los peatones, tráfico de servicios y bicicletas

SILVIA ANGULO / ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

Trias planea una remodelación suave de la avenida con amplias aceras y sin tranvía

El proyecto recogerá las aportaciones de entidades y comercios para relanzar el paseo como eje cívico

Otra Diagonal es posible. Así lo cree el Ayuntamiento de Barcelona, que ya ha comenzado a dibujar la futura remodelación del tramo central de la avenida. Más de dos años después del fallido intento del anterior equipo de gobierno para transformarla, el alcalde Xavier Trias ha decidido poner las bases de una reforma distinta, suave, que aporte mucho más espacio para los peatones y sin tranvía. La principal modificación se verá en las aceras, que se ampliarán de manera significativa para lograr el principal objetivo: revitalizar el paseo y relanzarlo como uno de los principales ejes cívicos de la ciudad.

La propuesta en la que trabajan los técnicos municipales recoge las aportaciones de vecinos, comercios y entidades, plasmadas en un preproyecto que se ha hecho llegar a Hábitat Urbano y que apuesta por un paseo que, manteniendo la esencia del actual, resuelva los problemas que padece sin acometer una obra costosa, y que sea capaz de aunar el máximo de apoyos ciudadanos.

Fuentes del Ayuntamiento han confirmado que este documento se está estudiando a fondo. El alcalde y sus dos principales colaboradores en materia urbanística –el teniente de alcalde Antoni Vives y el arquitecto municipal, Vicente Guallart– lo valoran porque da respuesta a las principales necesidades de la avenida. Ya se han mantenido varias reuniones con representantes de Diagonal Centre –la entidad que ha presentado el preproyecto– y otros operadores para tratar los aspectos clave de la transformación.

En estas conversaciones se han abordado cuestiones técnicas, algunas de gran detalle, como el paso de la Via Augusta, que es uno de los enclaves más complicados. También se ha trabajado en los aspectos económicos. Las primeras estimaciones indican que las obras entre las plazas Francesc Macià y Joan Carles I –el tramo en el que se centra esta

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>

LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 16/07/12
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cód: 59995676
Página: 2
Sección: LOCAL Valor: 15.139,00 € Área (cm2): 956,7 Ocupación: 91,31 % Documento: 2/3 Autor: Núm. Lectores: 754000

LA DIAGONAL QUE VIENE LAS PROPUESTAS EN LAS QUE TRABAJA EL AYUNTAMIENTO PARA REMODELAR LA AVENIDA

Diseño en busca de consenso

>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

propuesta inicial– requieren una inversión de 15 millones de euros, una cantidad que podría ser sensiblemente mayor si se toca el subsuelo. Un portavoz de Hábitat Urbano recuerda que "en este momento se están definiendo las prioridades presupuestarias" y el proyecto "se abordará dentro de las posibilidades del contexto económico". En principio, se trata de una actuación que el gobierno de la ciudad se plantea dentro de este mandato.

Diagonal Centre, entidad presidida por Marta Canut que agrupa a un centenar de miembros, entre vecinos, propietarios, comerciantes, empresas y personas vinculadas con la avenida, ha consensuado la propuesta con otras entidades. La reordenación planteada, a la que ha tenido acceso *La Vanguardia*, pretende conseguir una mejora sustancial del espacio urbano con una intervención lo más pequeña posible, un objetivo que coincide con las intenciones de Trias de acometer una reforma moderada, tal como ya expuso durante la campaña electoral.

