



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data:31-1-08

Elaborat per  **CatPress** serveis de comunicació

C/ Àngel Guimerà 49, 2n 1a - 08241 Manresa - Telf. 93 872 14 22 - www.catpress.cat - comunicacio@catpress.cat

LA CRISIS DE CERCANÍAS ORIGINADA POR LAS OBRAS DE LA ALTA VELOCIDAD

FGC vuelve al servicio habitual 105 días después

Todos los servicios de cercanías de Barcelona funcionarán el sábado, incluida la línea del Llobregat de Ferrocarrils, cortada desde el 20 de octubre. Adif entregó ayer el túnel dañado por las obras del AVE y hoy ya habrá pruebas

FRANCESC PEIRÓN
Barcelona

Habrán pasado 105 días. Tres meses y medio después, el próximo sábado reabrirá la línea Llobregat-Anoia de los Ferrocarrils de la Generalitat -para funcionar a tope el lunes-, cerrada desde el pasado 20 de octubre cuando una mala ejecución en las obras

LA FACTURA

El Govern reclama 4 millones a OHL y Adif por el perjuicio en el servicio ferroviario

LAS PRUEBAS

Hoy se iniciarán las pruebas y el sábado se recuperará la línea del Llobregat

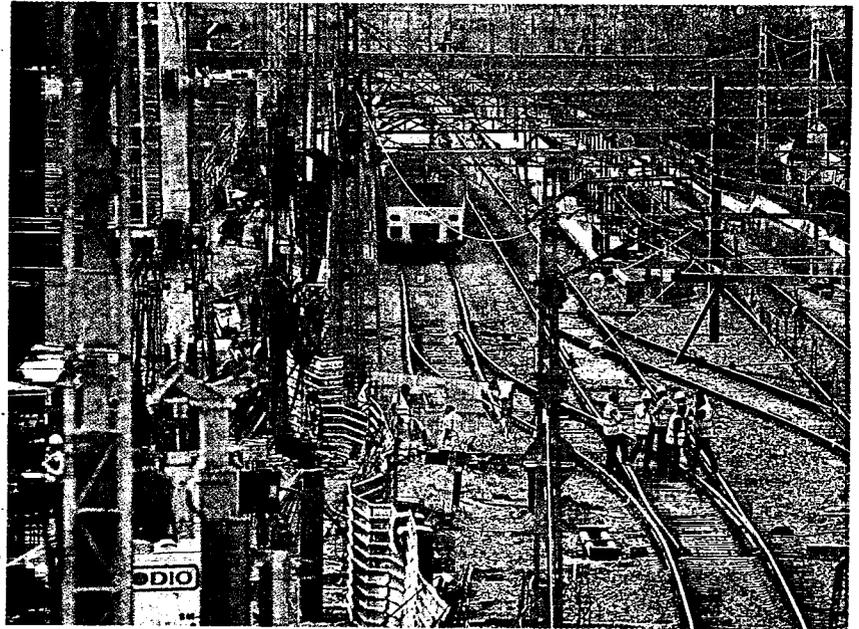
del AVE en el Gornal desestabilizó el túnel de FGC, que discurre por debajo del tendido de alta velocidad, y que ha causado un cambio de hábitos a 60.000 usuarios diarios en jornadas laborales.

Por la suma de estos perjuicios y las medidas alternativas dis-

puestas, el Govern reclamará cuatro millones a las constructoras -la principal empresa es OHL- y a Adif, el ente empresarial del Ministerio de Fomento que gestiona estos trabajos. Es lo que explicó ayer el conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, que hoy visitará el tramo subterráneo de más de medio kilómetro que ha sido reformado en profundidad.

Fuentes de Adif dijeron no disponer del coste económico de esta intervención de urgencia que ha supuesto la construcción de una pantalla de pilotes de hormigón armado para sustituir a la pantalla dañada, así como la ejecución de 90 metros de contrabóveda armada. El proyecto ha incluido el montaje de 490 metros de vías y 600 de catenaria. En cuanto a las instalaciones, se ha procedido a la reposición de fibra óptica, de los cables de energía, de las balizas de seguridad o de la iluminación. También se han reparado puertas, andenes, escalones o los colectores.

