



La reforma de la Avenida Diagonal. ¿Éxito o fracaso de un proceso participativo?

The reform of the Avenida Diagonal.
Success or failure of a participatory
process?

Samuel Esteban Padilla Llano

Profesor investigador. Universidad de la Costa. Barranquilla (Colombia)

E-mail: samuel@padillano.com

Recibido: 25 abril 2016 **Revisado:** 10 mayo 2016 **Publicado:** 20 julio 2016

Resumen

La Diagonal es una de las calles más emblemáticas de Barcelona, ha sido un eje fundamental del desarrollo económico y urbano de esta importante ciudad Europea. Un contenedor de la historia, testigo de la vida cívica de los barceloneses desde el siglo XIX hasta la actualidad. Ha sido uno de los más importantes laboratorios del diseño urbano en el que la práctica y la experiencia han dejado un gran inventario de intervenciones en los espacios urbanos, que hoy le otorgan una imagen particular y un carácter singular a la ciudad. La arquitectura, por ejemplo, le dio la elegancia, su diseño urbano exaltó su paisaje, sus equipamientos y edificios cívicos, revitalizaron el movimiento y la interacción de la población, su longitud y anchura otorgaron la jerarquía preferencial que hace que sea una de las principales ejes cívicos y de movilidad, no sólo de Barcelona, sino también de su área metropolitana.



Los proyectos de reforma recientes presentados para la Diagonal en las últimas tres legislaturas de gobierno en la ciudad, y la transformación de uno de sus tramos inaugurado en 2015, nos permite abordar la producción del espacio público en Barcelona, desde tres perspectivas: la política (los partidos en el Gobierno y el administración de la ciudad), la perspectiva de la ciudadanía (capacidad o posibilidad de que la población es de influir en la forma, la gestión y el diseño de la ciudad) y la perspectiva del proceso, diseño, elaboración y ejecución del proyecto del espacio público. Especialmente, cuando la participación de los ciudadanos se utiliza como una base del discurso del proyecto.

Palabras claves: *Barcelona, participación ciudadana, Avenida Diagonal.*

Resum

La Diagonal és un dels carrers més emblemàtics de Barcelona, ha estat un eix fonamental del desenvolupament econòmic i urbà d'aquesta important ciutat Europea. Un contenidor de la història, testimoni de la vida cívica dels barcelonins des del segle XIX fins a l'actualitat. Ha estat un dels més importants laboratoris del disseny urbà en què la pràctica i l'experiència han deixat un gran inventari d'intervencions en els espais urbans, que avui li atorguen una imatge particular i un caràcter singular a la ciutat. L'arquitectura, per exemple, li va donar l'elegància, el seu disseny urbà exaltar el seu paisatge, els seus equipaments i edificis cívics, van revitalitzar el moviment i la interacció de la població, la seva longitud i amplada van atorgar la jerarquia preferencial que fa que sigui una de les principals eixos cívics i de mobilitat, no només de Barcelona, sinó també de la seva àrea metropolitana.

Els projectes de reforma recents presentats per a la Diagonal en les últimes tres legislatures de govern a la ciutat, i la transformació d'un dels seus trams inaugurat el 2015, ens permet abordar la producció de l'espai públic a Barcelona, des de tres perspectives: la política (els partits al Govern i el administració de la ciutat), la perspectiva de la ciutadania (capacitat o possibilitat que la població és d'influir en la forma, la gestió i el disseny de la ciutat) i la perspectiva del procés, disseny, elaboració i execució del projecte de l'espai públic. Especialment, quan la participació dels ciutadans s'utilitza com una base del discurs del projecte.

Paraules clau: *Barcelona, participación ciudadana, Avinguda Diagonal*

Abstract

The Diagonal Avenue is one of the most emblematic streets of Barcelona, has been a fundamental axis of economic and urban development of this important European city. A container of history, witness of the citizen's life from the nineteenth century to actuality. It has been a most important laboratory of urban design in which practice and experience have left a large inventory of architectural interventions and also in public spaces, which have given a particular image to the city. The architecture, for example, gave it a singular elegance, its urban design extolled its landscape, the diverse equipment's and civics buildings, revitalize the movement and interaction of the population, its length and width awarded it the preferential hierarchy that makes it one of the main civic and mobility axes of Barcelona and its metropolitan area.

The recent reform projects presented for Diagonal, and the transformation of a one section inaugurated in 2015 allows us to approach the production of public space as an essential topic in the life of cities, from three perspectives: policy (the parties within the Government and the city administration), the prospect of citizenship (capacity or opportunity that is the population to influence the form, management and design of the city) and the prospect of



the process, design, elaboration and implementation of the project of public space. Specially, when the citizens participation is used like a base of project's discourse.

Keywords: *Barcelona, Diagonal Avenue, Citizen Participation.*

INTRODUCCIÓN



Imagen: La Avenida Diagonal (1930) cruce con el Paseo de Gracia, con el cinco de Oros en primer término. Tranvías y carroajes circulando. Fuente: Archivo Fotográfico de Barcelona.

La Avenida Diagonal es una de las vías más emblemáticas de Barcelona, protagonista del desarrollo económico y urbanístico de la ciudad. Un contenedor de historia, testigo de la vida social y cívica desde finales del siglo XIX.¹ Ha sido un laboratorio del urbanismo en el que la práctica y experiencia han dejado un amplio inventario de intervenciones en el espacio urbano, que han dotado de una imagen particular a la ciudad. La arquitectura, por ejemplo, la dotó de una elegancia, su diseño urbano enalteció su paisaje, los equipamientos vitalizaron la circulación de la población, su longitud y anchura le otorgaron la jerarquía preferencial que hace de ella uno de los principales ejes cívicos y de movilidad de Barcelona.²

¹ La Diagonal es quizás por su extensión la mayor “galería” arquitectónica que tiene Barcelona. En ella se encuentran gran parte de los iconos del desarrollo arquitectónico de la ciudad, que se han constituido como referentes y escuela en los distintos momentos de la historia. Es indudable la riqueza patrimonial de sus edificaciones, tanto las que datan de finales del XIX, como las que surgen en pleno siglo XXI.

² Fabre (2001) describe la Avenida como un recorrido por las clases sociales de la ciudad y también por la historia del urbanismo, siendo ésto una constante hasta la actualidad. Aunque en la última década, la urbanización de alguna parte de esta vía, haya terminado desplazando a algunos sectores de la población en los procesos urbanizadores que sucedieron al Fórum Mundial de las Culturas (2004), al proceso de transformación del llamado distrito 22@, la construcción del Tranvía Metropolitano, entre otros aspectos. Sin embargo, de alguna manera, han contribuido a tipificar y en cierta manera homogenizar la avenida, lo que se puede ver reflejado en el tipo de edificación y los grupos de población que residen hoy en el ámbito de la avenida.



Siendo la vía más larga de la ciudad, la atraviesa desde su extremo noreste, hasta el extremo suroeste, rompiendo con el trazado ortogonal que ordena la ciudad. La Diagonal: "*Irrumpe de forma abrupta el ritmo horizontal y vertical de la cuadricula del Eixample, además de crear nuevos ángulos, que no son los habituales de noventa grados*" (Font, et al, 2010, p.11), respecto a la malla urbana del resto de Barcelona.

Ahora bien, en sus casi 12 kilómetros la Diagonal no tiene una sección homogénea, tal situación genera tramos diferenciados que en ocasiones dificultan una lectura continua tanto del paisaje urbano, como del espacio público que le estructura. Estos tramos diferentes son el resultado de disímiles procesos urbanizadores, la densificación urbana y de la inserción de los sistemas integrados de transporte público en la ciudad. Estas diferentes secciones las encontramos: "*Entre Aragón y Francesc Macià: 50 metros, entre Francesc Macià y Entença: 84 metros y entre Entença y Maria Cristina: 92 metros*" (Permanyer, 2010, p.7).³

La Diagonal forma un ángulo de 26º respecto a la estructura ortogonal del Ensanche. Condiciones morfológicas que se instauraron con el *Plan de Reforma y Ensanche de Barcelona* planteado por el ingeniero/urbanista Ildefonso Cerdà, donde la Avenida tendría la función principal de facilitar la comunicación de la nueva Barcelona con el resto de la región metropolitana, al mismo tiempo que pilotar la construcción de dicho proyecto. La Diagonal, se ha ido construyendo de manera relativamente lenta. Sin embargo, hoy resulta aún una pieza inacabada en el sentido que no ha conseguido resolver eficientemente los problemas asociados a la integración entre los sistemas urbanos: transporte, circulación, movilidad, espacio público, etc. El paso del tiempo y los diversos procesos de urbanización que le han ido dando forma, al igual que los desarrollos industriales como el coche y otros medios de locomoción, han contribuido a crear un conflicto que no favorece a la continuidad espacial.⁴

³ Permanyer (2010) describe la Diagonal como "un dels eixos que des del Pla Cerdà, fa 150 anys, obren i connecten el pla de Barcelona amb l'estructura física, geogràfica del seu entorn territorial. És el gran carrer que dibuxa la diagonal del rectangle, lleugerament pendent, on's estén la ciutat, entre la serra de Collserola i el mar Mediterrani, emmarcat pels deltes dels Rius Besòs i Llobregat" (Permanyer, 2010, p. 10).

⁴ Primero, fue terminar su urbanización hasta la zona alta de la ciudad (actual Zona Universitaria), luego su llegada al mar, y en los últimos años, se ha discutido sobre la trasformación del tramo central, el más antiguo y de mayor conflicto a nivel espacial y funcionamiento.



Adicionalmente, en estos procesos, la experimentación técnica en el diseño del espacio y elementos urbanos, ha sido paradójicamente uno de los aspectos que han acentuado dicha discontinuidad, en cuanto a forma y trazado, entre cada uno de los tramos de la Diagonal. En este aspecto ponemos como ejemplo de la experimentación con nuevos materiales, específicamente en la pavimentación de calzadas y zonas para peatones, con el cambio de materiales pétreos a otros de fabricación industrial, que soportaran para entonces, los nuevos medios de locomoción (*Ver Esparza, 2014*).⁵

Ahora bien, la transformación que se debate en la actualidad, aboga por la integralidad de dichos sistemas, al tiempo que por la revitalización del espacio público. No obstante, hay una serie de aspectos de carácter sistemático y estructural que no solo afectan al ámbito de la Avenida, sino al conjunto de la ciudad, y que repercuten en el buen funcionamiento de ésta. Cualquier modificación repercute significativamente su carácter, y también afecta su funcionamiento y la distribución de la movilidad, y la accesibilidad al espacio público adyacente.

La movilidad peatonal es uno de los factores centrales del problema, el déficit de espacio para la circulación peatonal accesible, la mala calidad que en algunos puntos se evidencia, y la indefinición de las interfaces entre el espacio público y los sistemas de transporte, entre otros aspectos. Toda esta serie de aspectos fueron los que se tuvieron en cuenta para la redacción del Plan de Movilidad de Barcelona 2009 y también para la firma del denominado Pacte per la Diagonal firmado en Abril de 2009 por las entidades de la ciudad relacionadas con la circulación y el transporte.

Debido al carácter emblemático y de eje articulador urbano que tiene la avenida y a los conflictos funcionales y estructurales que presenta, se hace imperativo que cualquier intervención o transformación de su configuración, tenga como mínimo un exhaustivo debate colectivo en múltiples niveles y abierto a la ciudadanía que en definitiva es quien convive y usa la Avenida. Con una perspectiva que recupere los valores urbanísticos de origen del proyecto que planteó Cerdà, pero que se adecúe a

⁵ Un interesante y completo trabajo sobre esta exploración técnica sobre el espacio urbano en Barcelona, particularmente en el diseño de pavimentos, lo podemos encontrar en la Tesis Doctoral "*El diseño del suelo: el papel del pavimento en la creación de la imagen de la ciudad*" elaborada por Esparza, Danae (2014). Un trabajo exhaustivo sobre la evolución del pavimento en la ciudad de Barcelona, en el que dedica un apartado al proceso de Urbanización de la Diagonal y la inserción de nuevas tecnologías y nuevos materiales para el diseño del suelo.



las problemáticas que movilizan la ciudad en la actualidad y prevengan los conflictos a nivel urbano a futuro.

Es en este sentido que el Ayuntamiento de Barcelona planteó en el año 2008 un proceso ambicioso y de alto impacto urbanístico, que luego sería reorientado para la ciudadanía, debido al diseño de escenarios de inclusión y al enfoque de las políticas públicas que dieron al proyecto un marco normativo y jurídico en el que la participación ciudadana debía ser esencial para la elaboración de proyectos de transformación. Sin embargo, este proyecto acabaría frustrándose dos años más tarde, debido a múltiples razones que intentaremos indicar más adelante.

Posteriormente, en el año 2012 bajo una nueva legislatura, se abordó nuevamente la propuesta de transformación de la Avenida, lanzando un nuevo proyecto de reforma que proponía mejorar la continuidad y revitalizar la actividad comercial, mejorar el espacio para peatones y solucionar los problemas de movilidad y de integración de los sistemas de transporte público. El proyecto ejecutivo sería aprobado definitivamente a principios de 2014 y materializado entre el verano del mismo año y principios del 2015.

La Avenida Diagonal y la Ciudad de Barcelona

Ahora bien, para hablar de la evolución histórica de la Diagonal, necesariamente hemos de hablar del *Plan de Expansión y Reforma de Barcelona*. En el año 1858 fue convocado un Concurso de Ensanches para Barcelona, el cual daría como vencedor al proyecto presentado por el arquitecto Antoni Rovira i Trías.

En segundo lugar había quedado el proyecto presentado por Idelfonso Cerdà, que pese a no haber sido ganador, al siguiente año, sería impuesto (el 31 de mayo) por *Real Orden Ministerial del Gobierno Central del Estado Español*, como el proyecto a ejecutar para la expansión de Barcelona. No obstante, el planteamiento para el crecimiento de la ciudad, ya venía años atrás y para lo cual ya se habían dado algunas propuestas que no se llevaron a la realidad nunca.⁶ Aunque fue aprobado en 1859,

⁶ En 1853 es encargado el trazado del plano topográfico de la llanura extra murallas, con lo cual se crearon una serie de proyectos alternativos, que comparados con el definitivo de Cerdà, ayudan por diferencia, a comprender más bien, la importancia teórica del de Cerdà, y su significado social y político, la cual fue, una visión muy progresista del crecimiento de la ciudad. La primera propuesta que se conoció de Ensanche para Barcelona fue la de Miquel Garriga i Roca, en Noviembre de 1857, encargada por sorteo a algunos arquitectos municipales. La propuesta de Garrica, fue una propuesta de corte modesto, que se limitaba a ordenar la ciudad, entre el núcleo antiguo y el núcleo de Gracia,



se inició en el año 1860, cuando la *Reial Ordre*, determinó que Barcelona debía crecer a través de los lineamientos y directrices urbanas de corte higienista, planteadas por el ingeniero Cerdà.

La arquitectura ha jugado un papel relevante en la definición de la imagen de la Diagonal. En la longitud de la avenida, se distribuyen una serie de edificaciones que surgieron a lo largo de los siglos XIX, del XX y continúan surgiendo en el actual XXI. Esto solo indica una cosa, y es que la avenida continúa su construcción progresiva. Sobre la Diagonal se aprecia un “desfile estilístico”, que relata épocas de la ciudad en las que se registran grandes contribuciones arquitectónicas,

“sobretodo, casas de gran arquitectura, entre las cuales se muestran ejemplos de la más grande belleza modernista, ecléctica, noucentista, historicista o racionalista, (...), en gran parte, el carácter urbano de esta ciudad del siglo XIX se puede descubrir en la variedad expresiva de los elementos arquitectónicos elevados, inéditos en cualquier época anterior, con el rol de protagonistas democráticos del conjunto urbano, ciudadanos de una república de formas” (Solà-Morales, 2009, p.299 y p.295).

Cuando Cerdà proyectó el *Ensanche*, más allá del límite que demarcaban las antiguas murallas de la ciudad, proponía una serie de ejes que irrumpirían la cuadrícula de la futura forma urbana de Barcelona. Estos ejes entre los que se encontraba la Avenida Diagonal, tenían una doble función: la de estructurar la ciudad y la de conectarla al futuro territorio metropolitano. En este sentido, dibujó cinco vías: la Meridiana, el Paralelo, la Gran Vía de las Cortes Catalanas, la Diagonal y el Paseo de Gracia, las cuales además se encargarían de garantizar que el proyecto de ensanche siguiera los

que para entonces aún no hacia parte de Barcelona. Por el dimensionamiento de las manzanas (200 x 140 m), se consideraba una duplicación de Ciutat Vella. La segunda propuesta de ensanche llegaría tiempo después, en 1859, cuando Antoni Rovira i Trías, otro de los arquitectos municipales, gana el Concurso de Planes de Ensanche, con un proyecto que había de ser bandera del Ayuntamiento para enfrentarse a la propuesta que para este mismo concurso, presentaba Ildefons Cerdà, y que pese a los resultados del concurso, al siguiente año sería impuesto este último, por Real Decreto del Ministerio. El proyecto de Rovira, planteaba una malla circular de islas rectangulares agrupadas dentro de un sistema de ejes radiales, que se ampliaban hasta unir otros municipios y conurbaciones próximas a la ciudad antigua. Otro de los proyectos presentados para el concurso, fue el planteado por Josep Fontserè, consistente en una propuesta más ecléctica y realista que las anteriores, respecto a su adaptación al territorio: se establecía como un esquema de conjunción de los cinco grandes núcleos urbanos existentes –Sants, Sarrià, Sant Andreu, Gràcia y Barcelona- en el dibujo de una gran curva central sobre los ejes ortogonales, reforzados por una serie de diagonales de similar carácter. En estos proyectos, pues, y con tratamientos más o menos tradicionales, académicos o eclécticos, se dibujan criterios de repetición, de integración de extensión industrial, etc., aceptados como objetivos de partida. Sin embargo, por delante de todos ellos, el proyecto de Cerdà supuso, en cambio, una propuesta que no tiene más lógica que la propia. Ni la idea de integración supra municipal (Rovira i Fontserè), ni la imagen de los ejes industriales (Soler i Glòria), ni la simple extensión (Garriaga), tendrían un gran reconocimiento como tal (ver Solà-Morales, 2009, p. 278-330).

lineamientos y el diseño inicial y lograra la dimensión urbana que se pretendía (Font, *et al*, 2010).⁷



Fig. 1. La Avenida Diagonal (1930) cruce con el Paseo de Gracia, con el cinco de Oros en primer término. Tranvías y carroajes circulando. Fuente: Archivo Fotográfico de Barcelona.



Fig. 2. Vista aérea de la Avenida Diagonal en el cruce con la calle Condes de Urgell, Autor: Escuela Aeronáutica Naval. Fuente: AMCB



Fig. 3. Av. Diagonal (1930) entre el Paseo de Gràcia y la Plaza Francesc Macià. Autor: Josep Domínguez. Fuente: AMCB.



Fig. 4. Obras de pavimentación de la Avenida Diagonal (1925-1935). Autor: Josep Domínguez. Fuente: AMCB.

7 Otra vía que contribuye a esta organización del territorio, sumándose a las otras cinco vías, es el antiguo Paseo de la Explanada o también llamado en el plan Cerdà como Calle 35 (actual Paseo de Sant Joan), un antiguo paseo de Barcelona construido entre 1795 y 1802, que ha sido objeto de diversas transformaciones, siendo la última reurbanización en el año 2011 y 2014. El paseo de San Juan (Sant Joan) fue construido bajo la tutela del Capitán General Agustín de Lancaster, en el periodo que va de agosto de 1792 hasta su finalización en 1802 (García, 1998, 418). El actual proyecto de Urbanización (primera etapa inaugurada en 2011 y actual en 2014) es obra de la arquitecta Lola Domenech.



Fig. 5. Avenida diagonal (1973) en el tramo central del Ensanche. Autor: Sáenz Guerrero. Fuente: Archivo Fotográfico de Barcelona



Fig. 6. Obras de urbanización de la plaza Francesc Macià a la altura de la avenida Sarrià (1972). Autor: Brangulí. Fuente: Archivo Municipal Contemporáneo de Barcelona.



Fig. 7. Avenida diagonal (1973). Aparcamiento de coches en el paseo destinado a viandantes. Autor: Sáenz Guerrero. Fuente: Archivo Fotográfico de Barcelona



Fig. 8. Avenida Diagonal (1975). En la Altura de María Cristina. Al fondo las obras del Corte Inglés. Autor: Victor. Fuente: Archivo Fotográfico de Barcelona

Ahora bien, el Plan Cerdà se ha consolidado como base de la teorización en la evolución racionalizada de la ciudad moderna.⁸ Su definición parte de una visión sistémica de la circulación y la movilidad urbana, en la que se rationalizan e integran los modos de transporte (y el espacio para la circulación peatonal), como elementos estructurantes del trazado y planteando soluciones a las condiciones de higiene pública en el contexto de industrialización que caracterizaba las ciudades en el siglo XIX, en particular Barcelona.⁹

8 Cerdà impuso un modelo de hacer ciudad, un planteamiento urbanístico que se constituyó como un tratado para el urbanismo moderno, en el que se indica que se debe afrontar “el tema de la proyección de la ciudad moderna como un proceso de urbanización continuo, abierto en el tiempo y en el espacio, y con un mecanismo de gestión pública y privada de financiamiento capitalista de la ciudad” (Solà-Morales, 2009, p.295).

9 Además, con el Plan Cerdà se “opta por la isotropía igualitaria de la cuadricula ilimitada, sin jerarquías ni periferias. Se define a través de un trazado reticular, que de una u otra manera autónoma, poderosa y absoluta, se implanta sobre el territorio. Sin direcciones, ni ejes, ni áreas prioritarias, sino con la independencia que le proporciona su propia



Inicialmente, la Avenida fue proyectada con el nombre de *Gran Vía Diagonal*, el cual conservó hasta 1981. El primer tramo que se construyó es el que va desde el *Carrer de Pau Claris* hasta el *Passeig de Gracia*. La segunda etapa de la construcción se dio con la extensión hasta el *Carrer de Tuset* y hasta la *Carrer del Bruc* y así lentamente hasta llegar finalmente a la *Plaza Francesc Macià* y posteriormente a la *Plaza de las Glorias Catalanas* que no vería la luz, su ordenación urbana, sino hasta inicios de los años '90s.

En 1891, le es cambiado el nombre por el de *Agustín de Argüelles*,¹⁰ el cual conservó hasta 1922, año en el que llega al poder político el partido Nacionalidad Catalana, y la avenida es bautizada homónimamente *Nacionalitat Catalana*. Este partido duró poco en el poder, puesto que en 1923 fue derrocado a través de un golpe dado por el entonces General Primo de Rivera, quien instauraría una dictadura de casi ocho años (1923-1930) en el territorio Español (Permanyer, 2010, p.1).

Una de las tantas acciones que el dictador llevó a cabo con el afán de aminorar cualquier rasgo de catalanidad en la ciudad, fue cambiar el nombre de la Avenida por el de *Alfonso XIII*, en honor al rey de España, en aquel entonces. A principios de 1930, el Rey Alfonso XIII destituyó a Primo de Rivera del gobierno central, debido a las presiones emergentes desde algunos sectores de la sociedad, convocando la realización de nuevas elecciones. Así pues, el 14 de abril de 1931 el Partido Republicano obtiene la victoria en las elecciones convocadas, proclamándose la denominada Segunda República Española. A partir de aquí, la avenida adoptó el nombre *Catorce de Abril*, en conmemoración a esta fecha, el cual mantuvo durante los siguientes ocho años.

En este recorrido histórico, un hecho bélico que marcó la historia de la ciudad fue la Guerra Civil que experimentó España hacia 1936, por la sublevación del grupo nacionalista, denominado *Bando Nacional*, opositor del gobierno republicano. Esta guerra decantó en el triunfo de las tropas fascistas-nacionalistas comandadas por el

autonomía teórica. La Diagonal irrumpió de forma abrupta el ritmo horizontal y vertical de la cuadricula del Ensanche, además de crear nuevos ángulos, que no son los habituales de noventa grados" (Permanyer, 2010, p. 11).

10 aunque algunos registros apuntan que este nombre ya era usado desde 1974 por las autoridades del antiguo municipio de Gracia, al cual pertenecía el tramo construido hasta entonces.

General Francisco Franco en 1939, en los albores de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), quien instauró un régimen dictatorial de casi cuarenta años.



Fig. 10. Estado de Avenida diagonal en el año 1976. Autor: Victor. Fuente: Archivo Fotográfico de Barcelona



Fig. 9. Desfile de la Victoria (21 de febrero de 1939), presidido por Franco en la "Avenida del Generalísimo". Autor: Desconocido. Fuente: Archivo Municipal Contemporáneo de Barcelona.



