

El País

Barcelona quiere reformar la Diagonal

El proyecto prevé la remodelación desde Francesc Macià al paseo de Sant Joan

BLANCA CIA - Barcelona - 31/12/2007

Repensar la Diagonal. La idea empieza a tener horizonte, sobre todo en el tronco central de la avenida: desde Francesc Macià al paseo de Sant Joan e incluso hasta Marina, a un paso de Glòries. La historia de una avenida que se hizo a pequeños trozos a finales del siglo XIX y la primera década del XX vuelve a poner sobre el tapete su funcionalidad: ¿cómo debe ser el tronco central de una avenida que limita con tres distritos?, ¿su sección, heredada de principios del siglo pasado, tiene sentido hoy?, ¿los coches deben tener tanto espacio o hay que dar prioridad al transporte público y convertir la Diagonal en un amplio bulevar más amable con el peatón? En algunos despachos municipales se empieza a plantear la reforma del tronco central del paseo, una reforma que se ve ligada a la revisión del Plan Director de Infraestructuras. Es decir, la planificación del transporte público.

El planteamiento, de momento, no ha salido del distrito del Eixample y de algunos despachos que trazan las líneas maestras de la movilidad y el transporte de la ciudad. "De la misma forma que la avenida de Roma se había convertido en un espacio sin sentido, con zonas de paseo central que no aprovechaba nadie, ocurre lo mismo con la Diagonal", apunta la regidora del distrito, Assumpta Escarp.

La Diagonal, trazada por Ildefons Cerdà, empezó a dibujar su primera manzana en 1884, desde el paseo de Gràcia a Pau Claris. Algo más de una década después llegó hasta la actual calle de Tuset, hacia el sur, y hasta Bruc, hacia el norte. Y fue creciendo, con el Cinc d'Oros en el encuentro con el paseo de Gràcia. Poco a poco, con ritmo titubeante, se extendió a la plaza de Francesc Macià, por un lado, y al paseo de Sant Joan, con la escultura de Verdaguer, por el otro. Fue frontera de la Vila de Gràcia -absorbida por la gran capital en 1897- y tal vez por todo ello nació con el signo de cierta dispersión y a golpe de la singularidad de los edificios modernistas que la jalonan.

La sección del tramo central es la que es desde hace casi un siglo. Es decir, unas aceras más bien pequeñas junto a las fachadas de mar y montaña -de unos cuatro metros mal contados-, un espacio intermedio -antes de carros y caballos, y ahora de dos carriles de circulación-, otras dos aceras grandes -de unos 10 metros contando el actual parterre- y la calzada central, que ahora ocupan tres carriles por dirección, con dos reservados para el transporte público. Existe escasa actividad comercial, menos zona de paseo y de difícil convivencia -en las aceras centrales coexisten mal las paradas de autobuses, las motos aparcadas, el carril bici y el peatón-, y una vía de tráfico escasamente utilizada para atravesar el Eixample, según reconocen fuentes municipales.

La actividad comercial se intensifica entre Francesc Macià y la calle de Muntaner. Más en el soleado lado de montaña, con presencia de las firmas más comerciales -Massimo Dutti, Zara, Mango, Benetton, Loewe- que en el más sombrío lado mar. A partir de Aribau se impone la presencia de bancos y cajas en los locales comerciales, y una drástica reducción de paseantes.

Y el panorama decae más a partir de paseo de Gràcia y aún más, si cabe, desde el paseo de Sant Joan. Sin embargo, podría ser uno de los grandes paseos de la ciudad, como lo es el paseo de Gràcia. Para colmo, no pocos de los árboles alineados a los dos lados de las aceras centrales están en un estado bastante calamitoso.

"El futuro de la Diagonal está ligado a la definición del transporte público y de forma simultánea a dar más espacio al peatón", opina la regidora del distrito. Los hay que ven en la unión de los dos ramales del tranvía -el del Besòs, que llega hasta Glòries, y el del Llobregat, que muere en Francesc Macià- la excusa perfecta para plantear la reforma del tronco central de la Diagonal y convertirla en un gran paseo, lo que significaría una apuesta clara por el transporte público. Pero también hay detractores que no quieren restar espacio al vehículo. "El modelo se tendrá que definir cuando se revise el plan de infraestructuras", sostiene la regidora del Eixample, "pero puede ser una buena oportunidad para revitalizar la Diagonal".

Las Diagonales

Cuenta Lluís Permanyer en su libro *Biografía de la Diagonal* que en realidad no se trata de la Diagonal, sino de las Diagonales. No sólo porque es la historia de una gran calle hecha a lo largo de dos siglos, sino porque, además, ha mudado de nombre varias veces. A saber: su padre, Ildefons Cerdà, la bautizó como Gran Vía Diagonal. En 1891 fue rebautizada como Argüelles, en honor de Agustín Argüelles, un liberal moderado en los tiempos de las Cortes de Cádiz del que no se sabe qué le unía a Barcelona. Y así se llamó durante dos décadas. En 1922 fue rebautizada de nuevo: Nacionalidad Catalana. Dos años después, tras el golpe del general Primo de Rivera, se volvió a llamar Argüelles. En 1925 pasó a ser la avenida de Alfonso XIII y en 1931, con la República, se denominó avenida del 14 de Abril. Llegó la guerra y la dictadura, y la avenida recuperó su nombre original: Gran Vía Diagonal.