Los encargados de la reparación han procedido a la limpieza, aunque el conseller precisó que, una vez recibida la infraestructura, lo primero que se iba a hacer era intensificar la higiene. El siguiente paso es un par de días de pruebas antes de la reapertura



El desastre. Esta imagen fue tomada el pasado 20 de octubre, en la zona del Gornal donde las obras del AVE dejaron fuera de servicio el tramo del Garraf de Renfe y los Ferrocarrils

De Barcelona a Sevilla en AVE

La ministra Magdalena Álvarez recuperó ayer un propuesta de conexión ferroviaria que ya hace tiempo que se planteó: el enlace entre Barcelona y Sevilla -y Málaga- sin pasar por Madrid. Álvarez anunció que el ministerio de Fomento tiene este proyecto sobre la mesa, lo que supondría un viaje incluso por debajo de las cinco horas, según indicó el presidente de Renfe, José Salgueiro.

La ministra insistió en que se trata de una iniciativa que todavía se encuentra en fase de estudio, pero sobre la que se trabaja, por lo que aún no dispone de datos y fechas concretas para su puesta en marcha. Este servicio requeriría la construcción de un *by-pass* que conectará Barcelona con el eje sur de alta velocidad. Este atajo ferroviario permitiría circunvalar Madrid y

supondría una ganancia muy importante en cuanto al tiempo de viaje que puede suponer ir hasta la capital de España y reanudar viaje hacia Sevilla.

El anuncio de estos preparativos se produce cuando todavía se está ultimando el que se considera como la madre de todos los trenes veloces, la conexión entre las dos grandes ciudades. Las obras, insisten, siguen ultimándose sin contratiempos. Según la Generalitat, las fotos diarias indican que falta un pequeño tramo de vías, catenaria y de bóveda. Fuentes de Fomento no quieren pronunciarse sobre plazos hasta que no les entreguen la obra, que se prevé que será a finales de esta semana o principios de la próxima. Entonces empezarán las pruebas, a tiempo para que Rodríguez Zapatero pudiera viajar el 16-F.

del sábado, cuando se espera una ocupación inferior. Antes de la avería había 40.000 usuarios en fin de semana, aunque con el parón se ha perdido un 20% de la clientela en todo el corredor.

Nadal indicó, además, que todavía quedan pendientes algunas cuestiones por pulir. Se trata de instalaciones que la Generalitat ha pedido como extra, pero que no afectan a la normalización. "Lo que falta estará en una semana y no existe relación entre la entrega del túnel y el ritmo de avance de las obras del AVE", precisó para despejar cualquier duda sobre una entrega precipitada de esta infraestructura. "El túnel se recibe -sostuvo- totalmente acabado. Sólo faltan cosas accesorias que hemos pedido mejorar, pero nos lo han dado igual que estaba antes del 20 de octubre".

Ese día se registró el incidente, el punto culminante de los reiterados socavones de Bellvitge, que no sólo provocó el cierre de esta línea. Además, dejó fuera de órbita el tramo del Garraf de Renfe, reabierto a los 42 días, y arruinó el calendario de la llegada del AVE a Barcelona, programada para el 21 de diciembre del 2007.●

Una semana después de la reapertura del túnel del Gornal, FGC mejorará frecuencias en todo el corredor Por fin, 'metro' a Martorell

OSCAR MUÑOZ
Barcelona

Una vez recuperado el túnel del Gornal, los usuarios del corredor Llobregat-Anoia de Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) sólo tendrán que esperar una semana más para disfrutar del plan de mejora de frecuencias que se había planeado para esta línea. La previsión

inicial era estrenar los nuevos horarios el 24 de noviembre pero no hubo más remedio que aparcarlos tras el gran destrozo causado por las obras del AVE el 20 de octubre, que obligó a cortar la circulación entre l'Hospitalet y Europa-Fira. Normalizado el servicio este fin de semana, la previsión es estrenar este *metro comarcal* el siguiente. El sábado 6 de febrero es la fecha estimada.

El proyecto, que comenzó a ejecutarse en el 2003 y ha supuesto la duplicación de vías y la compra de trece trenes, supondrá un cambio radical en el citado corredor, de modo que el trayecto entre la estación de la plaza España de Barcelona y Martorell pasará de funcionar por horario a hacerlo por frecuencia, como ocurre en el Vallés. En vez de conlutar con un tren cada doce minu-

tos en la hora punta matinal (de ocho a nueve) o cada cuarto de hora el resto del día, se dispondrá de un convoy cada cinco minutos en el primer caso y cada ocho minutos y medio en el segundo. El servicio del tramo plaza España-Moll Nou (L8) tendrá frecuencias de 4 minutos.