La actuación no modifica la configuración de la calzada central de la Diagonal, que mantiene sus actuales tres carriles de circu-

INICIATIVA CÍVICA

La asociación Diagonal Centre ha presentado un preproyecto

COSTE REDUCIDO

La intervención entre Francesc Macià y el paseo de Gràcia requeriría 15 millones

MÁS ACTIVIDAD

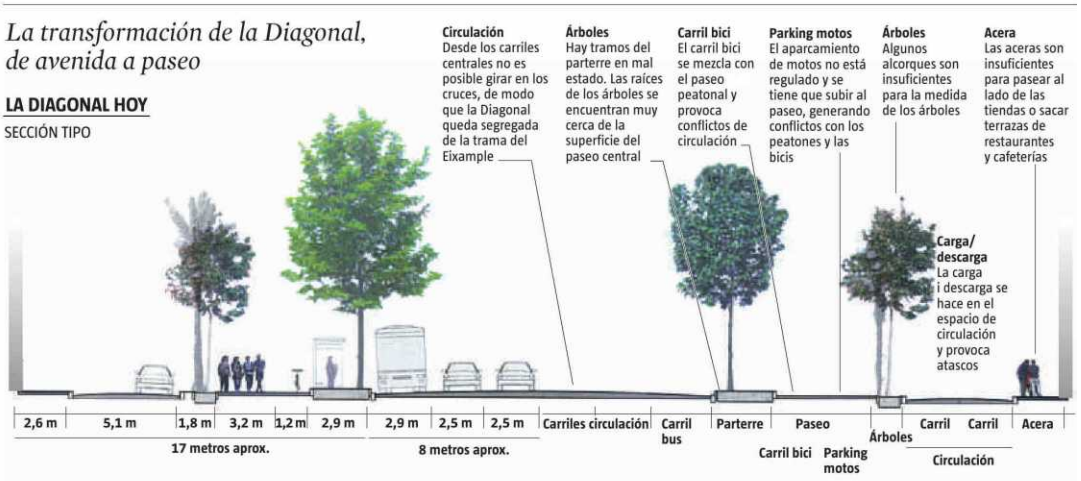
La ampliación de aceras debe dinamizar comercios y restaurantes

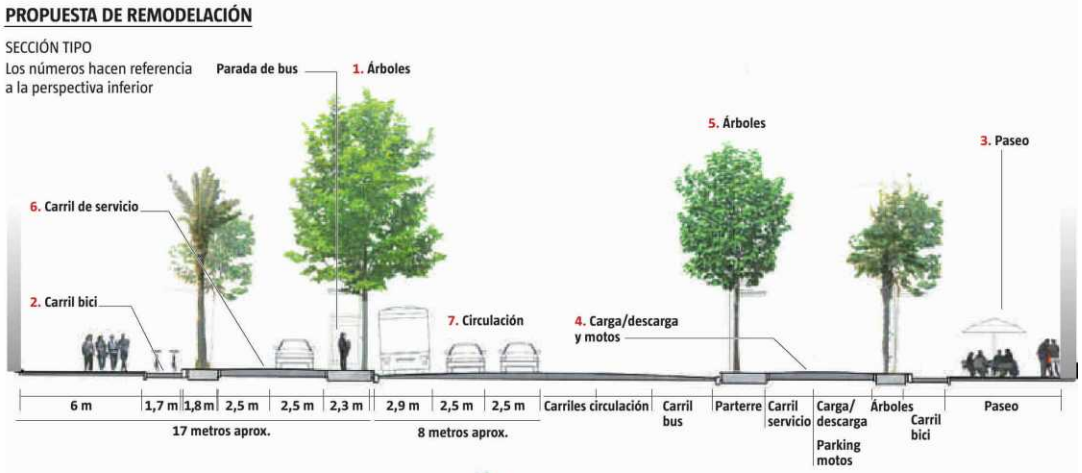
lación por sentido, con reserva de uno para los autobuses. Esta es una de las claves para que el proyecto no sea demasiado complejo, molesto y caro.