Fig. 11. Obras de urbanización y ajardinamiento en Avenida Diagonal (1973). Autor: Sáenz Guerrero, J.a. Fuente: Archivo Fotográfico de Barcelona

En aquel contexto, la Avenida se convirtió en el escenario predilecto para las manifestaciones políticas y desfiles protocolarios del régimen. Un ejemplo de ello, fue el famoso desfile de la Victoria realizado por el general y sus tropas por la avenida (21 de febrero de 1939). Otro ejemplo es la celebración del *Congreso Eucarístico en el año 1952*, un encuentro de carácter religioso entre autoridades civiles y eclesiásticas, en el que se evidencia la continuidad de una práctica ya común en las ciudades Europeas, de enaltecer la imagen de las ciudades a través de eventos de carácter internacional (*Exposición Universal de Barcelona 1888 y 1929*, p.ej.).



“La urbanización de la avenida en su parte alta, en los alrededores de la actual intersección entre la Av. Diagonal y Av. Carles III, era uno de los pilares de la preparación del evento. Para el acto central, en este lugar el Arquitecto municipal Josep Sotera (...) proyectó un altar de campaña gigante, de una modernidad y de una fuerza estética formidable, que irrumpía en el paisaje lineal de la avenida y se sobreponía a la arquitectura preexistente. Posterior al evento, la obra fue demolida. El congreso fue quizás el evento en el que la Diagonal puso a prueba su capacidad como eje estructurante urbano emblemático, siendo literalmente inundada por millares de personas que constituía una porción representativa de la población barcelonesa, a sabiendas de un contexto de la dictadura” (Permanyer, 2010, Pág. 31).

Con el régimen franquista, la avenida pasó a llamarse *Avenida del Generalísimo Franco*, nombre que conservó durante todo el periodo de dictadura (1939-1975). Tras la muerte del dictador en 1975 y luego de un periodo de 4 años en los que las doctrinas franquistas aún se imponían en la ciudad, fue creado un Consistorio Democrático (1979), quien se encargó de llevar a cabo las primeras elecciones municipales, en las que Narcís Serra fue elegido nuevo alcalde de Barcelona, abriendo una nueva era en la vida social y urbana de la ciudad. Con la llegada de la democracia, la Diagonal recuperó su nombre original de *Avenida Diagonal*, una más de muchas acciones que se emprendieron de índole reivindicativa para restablecer los valores culturales, políticos y económicos de la sociedad Catalana.¹¹

La reivindicación de la democracia para Barcelona significó, en el ámbito urbano, una apuesta por renovar la ciudad de cara al mundo.¹² Serra de la mano del Arquitecto/Urbanista Oriol Bohigas, proyectó una Barcelona renovada que respondía

¹¹ El 3 de abril de 1979, fueron celebradas las primeras elecciones municipales, luego de aprobada la constitución democrática en todo el territorio nacional. En estos comicios el partido de los socialistas conquistó el Ayuntamiento de Barcelona, en cabeza de Narcís Serra, quien gobernó hasta 1982. Uno de los acentos que tuvo este gobierno fue la regeneración de la ciudad y la búsqueda e implementación de nuevas políticas urbanísticas, que debían enfrentar temas como la densificación que ya se visualizaba tiempo atrás, la degradación y la desarticulación del tejido urbano y sobretodo encarar el déficit de espacio público que presentaba la ciudad, sobretodo en áreas de nuevo crecimiento residencial, como la periferia, que por la naturaleza de sus orígenes no estaban debidamente urbanizados, sin acceso a redes de servicio básico y redes de transporte público, siendo éstas las principales demandas ejercidas desde la población y los movimientos vecinales. Finalizada la dictadura, tuvo lugar un proceso de reconversión de las políticas urbanísticas para la ciudad, donde el reto estaba en presentar al mundo una imagen renovada de Barcelona, que además planteaba nuevos escenarios de interlocución con la ciudadanía. Sin embargo, estas políticas urbanísticas en gran medida significaron la adquisición de terrenos como estrategia para consolidar un patrimonio de suelo municipal tal que permitiera llevar a cabo una planificación del territorio a largo plazo, que registraba en los nuevos instrumentos de planificación tales como el Plan General Metropolitano de Barcelona (1976).

¹² Desde la llegada del ayuntamiento democrático, la ciudad pulsaba desde muchos frentes un proceso de cambio, por un lado estaba la reinstalación de la democracia en la ciudad, tanto en la implantación de las políticas, como en la reforma y renovación de la misma en relación a su imagen física, apuntando a una transformación económica traducida en la proyección de Barcelona al exterior. Por otro lado estaban las luchas vecinales que seguían activas en pro de conseguir beneficios sociales colectivos en cada uno de los campos que el gobierno debería trabajar.



a diversos frentes tales como lo social, lo económico, lo cultural que afectaban la vida de los ciudadanos. En aquel entonces el gobierno de la ciudad se encontraba bajo la presión de las masas populares:

"diversas y muy activas asociaciones de vecinos peregrinaban a diario (...) reclamando ora un semáforo, ora una guardería, ora un espacio verde" [Por ello, era imprescindible] introducir calidad en el planeamiento urbano y arquitectónico de la ciudad (...) aplicar una política global, poner orden y frenar los –nuevos- brotes de especulación inmobiliaria" (Moix, 1994, p.19).

Como delegado de urbanismo del *Ayuntamiento de Barcelona*, Bohigas planteó la intervención en áreas específicas de la ciudad, que permitieran detonar el desarrollo en zonas deprimidas o de deficiente urbanización. En particular la Diagonal fue uno de estos ejes que debían servir para conectar los barrios de la ciudad y facilitar la movilidad de los ciudadanos desde el interior de los barrios hacia el resto de la ciudad.¹³

El 17 de octubre de 1986 Barcelona es oficialmente nominada para celebrar los Juegos Olímpicos, con lo cual, la transformación física de la ciudad se aceleró significativamente. La operación urbana para los JJOO comprendía la creación de áreas olímpicas en localizaciones estratégicas de la ciudad que pudieran convertirse en nuevas centralidades urbanas, sumadas a las ya existentes en la ciudad.¹⁴

La idea de generar estas centralidades fue impulsada por el arquitecto Joan Busquets encargado de los *Servicios de Urbanismo Municipal* (1983-1989). Busquets recuperaba

¹³ La planificación estratégica que planteó Bohigas, se fundamentó en la conectividad del espacio urbano a través de la regularización y estructuración de las redes urbanas que debían partir de la puesta en valor del espacio público, sobre los sistemas viales de la ciudad y esto planteando una interconexión entre el ámbito local de los Barrios y el conjunto de la ciudad. Esta planificación planteó por un lado, pequeñas intervenciones sobre el territorio capaces de explosionar el desarrollo urbano hacia las demás escalas del territorio. Y por el otro grandes infraestructuras en la escala global de la ciudad que sirvieran para tejer estos pequeños núcleos de transformación. De acuerdo con ésto: "se pudo poner en funcionamiento el espacio de los valles entre barrios construyendo ramblas o bulevares como Avgda. Foix, Vía Augusta en Sarria, Avgda. Esteve Terrados en Gracia, vías Parc de Vall d'Hebron, Vía Julia en Nou Barris, entre otras, que dan una conexión interurbana" (Busquets, Montaner, 1999. P.161). Es así, como las fronteras, los espacios intersticiales y obsoletos entre barrios y distritos y por consiguiente los periféricos se convertirían en las áreas potenciales, para plantear las nuevas centralidades de la ciudad, por un lado, y para dentro de estas nuevas centralidades definir las futuras actuaciones urbanas que se debían generar para los barrios que se encontraban en las áreas de influencia de estas centralidades.

¹⁴ Sin duda los Juegos Olímpicos de 1992 fueron la oportunidad de generar una nueva imagen de proyección internacional. Se constituyó en la ocasión perfecta para terminar de acentuar una política de reconstrucción en Barcelona, que había instaurado Bohigas desde algunos años atrás; una transformación que incluía una estandarización de los elementos necesarios en la ciudad. *"Las operaciones más relevantes fueron infraestructurales-túneles, rondas, avenidas, plazas-proyectadas y gestionadas desde el Instituto Municipal de Promoción Urbanística (IMPU) que dirigía Josep Anton Acebillo"* (Montaner, 1999, p.25).



algunos de los planteamientos de Bohigas tales como dotar de monumentalidad las zonas periféricas de la ciudad, para liberar la carga representativa que naturalmente tiene el centro de la ciudad.¹⁵ Los dos extremos de la Avenida Diagonal eran focos de transformación: la actual *Zona Fórum* y los establecimientos deportivos construidos en la *Zona Universitaria* del distrito *Les Corts* fueron objeto de dicha transformación.

Pese a la aprobación de las Normas Reguladoras de Participación Ciudadana (1986)¹⁶, el mismo año de la nominación de Barcelona a los Juegos, las actuaciones urbanísticas no se daban bajo un marco activo de participación de los ciudadanos en la toma de decisiones proyectuales. En este sentido, tal como afirman Nico Calavita y Amador Ferrer (2000):

"sería tentador, atribuir, al menos en parte, el éxito de los Juegos Olímpicos de Barcelona a un proceso de participación (...). Pero este no es el caso. De hecho, las lamentaciones de la Federació de Asociacions de Veïn i Veïnes de Barcelona por la falta de participación de los ciudadanos en los asuntos de la ciudad (...) los Juegos Olímpicos fueron un asunto privado entre el "príncipe", y como en el Renacimiento-los "arquitectos del príncipe"(Calavita, et al, 2000, p.804).¹⁷

No obstante, es posible cuestionar en este punto, *"si un proceso más participativo habría sido posible sin poner en peligro la realización oportuna de todas las instalaciones necesarias para los Juegos Olímpicos. (Calavita, et al, 2000, p.805)*. Esta disyuntiva es la que en la actualidad nos seguimos encontrando en procesos de transformación urbana en Barcelona y en muchas ciudades en el mundo. El proceso de transformación de la Diagonal no escapa de ello. El temor, muchas veces, de las autoridades municipales, de que la interlocución con los ciudadanos pueda frustrar, bloquear o limitar los proyectos urbanísticos, hace que muchas de las decisiones se tornen despóticas, o bien se puedan disfrazar de procesos participativos aquellos que son en esencia informativos sobre los proyectos urbanos.

15 Busquets planteó doce áreas de nueva centralidad, de las cuales cuatro se encontraban sobre la Avenida Diagonal.

16 Las Normas Reguladoras de Participación Ciudadana 1986 fueron revisadas en el 2002 en las cuales se recogían, los principales lineamientos establecidos en la Carta Municipal aprobada en 1999, para la actuación y desarrollo de la ciudad, contemplando el ámbito social, económico, cultural y físico. Las normas trabajan en pro de una democracia participativa que alimente la tradicional democracia representativa, que llevan los sistemas administrativos de la ciudad. Debía ser utilizada en todo tipo de proceso ciudadano, que implementase mecanismos de participación, como fundamento de cualquier tipo de intervención.

17 Traducción del original: Calavita, Ferrer (2000), Journal of Urban History - Citizen Movements.



Ahora bien, como ya hemos mencionado, la estructura de la Diagonal y su morfología están ligadas directamente a la evolución histórica de la ciudad. Se puede decir que son tres las etapas que definen estructuralmente la avenida y la dividen respectivamente en tres tramos diferenciales entre sí. La primera etapa de la historia de la Diagonal se ubica en el tramo central, el que está comprendido entre la actual *Plaça Francesc Macià* y la *Plaza de las Glorias Catalanas*. El proyecto de reforma de la Avenida Diagonal planteado en el año 2008, se centró en la trasformación de este tramo (entre la *Plaça Francesc Macià* y la *Plaza de Glòries*), que tiene en total una longitud de 3,8 Km aproximadamente.

Un segundo momento histórico de la Diagonal se ubica en el tramo comprendido desde la *Plaça Francesc Macià* hasta llegar a la parte alta de la *Zona Universitaria* (antigua zona de *Sant Pere Màrtir*, en *Pedralbes*), límite municipal de la ciudad. Este tramo se diferencia del central, por varias razones: por su arquitectura y estética “palaciega” herencia de una burguesía que data desde antes de iniciado el Plan Cerdà y por los procesos urbanísticos que se sucedieron hasta bien entrado el siglo XX. También por el tipo de sección de la vía, que despliega el espacio de peatones únicamente a los costados reservando para los vehículos la parte central.

El origen más claro de la urbanización de esta parte de Barcelona, llegó con motivo de los preparativos para celebrar en la ciudad la Exposición Internacional de Industrias Eléctricas que estaba prevista para 1917, la cual nunca se llevó a cabo debido al estallido de la Primera Guerra Mundial. Aunque el proceso de transformación de la frustrada Exposición años más tarde se encauzó para la celebración de la *Exposición Internacional de Barcelona (1929)*. En ese contexto, los proyectos de urbanización planteados fueron liderados por el Concejal Joan Pich (1912-19715) y por el también concejal del *Ayuntamiento de Barcelona*, Francesc Cambó, quien fuera comisario de la exposición de 1917 (convertida en la de 1929). Para aquel proceso urbanizador al que se sometió la ciudad.

La estrategia para el proceso de urbanización se fundamentó principalmente en la experiencia del arquitecto Jean-Claude Nicolás Forestier y sus trabajos realizados en algunas de las ciudades europeas anteriormente; el cual fue invitado a presentar una propuesta no sólo para esta parte de la ciudad sino también para la gran Barcelona:



“Cambó pensaba que la tarea más urgente consistía en la creación de “una corona de grandes espacios libres circundando Barcelona” y, de forma más concreta, y urgente, impulsar la creación de dos grandes parques, uno en la montaña de Montjuïc y el otro en la zona de Sant Pere Màrtir, en Pedralbes, en el límite del término municipal barcelonés” (Casals, 2009).¹⁸

En este sentido, el encargo que tenía Forestier era el de construir un gran parque de escala de ciudad y una nueva residencia para el rey Alfonso XIII, en sustitución al antiguo Palacio Real que se había incendiado en 1875. En este caso las dos localizaciones: *Monjuic* y *Pedralbes*, tenían condiciones topográficas potentes y a la vez conflictivas, dependiendo del proyecto. En particular, la localización en la zona *Pedralbes*, presentaba mejores condiciones y características topográficas para ubicar dicho parque, siendo uno de los factores esenciales del proyecto la accesibilidad de los ciudadanos a estos recintos de carácter público.

La perspectiva asumida por Forestier era la de una ordenación definitiva, que trascendiera más allá de la coyuntura de la celebración de la Exposición. Así también, se apoyó en elementos de la estructura y del trazado de la ciudad en el que se encontraba la Diagonal proyectada por Cerdà en el siglo XIX y también algunos de los planteamientos que posteriormente a principios del siglo XX el arquitecto y urbanista Leon Jaussely había planteado para esta parte de la ciudad en su *Plan de Enlaces de Barcelona* (1907).

En este plan Jaussely establecía cuales debía ser los lineamientos que la planeación de la ciudad debía seguir para la conexión supramunicipal, pero además, él ya visionaba la creación de un gran parque urbano que contribuyera por un lado a unir el municipio de Esplugues de Llobregat a Barcelona, específicamente en los terrenos que años después serían donados por el Conde Eusebi Güell a la ciudad.

¹⁸ Cambó coordinó la transformación de Barcelona para el desarrollo del evento y, contó con la colaboración de técnicos altamente cualificados: *“los arquitectos Josep Amargós y Josep Puig i Cadafalch, el ingeniero militar, en situación de supernumerario, Marià Rubió i Bellvé, el ingeniero de montes Carles de Camps y, sobre todo, según señala, el paisajista e ingeniero de Eaux et Forêts Jean Claude Nicolas Forestier”* (Casals, 2009).

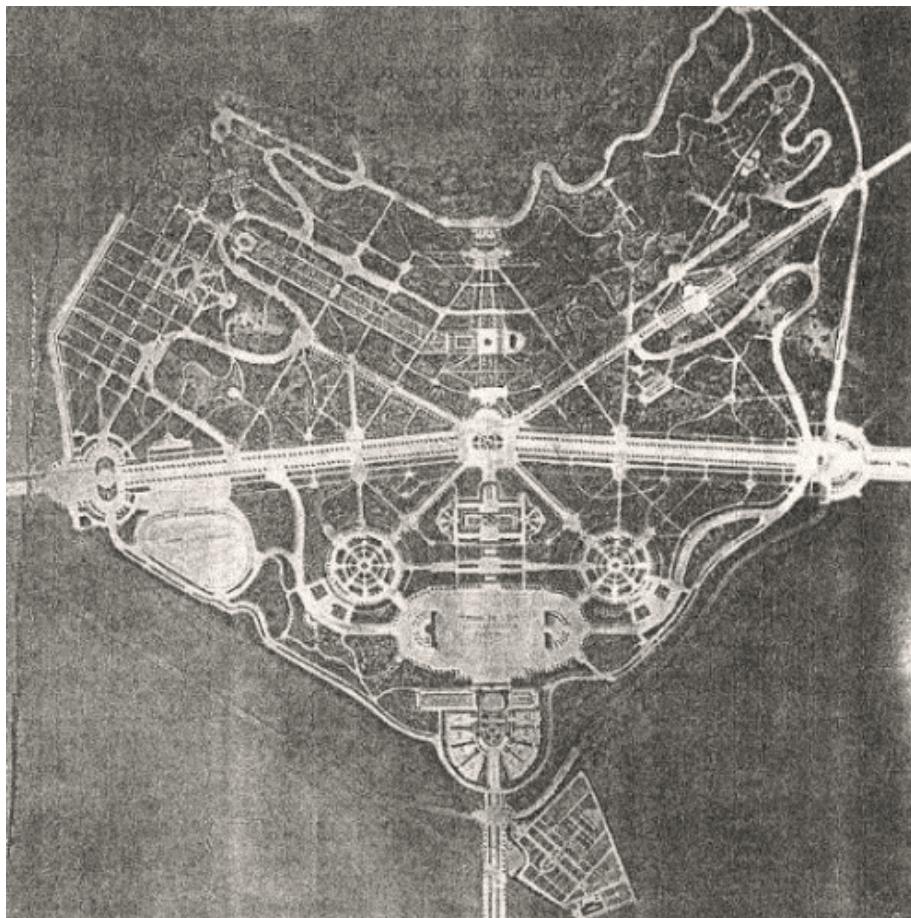


Fig. 12. Propuesta de Forestier para la Urbanización del tramo final de la Diagonal y del parque de Pedralbes (1916). Fuente: Casals Costa, 2009.

En la propuesta presentada por Forestier (1916)¹⁹, la Avenida Diagonal se convertía en el eje central del proyecto. En esta época, la Diagonal sólo llegaba a hasta los límites del Ensanche, donde se encuentra la *Placa Francesc Macià* (que fue inaugurada hacia 1932).²⁰ Pese a que la propuesta de Forestier no se construyó, algunas de sus ideas para el trazado de la Avenida fueron asumidas por arquitecto Francesc de Paula Nebot, quien fue el responsable de la urbanización de la Avenida desde la plaza Francés Macià hasta el parque del Palacio Real. Nebot, trabajó en

¹⁹ Que integraba a su vez proyecto Arquitectónico del Palau Real diseñado por Josep Goday. La construcción del edificio Palacio Real fue terminada en 1924, y responde al proyecto elaborado el Eugenio Bona en compañía de su ayudante el arquitecto, Manuel Mujica, quienes además presentaron el diseño del parque del Palacio Real de Pedralbes junto con el por los arquitectos Francesc de Paula Nebot i Torrens, el cual sería finalmente serían rediseñados por Rubió i Tudurí en 1925, como proyecto definitivo.

²⁰ El proyecto de parque de Pedralbes estaba dividido por la Diagonal en dos partes, la parte de arriba, albergaba el Palacio Real y algunas áreas residenciales cercanas a este y la parte de abajo ubicaba zonas especializadas: jardines, piscinas al aire libre, espacios para reuniones, fiestas, conferencias, zonas de juego y recreación (Casals, 2009).



coordinación con el arquitecto Nicolau Marià Rubio i Tuduri, (director de Parques y Jardines del Ayuntamiento entre 1917 y 1937), quien fue encargado de redactar:

“El Plan de Jardines y Arbolado del Proyecto de Urbanización de la Diagonal, un proyecto que irá en consonancia con otros jardines diseñados por Rubió i Tuduri en la misma Diagonal como el jardín del Palau Reial de Pedralbes, así como la plaza Francesc Macià y el Turó Park” (Esparza, 2014, p.195).²¹

Uno de los principales objetivos de este plan era conectar paisajísticamente y urbanamente la zona más limítrofe municipal de la ciudad (para entonces) y el *Palau Reial de Pedralbes* con el resto de la ciudad. La sección planteada y construida en este tramo de la Diagonal, no es simétrica, ya que descarga mayor espacio para los viandantes y áreas verdes en el costado Norte (Montaña) de la ciudad y destina el mayor flujo de circulación rodada en el costado sur (Mar).²²

Ahora bien, los proyectos que se seguían en Barcelona en aquel entonces, estaban fundamentados en principios de urbanización basados en la relación dimensional entre los sistemas de circulación. Es decir, tal como expone Cabestany (1926),²³ la sección definida para la Diagonal (que incluye la calzada y las aceras) estaba determinada por la intensidad, los flujos y la cantidad de tráfico que la superficie urbanizada habría de soportar, procurando una vialidad urbana óptima, pero al mismo tiempo consolidando la estética urbana:

“Esta sección ha surgido del estudio de los distintos tráficos y condiciones a satisfacer, y así se observa que consta: de dos aceras que, teniendo igual finalidad, son también de igual anchura, de dos metros cada una; de una calzada de tráfico comercial de 10 metros de latitud, que al propio tiempo presta el servicio inherente a las construcciones de aquel lado de la avenida; de una banqueta de un metro que plantada con seto vivo y flores, separa la parte comercial de la de lujo; de un paseo de Caballos de seis metros; de una calzada para los carroajes de lujo, que allí han de acudir en gran cantidad, de 23 metros

21 Además, tal como apunta Esparza (2014), este tramo se caracteriza principalmente por: “la urbanización asimétrica de la Diagonal cuenta con un amplio espacio para el paseo peatonal, afirmado con grava arenisca, donde se emplazan zonas verdes y de recreo infantil en el lado montaña. Los jardines son tratados de forma distinta en cada uno de los tramos, mientras la zona más cercana a la plaza Francesc Macià es de composición regular y contenida, a medida que crece la distancia respecto a la ciudad, los parterres de vegetación crecen en tamaño, sinuosidad y exuberancia, mientras que delante del Palau Reial se proyectan parterres y fuentes para dignificar el acceso al palacio” (Esparza, 2014, p.195).

22 En Barcelona los puntos cardinales están representados al norte por la sierra del Collserola, al Sur con el Litoral Mediterráneo, al este el río Besós y al Oeste el Río Llobregat.

23 José Cabestany Aleger ingeniero de caminos, canales y puertos fue director de los servicios técnicos municipales del Ayuntamiento de Barcelona entre enero de 1922 y abril de 1930 y socio del Automóvil Club de Catalunya (Esparza, 2014, 184).

de ancho; de un paseo para peatones, dividido en sentido longitudinal por una hilera de árboles, para definir las dos direcciones de marcha, donde puedan permanecer los niños y niñas, sustrayéndolos al polvo que levantan los paseantes, y, por fin, de una calzada de solo cinco metros de anchura para el servicio de las construcciones de aquel otro lado de la Avenida" (Cabestany, 1926,p.21).

El proyecto definitivo y que finalmente se hizo para la Diagonal fue registrado en marzo de 1927 bajo el nombre “*Proyecto de urbanización de avenida Alfonso XIII entre Carretera de Sarria y Calle Urgel y desde el Palacio Real hasta el límite del término municipal*”.²⁴

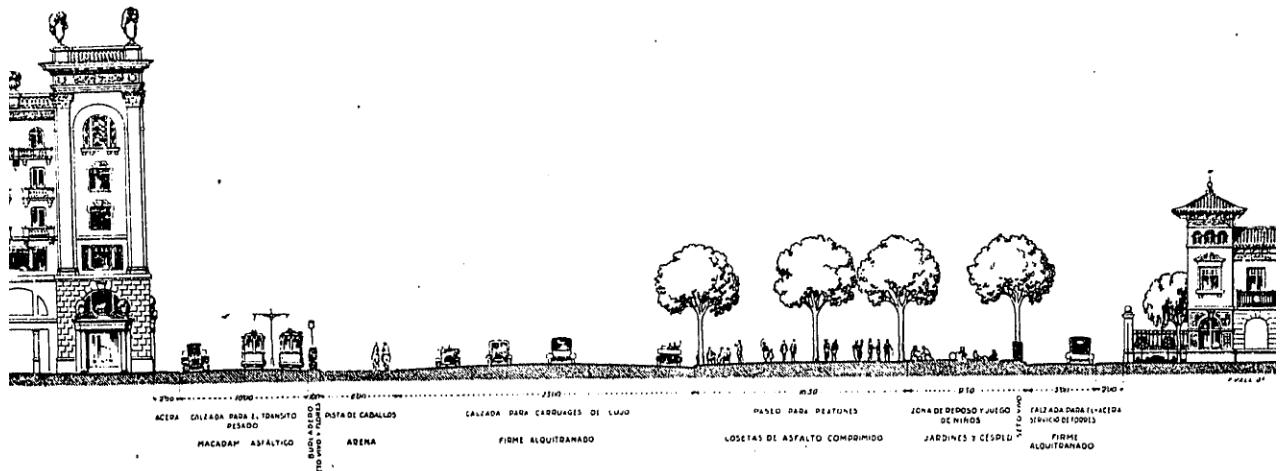


Fig. 13. Sección transversal del proyecto ejecutivo del paseo de la Avenida Alfonso XIII. Fuente: Cabestany, 1926, p.6 y Archivo Municipal Contemporáneo de Barcelona

²⁴ El documento presentado fue aprobado por la Comisión Municipal Permanente de Barcelona y por el Pleno del Ayuntamiento el 12 de abril de 1927 y el 2 de julio del mismo año, respectivamente.