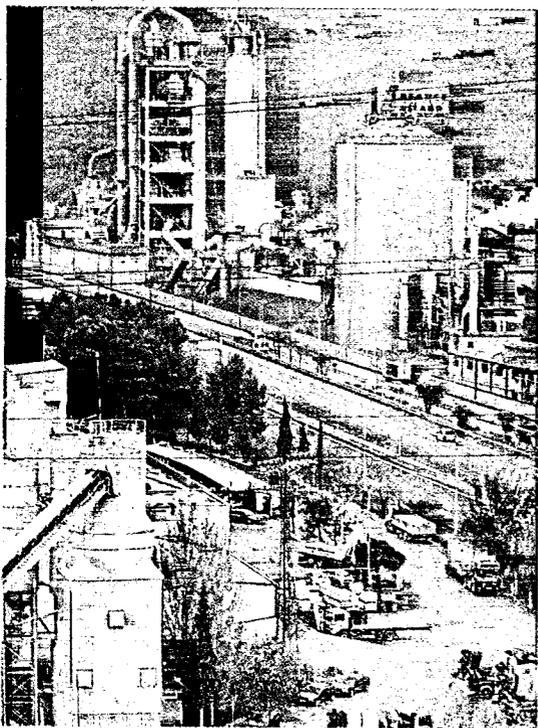
El *metro comarcal* tiene una segunda parte, que se pondrá en servicio al mismo tiempo que la primera. Se trata de la mejora de frecuencias en los dos ramales finales del corredor, los que unen Martorell con Manresa e Igualada. Ahora, disponen de un servicio a todas luces insuficiente, de tan solo un tren por hora. El proyecto prevé triplicarlo. Al tratarse de tramos de vía única, se han construido apartaderos en Capellades y Vilanova del Camí que

permiten el cruce de trenes. Este verano finalizará el desdoblamiento entre Martorell Enllaç y Olesa, con lo que se podrá mejorar aún más las frecuencias.

Sólo uno de los tres trenes por hora previstos para estos ramales hará el trayecto completo hasta plaza España. Los viajeros de los otros convoyes deberán hacer transbordo en Martorell Central. Otra novedad es que los trenes pararán en todas las estaciones, con lo que el viaje desde Manresa e Igualada se alargará en unos diez minutos. FGC considera que este inconveniente -obligado en parte por la capacidad de la línea que dificulta la circulación de trenes semidirectos- se ve compensado con la mejora de la frecuencia, de la que se beneficiarán todas las estaciones.●

MEDIO AMBIENTE

Montcada se rebela contra Medi Ambient



La cementera Lafarge de Montcada i Reixac

Entidades ciudadanas no quieren que la incineradora trate barro de depuradora, "muy contaminante"

PALOMA ARENÓS
Montcada i Reixac

Los ánimos están más que caldeados en Montcada i Reixac. La Plataforma Antiincineració del municipio —que aglutina a 47 entidades— convoca para hoy una manifestación a las ocho de la tarde frente al Ayuntamiento para exigir a Medi Ambient de la Generalitat que retire un proyecto firmado en diciembre de

2006 entre la Agència Catalana de l'Aigua y la Agrupación de Fabricantes de Cemento de Catalunya. Ese proyecto permitirá a la cementera Lafarge la quema de barro de depuradoras del área metropolitana como biocombustible para que funcionen sus hornos. El portavoz de la plataforma, Josep Bacardit, asegura que Montcada no quiere esta incineración porque es "un peligro para la salud" y "por respeto a los vecinos" ya que esta ciudad "ha asumido de sobras su generosidad con el área metropolitana: hemos sufrido 30 años una incineradora, tenemos el ecoparque-2, un depósito de chatarra, una depuradora, varias estaciones de tren, las molestias de la

actividad de una cantera y mucha contaminación ambiental".

La plataforma cita estudios de Greenpeace y la Sociedad Británica de Medicina Ecológica y argumenta que este barro contiene metales pesados y residuos que, al quemar, pueden provocar cáncer de pulmón, malformaciones genéticas y afectar al sistema endocrino del vecindario. "Lafarge está a cien metros de los barrios de Can Sant Joan y la Ribera y a trescientos del centro de Montcada", insisten sus miembros.