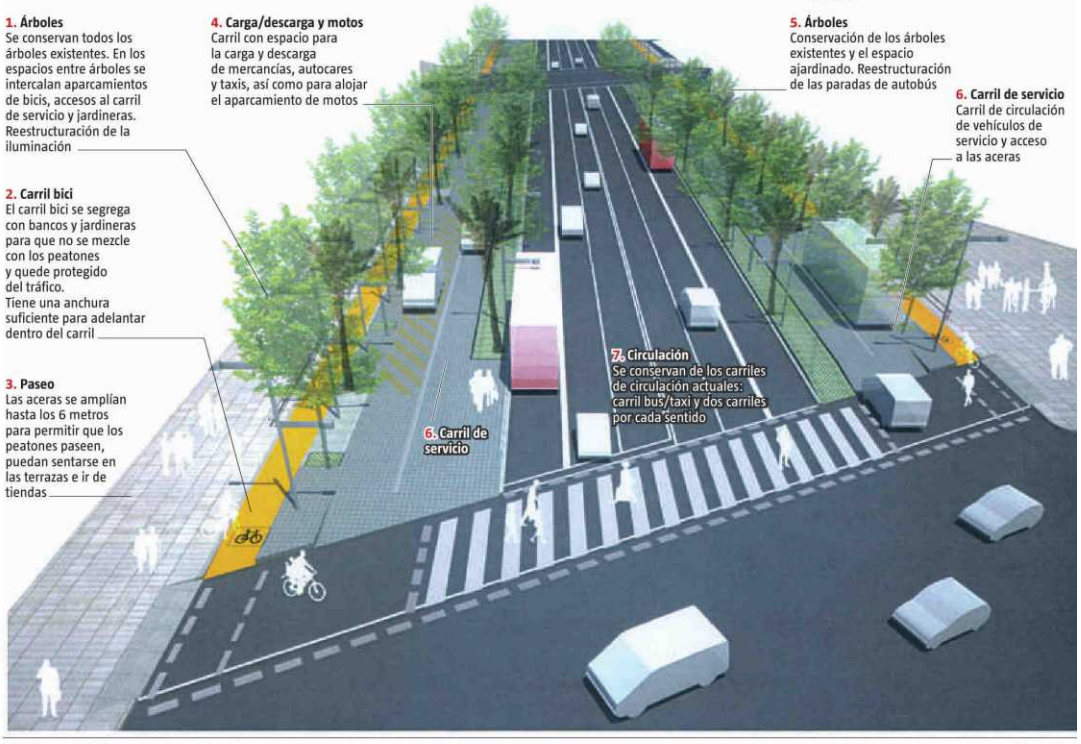
Sí que se afectan las calzadas y los paseos laterales, que pasan a formar una única pieza –a un nivel más elevado que la zona central– sobre la que hay una amplia acera de seis metros, el carril bici y, entre los árboles, una franja para el aparcamiento de motos, carga y descarga, así como un carril de servicios y las paradas de bus. Este esquema es simétrico, de modo que se repite al otro lado de la zona central de la avenida (véase gráfico).

La ausencia de tranvía es uno de los elementos que diferencian esta propuesta de las dos que defendió el anterior alcalde, Jordi Hereu, en el 2010. Trias no es partidario de instalar este sistema por la Diagonal. Sin embargo, co-

La transformación de la Diagonal, de avenida a paseo







FUENTE: Associació Diagonal Centre y elaboración propia

LA VANGUARDIA

LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 16/07/12
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cód: 59995676
Página: 3
Sección: LOCAL Valor: 5.680,00 € Área (cm2): 358,9 Ocupación: 34,26 % Documento: 3/3 Autor: Núm. Lectores: 754000

mo la calzada central no se prevé tocar, si en un futuro los responsables municipales cambian de opinión, este medio de transporte podría implantarse allí sin excesivas dificultades. Así, podría acometerse la conexión del Trambaix y el Trambesòs, entre Francesc Macià y Glòries en línea recta, una posibilidad que, pese a las reticencias del actual alcalde, se recoge en las bases del concurso para la remodelación de esta última plaza que se convocará en septiembre.

Que la Diagonal, tal como está ahora, no funciona bien es algo que pocos ponen en cuestión. El tráfico privado circula con lentitud, los autobuses se acumulan formando acordeones, las aceras son muy estrechas, las bicicletas entran en conflicto con los peatones encima de los paseos, los vehículos paran habitualmente en los laterales para la carga y descarga obstruyendo el paso, las motos aparcan por doquier y la iluminación sigue siendo una asignatura pendiente. Además, el aspecto general de la avenida es pobre, con muchos elementos del mobiliario urbano en mal estado de conservación y con árboles poco sanos.