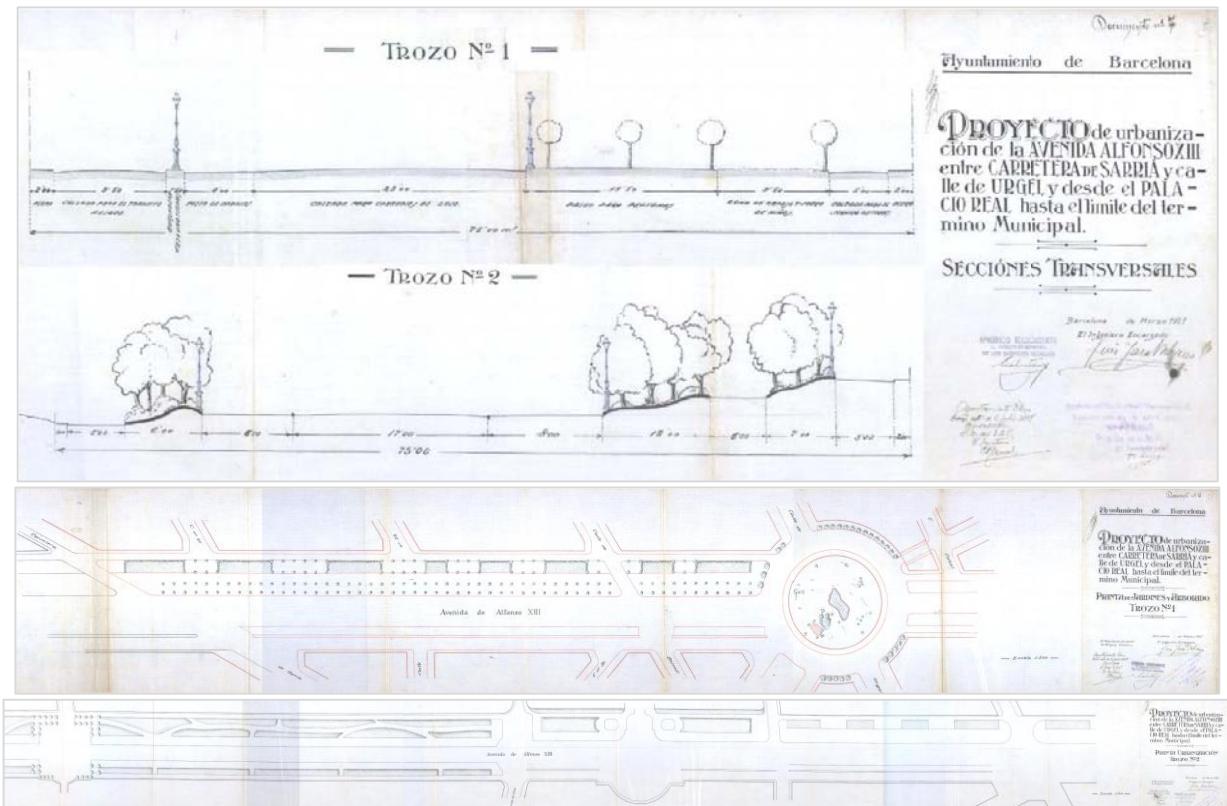


Fig. 14. Planos ejecutivos y Secciones del Proyecto de urbanización de la avenida Alfonso XIII (ahora: Av. Diagonal) desde la calle Comte d'Urgell en la carretera de Sarria y desde el Palacio Real hasta el límite del término municipal (1927). Fuente: Archivo Municipal Contemporáneo de Barcelona

Ahora bien, tal como ocurre en la actualidad, los diversos proyectos de urbanización ocurridos sobre la Diagonal, han sido siempre objeto de controversia. Uno de los grupos que no estaban de acuerdo con el modelo de urbanización que seguía el Ayuntamiento en aquel entonces, era el *Grupo de Arquitectos y Técnicos Catalanes para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea*. Así pues, en 1931 el G.A.T.C.P.A.C. en oposición al proyecto oficial promovido por el Ayuntamiento de Barcelona para la urbanización de la Avenida Diagonal, presenta una propuesta alternativa, basada en “un estudio preliminar de la urbanización de la futura Barcelona” (G.A.T.C.P.A.C., 1932, p.23). La propuesta fue expuesta el 27 de junio de 1931, en el marco del Salón de Arquitectura que organizó la *Associació d'Arquitectes de Catalunya*.²⁵ La propuesta del

²⁵ Para el G.A.T.C.P.A.C., la prolongación de la Diagonal, además de ser el eje de conexión de la ciudad con el exterior, se constitúa como el principal eje estructurante de la vida social en Barcelona: “el más importante bajo el punto de vista comercial y de comunicación con las zonas de residencia principales. Toda vez que las nuevas construcciones han llegado en la actualidad a casi todos los solares comprendidos en esta vía hasta la calle de Urgel, consideramos inminente el estudio definitivo y racional de aprovechamiento de solares a partir de esta calle, no solo pensando en las

G.A.T.C.P.A.C. no consiguió modificar el proyecto en curso del Ayuntamiento; sin embargo, los planteamientos del modelo de ciudad racional que en esta propuesta se registraban, contribuyeron en gran medida a posteriores procesos de edificación y urbanización en la Barcelona moderna.

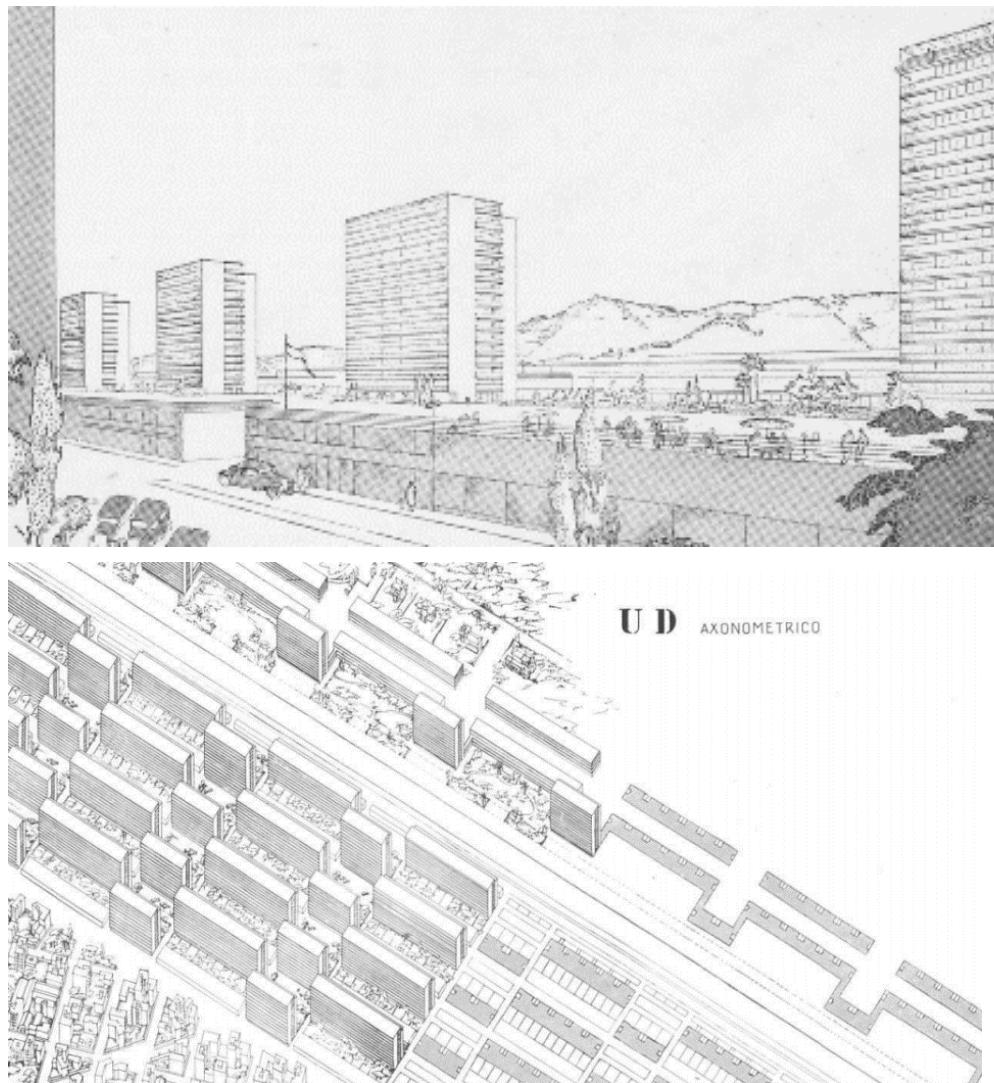


Fig. 15. Proyecto de urbanización de la Diagonal propuesto por el GATCPAC (1931). Fuente: Archivo Histórico del COAC.

Finalmente, un tercer momento de la historia de la Avenida Diagonal está comprendido en el tramo Diagonal Mar, que va desde la *Plaza de Glorias* hasta el

necesidades actuales de nuevas viviendas bien situadas y económicas sino en todas las condiciones que deben reunir las ciudades futuras, de luz aire, grandes espacios libres, destinados a vegetación y máxima altura para concentrar las viviendas en núcleos no demasiado distantes de los otros centros activos de la ciudad (G.A.T.C.P.A.C, 1932, p.23)."

Parque del Fórum de Barcelona. La urbanización de esta parte de la ciudad fue la que finalmente le permitió a la Avenida extenderse hasta el Mar Mediterráneo. El objetivo principal del plan urbanístico ha sido, por un lado la conexión con el mar, pero también la reconversión de un tejido de fuerte tradición industrial y de residencias marginales localizadas principalmente en las inmediaciones del mediterráneo. Aún continúa en desarrollo.

En el presente, se encuentra en proceso de construcción el proyecto de reordenación urbana de la *Plaça de las Glories Catalanes* y sus alrededores, uno de los puntos neurálgicos en toda la extensión de la Avenida Diagonal. El proyecto definitivo de transformación es el resultado de un concurso programado por el Ayuntamiento de Barcelona, a través de la empresa municipal BIMSA (2014), en el que salió vencedora la propuesta del grupo “*Canòpia Urbana*”, con una inversión de cerca de 30 millones de euros que prevé tener finalizado para el año 2018.



Fig. 16. Zona de playa degradada, con las industrias del Poblenou en segundo plano (Gasómetro de la Arenys). Al fondo, a la derecha, la central térmica de Sant Adrià de Besòs (1983). Fuente: Archivo Fotográfico de Barcelona



Fig. 17. Zona Forum de Barcelona. En segundo plano, el distrito de sanmartí (área del 22@). Fuente: Generalitat de Barcelona (<http://www.bcn.cat/filmcommission.com/en/location/parc-del-f%C3%B2rum>)

Aunque las obras para la reordenación del *Frente Litoral del Besòs* y la construcción de la *Villa Olímpica* escenario de los JJOO del 92' ya habían impulsado parte de la transformación de esta parte de la ciudad, el mayor desarrollo vendría en la etapa post-olímpica²⁶ cuando la ciudad se preparaba para la celebración del Fórum

²⁶ Aunque cabe decir que este proceso inició con la postulación olímpica de Barcelona, bajo el liderazgo del Pasqual Maragall (alcalde de la ciudad entre 1982 y 1997), quien ya preveía la inminencia de una renovación integral de esta zona de la ciudad caracterizada por la industria y la vivienda marginal. Uno de los proyectos que apuntaló esta transformación fue la celebración del Fórum Universal de les Cultures de Barcelona en el año 2004. Este evento significó un segundo impulso de renovación urbana, después de los juegos olímpicos del 92'. Con las operaciones urbanísticas dadas en el contexto de los JJOO del 92', la ciudad había construido las denominadas Rondas, un conjunto



Universal de les Cultures de Barcelona celebrado en el año 2004, que sería el proyecto que permitió consolidar la apertura de la ciudad al mar.²⁷ Pero también, gracias a la puesta en marcha de un ambicioso plan urbanístico (proyecto urbano 22@ Barcelona) que ha tenido el propósito de reconvertir esta parte de la ciudad bajo fundamentos provenientes del universo de la industria cultural y de las tecnologías de información y comunicación (TIC).²⁸

Para el proceso decisivo sobre este proyecto hubo algunas jornadas para informar y recibir aportaciones de los ciudadanos que ya reivindicaban la transformación desde mucho tiempo atrás y que finalmente tendría efectos en la firma de un compromiso entre las autoridades municipales y las entidades vecinales (*Compromís per Glòries*) en el año 2007. El compromiso es el resultado directo de un proceso de diálogo con los vecinos iniciado por el Ayuntamiento de Barcelona en el año 2003, en el que se definieron los objetivos comunes tanto para los efectos del contexto inmediato del proyecto como de los efectos sobre la estructura de la ciudad.

de vías que permitían liberal el tráfico y la circulación rodada del centro de la ciudad, y que además servirían como elementos estructurantes del desarrollo de la ciudad otrora establecido en el Plan General Metropolitano (1976). El Fórum surgió por iniciativa del alcalde Pascual Maragall (1982-1997), quien apoyándose en la experiencia que la ciudad ya tenía en la preparación de eventos de carácter internacional, abogó por la celebración del macro evento cultural. Así entonces, la UNESCO en el año 1997, durante su 29^a Conferencia General, aprobó la realización de dicho evento: “cualquier acontecimiento que, a imagen y semejanza de los J.O 92’, fuera capaz de generar inversiones, de propiciar el crecimiento de la ciudad y de despertar el entusiasmo y la participación de los ciudadanos” (Moix, 1999, p. 22).

27 La transformación que daba continuidad a una forma de trabajo ya implementada anteriormente, donde se vincula a profesionales de renombre a las transformaciones urbanas, es el caso del edificio sede central del fórum, obra de los arquitectos suizos Jacques Herzog y Pierre de Meuron. El Fórum se emplazó en antiguos terrenos industriales e instalaciones portuarias obsoletas. Esta operación se enmarcaba en la trasformación de toda la villa olímpica, el Poblenou y en general este extremo noreste de la ciudad: una recuperación sustancial del frente litoral, con el recubrimiento de la gran depuradora de aguas residuales de la ciudad, localizada en esta zona; construyendo una nueva marina, y levantando un palacio de exposiciones y congresos. El proyecto contó con la inversión pública de la Generalitat, del Estado, y la vinculación del sector privado, sobretodo en la transformación urbana que se realizaba en la zona del Poblenou. Estas operaciones de gran formato se enmarcaban en los documentos estratégicos como lo es Plan Estratégico Metropolitano, que surge en el año 2002. Un plan que ha estado acompañado de otra serie de instancias de actuación sobre el territorio, que han permitido continuar la transformación del ala noreste de la ciudad, al igual que algunas de las otras áreas de nueva centralidad, como el llamado distrito 22@, o el eje urbano de la Sagrera, que incluye el tren de alta velocidad, consideradas ambas operaciones como el epicentro de la segunda gran transformación urbana de Barcelona. El plan ha apuntado por la conectividad, a nivel de infraestructuras viarias y la prestación de servicios, con algunos de los municipios adyacentes a la ciudad: la creación de la red Ciudades del Arco Metropolitano o la creación de un Fórum de Municipios de Litoral de la Región Metropolitana de Barcelona, para la transformación del frente litoral, serían estrategias enmarcadas en el plan. Toda una maquinaria de relación territorial del área metropolitana. Del conjunto de intervenciones urbanas para el remate de la avenida, destacan los proyectos ligados a la Zona Forum: el edificio de actos centrales y auditorios, diseño de Herzog y Pierre de Meuron (2004), el Parque Diagonal Mar (Miralles, 2002), el Parque Central del Poblenou (Nouvel, 2008), el Centro Comercial Diagonal Mar (2001) y la Zona de emplazamiento de la Torre Agbar (Nouvel, 2005), entre otros proyectos que ha ido contribuyendo a consolidar esta parte de la ciudad.

28 Sobre el proyecto urbano 22@ y el modelo de trasformación del distrito San Martí, específicamente del barrio el Poblenou de Barcelona, se puede revisar la Tesis doctoral “CREATIVE CITIES”: O papel da cultura nos processos de transformação urbana” (Paz, Ligia, 2014).

Por otro lado, uno de los aspectos más importantes sobre la configuración de la avenida, ha sido la inserción de los sistemas de transporte público, en particular la llegada del actual sistema de metro ligero o tranvía interurbano. El primer segmento construido del sistema – *el Trambaix*- que comprendía las líneas T1, T2 y T3, entró en operaciones el 3 de abril de 2004, conectando los municipios de *Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern y Sant Feliu de Llobregat*.



Fig. 18. Proyecto de transformación de la Plaza de las Glorias (2014). Fuente: Ayuntamiento de Barcelona: www.glorias.bcn.cat/es



Fig. 19. Proyecto de transformación de la Plaza de las Glorias (2014). Fuente: Ayuntamiento de Barcelona: www.glorias.bcn.cat/es

En el otro extremo de la Diagonal, en el año 2007 se da el pistoletazo de salida del *Trambesos*, luego de suscitar polémicas vecinales debido a los pliegos y el trazado del proyecto y por los accidentes que la primera línea (*Trambaix*) había supuesto en su



periodo de pruebas. El *Trambesos* conecta Barcelona con los municipios de *Sant Adrià del Besòs* y *Badalona*.²⁹

Es difícil conceptualmente no entender la Diagonal como una unidad urbana. Sin embargo, su evolución histórica y su estructura actual nos evidencia la desarticulación entre cada uno de los tramos; generando diversas secciones de vía que en algunos puntos dificulta dicha continuidad espacial. Tal situación ha sido en algunos momentos otra de las variables a tener en cuenta para proponer una reforma integral de Avenida.

Ahora bien, resulta obvio pensar que por el trazado de la Diagonal, ambos segmentos del sistema de Tranvías pudieran conectarse entre sí como un sistema único, una razón es precisamente la sección, la cual contribuye para interconectar el sistema con otros como el bus, el sistema de ferrocarriles de la Generalitat y las varias líneas de metro que cruzan por debajo de la Avenida. Por ello, una de las variables en juego que llevaron a plantear el proyecto de reforma de la Avenida en el año 2008, es precisamente esta conexión; ya que pese a estas conexiones supramunicipales, al entrar a Barcelona no existe una continuidad en los sistemas de movilidad, obligando a los usuarios a cambiar repetidamente de sistemas que no siempre han estado bien conectados de la manera más eficiente (bus, bicicleta, p.ej.), o bien la interrupción del espacio destinado para la circulación peatonal.³⁰

Con todo, si bien los proyectos presentados en el Concurso de Ensanches en 1859 planteaban una estructura vial, con jerarquías y con algunas vías con gran carácter, casi todas orientadas ortogonalmente, perpendicular al frente marítimo de la ciudad, o de manera radial, o con algunas diagonales; el proyecto de Cerdà se arriesga a suturar los núcleos preexistentes y la ciudad antigua, con una línea –diagonal– que permitiría distribuir la movilidad y la circulación en la ciudad.

²⁹ Plan Director de Infraestructuras 2001-2010 (Región Metropolitana de Barcelona)

³⁰ En el proyecto de reforma planteado en el 2008 el tranvía fue uno de los aspectos que se debatieron para la elaboración de las propuestas. Aunque no necesariamente el proyecto se fundamentó en esta conexión, en este sentido, “también había quien decía que vaya por la Diagonal y luego puede pasar por Paseo de Gracia y luego girar por la Gran Vía. Hay otros que dicen que vaya por Diagonal Francesc Maciá y que baje por Urgell y que gire digamos el tranvía, que vaya haciendo alguna calle del ensanche” (Solà, Bernardo, Entrevista, 07/05/2014).

La conexión defendida por Cerdà ha sido citada en casi todos los proyectos de urbanización de la Diagonal, y esto se puede verificar en los diversos instrumentos de planeación municipal que han regido el desarrollo de Barcelona y de su área metropolitana. Documentos como el Plan Comarcal de 1953, en el cual se planteaban dos grandes zonas de expansión para el crecimiento urbano, localizadas en los dos extremos opuestos de la ciudad: la primera en el término municipal más próximo al Río Besòs y la segunda, en la zona de *Pedralbes*. Asimismo, el Plan General Metropolitano (PGM) creado en 1976, también planteaba esta escala de conexión entre la ciudad central y los municipios adyacentes, dentro del área metropolitana.³¹ Es evidente que el tramo central, por su longevidad, es el más deteriorado y el que presenta mayores conflictos espaciales. Sin embargo, la principal problemática del conjunto de la Avenida Diagonal (en sus casi 12 kilómetros) es la discontinuidad en el espacio para la movilidad peatonal, en el sistema de transporte público y en la distribución eficiente de la movilidad y el tráfico rodado en relación con el resto de la ciudad.



Fig. 20. Tramos de sección diferencial a lo largo de la Diagonal. Fuente: Elaboración propia

³¹ Revista Metrópolis Mediterránea. bmm n. 56, julio-septiembre 2001.