La Generalitat defiende un proyecto generador de biocombustibles en fábricas de cemento

El Ayuntamiento de Montcada (gobernado por PSC-CiU) aprobó en 1999 por unanimidad una moción contraria a la incineración de residuos de la entonces antigua Asland (ahora en manos de Lafarge). El teniente de alcalde del área de Territorio, Jordi Climent, confirmó ayer que este compromiso sigue vigente y que el Consistorio es contrario a la incineración. "Llevamos meses pidiendo a la Generalitat que nos ofrezcan unos informes y argumentos contundentes conforme este proyecto no contaminará más y no afectará a la salud de nuestra ciudadanía, que ya ha aguantado suficiente". La Generalitat declaró Montcada i Reixac como zona de especial protección ambiental debido a los altos índices de contaminación del aire del municipio.

Greenpeace y la Plataforma Antiincineració presentaron alegaciones contra el proyecto de la cementera y piden a la Generalitat destemir la solicitud de autorización ambiental para la quema de fangos. Medi Ambient considera el proyecto sostenible ya que "se reduce la emisión de CO₂ a la atmósfera" y se da un valor añadido al barro. ●

SERVICIOS



XAVIER CERVIRA / ARCHIVO

Un alto en la ruta por el cementerio del Poblenou

Casi 5.000 nichos se rehabilitarán en Barcelona

A. JUSTICIA
Barcelona

La recuperación y rehabilitación de nichos abandonados, la habilitación de un espacio de bosque para esparcir cenizas y la compra de un nuevo crematorio —con su correspondiente filtro de dioxinas para reducir la contaminación ambiental— son las acciones más importantes que se van a llevar a cabo en los diversos cementerios de Barcelona a lo largo del 2008, actuaciones en las que se prevé invertir cinco millones de euros.

La política de rehabilitación de nichos —que provocó las críticas de los vecinos cercanos al camposanto del Poblenou porque aseguraban que veían los restos, tal como ya informó *La Vanguardia*—, continuará a lo largo del 2008 con la recuperación de 4.600 más. La previsión habla de 1.000 en Sarrià, 2.000 en Les Corts y otros 1.600 en el Poblenou, este último el más antiguo de la ciudad y donde la rehabilitación de nichos no finalizará hasta bien entrado el 2010.

El 2008 será, sin embargo, el año del cementerio de Montjuïc. En este camposanto —que será objeto de una ruta turística a partir de junio al estilo de la que se inauguró en el 2004 en el

Poblenou— se llevarán a cabo algunas de las inversiones más importantes, como la instalación de un nuevo horno crematorio. Será el cuarto horno de que disponga Montjuïc y el séptimo de Barcelona, que se complementará con la instalación de un filtro de control de dioxinas. "Será el segundo que tendremos después del que colocamos en Collserola", explicaba ayer Jordi Valmaña, director general de Cementiris de Barcelona, quien

En junio se creará una ruta cultural del cementerio de Montjuïc al estilo de la del Poblenou

afirmó no tener constancia de que exista este tipo de filtros de control ambiental en ningún otro cementerio español. Actualmente, el índice de incineraciones en la ciudad se sitúa en el 37%, que corresponden a unas 6.000 incineraciones, y va en aumento. Por ello, la empresa también habilitará un espacio de bosque donde esparcir las cenizas de forma natural y gratis en el cementerio de Collserola. ●

DISTRITO 22@

II Jornada de clusters urbanos

El 7 de febrero tendrá lugar en Barcelona la II Jornada de clusters urbanos, organizada por 22@, el Cidem y el Ayuntamiento. Al encuentro asistirán más de 400 directivos y representantes de empresas e instituciones de los cuatro clusters del 22@: TIC, media, tecnologías médicas y energía. / Redacción



ARCHIVO

Josep M. Piqué, consejero delegado

La firma proyecta un 'resort' y una urbanización en Tánger

Dopec crece en Marruecos

ARIADNA BOADA
Barcelona

Además de buscar nuevos mercados en el exterior para paliar el descenso de proyectos en el sector residencial español, la firma barcelonesa de ingeniería y arquitectura Dopec tiene muy claro que trabajar en el extranjero les obliga a "ser más rigurosos que nunca y a tener la excelencia como principal objetivo", explica uno de los socios directores, Carles Anglada.

La gran apuesta hasta ahora de la firma ha sido Marruecos, un país donde han empezado a realizar y gestionar la construcción de 202 apartamentos y la urbanización de 2,5 hectáreas para la constructora Mixta África, en Matril, junto a Tetuán. Este proyecto también incluye una estación de bombeo de aguas residuales, de la que están muy orgullosos por ser un sistema que "no encarece el producto final. En Marruecos tienen muchas ganas de desarrollarse, pero los recursos son limitados", añade el director de Dopec.