ZONA DE SERVICIOS

El espacio entre árboles serviría para aparcar motos, taxis y tráfico local

BICIS SEGREGADAS

El carril ciclista se separará del área para peatones con bancos y jardineras

NUEVOS USOS

Las aceras podrían acoger terrazas, hoy imposible por falta de espacio

Ante este escenario, el Ayuntamiento opta por la prudencia. El fracaso de Hereu, que organizó una consulta ciudadana para decidir la remodelación completa de la avenida con la introducción, sí o sí, del tranvía, fue una seria advertencia para Trias, que ya se ha visto obligado a replantear o a congelar otros proyectos urbanísticos de envergadura, como la reforma de Glòries y la conexión de las dos redes de tranvía por calles del Eixample distintas de la Diagonal.

La solución que se está estudiando para el tramo comprendido entre Francesc Macià y paseo de Gràcia –aunque podría servir hasta Aragó, ya que desde esta última calle hasta Glòries las condiciones son distintas– parte de la necesidad de contar con unas aceras mucho más amplias que las actuales, que oscilan entre 1,5 y 3 metros, para pasar a seis. Con esta anchura, se facilitaría el paseo y se animaría la entrada a las tiendas, cafeterías y restaurantes. También podrían instalarse terrazas, elementos presentes en los principales bulevares de las grandes ciudades europeas –Barcelona las tiene en el paseo de Gràcia, por ejemplo– y que en la Diagonal actual no caben. De hecho, este es uno de los aspectos clave para el Ayuntamiento, que está decidido a potenciar la avenida como uno de los principales ejes comerciales y de ocio de la ciudad.

En el extremo de esta acera, junto a la primera fila de árboles, se prevé colocar el carril bici, que quedaría separado de la zona peatonal mediante bancos y jardineras y podría tener una anchura de 1,70 m, que permite hacer adelantamientos e integraría este tráfico mejor que ahora, con lo que se reducirían los conflictos entre ciclistas y viandantes. Por otra parte, al estar todo este gran espacio a un mismo nivel, se facilitaría la movilidad de las personas discapacitadas.

Los árboles se mantienen donde están, otra de las premisas defendidas por Trias. Las raíces se protegen y se amplían los alcorques para mejorar sus condiciones. En el espacio que queda entre los árboles se intercalan aparcamientos de bicicletas, accesos al carril de servicios y jardineras, así como las nuevas farolas. Entre los árboles –actual paseo– se coloca un carril que, según los tramos, acoge plazas para estacionar motos, realizar la carga y descarga, permitir la parada de taxis y autocares e incluso poner estaciones del bicing. Estas actividades no tienen cabida en la actual avenida o, si la tienen, se hacen de manera desordenada. Al lado de esta zona, se prevé un carril de servicios, con velocidad limitada a 30 km/h y que sirve para acceder a las aceras. Las marquesinas van entre los árboles interiores, ubicados sobre un parterre ajardinado similar al actual.●

Año y medio de obras

La propuesta presentada por Diagonal Centre incluye un plan de obras, con una duración total de año y medio. La ejecución de los trabajos es un asunto fundamental para los comercios de la avenida, que temen padecer un descenso en la afluencia de clientes mientras duren. Para evitarlo, se plantean dos grandes fases que se desplegarán en toda la longitud a reformar, dividida, entre las plazas Francesc Macià y Joan Carles I en siete tramos. En la primera fase, los trabajos se concentran en el espacio entre árboles para convertirlo en la nueva zona de servicios. Así, el acceso a los comercios no se vería afectado como tampoco la circulación rodada. Cuando finalice esta fase, se actuaría sobre la acera con afectaciones puntuales a los comercios. Este esquema deja libre de grandes obras la calzada central, que como mucho se reasfaltaría. Otra posibilidad es aprovechar la ocasión para mejorar la red de saneamiento, lo que, según las primeras estimaciones, puede encarecer el proyecto en unos seis millones.