Fig. 21. Sección Tramo Zona Fórum – Diagonal Mar: Centro Comercial Las Glorias. Fuente: Elaboración propia

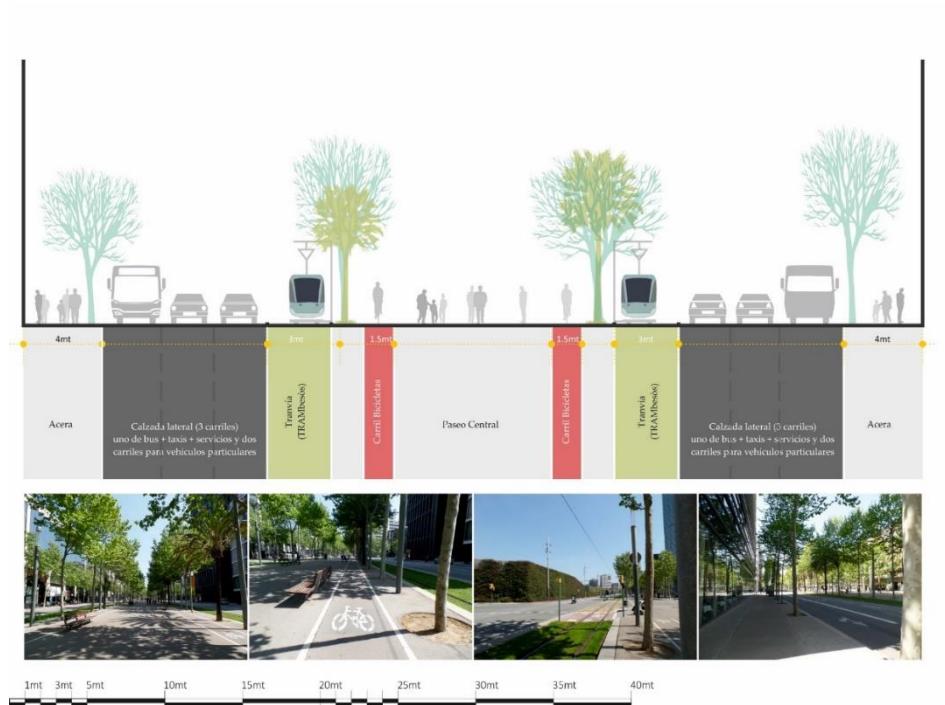


Fig. 22. Sección Tramo Diagonal Mar: Centro Comercial Las Glorias – Plaza de Las Glorias Catalanas. Fuente: Elaboración propia

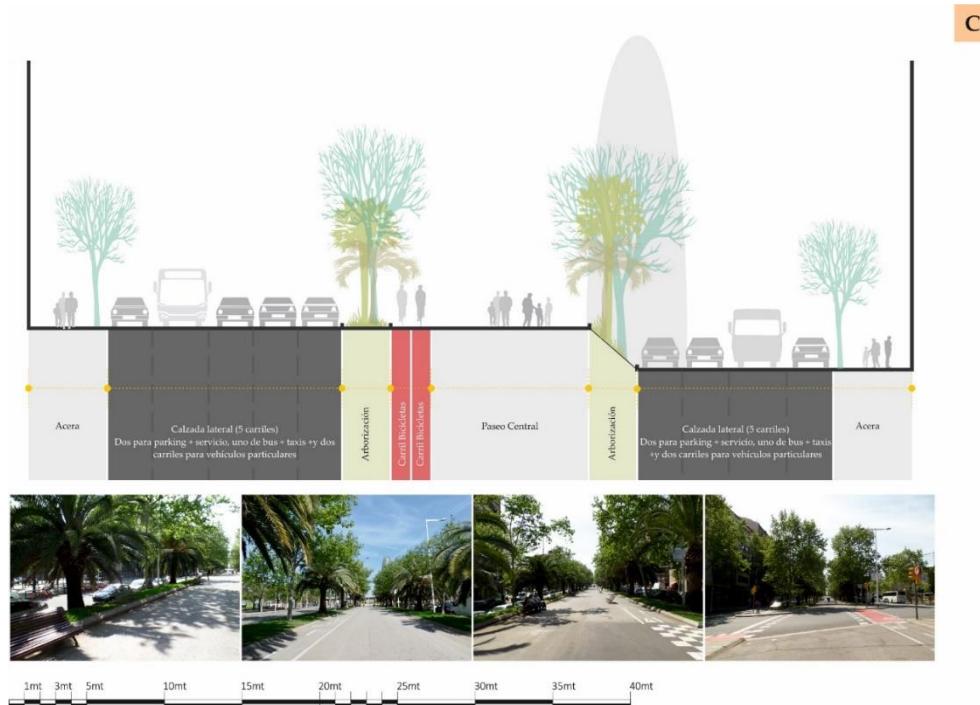


Fig. 23. Sección Tramo Plaza de Las Glorias Catalanas – Calle de Sicilia. Fuente: Elaboración propia

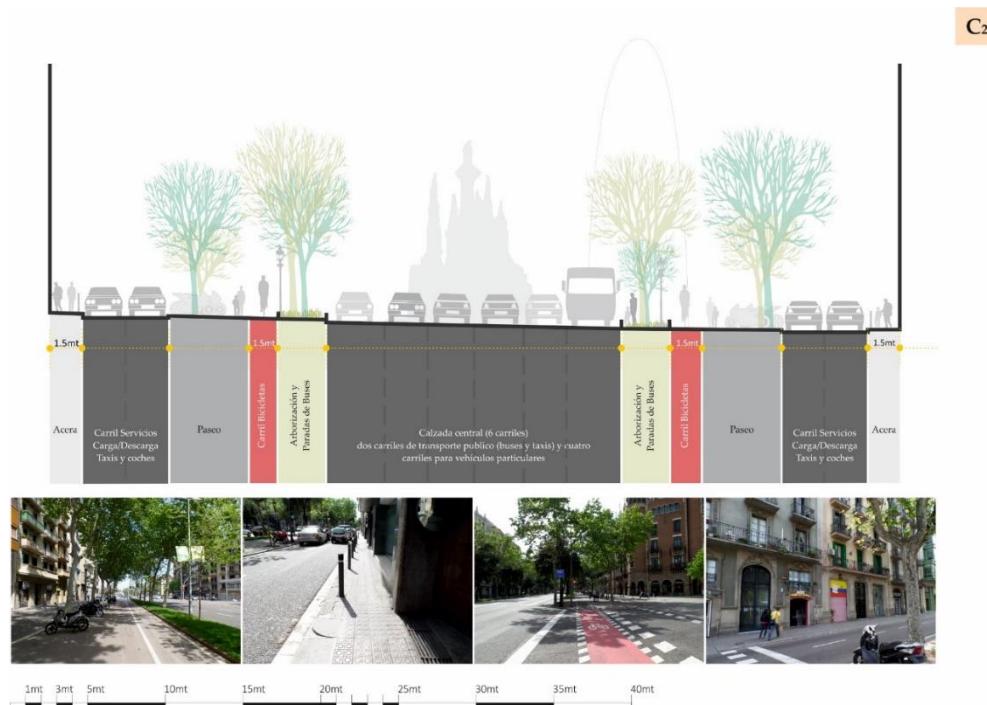


Fig. 24. Sección Tramo Calle de Sicilia – Paseo de Gracia. Fuente: Elaboración propia



Fig. 25. Sección Tramo Paseo de Gracia – Plaza Francesc Macià. Fuente: Elaboración propia



Fig. 26. Sección Tramo Plaza Francesc Macià - Gran Vía de Carles III. Fuente: Elaboración propia

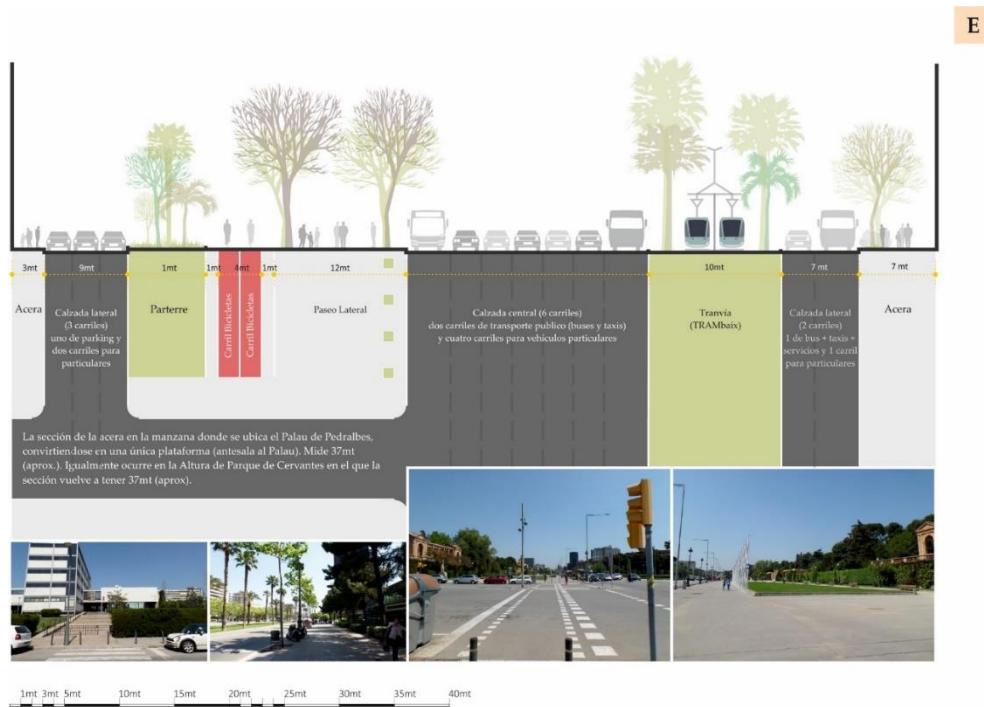


Fig. 27. Sección Tramo Gran Vía de Carles III – Parque y Rosal de Cervantes. Fuente: Elaboración propia

Proyecto de reforma de la Avenida Diagonal de 2008-2010 (*Legislatura Jordi Hereu*).

Como eje estructurante y distribuidor de la movilidad de la ciudad, la Diagonal soporta cinco tipos de medios de transporte: Metro, Bicicleta, Bus, Tranvía y vehículos particulares. No obstante, como hemos dicho anteriormente, estos sistemas no se encuentran integrados entre sí, a lo largo de la extensión de la avenida. Tal situación se convierte en una de las principales cuestiones que cualquier tipo de transformación sobre la avenida tendrá que solventar, pero sin ir en detrimento del funcionamiento global de la ciudad.

La Avenida Diagonal, con el paso de los años, ha asumido una vocación recargada hacia el coche, sometiendo o bien restringiendo el espacio para viandantes. El espacio público en el tramo central (el que prevé la reforma) es escaso y en ocasiones inexistente. Se reduce principalmente a las intersecciones que se generan por el ángulo (26º respecto a las líneas del trazado reticular de 90º de Cerdà) que se da entre la diagonal superpuesta a la retícula ortogonal del Ensanche. Esta situación fue



deteriorando peligrosamente la calle como espacio de integración de los ciudadanos y dejando la Diagonal, en este tramo, como un contenedor sólo de servicios y de circulación de tráfico rodado. La falta de homogeneidad de la sección en el tramo central y la interrupción que puede haber en las articulaciones con los demás tramos, donde el vehículo es protagonista en detrimento del espacio para viandantes.³²

En este sentido, cualquier propuesta de reforma, debe ser una respuesta categórica que permita regular movilidad en todas sus dimensiones, pero también reequilibrar el espacio público para el desarrollo de la vida cotidiana en total favor de los ciudadanos usuarios de la Diagonal, pero también, en favor de los servicios y las funciones que instalan sobre ésta, recuperando así la centralidad y la importancia de urbanidad que debe tener la Avenida, primero, por su localización sobre la trama urbana y segundo, por la importancia y jerarquía que le fueron otorgadas desde que Cerdà la dibujó en el proyecto de Ensanche. Cuando Cerdà planteó la Avenida, procuraba que ésta tuviera un carácter de espacio público continuo donde otorgaba mayor valor a las actividades de ocio y al paseo de los ciudadanos, la cual debía ir acompañada de circulación de tráfico rodado (mas no sometida), que permitiera conexiones dentro de la ciudad y en sus inmediaciones.

En este contexto, el reformar la Diagonal se ha convertido en una tarea compleja, que genera un proceso de coordinación complejo, que requiere asimismo de la implementación de disimiles instrumentos de actuación urbanística que solucionen los conflictos que se perciben en una vía que se ha ido construyendo a retazos y que se ha ido adaptando a los divergentes intereses del crecimiento urbano de la ciudad y a los modelos de desarrollo a los que se le ha sometido por las autoridades del urbanismo en la ciudad.

Este Proyecto Reforma la Avenida Diagonal planteado por el Ayuntamiento de Barcelona en el año 2008, en cabeza del entonces Alcalde Jordi Hereu (2006-2011), pretendía una reforma que le otorgara y/o recuperara su jerarquía natural en el conjunto de la ciudad. El proyecto propuesto debía afrontar el conflicto insostenible

³² Además, progresivamente el comercio se fue aplacando con la baja densidad de compradores y muchos de estos negocios se trasladaron para los nuevos centros comerciales de la ciudad, o bien para vías de mayor concurrencia, como lo es el *Passeig de Gracia*, entre algunas otras.



entre los diversos sistemas de circulación: automotores, viandantes, ciclistas y transporte público. Pero también dar respuesta al comercio, la consolidación del tejido urbano, y la calidad del espacio público, entre otros aspectos. La propuesta consistía en intervenir el tramo central, aquel que comprende al distrito del Ensanche, entre la *Plaça Francesc Macià* y la *Plaça de les Glòries Catalanes*. Debido a que según la diagnosis previa realizada por del Ayuntamiento en el año 2008, la Diagonal en términos generales y en particular su tramo central, resulta caótica debido a que ya en aquel entonces se había convertido en:

“Un colector de vehículos, unos cuarenta mil por sentido. Estos vehículos conviven con taxis y los autobuses. (...), siete líneas de bus regular del TMB utilizan este tramo de la Diagonal entre Francesc Macià y las Glòries” (Mesura de Govern, Ayuntamiento de Barcelona, 2008).

Teniendo como punto de partida estas condiciones, el Ayuntamiento se planteó dar solución al desequilibrio, abogando por *“salvar la Diagonal como espacio de paseo y ocio, recuperando su función de espacio estructurador (...), pero manteniendo la identidad y el carácter -originario- de la Diagonal”* (Mesura de Govern, Ayuntamiento de Barcelona, 2008), tal y como otrora planteó Cerdá.

Ahora bien, el proyecto de reforma tiene sus inicios el 26 de septiembre de 2008, cuando el equipo de gobierno, y el equipo técnico del Ayuntamiento en cabeza del entonces Alcalde, presentan una *Mesura de Govern*³³ para la transformación del tramo central de la Avenida Diagonal, ante el *Plenari del Concell Municipal*. Posteriormente, el 30 de enero de 2009 se aprueba una segunda *Mesura de Govern*, en la que se incluía el diseño del proceso de participación ciudadana para decidir la trasformación de la Diagonal.³⁴

³³ Una *Mesura de Govern*, en el contexto político Catalán, es un documento programático, que una determinada administración de gobierno presenta ante los órganos respectivos, tales como el Concejo Municipal, y que habla básicamente de un conjunto de voluntades que el mismo gobierno se plantea para el desarrollo y cumplimiento de objetivos marcados en los programas de gobierno, *“No son documentos de categoría jurídica, ni leyes, ni reglamentos, solo se reserva el estrado de intenciones, compromisos y/o voluntades. Una Mesura de Govern (medida de gobierno) puede ser entonces, hacer una escuela pública, otra podría ser precisamente, la reforma de la Avenida Diagonal”*. MORENO, Xavier, Departament de Participació del Ajuntament de Barcelona. Entrevista, 19 de noviembre de 2012.

³⁴ El tramo central es el más longevo y deteriorado. Los tramos comprendidos entre la *Plaça Francesc Macià* y *Zona Universitaria*, y el comprendido entre la *Plaza de les Glòries* y la *Zona Forum*, no han estado contemplados en este proyecto. Esto se puede deber a que el primer tramo aún conserva partes de las bondades espaciales que otorgó el proyecto de Nebot y Rubio i Tuduri y los posteriores proyectos de urbanización y/o adecuación. El segundo, porque es el resultado de un proceso de renovación urbana iniciado en la década pasada en todo el área de Levante de la ciudad y que aún continúa en desarrollo. Asimismo, la idea de reformar este tramo central de la Avenida es una



La primera *Mesura* trataba sobre la reordenación del espacio público, la redistribución de los sistemas de movilidad circundantes y la restructuración y/o ampliación del sistema de transporte, la conexión entre los tranvías, y la integración del proyecto a la nueva red de autobuses la ciudad (Retbús) que pasaría por este tramo.³⁵ Dicha *Mesura* fue aprobada por casi la totalidad de los integrantes del plenario a excepción de la representación política del *Partido Popular Español (PP)*, quien se oponía a la transformación.

Para la segunda *Mesura*, en aras de llevar a buen término el proyecto, los grupos opositores al gobierno y en particular el grupo político de *Esquerra Republicana*, exigieron al gobierno, que el proceso participativo culminara con un referéndum ciudadano (como mecanismo proveniente de la llamada democracia directa), que permitiría a la ciudadanía opinar sobre cuál debería ser dicha transformación, al mismo tiempo que pedían al gobierno definir y exponer claramente los parámetros en los que se encuadraría todo el proceso de participación y consulta (Moreno, 2012).³⁶ El documento de las bases de la Consulta Ciudadana fue aprobado en el Plenario del Consejo Municipal el 22 de diciembre de 2009, cuando el proceso de participación se encontraba en la fase de devolución de las aportaciones ciudadanas.

La aceptación por parte del Ayuntamiento de estas exigencias, fue sin duda el paso para el desarrollo del proceso participativo, exigencias que estaban fundamentadas de acuerdo con el ordenamiento normativo y jurídico del gobierno catalán, tales como las *Normas Reguladoras de la Participación Ciudadana (NRPC)*. Las NRPC particularmente, son las que definen los canales por medio de los cuales la ciudadanía puede hacer presencia en la toma de decisiones en asuntos de la ciudad. Algunos de estos, visibles en el proceso de la Diagonal, son: *Derecho de Petición (art. 6); Iniciativa ciudadana (art. 7); consejo de ciudad, consejos de distritos, consejos*

premisa relativamente nueva. Bernardo de Sola Morales, quien fuera uno de los Arquitectos que coordinaba el trabajo, a través de la Oficina Técnica de la Diagonal (OTD) afirma que: “*La idea de transformar la Diagonal, no es que responda a una vieja idea, sobre la cual se habla muchos años y al final se inicia. Es una idea que viene de los años, yo diría...2007 o 2006 entre los grupos políticos. Que hacían coalición y que estaban más o menos de acuerdo, los del grupo partido de izquierda de Barcelona que eran iniciativas verdes de Cataluña. Y luego el alcalde de aquellos tiempos*” (Sola, Bernardo, Entrevista, 07/05/2014).

³⁵ El Retbús es una red de 11 líneas de buses que se integra a la red convencional de la ciudad.

³⁶ MORENO, Xavier, Departament de Participació del Ajuntament de Barcelona. Entrevista, 19 de Noviembre de 2012.



sectoriales (arts. 14-21); audiencias públicas (art. 26); audiencia pública de presupuestos (art. 27); consulta popular (art. 28).³⁷

Bien, el primer paso fue la creación de un organismo que se encargara de la gestión, programación dirección, elaboración y evaluación del proyecto. Así fue como a partir de la primera *Mesura* se crea la *Oficina Técnica de la Diagonal (OTD)*.³⁸ Un ente conformado por un grupo técnico de los Departamentos de Urbanismo e Infraestructuras y de Participación Ciudadana, con el apoyo del área de Movilidad y de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Barcelona, y tres arquitectos de reconocido nombre en la ciudad, tales como Carme Ribas, Olga Tarrasó y Bernardo de Solà, que desempeñaron un papel de coordinadores del proyecto. La dirección técnica del proyecto estuvo a cargo del entonces arquitecto jefe del Ayuntamiento, Oriol Clos.

El objetivo fundamental de la OTD era realizar los estudios preliminares sobre la viabilidad de la propuesta, al mismo tiempo formalizar, a través de los estudios de los sistemas urbanos y paisajísticos: de movilidad, del espacio público existente, el comercio, subsuelos, la arborización y demás elementos que confluyen en la Diagonal, sumado al proceso de información, comunicación y el debate ciudadano y finalmente, la elaboración de las propuestas que se debían someter a la consulta ciudadana. Una vez presentados estos estudios preliminares, el 28 de marzo de 2009, el Ayuntamiento de Barcelona, en voz del Alcalde Hereu, hace pública su intención de reformar la Diagonal y, a partir de ese momento, se inicia formalmente la primera fase del proceso de información y comunicación, bajo el titular: “Us convidó a participar en aquest procés. Us convidó a imaginar com serà la nova Diagonal”³⁹

³⁷ Además, de las NRPC, el proyecto de reforma recogía también una serie de lineamientos que otrora ya planteados en el *Plan General Metropolitano*, por ejemplo, o el *Plan Director de Infraestructuras de Barcelona*, tales como la intermodalidad de los sistemas de transporte público y su estructuración con las redes de espacio público de la ciudad.

³⁸ Ayuntamiento de Barcelona (2010). *Informe Consulta Ciutadana De La Diagonal (28 Mayo de 2010)*.

³⁹ Diario *Barcelona informació*, abril de 2009.



Fig. 28. Ámbitos de aportaciones ciudadanas en los talleres ciudadanos con niños y jóvenes imaginamos para el proyecto de reforma de la Diagonal: espacio público, movilidad, medio ambiente y sostenibilidad. Fuente: Ayuntamiento de Barcelona. Dossier de prensa, 21 de Septiembre de 2009.

Para el proceso, el Ayuntamiento a través de la ODT estableció escenarios específicos para el debate e información del proyecto, mediante sesiones técnicas-informativas, en las que se explicaban aspectos como la historia de la Diagonal, las características de la transformación y también en las que se recolectaba opiniones de los ciudadanos. Estos escenarios no sólo estaban abiertos a los vecinos del distrito del Ensanche, sino también para el resto de los ciudadanos. Se establecieron Concejos Sectoriales (con entidades vecinales afectadas por la reforma tales como los comerciantes), Concejos de Distrito del Ensanche, Audiencias Públicas, (que se llevaron a cabo para presentar los distintos informes técnicos parciales y definitivos), las cuales en el transcurso del proceso también sirvieron para informar sobre el avance de la formalización de las propuestas, y para debatir aportaciones y dar respuesta a inquietudes recogidas en los distintos consejos sectoriales, durante y después de la fase de aportaciones.⁴⁰

Adicionalmente, en el ámbito escolar se dinamizaron talleres en escuelas de primaria y secundaria de la ciudad, al igual que en algunas instituciones técnicas y universitarias tales como la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona (ETSAB), Colegio de Ingenieros de Caminos o la Escola de Aparelladores, donde los estudiantes, dentro de sus programas académicos, analizaban la problemática, proponían soluciones y lanzaban ideas sobre la posible trasformaciones para la Avenida. En los talleres desarrollados con las escuelas de primaria y secundaria, participaron cerca de 800 alumnos, que provenían de 23 centros educativos, en los que se trabajó en

⁴⁰ A través del Concejo de Ciudad se crea la Comisión Diagonal, como órgano consultor y asesor de las etapas del proceso participativo y como responsable del seguimiento y la validación del mismo.



tres ámbitos: el espacio público, la movilidad y el medio ambiente (Ayuntamiento de Barcelona, 2009).⁴¹

Por otro lado, el proyecto se desarrolló en cinco fases: “*Información y comunicación, aportaciones ciudadanas, devolución y retorno, presentación pública y Consulta Ciudadana*” (Moreno, 2012).⁴² Para dar inicio a estas fases y por consiguiente, para activar el debate sobre la reforma y establecer un nivel de interacción con los ciudadanos, el equipo de la OTD lanzó una campaña publicitaria denominada “*i.de.a.Diagonal*”, en la que el ayuntamiento invitaba a cada ciudadano y ciudadana de Barcelona a “*imaginar, decidir y actuar*” por la Diagonal.

La campaña pretendía dar a conocer los problemas que la Diagonal tenía principalmente en términos de movilidad, cuestionar sobre los imaginarios de la ciudadanía frente a la reforma y abrir la discusión sobre la pertinencia, demandas y sobre los aspectos diseño que luego alimentarán las propuestas definitivas. Este despliegue publicitario se llevó a cabo mediante instalaciones en el espacio público de la Avenida y diversos puntos la ciudad: metro, paradas de buses, vallas, paneles y un portal WEB con material multimedia y documental técnico e histórico sobre la Diagonal.⁴³

41 En los talleres se buscó “informar y explicar el proyecto de transformación de la Avenida Diagonal, informar a los niños y niñas sobre el proceso de participación y la oportunidad de participar, informar a las familias sobre el proceso y la participación de sus hijos/as y generar debate familiar, reflexionar sobre la complejidad del espacio público, recoger propuestas según la visión de los niños y jóvenes sobre la nueva Diagonal y educar cívicamente los niños y jóvenes en la construcción de la ciudad. Los talleres escolares se han estructurado con la realización de un debate familiar (a través de una ficha de trabajo que los niños reciben en la escuela y trabajan en casa con la familia), un debate temático por grupos, la elaboración de un mapa de la futura Diagonal a partir de los resultados del debate, la presentación de los mapas por parte de cada grupo y una reflexión final” (Ayuntamiento de Barcelona, 2009). Los resultados del trabajo con los centros educativos, de Barcelona, especialmente del Ensanche, fue recogido en la exposición “*Infants i joves imaginan la nova Diagonal*” la cual presentaba el conjunto de reflexiones e ideas de los niños y jóvenes. Según el Informe técnico que recoge la exposición, las aportaciones fueron trasladadas a la Oficina Técnica de la Diagonal, y a los arquitectos coordinadores del proceso de diseño de la que sería la nueva Diagonal a proyectar.

42 MORENO, Xavier, Departament de Participació del Ajuntament de Barcelona. Entrevista realizada el 19 de noviembre de 2012.

43 Deshabilitada por el ayuntamiento de Barcelona posteriormente a la Consulta Ciudadana. La inaccesibilidad a la información sobre este proceso participativo y sobre la información referida al proyecto de reforma, hace pensar que no se quería mostrar el fracaso. Al intentar ingresar a la antigua web del proceso participativo, es redireccionado a la Web de Hábitat Urbà, en la que se presenta el proyecto de transformación iniciado en el año 2014. Intencional o no, lo que queda claro es que se han cometido errores que dejan muchas dudas sobre la manera cómo se ha gestionado la reforma de la Diagonal, sobre todo desde la perspectiva de los intereses políticos de mostrar siempre una buena gestión. No obstante, se puede encontrar la información en la web de uno de los desarrolladores gráficos contratados para la campaña: <http://goo.gl/6t3t0l>



Fig. 29. WEB proceso participativo para la Consulta Ciudadana. Fuente: <http://cargocollective.com/AdelaDominguez/Ayt-de-Barcelona-I-De-A-Diagonal>.

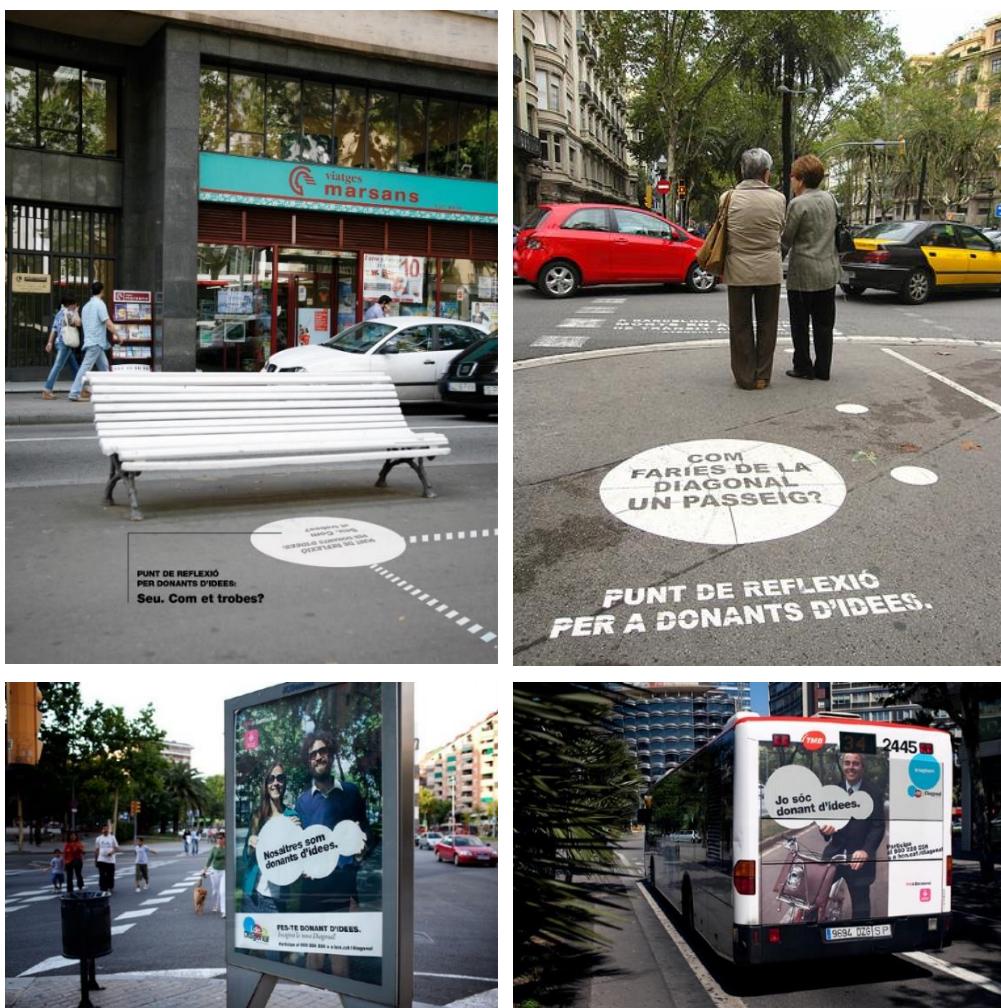


Fig. 30. Despliegue publicitario del proceso. Campaña: i.de.a.Diagonal: imaginar, decidir y disfrutar. Fuente: <http://cargocollective.com/AdelaDominguez/Ayt-de-Barcelona-I-De-A-Diagonal>.

Para la OTD fue fundamental explicar la historia de la Avenida, informar el por qué era importante la reforma e invitar a cada ciudadano a visionar la Diagonal como el gran paseo de la ciudad. Asimismo, a reflexionar sobre su funcionamiento, al igual



que el reto y las bondades que representaba la transformación de la misma. La idea de *imaginar* cómo podría ser esta trasformación estructuró las primeras fases del proceso:

Primera fase / Información y comunicación (febrero - mayo de 2009): se fundamentó en dar a conocer a la ciudadanía, la intención de trasformar la Avenida, sobre los objetivos de la reforma y los aspectos conflictivos de la estructura de la Diagonal, que resultaban del diagnóstico, presentar los informes técnicos. Y a manera de pregunta abierta, se abrió el debate sobre cuáles podrían ser las soluciones que dieran respuesta a las problemáticas a solucionar con la reforma.

Segunda fase / Aportaciones Ciudadanas (junio-septiembre de 2009): enfocada en la recolección de aportaciones ciudadanas a través de los canales planteados por el Ayuntamiento: las distintas mesas de trabajo (consejos sectoriales), talleres en las escuelas, sedes de asociaciones, algunas encuestas a los vecinos de los barrios de influencia a la Diagonal realizadas por personal del equipo de la OTD, buzones de comentarios e ideas (en la WEB y en los puntos de información). Todo el material recolectado fue presentado en un informe con las conclusiones que el equipo técnico debía traducir en las propuestas formales para la posterior devolución y ajuste a partir del debate ciudadano.

En esta fase se implementó una *Boleta Participativa*, con nueve preguntas del tipo dirigidas y divididas en dos grupos. En el primer grupo de preguntas a través de una escala valorativa de 1 a 5, se marcaba la urgencia de alguna de las opciones de solución planteadas en la Boleta. El segundo grupo de preguntas de tipo múltiple respuesta (también preestablecidas) en las que los ciudadanos debían marcar la solución que consideraban pertinente. El total de aportaciones que se obtuvieron mediante dicha Boleta Participativa fueron 175.000, que provenían de cerca de 30.000 personas.⁴⁴

⁴⁴ Web *I.de.a.Diagonal - Ajuntament de Barcelona* (2010).



<p>imaginem</p> <p>PROCÉS PARTICIPATIU DE LA DIAGONAL FASE D'APORTACIONS CIUTADANES</p> <p>L'Ajuntament de Barcelona ha decidit transformar la Diagonal en el tram comprès entre la plaça Francesc Macià i la plaça de les Glòries amb l'objectiu de reduir el transport privat, reforçar i reordenar el transport públic, i prioritizar i incrementar l'espai per a vianants; i per tal de cercar-ne el màxim consens, realitzar un procés participatiu que finalitzarà amb una consulta ciutadana.</p> <p>1/ Què opinou sobre la iniciativa de l'Ajuntament de Barcelona de remodelar el tram central de la Diagonal, entre les places de Francesc Macià i la de les Glòries?</p> <p>Dessitjada, necessària i urgent</p> <p>A continuació us presentem una sèrie d'opcions per a la remodelació de l'avinguda en diversos aspectes (preguntes 2, 3, 4 i 5).</p> <p>Com respondre. Indiqueu el nivell d'acord amb cadauna dels diversos aspectes d'aquestes preguntes segons l'escala següent:</p> <p>5 Molt d'acord - 4 D'acord - 3 Indiferent - 2 En desacord - 1 Totalment en desacord.</p> <p>2/ Crec que la Diagonal hauria de ser un espai...</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> de passeig i de trobada per a vianants i vianants en general. <input checked="" type="checkbox"/> de desplaçaments mitjançant més transport públic. <input checked="" type="checkbox"/> de potenciació del comerç. <input checked="" type="checkbox"/> de dotació d'espais verds. <input checked="" type="checkbox"/> de desplaçaments, però reduint el trànsit privat que hi ha actualment.</p> <p>3/ Penso que el tram central de la Diagonal podrà millorar la mobilitat...</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> implantant el tramvia per connectar el Trambesòs amb el Trambesòs. <input checked="" type="checkbox"/> creant un espai per al transport públic separat de les altres circulacions. <input checked="" type="checkbox"/> apartant el carril bici dels vianants i de la resta de vehicles. <input checked="" type="checkbox"/> millorant la xarxa d'autobusos, la seva freqüència i els horaris de servei. <input checked="" type="checkbox"/> reduint la circulació de vehicles privats.</p>	<p>4/ M'agradaria que per millorar la sostenibilitat i el medi ambient a la Diagonal, entre Francesc Macià i Glòries...</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> s'impulsés el tramvia com a transport públic. <input checked="" type="checkbox"/> es potencisés l'ús de la bicicleta i dels carrils bici. <input checked="" type="checkbox"/> disminuís el nombre de carrils destinats al transport privat. <input checked="" type="checkbox"/> s'implantessin els punts subterrans de recollida de deixalles així com la recollida selectiva. <input checked="" type="checkbox"/> augmentés la superfície d'espai verd.</p> <p>5/ Per convertir el tram central de la Diagonal en un lloc més amable amb les persones, crec que caldrà...</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> crear zones d'estar i àrees infantils en els triangles adjacents. <input checked="" type="checkbox"/> ampliar el mobiliari urbà: més banes, més papereres... <input checked="" type="checkbox"/> garantir la mobilitat per a tothom. <input checked="" type="checkbox"/> augmentar les zones verdes i millorar les actuals. <input checked="" type="checkbox"/> disminuir la distància a crear entre voreres.</p> <p>6/ Donades les limitacions d'espai (l'amplada del tram de la Diagonal que cal remodelar és de 50 metres), penso que caldrà donar prioritat a...</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ampliar les voreres laterals. <input checked="" type="checkbox"/> potenciar la Diagonal com un nou eix comercial. <input checked="" type="checkbox"/> introduir el tramvia. <input checked="" type="checkbox"/> mantenir el carril bus.</p> <p>7/ En una hipotètica nova Diagonal m'estimaria més passejar per...</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> les voreres laterals. <input checked="" type="checkbox"/> entre les dues fileres d'arbres (tipus bulevard: dues voreres centrals). <input checked="" type="checkbox"/> per l'espai central de l'avinguda (tipus rambla: una gran vorera central).</p>	<p>8/ Respecte als arbres que hi ha actualment al tram central de la Diagonal...</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> preferiria mantenir les quatre fileres d'arbres actuals, canviant-les de lloc si cal. <input checked="" type="radio"/> accepto la seva substitució mentre es conservi el mateix nombre d'arbres o sigui superior. <input checked="" type="radio"/> preferiria mantenir la filera central d'arbres, però es podria desplaçar la lateral. <input checked="" type="radio"/> em decanto per mantenir les quatre fileres d'arbres actuals, en el seu mateix lloc.</p> <p>9/ A més de les mesures anteriors, n'hi ha alguna altra que considereu important per a incorporar al projecte de remodelació del tram central de la Diagonal, entre les places de Francesc Macià i la de les Glòries?</p> <p>Que realment vianants i ciclistes siguin els protagonistes</p> <p>AQUESTA ÉS LA IDEA DE:</p> <p>Nom ciutadans de Barcelona Cognoms Adreça postal www.diagonal.cat Mail Telèfon</p> <p><small>Tots els drets LOPD- Us informem que les vostres dades personals s'inclouran en un fitxer automatitzat, del qual és titular la Direcció de Participació Ciutadana de l'Ajuntament de Barcelona, que les gestiona en el marc dels seus objectius de la Diagonal. Conserveu expressament que les vostres dades es tracten per a la finalitat indicada. Podreu exercir els drets d'accés, rectificació, cancel·lació i oposició dirigint-vos per escrit a l'adreça: Direcció de Participació Ciutadana, Passeig de Sant Joan, 75, 3a planta, 08009 Barcelona.</small></p>
--	--	--

Fig. 31. Boleta Participativa. Fuente: Diagonal per a Tothom: <https://diagonalbarcelona.wordpress.com/altres-documents/butlleta-participacio/>

Posterior a la recolección de información y aportaciones ciudadanas a través de los medios dispuestos por la OTD y el Ayuntamiento, el siguiente paso, consistía básicamente en que cada persona que había realizado aportaciones a través de la *Boleta Participativa*, recibiría una respuesta personalizada respecto a sus aportes particulares, y un pequeño informe sobre la fase de aportaciones, a partir del debate en estas sesiones se procedió a la elaboración de las propuestas finales. Estos informes, también fueron dados en las sesiones en los distintos concejos de ciudad y de distrito.

Tercera fase / Devolución y Retorno (septiembre – diciembre de 2009): Además de los informes y las respuestas a las aportaciones ciudadanas en esta fase se elaboraron y expusieron propuestas de posibles soluciones para transformar la Diagonal. A partir de esta tercera fase, la OTD prepara las alternativas del proyecto definitivo.

Una vez acabado el proceso de recolección de opiniones ciudadanas, la OTD presenta 2 opciones estructurales y sistemáticas para la Diagonal. En ambas propuestas se presentó una nueva distribución del espacio en sección, que aunque constituyan en sí proyectos independientes, tenían elementos comunes tales como la conexión del tranvía, el número de carriles para el tráfico rodado, las vías para bicicletas y la dimensión en sección del espacio para viandantes. Aunque organizados de maneras distintas.



Fig. 32. Exposición Pública de las propuestas, previa a la Consulta. Fuente: <http://www.urbanity.es/foro/urbanismo-cat/15558-barcelona-avenida-diagonal-10.html>

Cuarta fase / Presentación Pública (enero - marzo de 2010): luego de las sesiones de debate, devolución y retorno de las aportaciones ciudadanas, la OTD elaboró las dos alternativas de proyecto de transformación para la avenida, las cuales se plantearon como un resumen o conclusión de todo el proceso participativo previo a la Consulta Ciudadana. Las propuestas fueron expuestas virtualmente en la WEB de *i.de.a.Diagonal*, y también físicamente en los *Jardinets de Gracia*, localizados al costado de la Avenida. Esta campaña de comunicación se dio en dos partes, la primera que iba desde el 19 al 26 de abril, en la que se explicaban los pormenores de la Opción A



y B y la segunda parte que iba desde el 26 de abril hasta la fecha de inicio de la Consulta, en la que se explicaba cómo sería el sistema de votación y además se informaba a la ciudadanía sobre una tercera opción de voto (opción C).

Finalmente como conclusión del proceso, la OTD somete las dos alternativas (Rambla o Boulevard) y también la opción C (Ninguna de las anteriores) a decisión por parte de los ciudadanos.

Quinta fase / Consulta Ciudadana (10 al 17 de Mayo): con la consulta se le otorgó el poder de decisión a la ciudadanía, sólo entre las tres opciones.

Para la Consulta, el Ayuntamiento de Barcelona contrató la empresa *INDRA Sistemas, SA.*, la cual, se encargó de la gestión del sistema de voto electrónico, en dos modalidades: (1) la votación virtual por internet, habilitada las 24 horas y (2) mediante la votación presencial que se podía realizar en los 108 puntos distribuidos en los 73 barrios de la ciudad. En un periodo que duró seis días (10 al 16 de mayo de 2010), todas las personas mayores de 16 años empadronadas en Barcelona, podían decidir cuál de las propuestas planteadas por el Ayuntamiento era la más adecuada.

Fecha de la consulta	Del 10 de mayo al 16 de mayo de 2010
Pregunta	¿Cuál de las siguientes opciones elaboradas por la oficina técnica de la diagonal, con las aportaciones ciudadanas en el proceso participativo, considera más adecuadas para llevar a cabo la transformación de la avenida diagonal? Opción A: Boulevard Opción B: Rambla Opción C: Ninguna de las anteriores
Actores	Todos los ciudadanos de empadronados en Barcelona que sean mayores de 16 años.
Sistema de consulta (Mediante voto)	Voto presencial: 108 puntos de votación habilitados, mínimo uno por barrio. Voto por internet: una plataforma virtual de soporte para la votación activa 24 horas.
Resultado	Gana la Opción C: ninguna de las anteriores. 172.161 personas votaron en la consulta. La opción A obtiene un 11,88% (20.447 votos) y la Opción B obtiene 8,28% (14.260 votos).

Tabla 1. Ficha Técnica de la Consulta Ciudadana para la Transformación de la Avenida Diagonal.

Fuente: Elaboración propia a partir de documentación del proyecto



Ahora bien, la problemática de transformar la Diagonal en el proyecto del 2008, pareció asumirse únicamente como un tema de conexión entre los dos segmentos del sistema de tranvías. Esta presunción generó y sigue generando diversas posturas sobre las estrategias que se debían seguir y las soluciones que requería tan emblemática Avenida. Lo cierto es que la posibilidad de conectar el tranvía ya era una idea que venía estudiando el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas (DPTOP) en compañía del Ayuntamiento de Barcelona desde antes de que el Alcalde Hereu planteara reformar la Diagonal presentando la *mesura de govern* en el 2008.⁴⁵ Las dos opciones sometidas a Consulta Ciudadana recuperaban y formalizaban esta idea de conexión y también la presión popular jugó un papel importante en ello.

En la Opción A se contempló la construcción de un gran *Boulevard* en el que se dedicaba parte de la superficie de la sección de vía al paseo peatonal (además de otros usos como terrazas comerciales, o la inserción del carril de bicicletas) en los laterales y dejando la parte central únicamente para soportar el tráfico rodado.

La propuesta de *Boulevard* por la Diagonal, consistía en ampliar las aceras a 4.2 metros a cada lado; seguidamente a las aceras estaría una vía de circulación que contempla el paso vehicular y también un carril para bicicletas, esta vía tendría 4 metros. Inmediatamente a esta vía, se ubicaría el gran paseo, que tiene de sección 9,3 metros, que iba a preservar las dos líneas de árboles preexistentes continuas en todo el trayecto de la Avenida (excepto en las *Plazas Joan Carles I y M.J. Verdaguer*) y también iba a albergar las paradas de buses de acuerdo con las alteraciones y cambios de ruta plantados en el informe de movilidad.

De acuerdo con la propuesta, la parte central iba ser 15 metros de sección y albergar el sistema de transporte público, que incluía la incorporación del nuevo tramo de

⁴⁵ Sociedad Catalana de Ordenación del Territorio (SCOT) - Observatorio de proyectos y debates territoriales de Cataluña (2010). Además, ya desde el Plan Director de Infraestructuras 2001-2010 (Región Metropolitana de Barcelona), se planteaba la necesidad de ampliar y mejorar la red de transportes de la ciudad. En particular, se proyectaba el Tranvía como un sistema integral único que conectara a Barcelona con los municipios circundantes más allá de los límites de los ríos Besós y Llobregat.

conexión del tranvía y sus respectivas estaciones, la ampliación de las rutas de buses y los vehículos privados.⁴⁶



Fig. 33.: Opción A. Fuente: Diputación de Barcelona, <http://www.diba.cat/> y <https://diagonalbarcelona.wordpress.com>

La opción B representaba una solución mucho más radical sobre la imagen y estructura de la Diagonal, incorporando un elemento ya común en el resto de Barcelona, como lo es la Rambla. La propuesta organizaba la sección de vía a partir de una plataforma central de 15 metros de sección que albergaba la vegetación, distribuida en 4 hileras, además de un carril de bicicleta en doble sentido y mobiliario urbano.

Las aceras laterales se contemplaban de 7,9 metros hasta el bordillo; a partir del que comenzaba una calzada de 9,6 metros (a ambos lados de la plataforma central), albergando: el tranvía, carril de buses y un carril para vehículos particulares.

⁴⁶ Informe de Mobilitat - Reforma de l'avinguda Diagonal (2010).

Ahora bien, al margen del proceso de diseño y concreción de las propuestas por parte de la OTD, algunos grupos y asociaciones de la ciudad plantearon debates paralelos frente a las propuestas del Ayuntamiento, que en desacuerdo con algunas de las soluciones técnicas planteadas, definieron alternativas basadas en estudios particulares realizados por ellos mismos. Tales propuestas fueron presentadas a través de varios medios o escenarios, como son los concejos ciudadanos, o también a través de recursos virtuales como blogs y fórum.



Fig. 34. Opción B. fuente: Diputació de Barcelona, <http://www.diba.cat/> y <https://diagonalbarcelona.wordpress.com>

Una de estas entidades fue la Asociación para la Promoción del Transporte Público (PTP), que ya desde mediados de 2007 exigía una política de movilidad que previera la construcción del tranvía por la Avenida, como uno de los reclamos para mejorar la red de transporte público de la ciudad, y en particular este tramo central.⁴⁷ Así pues, con la oportunidad que supuso el proyecto planteado en 2008, la PTP, presentó varios

⁴⁷ Diario "El Punt Avui" (del 6 de Junio de 2007) en: <http://xarxamobal.diba.cat/>

estudios entre los que se encontraba un análisis sobre viabilidad económica, medioambiental y social del impacto de la posible trasformación de la Diagonal, y otro análisis sistemático sobre la sección vial en este tramo central.

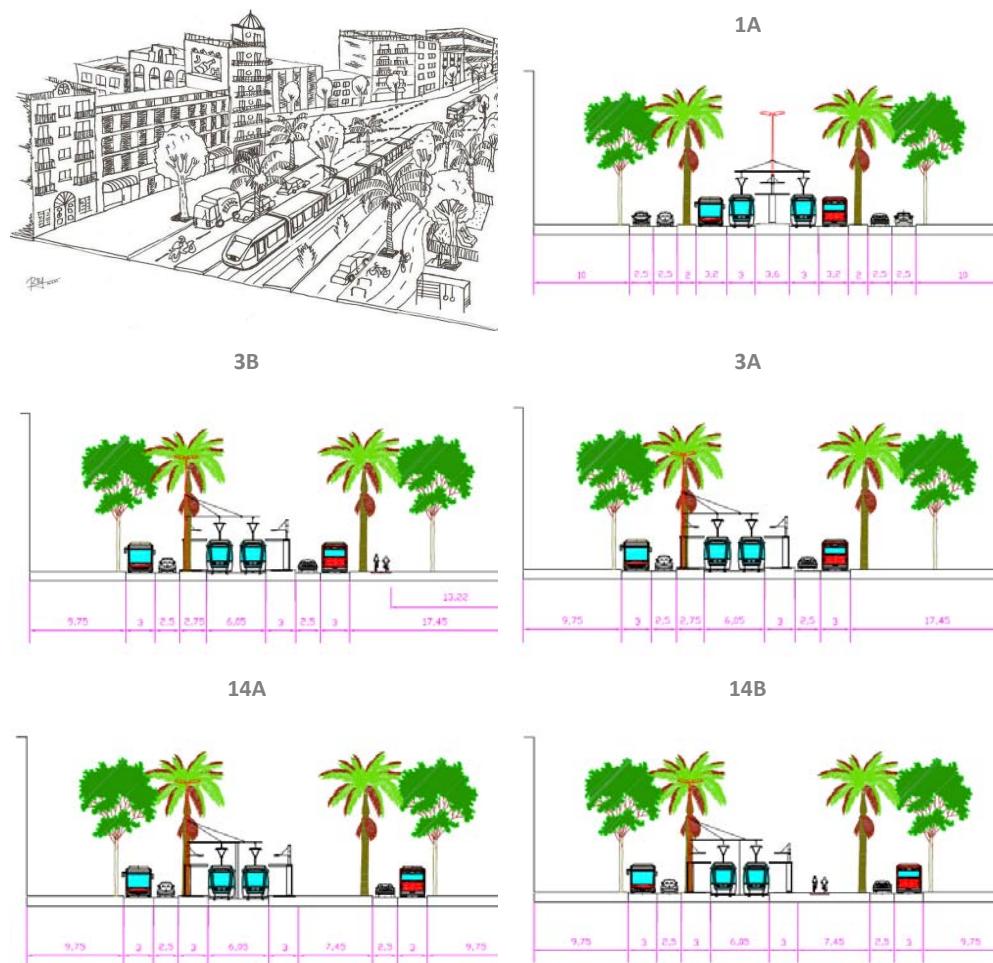


Fig. 35. Cinco de las Propuestas de la Asociación para la Promoción del Transporte Público (PTP).
Fuente: PTP - <http://www.transportpublic.org/component/content/article/61-general/196>

En este sentido, los estudios fueron entregados en el marco de la fase de aportaciones ciudadanas del proceso participativo, y en los cuales a través de 14 alternativas de proyecto se defendía la conexión del sistema de Tranvía por la Avenida, la ampliación de las aceras laterales para mayor circulación peatonal, colocación de carril de Bicicleta y Bus. Dentro de los estudios también se incluía el análisis sobre la entonces situación de la movilidad, y las ventajas y desventajas de

cada una de las alternativas. Entre todas las opciones presentadas, la PTP se decantó por las 5 que consideraba más adecuadas⁴⁸ para el futuro de la Diagonal.

Otra de las alternativas fue la defendida por el Bicicleta Club de Catalunya (BACC). La propuesta presentada por esta entidad, se basaba en una mejora del sistema global de carriles bici de Barcelona, que en el caso de la Diagonal, constituía uno de los tramos de mayor afluencia e interés por atravesar casi la totalidad de la ciudad. Asimismo, planteaban que el carril bici estuviera paralelo y contiguo a la posible plataforma de tranvía, de tal forma que se aprovechara la franja verde que le acompaña, como elemento ambiental.

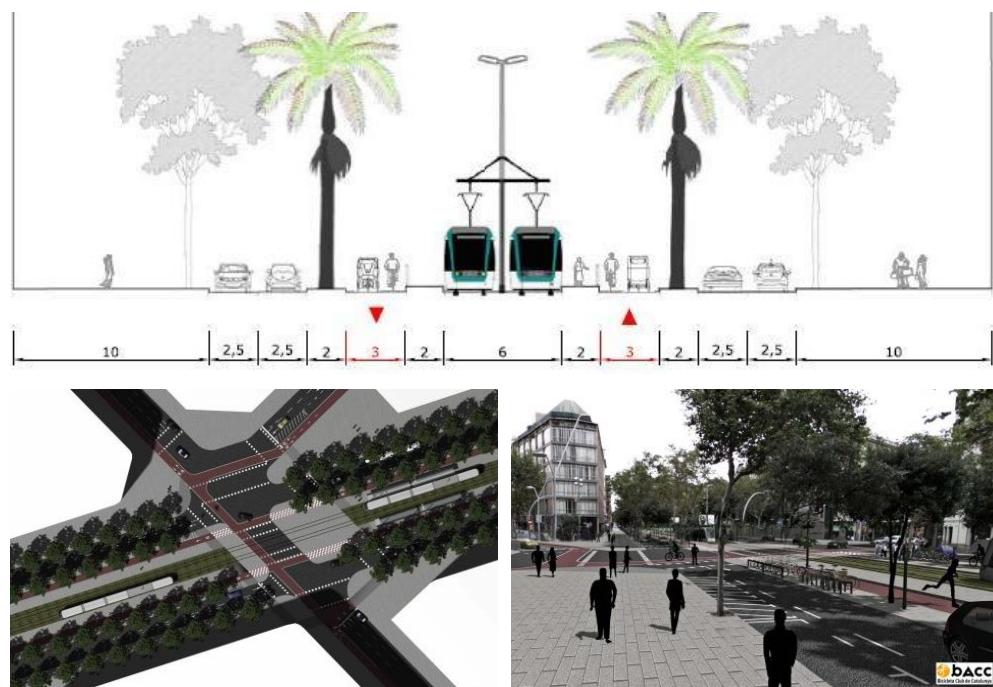


Fig. 36. Propuesta alternativa de Bicicleta Club de Catalunya (BACC). Fuente: <http://bacc.cat/>

Al igual que en las otras asociaciones, según el BACC, la propuesta surge del trabajo participativo dentro de la asociación con los socios adscritos volcados al proceso de reforma, en colaboración con miembros de la plataforma "Diagonal para Todos".

48 (1) Sección funcional de andenes laterales, con carril bus, (2) Sección asimétrica con parque lineal, (3) Sección asimétrica con parque lineal y carril bici, (4) Sección con rambla central, (5) Sección con rambla central y carril bici. Además, este estudio de la sección al igual que otros que la asociación elaboró como aportes al proceso y que fueron remitidos a la OTD se pueden revisar directamente en: PTP (Promoción del Transport Público), Riol, R., Obiols, A. (2009). *Estudi per a la reforma de la Diagonal central - Proposta urbanística i de serveis de transport públic*.

Como conclusión de este estudio, el BACC presentó en la fase de aportaciones ciudadanas, varias alternativas de trasformación, de las cuales defendían con mayor acento la que apostaba por una distribución de la sección de manera simétrica, ampliando las aceras laterales a 10 metros (cada una) y ordenando el sistema de tranvía en el espacio central y paralelo a éste los carriles de Bicicleta.⁴⁹

Otro de los grupos que ha estado activamente en todo el proceso, incluso hasta la actual reforma (2015) es la plataforma ciudadana “*Diagonal Per a Tothom*”.⁵⁰ Esta plataforma que ha defendido una trasformación de la Avenida basada en la conexión de los dos tramos del sistema de Tranvía, promoviendo sistemáticamente la mejora de la movilidad con medios de transporte más sostenibles a los que circulan por la Diagonal.

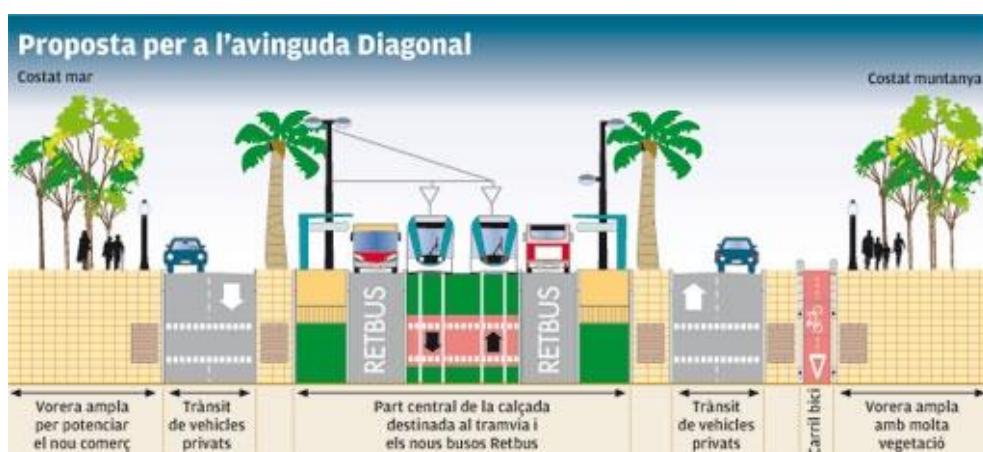


Fig. 37. Propuesta presentada por Plataforma Diagonal per a Tothom, previo a la consulta. Fuente: <http://xarxamobal.diba.cat/>

La propuesta que presentó la plataforma destinaba la parte central de la sección vial únicamente al nuevo sistema de tranvía y a la entonces red de buses propuesta por

⁴⁹ Cuando la OTD publicó las dos opciones definitivas previo a la consulta, el BACC realizó unas consideraciones que para entonces, no veía contempladas en las propuestas del Ayuntamiento. De la opción A, advirtió de la indefinición (o mala distribución) del espacio para peatones y del espacio para circulación de bicicletas, también del espacio para aparcamiento de carga y descarga, lo que podría ocasionar accidentes o conflictos espaciales. Sobre la Opción B apuntaban que la propuesta no solucionaba el conflicto que se genera entre las paradas de buses y del sistema de tranvía que se proponía, con respecto a la circulación de peatones y de bicicletas.

⁵⁰ “*Diagonal Per a Tothom*” es una plataforma que nace en julio del 2009 y reúne entidades y asociaciones con presencia activa en la ciudad de Barcelona. Se encuentra integrada por: FAVB. Federación de Asociaciones de Vecinos de Barcelona, PTP. Asociación para la Promoción del Transporte Público, BACC. Bicicleta Club de Cataluña, CCOO. Comisiones Obreras de Cataluña, Catalunya Camina. Asociación para la Defensa de los Derechos de los Peatones, CONFAVC. Confederación de Asociaciones Vecinales de Cataluña, EAC. Ecologistas en Acción, P (A) T. Prevención de Accidentes de Tráfico, UGT. Unión General de Trabajadores.



el Ayuntamiento. Asimismo, se planteaba la ampliación de las aceras a y se proponían dos carriles de circulación de vehículos privados y un carril doble segregado para la circulación de bicicletas. La plataforma, sigue activa en la actualidad y se ha constituido como uno de los principales grupos que se opone a algunas de las decisiones tomadas en el proyecto inaugurado en el primer trimestre del 2015.⁵¹

Con todas estas propuestas y con las demás que no se presentan aquí, pero que registran en diversos espacios virtuales de opinión (blog y redes sociales, principalmente) y en la web de diversas entidades como por ejemplo Comisiones Obreras de Cataluña (CCOO), lo que quedó en evidencia fue la cierta inconformidad con el resultado del proceso y la poca claridad y explicación sobre cuáles fueron los criterios que definieron la concreción en dos opciones, de todas las ideas obtenidas del proceso de participación coordinado por la OTD.⁵²

Ahora bien, el resultado de las cuatro fases del proceso participativo fue la Consulta Ciudadana, con la cual se cerró el ciclo de decisiones y, tal como planeó el Ayuntamiento, se empezaría, si hubiera sido el caso, con una fase técnica de ajuste de la propuesta elegida, antes de la posterior materialización del proyecto. Pero el resultado fue contrario a lo deseado y a las alternativas planteadas por la Oficina Técnica de la Diagonal, y el NO ganó dejando en la palestra una sensación de fracaso, tanto a nivel del proceso participativo, como de los contenidos técnicos y formales que estructuraron el proyecto. Según datos oficiales, la opción C resultó ganadora con el 79,84% de los votos totales contabilizados en la consulta a diferencia de la opción A, bulevar, que ha conseguido un 11,88% (20.447 personas) mientras que la B, rambla, ha concentrado un 8,28% (14.260 personas). En total 172.161 personas han participado en la consulta.

51 No solo estas asociaciones y entidades plantearon soluciones alternativas, durante el periodo de devoluciones y en el marco de la presentación pública de las propuestas elaboradas por la Oficina Técnica de la Diagonal. Fueron diversas las asociaciones y los ciudadanos que intentaron marcar distancia con la resolución del proceso. La argumentación procedía desde el ámbito técnico, pero también desde la identificación que las propuestas tenían con los ciudadanos que habían hecho parte de cada una de las sesiones que habían marcado el debate sobre la reforma.

52 El libro “Diagonals Opinions Sobre La Reforma de l’Avinguda Diagonal”, recoge una serie de opiniones, de algunos de los autores del desarrollo urbano de la Barcelona del siglo XX y XXI, acerca del proceso participativo planteado para la Diagonal y de la pertinencia y necesidad de este proyecto (algunos de ellos hicieron parte del mismo).



Fig. 38. Comparecencia del Alcalde Hereu después de la Consulta. Fuente: diario la Voz Domingo, 16 de mayo de 2010

L'opció C, guanyadora de la consulta sobre la Diagonal amb el 79,84% del

La participació total en la consulta va ser de 172.161 persones, el 12,17% del cens total

Reducció **E**cce el 'Cap de les dues amanecides', va resultar després d'una sèrie d'investigacions que han arribat a la conclusió que vencen posicions d'autoritat, com ara, que 125.474 persones estan en la programació. "Si no es fa res, el seu nombre augmentarà fins als 142.774 persones, en 11.639 més", sosté, mentre que això, el seu cost serà d'11.426 pesos més cada cop que aportarà la televisió.

Dades de pertinença **A** la pregunta sobre si la comunitat de Sant Josep celebra un aniversari del 13 d'abril, en aquell par de setembre, el director de la televisió, 1.414.472 persones. De les 127.161 persones que van variar en els mesos que van del 13 d'abril al 13 d'agost, destaca que 42.318 (el 34%) són de l'entitat financera, mentre que 42.267 (el 33%) són dels clients de Comunitat. Els darrers dengots a la televisió han estat molt pocs i, fins i tot, han estat negatius. Així, en el període entre el 13 d'abril i el 13 d'agost, el seu nombre ha estat de 10.265, mentre que el 13 d'abril, 14.026 persones més van canviar per aportar a la televisió.

Sortida **M**entre que el director de la televisió, Jordi Ferrer, el diumenge 10 de maig, mentre que els resultats de la recerca s'annuncien, va assenyalar que tenien en compte que el seu objectiu era la sensació de satisfacció, ja que una persona que accepta la meitat de la gamma d'entreteniments, considera que està fent el seu treball. D'altra banda, però, el director de la televisió, Jordi Ferrer, va explicar que el seu objectiu era que els telespectadors de Sant Josep, Sant Andreu i Sant Cugat, poguessin trobar en la televisió de la comunitat el seu entreteniment preferit.

Excepció **S**ant Josep, Sant Andreu i Sant Cugat, que s'han quedat amb 12.617 persones, mentre que Sant Cugat, Sant Andreu i Sant Boi, que s'han quedat amb 12.503 persones, són les úniques excepcions que han quedat amb una audiència menor que la que tenien el 13 d'abril. En el cas de Sant Cugat, Sant Andreu i Sant Boi, el seu nombre de telespectadors ha disminuït en 1.000 persones respecte a l'any anterior.

Fig. 39. Nota de Prensa: Resultados de la Consulta, datos globales y por distrito. Fuente: Barcelona Información, Junio de 2010.

El someter a votación un proyecto urbano de tal escala, fue sin duda un hecho sin precedentes en la ciudad Barcelona. En primera medida, por la escala del proyecto y el aparataje que el proceso participativo implicó para ello. También, por que la administración pública desplazaba las decisiones sobre el futuro de una vía trascendental en el funcionamiento de la ciudad, al conjunto de la ciudadanía y por los efectos que esta inclusión tendría en beneficio de la apropiación y percepción de éxito para la ciudad. Pero también la oportunidad que representaba para las instituciones del Estado de aumentar el grado de aceptación de parte de los ciudadanos.

Es evidente que por la magnitud de un proyecto como éste se generaran posturas diversas. Desde un inicio, el proyecto de 2008 despertó polémica y disputas, y una de las consecuencias más graves de ello fue el hecho que la tercera Opción fuera la vencedora de la Consulta Ciudadana, en el que se apuntó a un escenario de fracaso en la gestión de la Administración del Alcalde Hereu, por lo que algunos (desde la opinión pública) no dudan en afirmar que fue una pugna de poderes entre los partidos políticos.

El fracaso del proyecto y el triunfo del No fue un resultado que suscitó la dimisión de algunos miembros del gabinete del alcalde. Un resultado que puso en cuestión el sistema de votación empleado y también planteó dudas sobre el proceso de participación mismo y lo vinculante que éste fue en la resolución de las propuestas. Cuando se planteó la Consulta Ciudadana, el Ayuntamiento aseguraba la efectividad, transparencia y dinamismo de la herramienta al contar con los más altos estándares



implementados en el marco de democracia participativa. No obstante, fueron muchas las denuncias e incidencias en el funcionamiento del sistema.

Uno de los aspectos que más llama la atención es la participación en la Consulta de sólo un 12,17% de la población total de Barcelona censada y con posibilidades de votar en la consulta (1.414.783 personas). Esto se debe a muchos factores. Las fases de participación que inicialmente pretendía la iniciativa *i.de.a.Diagonal*, no se dieron de manera efectiva en los plazos dispuestos y de manera dinámica.

En este sentido, podríamos aventurarnos a decir que el 87,83% restante de la población que podía haber participado y no lo hizo, ha sido por desinformación sobre el sistema de voto electrónico, aunque siendo un poco más radicales, es muy posible que gran parte de la población que se concentra en este 87,83%, no considerara pertinente una intervención sobre la Avenida. A través de algunos blogs y redes sociales, hay quienes manifiestan que existen otras prioridades en la ciudad y que la Diagonal tal cual como estaba, mejorando algunos aspectos mínimos, podría haber funcionado perfectamente. Una razón que en muchos casos se justifica por los costes que tenía el proyecto y la contratación del sistema para la consulta electrónica.

Otra de las críticas que se le hizo al equipo de Hereu fue que durante el periodo previo a la consulta, sólo se publicitaran las dos primeras opciones (A y B): con videos explicativos, planos e imágenes. La opción C solo surgiría a finales de diciembre de 2009, pero fue muy poco explicada y publicitada en el proceso de presentación pública. La iniciativa de incorporar esta tercera opción fue encabezada por Xavier Trías, entonces Secretario General Adjunto de la Federación de Convergencia i Unió (CIU), y actual alcalde de Barcelona (2011-2015), la cual es aceptada por el equipo de gobierno como una alternativa que significaba concretamente el no estar de acuerdo con ninguna de las dos propuestas.⁵³

⁵³ Curiosamente Trías, luego de convertirse en Alcalde de la ciudad en 2011, retomó el proyecto de Reforma de la Avenida, sin ningún proceso de participación o de vinculación de la ciudadanía en la toma de decisiones, salvo las conversaciones con grupos específicos de ciudadanos, principalmente la asociación de comerciantes de la Diagonal. Trías, como uno de los grandes opositores al proceso de reforma llevado por el Gobierno de Hereu argumentaba su oposición en el año 2009 de esta manera: "El Gobierno municipal ha puesto en marcha el proceso de participación ciudadana sobre la transformación de la avenida Diagonal con la publicación en los diarios de la ciudad de un Bando del Alcalde Jordi Hereu donde, bajo el título de "Hagamos Barcelona, hacemos la nueva Diagonal", se hace un llamamiento a los barceloneses y barcelonesas para que expresen sus opiniones y sugerencias. Esta misma revista que ahora tiene en sus manos recoge el procedimiento a seguir para hacer las aportaciones. Pero el escrito del Alcalde Hereu ha dejado muy claro que la consulta se reduce a "dos proyectos", los cuales recogerán "el abanico más amplio de matices, técnicamente posibles, que los ciudadanos y las ciudadanas que haya podido exponer con libertad "Matizar



Otra de las responsabilidades del fracaso recayó sobre la empresa *INDRA Sistemas, SA.*, la cual, fue sancionada con el cese del 42,83% (256.000 euros) del total que estipulaba el contrato (452.983 euros), por el incumplimiento de las cláusulas, por los daños y perjuicios, y por el mal funcionamiento de la infraestructura tecnológica y la poca efectividad para corregir los problemas causados durante el periodo de la Consulta Ciudadana.⁵⁴ Con todo, los resultados del proyecto de reforma de la Diagonal y el proceso de participación ciudadana en el que se encuadró, subyacen en la pugna entre partidos políticos, previo a unas elecciones de gobierno que se realizarían al año siguiente (2011), a lo que se suma la desinformación en la publicidad y “anti-publicidad” sobre el proceso participativo y sobre cada una de las opciones que la Oficina Técnica de la Diagonal y el Ayuntamiento lanzaron a consulta; también a la presión de diversos grupos económicos y asociaciones; y a la información que los medios de comunicación fueron entregando en un malogrado referéndum ciudadano.

Sin duda, la estrategia planteaba un escenario propicio de democracia participativa en el desarrollo urbano de la Barcelona. Sin embargo, el experimento sociológico que supuso dicho proceso participativo en esta escala, fue víctima de la multiplicación de disímiles factores que jugaron en contra: una coyuntura y orientación política que envolvió el proyecto, la confluencia de intereses particulares que de alguna manera condicionaron parte de las decisiones, una incapacidad del equipo técnico para consensuar, vincular y extrapolar las innumerables ideas provenientes de los escenarios dispuestos para incluir la ciudadanía en el debate, toma de decisiones y configuración de una reforma adecuada a los intereses de todos, y la inoperatividad de la infraestructura que dio soporte tecnológico de la Consulta Ciudadana.

no es participar. Este proyecto de consulta arranca con muy mal pie, ya que en el Bando del Alcalde se ve que la participación estará muy encorsetada y que los ciudadanos estarán muy limitados a la hora de aportar sus opiniones. Por un lado se nos invita a imaginar la nueva Diagonal, pero por la otra es como si nos dijeran 'imagine, pero no os paséis', ya que se deja claro que sólo se recogerán "matices, técnicamente posibles". Además, y desgraciadamente, los ciudadanos sólo podrán matizar sobre los dos proyectos que la Oficina Técnica de la Diagonal elabore. Podrán decidir, la gente de Barcelona, si quieren que el tranvía pase por la Diagonal, ¿sí o no?; ¿podrán opinar sobre el número de carriles para coches que se mantendrán?; ¿podrán decidir sobre si se mantienen o no todos los árboles? Si la consulta termina siendo para decidir el ancho de los bancos para sentarse o el color de los vagones del tranvía quedará confirmado que todo es sólo una pantomima. Eso sí, tienen una buena excusa para seguir gastándose semejante dinero en publicidad" (Trías, X., 2009. *Barcelona Información*. Abril de 2009).

54 Un dato curioso, fue el mítico “si voto” del Alcalde Hereu, cuando el dispositivo electrónico en el que se disponía a votar, no funcionó, pero no quedó claro si finalmente pudo o no ejercer el voto en la consulta. Se puede ver en Diario La Vanguardia, 2010, [en línea] disponible en: <http://goo.gl/OxSygc>.

En este sentido, la prensa como recurso comunicacional es prueba fehaciente de todo el conflicto que suscito políticamente el proyecto de reforma y los mecanismos dispuestos para la participación de los ciudadanos en la configuración del proyecto ejecutivo.

PRENSA	Diario la Expansión 26-09-2008: Barcelona hará una consulta ciudadana sobre la reforma de la Diagonal Barcelona Publicado el 26.09.2008 por Expansión, Barcelona El equipo de gobierno del Ayuntamiento de Barcelona ya ha comprometido la elaboración un plan maestro de transformación de la Diagonal. Se ha convocado una consulta ciudadana para el año que viene para evaluar la iniciativa. La Diagonal es la arteria más importante de la ciudad y su transformación es un proyecto ambicioso.
<u>La Vanguardia 28-10-2008:</u> El proceso participativo para remodelar la Diagonal durará 6 y 9 meses Jordi Perea ha confirmado que el proyecto saldrá a punto para el verano de 2010 y ha asegurado que "no habrá obras antes de las elecciones municipales". www.TVACB.COM 11-96. Invierte en tu futuro. Invierte en ti.	Ajuntament de Barcelona Notas de prensa:  6.700 personas han visitat l'exposició "Vine a conéixer el futur de la Diagonal" durant la seva primera setmana en marxa 
<u>El País 20-03-2010:</u>  Los comerciantes encabezan la rebelión contra la nueva Diagonal Diversos comercios plantean rechazar la transformación de las propuestas de Bcn2010. Tranvía 'versus' coche en la Diagonal Los vecinos a favor del tranvía al parque y el transporte público no logran establecer una línea clara entre lo que el tranvía no es imprescindible en la Diagonal. 	El País 28-01-2010: "La nova Diagonal podrà trencar l'Eixample" Lluís Permanyer, Periodista 
<u>Reviste Barcelona información 2009/2010:</u> S'inicia un gran procés participatiu per transformar la Diagonal  Proposta d'idees per a la nova Diagonal Comença la fase d'elaboració d'idees per a la nova Diagonal. Els participants han obert un procés participatiu molt important. Tot i tots són a favor, perquè els establiments i ciutadans impugnen i desmuntin certes vies que segueix la Diagonal del segle XXI. 	La Vanguardia 19-03-2010:  DIAGONAL ¿Bulevar o rambla? 
 La oposición se desmarca de la reforma por las dudas que plantea 	

El periódico 19-12-2013:

TRANSFORMACION DE UNA AVENIDA VITAL

La reforma de la Diagonal se hará del paseo de Gràcia hasta Macià

- El pavimento de los aceras-mártires y más será distinto y una linea de luces separará el carril bici
- Trias anuncia la ampliación de unas obras que se iniciarán en primavera y se licitarán por 20 millones

La Vanguardia 14-02-2014:

La reforma de la Diagonal reducirá el tráfico un 6%

El estudio de movilidad indica que 4.500 coches diarios deberán buscar recorridos alternativos. | El recorte de tráfico se concentrará, principalmente, en los coches secundarios | El nuevo lateral y el carril bici no tendrán la calzada al mismo nivel que las aceras

La Vanguardia 20-02-2014:

Aprobado el proyecto de reforma de la Diagonal con la oposición del PSC e ICV

El tramo que se remodelaría va de Francesc Macià al Passeig de Gràcia y costará 18,9 millones de euros

Barcelona | 20/02/2014 - 16:47h | Última actualización: 21/02/2014 - 10:39h



El País 16-03-2014:

La reforma de la Diagonal reactiva el interés en sus locales comerciales

- La concreción de las obras anima operaciones entre Gràcia y Francesc Macià
- Trias acelera la reforma de la Diagonal, que costará 20 millones

Ecologistas en acción (nota de prensa)

08-04-2014:

» Catalunya » Barcelona » Rebulg social al projecte de reforma de l'Avinguda Diagonal de Barcelona

Rebulg social al projecte de reforma de l'Avinguda Diagonal de Barcelona

La Vanguardia 26-01-2014:

La Diagonal pisa fuerte



El País 23-03-2014:

La Diagonal se despide del tranvía

- La reforma de la avenida impedirá la conexión de las dos líneas existentes
- Los expertos denuncian que se pierde una oportunidad "terrible"

El Periódico 09-04-2014:

Cada uno de los tres tramos que componen la avenida tiene una personalidad propia. Al llegar a la intersección con Francesc Macià se observa una mezcla de estilos y materiales.

LA TRANSFORMACION DE UNA AVENIDA VITAL

'No' a la Diagonal de Trias

Lamentan la escasa política del alcalde por no admitir que el tranvía es imprescindible para la ciudad.

El País 09-04-2014:

Oposición frontal de las entidades sociales a la reforma de la Diagonal

- Las oposiciones presentan alegaciones al proyecto y piden una avenida sostenible
- Reclaman también un proceso más participativo

La Vanguardia 21-04-2014:

Así será la nueva Diagonal

CiU y PP sacan las bases para la reforma entre Francesc Macià y passeig de Gràcia, que costará 17,5 millones. | Los peatones se ensancharán y el carril bici disminuirá su ancho y se alejará de los peatones

Barcelona | 21/04/2014 - 10:00h | Última actualización: 21/04/2014 - 11:09h

ELIA ALVAREZ | Gobernan | Opinión | Sociedad

Compartir en Facebook | Compartir en Twitter

Televisió de Catalunya 22-04-2014:

Europapress 30-04-2014:

Barcelona aprueba definitivamente la reforma de la Diagonal sin la conexión de los tranvías



<p>Barcelona La reforma de la Diagonal preveu voramples d'entre set i vuit metres Redacció - 22/04/2013 - 16:13h</p>  <p>REFORMA AVINGUDA DIAGONAL BARCELONA</p> <p>Share: Email, Print, Facebook, Twitter, Google+, LinkedIn, RSS</p>	<p>El periódico 02-06-2014: PRIMERA JORNADA DE UNA REFORMA CONTROVERSA La Diagonal inicia nueve meses de obras para revertir su decadencia ■ La fase más intensa de las obras dará comienzo en agosto, entre las calles de Núria y Baldiri</p>
<p>El País 08-09-2014: Barcelona ultima las grandes obras: acabarán antes de las elecciones</p> <ul style="list-style-type: none">■ Las reformas en Mitre, Diagonal y paseo de Gràcia finalizarán en primavera■ Barcelona: 155 obras durante el verano	<p>La Vanguardia 19-01-2015: La Diagonal de Barcelona será un gran parque cada domingo</p> <p>Los laterales de la avenida se cerrarán al tráfico todos los fines de semana a partir del mes de marzo. El espacio entre Glòries y Francesc Macià se reservará a uso ciudadano entre las 6 y las 17 horas.</p>
<p>ABC de Cataluña 06-05-2014</p> <ul style="list-style-type: none">■ El Ayuntamiento de Barcelona consigue aprobar una remodelación de la avenida, cuyas obras arrancarán este junio 	<p>Europapress 22-03-2015 El PP de Barcelona ve la Diagonal como un "parque temático" los domingos</p> <p>Directorio: PP - Ayuntamientos - Barcelona - Xavier Trias</p> 
<p>La Vanguardia 13-02-2015: La cara y la cruz de la nueva Diagonal de Barcelona</p> <p>Las mejoras para los peatones y una vía más segura son evidentes, pero hay dudas sobre cómo se absorberá el tráfico habitual de la vía y cómo se resolverán las aglomeraciones en la espera del bus</p> <p>Redacció 20/01/2015 03:36h Lluvia Compartir Imprimir Tamaño fuente: - + 22/03/2015 - 12:58h</p> 	<p>El Periódico 22-03-2015: CAMBIOS EN EL ENTORNO URBANO Domingo festivo en la Diagonal</p> <ul style="list-style-type: none">■ Extra del primer día de dejar el tráfico de los laterales de la avenida y el paseo de Gràcia■ El Alcalde Trias convoca a los vecinos para celebrar sus planes para renovar la calle hasta las 17 horas 
<p>El Mundo 30-03-2015: <i>Éxito de la Diagonal</i></p> <p>ALEX SALMON Reportero a BCN (09/03/2015)</p> <p>TRES CIUDADANOS se han hecho con la Diagonal en poco días. Como si se tratara de un regalo de cumpleaños, salieron los monos y llenaron las mañas grandes escenas de</p>	

Proyecto de Reforma de la Avenida Diagonal 2012-2014 (*Legislatura Xavier Trías*).

La Diagonal ya inició su transformación y es el resultado del proyecto planteado por el equipo de gobierno del Alcalde Xavier Trías entre el verano de 2014 y la primavera del 2015. Esta propuesta surgió en el año 2012 con el nombre de *Proyecto ejecutivo de reforma de la Avenida Diagonal, en los ámbitos de los paseos, calzadas, laterales y aceras*

(tramo pl. Francesc Macià - Paseo de Gracia).⁵⁵ Este proyecto se constituye en sí mismo como la primera fase del proceso de transformación que el ayuntamiento pretendió llevar a cabo para trasformar por completo el tramo central de la Diagonal.

Las siguientes fases –no previstas en este primer proyecto- de esta transformación, dependen del desarrollo y avance del proyecto de remodelación de la *Plaza de las Glorias* y su entorno: comprende la urbanización del espacio, el soterrado de las vías (con la construcción de túneles) y la ejecución del proyecto ganador del concurso *Proyectos Restringidos para el Proyecto Urbano del Espacio Libre de la Plaza de las Glòries Catalanes de la Ciudad de Barcelona*. En este sentido, para esta primera fase, el Ayuntamiento planteó una renovación que denomina “low cost” en la que proponía sólo mejorar el espacio para viandantes, ampliando las aceras laterales, preservando la sección del espacio central (6 carriles de coches) y organizar el espacio para circulación de bicicletas, el *parking* de motocicletas y mejora de las paradas de buses.⁵⁶

POSSIBLES TRAZADOS PARA LA CONEXIÓN DE LOS TRANVÍAS



Fig. 40. Posibles trazados de la conexión del Tranvía (propuesta alcalde Trías), Fuente: El País, 13 Abril 2012.

⁵⁵ Projecte Executiu de Reforma de L'avinguda Diagonal, en Els Àmbits dels Passejos, Calçades, Laterals i Voreres (Tram Pl. Francesc Macià - Passeig De Gràcia)

⁵⁶ La reforma suponía también la instalación previa de un colector complementario de la red de alcantarillado en el subsuelo de la Diagonal, entre la calle de Balmes y la plaza de Francesc Macià.



El nuevo proyecto consiste en una transformación de los laterales de la sección de vía, que incluye la reorganización de la dimisión de la calzada y la ampliación de las aceras. Este nuevo proyecto no contempló la conexión del sistema de tranvías en este tramo central. El ayuntamiento lo justifica, apelando a los resultados de la Consulta Ciudadana de 2010, afirmando que ya se decidió que no era necesario establecer esta conexión por la Avenida.

Lo cierto, es que la NO reforma que ganó dicha consulta, hablaba de un rechazo a cómo se había desarrollado el proceso participativo y la solución formal de las dos propuestas que presentaba la OTD en aquel momento; pero no un rechazo a conectar el sistema de tranvías. No obstante, pese a la negativa de incluir el sistema en la nueva propuesta, el equipo del alcalde Trías presentó tres alternativas posibles, si en el futuro se quisiera conectar el tranvía, por otras vías alternas a la Avenida Diagonal.

Ahora bien, es evidente que el nuevo proyecto responde a una reactivación de los flujos ciudadanos en la Diagonal, tanto en el ámbito comercial, como el espacio para paseo y circulación en el tramo entre las *Plazas Francesc Macià* y la *Plaza de las Glorias*, el más crítico. La perspectiva del proyecto tiene un claro guiño al conjunto de comerciantes por medio de la configuración de las aceras en función de un zócalo comercial que ahora se encuentra en consolidación y recuperación.⁵⁷ Y esto se evidencia en que la Asociación Diagonal Centre (asociación de comerciantes de la Avenida Diagonal), ha sido un actor determinante para definir el nuevo proyecto, debido a su *lobby* ante el Ayuntamiento y a la elaboración de la actual propuesta de reforma con el apoyo de la firma de Arquitecto Esteve Terrades: “*los comerciantes explican que desde hace meses el arquitecto jefe, Vicente Guallart, trabaja codo a codo con el autor del proyecto alternativo propuesto por su asociación*” (*La Vanguardia*, 08/03/2013).

Resulta curioso que una reforma que otrora se promocionó a través de un proceso de participación ciudadana, ahora sea una reforma realizada a través de un proyecto decidido sólo por unos cuantos, y más aún que uno de los opositores del anterior proyecto, como lo es el Alcalde Trías, de vía libre al nuevo proyecto. En este sentido,

⁵⁷ Una de las partes más conflictivas que sostiene la reforma, fue el cierre sistemático de muchos de los locales comerciales. A partir de la aprobación de la reforma, se vuelve evidente el crecimiento de la actividad comercial.



Son diversas las denuncias, una de ellas es precisamente, el hecho de que poco después del fracaso de la reforma de la anterior legislatura se reactive la intención de reformar la Avenida, pero, sin ningún escenario de diálogo aparente con la ciudadanía.⁵⁸

Según relata Marta Canut, presidenta de la Asociación Diagonal Centre, la reforma contempla la solución de los conflictos que hay en tema de movilidad. Además argumenta que el proyecto organiza la sección de vía de fachada a fachada, de una manera más eficiente, es decir, la ampliación de las aceras, la segregación del carril de Bicicleta para evitar conflicto con los viandantes. Asimismo, exponía que el tranvía era una solución además de cara, peligrosa para las personas por ser un transporte silencioso se convertía en un peligro para los viandantes que cruzan a diario la Avenida. La propuesta de dicha asociación presentó, surgió en respuesta al progresivo cierre de locales comerciales.

En oposición, Jordi Giró vocal de la *Federación de Vecinos y Vecinas de Barcelona (FAVB)* y miembro de la plataforma *Diagonal per tothom*, argumenta que este proyecto aprobado por la actual legislatura de gobierno, pasó por alto muchas cosas, entre ellas el *Pacto por la Movilidad* que se firmó en el año 2009, en el que las entidades relacionadas con el transporte de la ciudad y compañía del ayuntamiento acordaban las directrices que debía seguir cualquier reforma de esta naturaleza en la ciudad. Otro de los aspectos que la Plataforma ha denunciado es precisamente que el proyecto haya sido una decisión sesgada entre comerciantes, el arquitecto y los departamentos técnicos del ayuntamiento (“una propuesta diseñada y decidida desde los despachos”), y no haya sido el resultado de un debate abierto a los ciudadanos.⁵⁹

58 Se ha de marcar también, que de acuerdo con fuentes oficiales, el proyecto de Reforma de la Diagonal, fue retomado por el actual ayuntamiento por presiones del Partido Popular (PP), uno de los partidos opositores de Convergencia i Unió (CiU), el partido del Alcalde Trías. Si bien fue en marzo de 2013 cuando el alcalde expresa públicamente retomar el proyecto, fue en 2014 en la sesión de la Comisión Municipal de Hábitat Urbano y Medio Ambiente que se aprobó definitivamente, con los votos mayoritarios de los partidos PP y CiU (Diario ABC, 06/05/2014).

59 Entrevista realizada por el canal de televisión TV3 de Cataluña, en un cara a cara con el Vocal de la federación de Vecinos y vecinas de Barcelona FAVB y miembro de la plataforma *Diagonal per tothom*.



Fig. 41. Propuesta presentada por la Asociación de Comerciantes de la Diagonal (Diagonal Centre).
Fuente: <http://www.diagonalcentre.com/>. Ultima consulta: 04/02/2015

Si bien, los comerciantes son parte importante del conjunto de ciudadanos y como tal pueden exigir sus derechos legítimos en los procesos de hacer la ciudad. No obstante, es la escala y el impacto que el proyecto tiene sobre la ciudad lo que hace que uno de los factores imprescindibles sea la inclusión de los demás grupos de ciudadanos que se pueden ver afectados con el proyecto, o que bien se identifican con la Diagonal. Lo que no debería ocurrir en este tipo de procesos, es precisamente que las políticas urbanísticas terminen por favorecer a determinados sectores de la sociedad, en detrimento de los imaginarios, deseos o necesidades de sectores con menos presión o poder (económico o político).

Respecto al proyecto del Alcalde Trías, una vez aprobado el proyecto definitivo (2014), durante la etapa de exposición pública, las diversas asociaciones pertenecientes a la plataforma *Diagonal per thotom* presentaron sus alegaciones al proyecto. El pliego presentado exponía una serie de objeciones del ámbito técnico en cuanto a la ordenación de los sistemas de movilidad, la accesibilidad de viandantes y del sistema de bicicletas, a la no inclusión del tramo “faltante” para conectar el Tranvía en la ciudad, asimismo, reiteraban la ausencia de esquemas participativos en éste.⁶⁰

De acuerdo con los resultados de la Consulta (2010), en la que el marcado rechazo por las opciones elaboradas por la OTD (Boulevard o Rambla), resulta curioso que el

⁶⁰ Se puede ver el documento titulado “AL·LEGACIONS AL PROJECTE DE REFORMA DE L’AVINGUDA DIAGONAL”. Presentado por la Associació per la Promoció del Transport Públic (PTP); Comissions Obreres de Catalunya (CCOO); Confederació d’Associacions de Veïns i Veïnes de Catalunya (CONFAVC); Ecologistes en Acció de Catalunya (EAC); Federació d’Associacions de veïns i veïnes de Barcelona (FAVB) y también “Al·legacions al projecte de reforma de l’Avinguda Diagonal” presentado por Bicicleta Club de Catalunya (BACC).



nuevo proyecto, sea precisamente un Boulevard. Además, para mayor contradicción en el discurso que traslada el gobierno a la opinión pública, es que este proyecto recoge las principales demandas que la ciudadanía aportó en el proceso participativo (2009-2010). Aunque también apela a los mismos resultados de la Consulta para argumentar la ausencia de una conexión del tranvía en este tramo central de la Avenida. Como prueba de ello, se registra el documento de alegaciones al proyecto ejecutivo (2014), en el que diversas asociaciones de la ciudad realizan oposiciones al proyecto, en las que resaltan el poco diálogo que el ayuntamiento tuvo y la poca apertura al trabajo con la ciudadanía.







CONCLUSIONES

Sea por el temor de no lograr la reforma o por la presión de los grupos políticos y/o económicos, de facto presentes, o por el cierto despotismo con el que muchas veces las administraciones públicas actúan sobre las ciudades, no se justifica de ninguna manera la no consideración de la ciudadanía como actor decisor.⁶¹

En el caso de la Diagonal, sería interesante en el futuro, preguntarle a la gente sobre cómo percibe esta nueva Diagonal y sobre cómo esta nueva estructura ha podido mejorar o no la movilidad peatonal, la accesibilidad, intermodalidad con respecto a los transportes públicos, el flujo económico y en definitiva la mejora de la calidad del espacio público y de vida urbana en la ciudad y en particular en la Avenida.

Este tipo de proyectos y el tipo de indagaciones que pueden hacerse alrededor de ellos, permiten determinar hasta qué punto la participación ciudadana es importante en los proyectos que tienen una escala de ciudad y que tienen una interdependencia con los procesos de planificación que se ordenan a través de *Planes Directores* o de *Actuación Municipal* o *Metropolitana*, que por tradición emergen desde el marco jurídico, normativo y técnico. Se habla estadísticamente para validar este tipo de operaciones o para no realizarlas. La consulta de 2010 es un ejemplo claro, pero un proyecto como la Diagonal que afecta ya no solo a la ciudad sino también el área metropolitana, tendría que tener variadas respuestas y escenarios multi-escalares. Es cierto que dar respuesta a cada grupo ciudadano implica complejizar aún más los proyectos.

Los procesos de participación donde el trabajo es equilibrado y el resultado de diseño es el concierto de todas las opiniones, no son procesos cortos temporalmente y requieren de un tiempo que muchas veces no consigue acotarse, sino que se mueve al ritmo de las dinámicas ciudadanas, de los escenarios, de los recursos (humanos y económicos) y del tipo de decisiones. La participación en la Diagonal, al igual que la

61 Los ciudadanos naturalmente se identifican con la ciudad y les afecta cualquier transformación que vaya en detrimento de la calidad del espacio urbano y de la vida urbana. Pero probablemente los ciudadanos padecemos más los espacios de proximidad, es decir, los que se encuentran en el ámbito más local donde se desenvuelve nuestra vida cotidiana. Es claro que nos afectará más la transformación de una plaza de nuestro barrio, que posiblemente la transformación de la Diagonal, si por ejemplo vivimos en barrios alejados de la avenida y no somos usuarios asiduos de ésta. Tal realidad nos lleva a cuestionar los mecanismos más efectivos para lograr que un proyecto de esta escala y dimensiones, consiga ser totalmente participativo.



gran mayoría de los proyectos en Barcelona, tuvo un tiempo específico y acotado, sobre todo asumiendo la envergadura y la dimensión del proyecto. Es innegable que la Diagonal requería una reforma, así como tampoco se puede desconocer que el proceso participativo llevado a cabo entre 2009 y 2010, fuese inédito e importante como una estrategia de transformación de la ciudad. Pero los procesos se deben planificar de acuerdo con la complejidad que sugieren y con el impacto que suponen tanto para el contexto urbano en el que emergen, como para la ciudadanía que hará uso y disfrute de los mismos.

Cerdà proyectó una línea para tejer radicalmente la ciudad, anclándola al territorio metropolitano desde sus límites geográficos. Un tejido que se supone urbano, pero también social, donde se manifieste de externo a extremo la más variada imagen de la Barcelona del siglo XIX, del siglo XX y del actual siglo XXI. La Diagonal no es un trazo formal “caprichoso” sobre la estructura ortogonal de Barcelona. Cerdà proyectó esta Avenida como un elemento articulador de la ciudad, de su escala se deducen el tipo de relaciones urbanas que debe tener en todo su trayecto, su configuración espacial debe preservarla o potenciarla como uno de los lugares de ocio, paseo y encuentro ciudadano más grandes de la ciudad. Las trasformaciones sobre ésta, deben ir en coherencia con los planteamientos iniciales, las demandas y necesidades de la sociedad, ligados a la visión de futuro y desarrollo en beneficio de todos.

Y es que la Diagonal es una avenida tan emblemática que alberga obras arquitectónicas de inicios del modernismo, post-modernismo y del momento contemporáneo (que han sido escuela y son para muchas ciudades en el mundo), que contiene historia del crecimiento de una ciudad planeada y erigida tras la muralla de la Barcelona antigua, que teje un territorio y sus relaciones de la vida social y urbana de la ciudad desde su extremo más norte hasta su extremo más sur.

El triunfo del No en el proyecto planteado en el 2008, no significó ningún logro para la ciudadanía, ni mucho menos una muestra masiva de participación en la gestión del desarrollo urbano de la ciudad, así como tampoco una respuesta clara a una pregunta: *¿Cuál de las siguientes opciones elaboradas por la Oficina Técnica de la Diagonal, con las aportaciones ciudadanas en el proceso participativo, considera más adecuadas para llevar a cabo la transformación de la avenida Diagonal?*. El No en este caso demuestra la



ineficacia e incapacidad en la gestión, tanto de los procesos participativos que se derivan del proyecto, la gestión de los resultados del proceso, la definición de roles de los actores y los escenarios generados para la discusión, debate y concreción de un proyecto de reforma. El No constituyó una salida de emergencia a un proceso endeble; el No representa un fracaso estructural en un proceso que sería potencialmente novedoso.

Por otro lado, en el contexto de las democracias modernas, la confianza entre las instituciones del Estado y los ciudadanos, pende siempre de un hilo. Cualquier acción, que en apariencia, no juegue a favor de los ciudadanos, corre el peligro de quedar en segundo plano, de ser estigmatizada y/o desvirtuada.

El *Proyecto de Reforma de la Avenida Diagonal*, desde sus inicios, surgió en un contexto de crisis económica, pero sobre todo en un contexto de marcada crisis de la democracia representativa, no sólo en Barcelona sino en el resto del país.⁶² Cualquier ápice de autoritarismo o sesgo en cualquier acción del gobierno, la ciudadanía se ubicará en un contrapunto. El proceso participativo del proyecto que culminó con la consulta en 2010, fue un proceso conceptualmente bien estructurado y metodológicamente bien planteado. Por un lado se fundamentó en las *Normas Reguladoras de la Participación Ciudadana*, lo que le dio el marco jurídico/normativo necesario para que lograra constituirse como legítimo y efectivo. Por el otro, en la argumentación que lo promocionó se hacía valer la opinión de la ciudadanía como base imprescindible de un proyecto de escala de ciudad.⁶³

Dicho proceso, fue sin duda un planteamiento novedoso en muchos sentidos, bien sea por la escala urbana a la que se enfrentaba, bien sea por el uso del sistema de voto electrónico, o por la estrategia comunicacional emprendida con la campaña

62 El Movimiento 15M (2011) ha sido una de las consecuencias de ese proceso de desafección con las instituciones de la Administración pública.

63 Es evidente que existe una visión de la importancia que tiene la ciudadanía en la gestión del desarrollo urbano de la ciudad. No obstante, de acuerdo con la experiencia de la Diagonal, resulta necesario que los escenarios ciudadanos sean los más adecuados para la toma de decisiones que beneficien a todos y no se estructuren solo como procesos de consulta o información, sino que establezcan dinámicas de creación colectiva en las que la ciudadanía puede determinar en influir sobre los resultados finales.



i.de.a.Diagonal, o bien por los efectos urbanos que los resultados del proyecto tendrían sobre el funcionamiento de la ciudad.⁶⁴

Sin embargo, los fallos durante el todo el curso del proceso fueron tan diversos, que recargar la culpa sobre la implementación de la Consulta sería un error de omisión. En este sentido, uno de los aspectos que se pueden resaltar, fue el hecho de que las sesiones de debate ciudadano tuvieran más carácter de sesiones informativas de avance de las propuestas, que de talleres de participación ciudadana. Asimismo, el hecho negativo de que todas estas dinámicas con los ciudadanos acabaran tan solo en una votación de dos alternativas (A o B) que la OTD elaboró basándose en las aportaciones ciudadanas, pero sin una explicación clara de cómo se estructuraron las mismas.

Del proceso de la Diagonal podemos aprender varias cosas, que resultan extrapolables para cualquier proceso de producción de la ciudad y particularmente en la elaboración de proyectos de espacio público.

Todo proyecto que esté en el centro de una pugna entre partidos políticos, no puede de ninguna manera representar los intereses de los ciudadanos. Es muy probable que la emergencia de gran parte de los proyectos urbanos se da en contextos electorales, situación en la que si no se tiene cuidado con los mecanismos que se facilitan para acercar a los ciudadanos a las decisiones sobre los proyectos, puede conllevar a la desafección no sólo política, sino hacia el espacio construido.

En este sentido, sabemos difícilmente una intervención urbana en la actual democracia de las ciudades se desliga de un interés político, posiblemente porque con ellas se pueden demostrar resultados de una buena gestión y gobierno. Esta

64 El proyecto de la Diagonal no es el único proceso de escala municipal, en el que se incluye la participación, o por lo menos la opinión de la ciudadanía en la definición del tipo de actuaciones y lineamientos para la gestión de la ciudad. Un ejemplo semejante al proceso llevado para la Diagonal ha sido el Plan de Acción Municipal (PAM-2012). El PAM es un instrumento de gestión urbana que define las actuaciones del gobierno en diversos ámbitos tales como económico, social, urbano, cultural, entre otros. El Ayuntamiento se ha valido de una herramienta de Consulta Ciudadana, a través de una boleta, en la que ciudadanos y ciudadanas de Barcelona podía opinar de acuerdo con una serie de preguntas que se planteaban a través de la consulta. En otro capítulo, analizaremos a fondo el caso del PAM, para ver cómo se implementan esquemas de participación en la elaboración de instrumentos de gestión, es decir, la participación pública en la definición del marco normativo de la ciudad. Otro ejemplo ha sido el llevado en el distrito de *Ciutat Vella*, con el proceso para decidir la transformación de las Ramblas de Barcelona. Votaciones y formularios de opinión y aportaciones, que no condujeron necesariamente a un proyecto formal. Así también, otro ejemplo destacable es en San Sebastián (Guipúzcoa - España), en el proceso para decidir la transformación de la Plaza Catalunya, que partiendo de diseños elaborados previamente, el ayuntamiento promovió el voto electrónico de los ciudadanos, para decidir cuál debía ser la transformación de dicha plaza.



situación no necesariamente es una regla general, porque si bien algunos poderes (políticos o económicos) impulsan más rápidamente algunos procesos de producción, pueden en ocasiones, desarmarlos de contenido e identidad con y para la ciudadanía.

Lo mismo ocurre con las propuestas que solo dan respuesta a las aspiraciones de algún sector de los ciudadanos, en detrimento de los ideales o imaginarios de otros sectores que bien entienden que deben ser incluidos en la toma de decisiones y en la configuración de las acciones a realizar a partir de dichas propuestas.

La actual Diagonal es el resultado de un juego de pulsos entre diversas fuerzas políticas y económicas, en las que el largo proceso (o bien, procesos) que han llevado finalmente a transformar la avenida, ha terminado por favorecer los intereses y opiniones de unos y desplazado las de otros. Un proyecto de tal magnitud, al ser planteado como el resultado de un proceso participativo, requiere de una planeación exhaustiva y transparente de los mecanismos que habrían de lograr una inclusión efectiva de la ciudadanía.

Falsear la participación ciudadana real, solo con procesos de consulta o de validación de políticas urbanas, no convierte los proyectos en participativos. Dicha afirmación queda exenta de una evaluación del diseño y materialización del proyecto. Eso es otro punto en el que vale la pena también reflexionar.

La participación es necesaria en el escenario de equidad, equilibrio y justicia en la construcción de la ciudad. Sin embargo, no todos los mecanismos de participación son efectivos, no solo en su concepción, sino también en su ejecución, y mucho más cuando éstos de alguna manera no se ejecutan con la intención real de vincular a la ciudadanía en la toma de decisiones, sino que se realizan como un requisito político y de desarrollo de proyectos, incluso de estrategias de marketing (“la Diagonal se transformaría a través de un proceso de participación ciudadana”).

En síntesis, la principal cuestión o problemática en los proyectos de Reforma de la Diagonal han sido desde sus inicios de un tema de sección, es decir, el tipo de propuestas siempre ha estado orientadas a la distribución espacial de la sección, en función de uno u otro elemento, dependiendo el origen de las propuestas. No ponemos en duda que el diseño del actual tramo central de la Diagonal esté

contribuyendo considerablemente a mejorar el espacio público, a revitalizar el espacio para paseo y circulación y para solucionar, en gran medida, parte de los conflictos que se denunciaban entre viandantes, ciclistas, coches y espacios para parking. Lo que se cuestiona gravemente es cómo muchas veces el juego político en el que emergen muchos procesos urbanos, conlleva a hacer ciudades distintas en favor de los intereses de algunos sectores de la sociedad representados por las fuerzas políticas, económicas y/o sociales. Es indudable que el proyecto de reforma de la Diagonal constituyó y ha constituido un escenario de disputa política en la ciudad, un “manjar suculento” del que todos querrían ser partícipes.⁶⁵

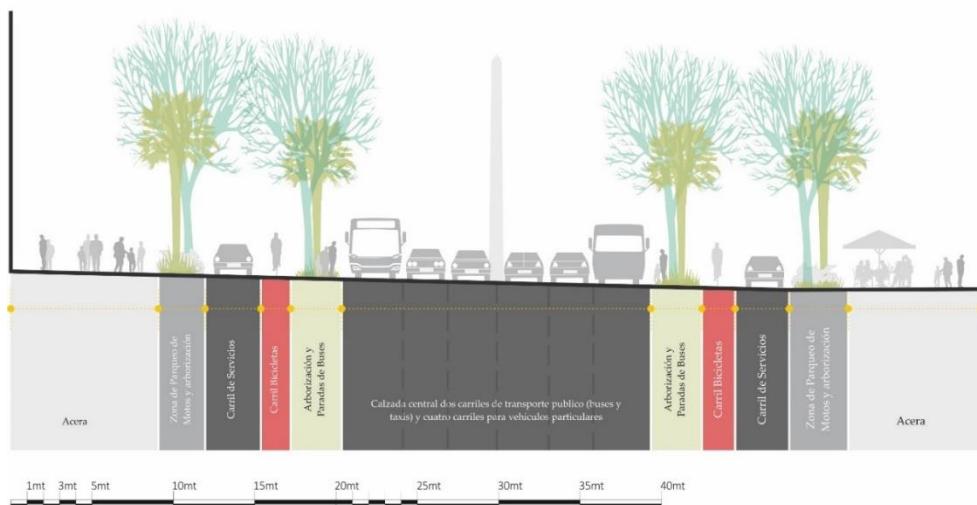


Fig. 42. Sección Tramo Paseo de Gracia – Plaza Francesc Macià. Proyecto ejecutado (2015). Fuente: Elaboración propia

Como bien se registra en los publicaciones oficiales de la anterior legislatura de gobierno en Barcelona y algunos de los medios de comunicación de la ciudad, la reforma de la Avenida Diagonal inaugurada en 2015, ha sido explicada como el resultado de un exhaustivo análisis, por un lado a la interacción con diversas asociaciones y colectivos ciudadanos, sumado a una revisión de las aportaciones ciudadanas realizadas en el proyecto de reforma de 2008. Sin embargo, esto no

⁶⁵ Una de las cosas más relevantes sobre el proyecto de reforma de la Diagonal y que justifica su importancia en la presente investigación, es precisamente el amplio debate ciudadano que ha suscitado su transformación tanto en el proyecto propuesto el 2008, como en el actual. Asimismo, resulta interesante que un proyecto como éste que afecta a todos los ciudadanos, abra y cuestione los mecanismos y los instrumentos más efectivos para la inclusión de la ciudadanía en proyectos de escala de ciudad.

resulta ser cierto. Esa nueva configuración dada a la Diagonal, se resume como un resultado del interés particular y las presiones (que bien podemos decir relaciones interpersonales), entre Comerciantes de la Diagonal, con estamentos de la administración pública. Como hemos mencionado, una propuesta presentada por la Asociación Comerciantes de la Diagonal y que en gran parte fue materializada bajo esos requerimientos, los cuales, habían sido un encargo realizado a la firma del Arquitecto Esteve Terrades por parte de dicha asociación y que el ayuntamiento asumía como proyecto a realizar.

Ahora bien, en prospectiva, la actual reforma deja el espacio central de la avenida con las mismas dimensiones que poseía antes de la reforma. Esta situación deja abierta la posibilidad de en el futuro poder retomar la discusión sobre si se conecta o no el sistema de Tranvía, o bien, a nuevos sistemas que permitan una eficiente intermodalidad entre los diversos sistemas de transporte que circulan en la ciudad. Una solución a esta “inconexión” podría darse a través de la inserción del sistema de buses biarticulado que tiene características similares a los sistemas de metro ligero en superficie (tranvía). Todos estas alternativas siguen en el debate abierto de mejorar la integralidad del transporte público en el tramo central de la Avenida Diagonal, y por ende, del conjunto de esta importante vía que ordena y estructura a Barcelona y los municipios adyacentes.



Fig. 43. Bus Biarticulado. Fuente: TMB (Transports Metropolitans de Barcelona)

Otro de los aspectos que resulta singular en el actual proyecto de la Diagonal, es la incorporación de un nuevo pavimento en la familia del ya conocido *Panot*,

característico en la configuración de la imagen de Barcelona.⁶⁶ Este nuevo pavimento reproduce la forma y la estética de las hojas del Plátano (*Platanus hispanica*), un árbol simbólico y emblemático para la ciudad:

"La loseta Diagonal es de un color gris claro, tirando a verdoso, y está hecha de microhormigón de alta resistencia, con aditivos que producen efectos de auto limpieza, bactericidas y de descontaminación de óxidos de nitrógeno. El relieve positivo de la hoja de plátano sobresale de la base del pavimento entre 2,5 y 2 milímetros y reproduce la textura ligeramente ondulante de la hoja. La nueva loseta, de 20x20, ha sido diseñada por Terradas Arquitectos, incorpora avances tecnológicos y de ecoeficiencia y ha sido producida por Escofet, que también fabrica el pavimento "Panot", con que se identifica la marca Barcelona. La instalación de la nueva loseta ha comenzado en el tramo comprendido entre las calles de Calvet y de Casanova, lado montaña. En total, en todo el ámbito de la Diagonal que se reforma, que va desde la plaza de Francesc Macià hasta el paseo de Gràcia, se prevé instalar en total 24.078 metros cuadrados de pavimento loseta Diagonal" (La Vanguardia, 09/10/2014).

Un dato anecdótico resulta ser que el nuevo pavimento se asemeja al que acompaña una zona de escaleras en el Pantano de Vallvidrera.⁶⁷



Fig. 44. Pavimento en el Pantano de Vallvidrera (Cataluña) Fuente: La Vanguardia, 27/01/2014)



Fig. 45. Nuevo Pavimento instalado en la Diagonal (2015). Fuente: Propia.

Otro hecho que resulta curioso, es que luego de inaugurada esta reforma del tramo central, el ayuntamiento pone en marcha una campaña denominada “Diumenges dels vianants” o “domingos de viandantes”, en la que durante 6 domingos consecutivos (22 de marzo hasta el 26 de abril), los espacios laterales de la sección, (entre Francesc Macià y la Plaza de las Glòries Catalanes) fueron dedicados zona de paseo de actividades lúdicas, culturales y deportivas, gratuitas abiertas a toda la ciudadanía. Tal campaña suponía convertir más de 117.000 m² en

⁶⁶ Ver Esparza, Danae (2014).

⁶⁷ Pere Guiu, La Vanguardia, 27/01/2014



espacio dedicado al ocio cada fin de semana, fomentando así el uso masivo de la avenida. A la campaña se sumaron entidades locales, relacionadas con el tercer sector.

Esta campaña podría analizarse desde dos perspectivas. Una positiva, en la que resulta paradigmático, en el modelo de gestión de la ciudad, que espacios como la Avenida Diagonal, o el Paseo de Gracia (también hacia parte de dicha campaña), que tienen vocación, o mejor, tienen mayor afluencia de turismo, de una población flotante con una pausa menor a la que puedan tener los residentes de Barcelona en el uso cotidiano del espacio público. La campaña estaba enfocada para ello, para que la población barcelonesa se apropiara de la nueva Diagonal.

Desde una perspectiva negativa -posiblemente malpensada- una campaña temporal como esta, que emergía previo a unos comicios electorales, dejó en la platea la duda de si solo era el velo de una campaña política encubierta. Siendo menos drásticos, por lo menos queda la pregunta para reflexionar sobre por qué sí la campaña *"Domingos para viandantes"* fue un éxito para los barceloneses, no se continuó de manera permanente estos domingos dedicados al uso ciudadano.

Pero nada es definitivo, esta configuración de la Avenida puede cambiar en el futuro próximo de la ciudad. Una vez fueron realizadas las elecciones municipales del pasado 24 de mayo de 2015, cobró fuerza nuevamente la polémica sobre la conexión del sistema de Tranvía por la Diagonal. Durante la previa campaña política de la actual alcaldesa de la ciudad Ada Colau, una de las propuestas que realizó, fue la de sacar nuevamente a licitación el proyecto de conexión del sistema y la reducción significativa de la circulación de vehículos particulares por el tramo central de la avenida, alegando que era una solución necesaria para la ciudad. Esta idea aun es una disputa entre los partidos opositores al gobierno y las asociaciones ciudadanas con intereses en el proyecto.

Así pues, como ya hemos dicho repetidas veces, vemos como gran parte de los proyectos urbanos en la ciudad, están sometidos al vaivén político y no al interés de los ciudadanos. Un primer gobierno apostó por la conexión del sistema, un segundo se negó a ello, utilizando un NO, que no necesariamente hacía referencia al tranvía, luego se reabre el debate, justamente pocos meses después de haber sido inaugurado el primer tramo de avenida reformado y hoy la alcaldesa Colau,

defensora pública de los procesos ciudadanos en torno a la reforma de la Avenida, ha decidido darse la pelea ante la negativa de los partidos opositores.



Fig. 46. Sistemas de tranvías: el Trambaix, el Trambesòs y el tramo central objeto de la discusión y de las propuestas. Fuente: @EPGraficos, Marqués, Carlos, Diario el Periódico, 21/01/2016.

La alcaldesa Colau, en 2015 planteó que las obras para la unión de los dos extremos del tranvía (Trambaix y el Trambesòs) por la Diagonal se inicien en 2017. Una obra que el Ayuntamiento de Barcelona tasó en más de 175 millones de Euros (*Diario la Vanguardia*, 23/03/2016). Los estudios preliminares fueron presentados a principios de 2016 y la elaboración del proyecto ejecutivo deberá quedar listo antes de finalizar el 2016.

Ahora bien, los fantasmas del pasado nuevamente persiguen al proyecto y una posible frustración o fracaso del proyecto es latente. Y es que ello se evidencia en los temores de los partidos políticos de oposición al gobierno actual por no continuidad de obras ya contratadas y proyectos ya aprobados, tales como la Línea 10 del sistema Metro en la Zona Franca de la Ciudad. A lo que la Alcaldesa ha respondido en repetidas ocasiones, que se compromete a no descuidar los demás proyectos en curso en la ciudad durante su legislatura.

En este sentido, tal como publicaba el diario la Vanguardia (11/02/2016) el Partido Socialista Catalán (PSC) se plantea la posibilidad de exigir a la alcaldesa Ada Colau



que convoque un referéndum para que sean los barceloneses quienes decidan si se ha de llevar a cabo el proyecto de conexión y de qué manera realizarlo. Un proceso que de no llevarse de la manera más transparente y coherente tanto con los resultados y experiencia del pasado, como con las necesidades actuales de la ciudad y los intereses de los Barceloneses puede decantar nuevamente en un proyecto catastrófico para la buena gobernanza de la ciudad. Esa idea de referéndum parece haber quedado en un limbo, ya que ni las fuentes oficiales, ni los medios de comunicación locales se han hecho eco de una decisión al respecto en esa dirección.

Como hemos visto la Avenida Diagonal tiene un lugar importante en la historia del urbanismo de Barcelona. Se ha convertido en ejemplo de ordenación de la ciudad del siglo XIX, XX y XXI, no sólo por lo que a nivel de estructura urbana representa (en el sistema vial y como distribuidor de sistemas urbanos y de servicios), sino por el conjunto de elementos e iconos que alberga y de lo que estos significan para la vida cívica de los barceloneses.

Ahora la Diagonal posee, como hemos visto, siete tipos de sección vial, y con la reciente reforma se suma una octava. Difícilmente existirá una homogeneidad en la sección vial de la Diagonal en un futuro cercano, no obstante, podemos afirmar que precisamente la riqueza de este importante eje reside allí en su diversidad urbanística.

Además, sin lugar a duda cualquier solución para mejorar el flujo y eficiencia del transporte público generará sobre ella y sobre la ciudad una imagen renovada. No obstante, la posible conexión del sistema de tranvías le otorgaría esa integralidad tan anhelada y perseguida en la concepción de los proyectos de reforma que a lo largo de la historia ha experimentado la Diagonal.

Pero dicha integralidad del transporte público, será objeto de discusión por muchos años más, precisamente por el carácter e importancia de la avenida. Por ello, será interesante ver de qué manera a través de la propuesta de la nueva Alcaldesa, reaccionará la ciudadanía y verificar así, si el fracaso de la consulta en 2010 tenía que ver realmente con no conectar los tranvías, tal como ha alegado el gobierno del alcalde Trías durante su mandato en Barcelona, o más bien como hemos



argumentado, el resultado de una pugna política entre diversos sectores con poder en la ciudad.

Referencias

- Ajuntament de Barcelona. ACORDS DEL PACTE PER LA MOBILITAT SOBRE EL PROJECTE DIAGONAL (2009). Retrieved from <http://w110.bcn.cat/fitxers/home/acordsprojectediagonal01abr09.515.pdf>
- (2010a). i.de.a Diagonal. Retrieved June 15, 2010, from <http://www.bcn.cat/diagonal/>.
 - (2010b). *Informe Consulta Ciutadana De La Diagonal (28 Mayo de 2010)*. Retrieved from http://cbab.bcn.cat/uhtbin/cgisirsi/x/0/0/57/520/5324?user_id=CATALA
 - (2010c). *La reforma de l'avinguda diagonal informe de mobilitat*. Retrieved from <http://w110.bcn.cat/fitxers/home/lareformadelavdadiagonal20100322.464.095.pdf>
 - ACORDS adoptats pel Plenari del Consell Municipal en la sessió ordinària de 19 de desembre de 2014. (2014). Retrieved from http://governobert.bcn.cat/sites/default/files/acords_191214.pdf
 - Pla Director Municipal de Participació Ciutadana 2010-2015 (Barcelona). (2010). Pla Director Municipal de Participació Ciutadana 2010-2015, 88. Retrieved from http://ccuc.cbuc.cat/record=b5222606~S23*cat
- Ajuntament de Barcelona, & Consejo Plenario. Normas Reguladoras de Participación Ciudadana. (2002). Barcelona: Ajuntament Barcelona.
- Ajuntament de Barcelona, & Consejo Plenario. ACUERDO. Ordre del dia Consell Plenari del 9.12.14 (2014). Retrieved from <http://ajuntament.barcelona.cat/santandreu/sites/default/files/plenari/ordres/od-2009.12.2014.pdf>
- Ajuntament de Barcelona, & Consell Plenari. NORMES REGULADORES DE LA PARTICIPACIÓ CIUTADANA (2002). Retrieved from <http://www.conselldeciutat.cat/site/files/docs/normesreguladores.pdf>
- Ajuntament de Barcelona, & Districte de Sant Andreu. PAD, Programa d'Actuació del Districte de Sant Andreu 2008-2011 : proposta de Programa d'Actuació del Districte informat favorablement pel Consell Plenari del Districte = [PAD, Programa de Actuación del Distrito de Sant Andreu 2008-2011 : propuesta de Pr (2008). Barcelona : Ajuntament de Barcelona. Retrieved from http://cataleg.bnc.cat/record=b2240499~S13*cat
- Ajuntament de Barcelona, & et al. Compromis per Glòries (2007). Retrieved from <http://glories.bcn.cat/wp-content/uploads/Compromis-per-Glories.pdf>
- Andreu, M. (2010). *1970-2010, 40 anys d'acció veïnal*. Barcelona : Mediterrània. Retrieved from http://cataleg.upc.edu/record=b1374746~S1*cat
- Anduiza, E., & Maya, S. de. (2005). Finestra oberta, Nº43: La qualitat en la participació: una proposta d'indicadors, 80. Retrieved from <http://www.magrama.gob.es/es/ceneam/grupos-de-trabajo-y>



seminarios/participacion-y-educacion-ambiental/FINESTRA_OBERTA_tcm7-113531.pdf

Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), Riol, R., Obiols, A. (2009). *Estudi per a la reforma de la Diagonal central - Proposta urbanística i de serveis de transport públic*. Retrieved from <http://www.transportpublic.org/images/pdf/20090600-diagonal-estudi.pdf>

BACC, B. C. de C. (2014). *Al·legacions al projecte de reforma de l'Avinguda Diagonal*. Retrieved from <https://diagonalbarcelona.files.wordpress.com/2014/04/alc2b7legacions-projecte-reforma-diagonal-bacc1.pdf>

Barcelona Sagrera Alta Velocitat. (2015). *La Sagrera: Proyecto Nueva Estación Central y Parque Urbano de Barcelona*. Retrieved from <http://www.barcelonasagrera.com/download/BSAVVisioGeneralCaEs.pdf>

Blanco, I., Bohigas, O., Bragado, R. G., Sola, B. De, Espinet, M., Fraile, M. Á., ... Torres, J. (2010). *Diagonals. Opinions sobre la reforma de l'avinguda Diagonal*. FAD.

Bohigas, Oriol. *Reconstrucció de Barcelona*. Barcelona: Ed. 62, 1985.

Borja, J. (2003). *La Ciudad conquistada*. Madrid: Alianza Editorial.

– (2013). *Revolución urbana y derechos ciudadanos* Madrid: Alianza Editorial.

Busquets, J. (1985). *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona. Mostra dels fons municipals de plans i projectes d'urbanisme 1750-1930*. (Ajuntament de Barcelona & Corporació Metropolitana de Barcelona, Eds.). Barcelona.

– (2004). *Barcelona: La Construcción Urbanística De Una Ciudad Compacta*. Barcelona: Ediciones del Serbal

Calavita, N., & Ferrer, A. (2000). Behind Barcelona's success story. Citizen movements and planners' power. *Journal of Urban History*, Vol. 26 N°, 17.

Capel Sáez, H. (1974). Agentes y estrategias en la producción del espacio urbano español. *Revista de geografía*, 8(1), 19–56. Retrieved from <http://www.raco.cat/index.php/RevistaGeografia/article/view/45880/46769>

– (2005). *El Modelo Barcelona: Un Examen Crítico*. (Serbal, Ed.). Barcelona.

CLAD - Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo. Carta Iberoamericana de Participación Ciudadana — Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo (2009). Retrieved from <http://old.clad.org/documentos/declaraciones/carta-iberoamericana-de-participacion-ciudadana/view>

Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (COAC). (2006). Exposició G.A.T.C.P.A.C. Retrieved July 19, 2015, from <http://www.coac.net/fotos/GATCPAC/galeria.html>

Costa, V. C. (2009). Barcelona, Lisboa y Forestier: del parque urbano a la ciudades-parque. *REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES Universidad de Barcelona.*, Vol. XIII, (núm. 296). Retrieved from <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-296/sn-296-2.htm>

Ferreira, N., Lopes, J., & Galindro, P. (2008). *Manual de metodología e boas prácticas para a elaboração de um Plano de mobilidade sustentável* (Tipografia).

Font, A. (ed.), Alba, A., Castiñeira, I., Magrinyà, F., Mayorga, M. Y., Barcelona (Catalunya), A., ... Escuela Técnica Superior d'Arquitectura del Vallès. (2010). *Reforma de la Diagonal*



de Barcelona: Espacio Público + Transporte Colectivo. (Oficina Multimedia i Publicacions, ETSAV, & UPC, Eds.).

Font, J., & Blanco, I. (2006). Polis, la ciudad participativa. Participar en los municipios: ¿quién, cómo y por qué? Diputación de Barcelona. Retrieved from \nhttp://www.diba.cat/pdfs/PAPERS9_cast.pdf

Fundació Jaume Bofill. (2004). Finestra oberta, Nº42: La participació ciutadana a través de les noves tecnologies Estratègies per a la utilització de Consensus. *Finestra Oberta /42.* Retrieved from <http://www.fbofill.cat/intra/fbofill/documents/publicacions/393.pdf>

Gallén, À., & Montaner, J. M. (ed.). (1999). *Barcelona 1979-2004: Del desarrollo a la ciudad de calidad.* Ajuntament Barcelona.

Permanyer, Lluís Capdevila, N. M. Rubió i Tudurí, Gaziel, Jaume Fabre, P. Calders, ... M. Broggi. (2001). La Diagonal, història d'una ambició. Barcelona Metropolis Mediterranea Nº. 56. Retrieved from http://www.bcn.cat/publicacions/catala/bmm/bmm_56.htm

Lussich Obes, M., & Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP). (2005). *Análisis coste-beneficio de implantar el tranvía en el tramo central de la avenida Diagonal entre plaza Francesc Macià y plaza de Glòries.* Retrieved from http://www.transportpublic.org/images/pdf/20051000-tramvia_diagonal.pdf

Mart, M., Tesi, C., & Sabat, J. (2004). Cap a una cultura urbana de l'espai públic: l'experiència de Barcelona (1979-2003). *Doctor.*

Parés, M., & March, H. (2013). *Guia per avaluar procesos participatius.* Retrieved from <http://www.gencat.cat/governacio/pub/sum/qdem/GuiaProcessosParticipatius.pdf>

Permanyer, L. (n.d.). BREU HISTÒRIA DE LA DIAGONAL. Retrieved from http://cbab.bcn.cat/uhtbin/cgisirsi/x/0/0/57/520/4170?user_id=CATALA

Pindado, F. (2005). La participación no se improvisa. *Revista de Estudios Locales, 87.* Retrieved from http://www.webjerez.com/fileadmin/Documentos/Participacion_Ciudadana/Talleres/La_participaci_n_no_se_improvisa.pdf

– (2008). *La participación ciudadana en la vida de las ciudades.* Ediciones del Serbal.

Prieto-Martín, P., & Ramírez-Alujas, Á. (2014). Caracterizando la participación ciudadana en el marco del Gobierno Abierto. *Revista del CLAD Reforma y Democracia, No. 58, Feb. 2014, pp. 61-100, ISSN 1315-2378, 31.* Retrieved from <http://old.clad.org/portal/publicaciones-del-clad/revista-clad-reforma-democracia/articulos/058-Febrero-2014/Prieto.pdf>

Rebollo, Ó., Martí Olivé, J., Pindado, F., Maig, O. A. F. de, & Barcelona. (2002). *Bases, mètodes i tècniques :eines per a la participació ciutadana.* Barcelona: Diputació de Barcelona, Xarxa de municipis.

Remesar, A. (2005). Dois apontamentos sobre o espacio público. *Diario La Nueva Provincia: Ingeniería & Arquitectura.*

Remesar, A., & Esparza, D. (2012). Imágenes Congeladas. La imagen del centro histórico. *Convención Científica de Ingeniería Y Arquitectura.*

Ricart, N., & Remesar, A. (2013). Reflexiones sobre el espacio público / Thoughts On Public Space. *On the w@terfront, (25), 5–35.* Retrieved from <http://www.raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/263776>



Riol Jurado, R., Obiols Juan, A., & Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP). (2009). *Estudi per a la reforma de la Diagonal central Proposta urbanística i de serveis de transport públic*. Retrieved from <http://www.transportpublic.org/images/pdf/20090600-diagonal-estudi.pdf>

Sogues, M. (2010). TRAMVIA I REFORMA DE L'AVINGUDA DIAGONAL (BARCELONA). Retrieved from http://territori.scot.cat/cat/notices/2010/09/tramvia_i_reforma_de_l_avinguda_diagonal_barcelona_2698.php

Solà-Morales, M. de. (2008). *Deu lliçons sobre Barcelona : els episodis urbanístics que han fet la ciutat moderna = Ten lessons on Barcelona : urbanistic episodes that have made the modern city*. Barcelona : Col·legi d'Arquitectes de Catalunya.

Tarrasó, O., Lecea, I. de, Calavera, S., & Ajuntament de Barcelona, S. d'Urbanisme. (1996). *Barcelona: espaces urbains: 1981-1996*. [Barcelona]: Ajuntament de Barcelona, Sector d'Urbanisme. Retrieved from http://ccuc.cbuc.cat/record=b5089307~S23*cat

Web

Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP). WEB - PTP Promoció del Transport Públic. Retrieved March 26, 2015, from <http://www.transportpublic.org/>

Barcelona Sagrera Alta Velocitat. WEB - La Sagrera, Nova Estació, Nou Cente Urbà. Retrieved May 8, 2015, from <http://www.barcelonasagrera.com/noticia.asp?NewsID=89>

Diagonal Centre. WEB - Diagonal Centre (Web de la Asociación de Comerciantes de la Diagonal). Retrieved March 30, 2015, from <http://www.diagonalcentre.com/>

Domiguez, A. (n.d.). WEB – Ajuntament de Barcelona “I.De.A Diagonal.” Retrieved March 26, 2015, from <http://cargocollective.com/AdelaDominguez/Ayt-de-Barcelona-I-De-A-Diagonal>

<http://www.bcn.cat>. (n.d.). WEB - Consell de Ciutat | Ciutat de Barcelona. Retrieved July 19, 2015, from <http://www.conselldeciutat.cat/ca/page.asp?id=37>

I.de.a.Diagonal - Ajuntament de Barcelona. (2010). WEB - Consulta Ciutadana per a la remodelació de la Diagonal. Retrieved March 24, 2015, from http://www.conselldeciutat.cat/site/files/54/diagonal_13-04-10.pdf





Agradecimientos

El presente documento es la revisión y adaptación de un fragmento de la investigación doctoral titulada “*Producción de Espacio Público [X] Participación Ciudadana. El proyecto de espacio público resultado de procesos de participación ciudadana*” en el Programa Espacio Público y Regeneración Urbana de la Universidad de Barcelona. Dicha tesis fue desarrollada con el apoyo del Ministerio de Economía y Competitividad (MINECO) del Gobierno español, a través del programa de Formación al Personal Investigador (FPI). La investigación fue defendida el 15 de Septiembre de 2015, con una calificación de Excelente Cum Laude y con Mención Internacional.



Beca del Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España.
Programa de Formación de Personal Investigador (FPI-MICINN).

Proyecto de Investigación HAR2012-30874. SGR
2009SGR0903