A principios de este año, la compañía ha firmado un acuerdo con el grupo inversor anglofrancés Leonardo Da Vinci para realizar las estructuras, instalaciones y el *project management* de un resort de lujo en Tánger, que incluye un hotel de cinco estrellas, un spa y 50 villas. "En Marruecos todavía hay mucho trabajo por hacer en el sector residencial", afirma Anglada. Desde hace dos años, la firma tiene oficina propia en Casablanca, donde trabajan nueve personas, y cuyo volumen de negocio supo-



JORDI ROVIRALTA

Los tres socios fundadores de Dopec

La compañía tiene oficina propia en Casablanca, cuyo volumen de negocio es el 10% del total

ne el 10% del total de Dopec.

Para potenciar su vocación internacional, también han llegado a un acuerdo con una empresa francesa para crear un *pull* europeo del sector para "trabajar en cualquier lugar del mundo".

Dopec es propiedad de los

tres socios fundadores y actuales directores: Carles Anglada, Albert Casajuana y Norbert Torres, los tres ingenieros de caminos. Fundada en 1990, la firma facturó seis millones de euros en el 2007, casi un 20% más que en el anterior ejercicio, y puso en marcha 184 proyectos. "Más de tres por semana", apunta Anglada. El trabajo para promotores privados representa sólo el 20% de la actividad de la compañía, mientras que el resto lo concentra en trabajos para la Administración y proyectos relacionados con el agua y el medio ambiente. ●

Obra adjudicada por el grupo Fomento en Cataluña (2003-2007)

Cifras en millones de euros

	2003		2004		2005		2006		2007	
	TAM nov. (1)	TAM nov.	Variación anual	TAM nov.	Variación anual	TAM nov.	Variación anual	TAM nov.	Variación anual	
Total Grupo Fomento	1.235,7	968,1	-21,7%	815,1	-15,8%	877,3	7,6%	2.197,7	150,5%	
Ministerio y org. autónomos	128,9	163,2	26,6%	133,2	-18,4%	332,7	149,9%	482,6	45,0%	
Entes públicos estatales	1.106,8	804,9	-27,3%	681,9	-15,3%	544,5	-20,1%	1.715,1	215,0%	
AENA	551,9	278,9	-49,5%	67,0	-76,0%	228,4	240,9%	200,0	-12,5%	
Adif	488,7	199,5	-59,2%	576,0	188,7%	194,9	-66,2%	1.282,1	557,7%	
Puertos del Estado	24,4	242,2	894,6%	17,2	-92,9%	96,5	462,6%	36,6	-62,1%	
Renfe Operadora	38,6	77,0	99,5%	16,4	-78,7%	11,5	-29,9%	32,0	178,2%	
SEITT	-	-	-	-	-	-	-	162,6	n.s.	
Resto entes públicos estatales	3,1	7,3	131,1%	5,3	-27,3%	13,1	148,1%	1,8	-86,1%	

(1) Obra adjudicada en el periodo anual comprendido entre diciembre y noviembre (ambos incluidos).

Fuente: Cámara Oficial de Contratistas de Obras de Cataluña a partir de datos del Ministerio de Fomento.

EL PAÍS

La inversión de Fomento en Cataluña supera los 2.000 millones en 12 meses

La partida correspondiente al tren alcanza los 1.200 millones de euros

F. ARROYO
Barcelona

Sigue subiendo. El conjunto de las inversiones del Grupo Fomento en Cataluña han superado los 2.000 millones de pesetas, contando sólo los meses que van de noviembre de 2006 a noviembre de 2007. Éste es el último mes del que se dispone de cifras correspondientes a obras adjudicadas, es decir, con compromiso real de inversión. La suma de las adjudicaciones en esos 12 meses es de 2.197 millones de euros, lo que supone un incremento del 150% respecto a los 12 meses inmediatamente anteriores.

Hasta ahora, el récord inverso del Grupo Fomento (formado por el propio ministerio y las empresas y organismos que dependen de él) estaba en 2003, cuando

se alcanzaron los 1.235 millones (siempre contando de noviembre a noviembre). A partir de ese momento, que coincide con la salida del Gobierno del PP y la llegada de los socialistas, las inversiones sufrieron una tendencia a la baja: del 21,7% en 2004 y del 15,8% en 2005. El año siguiente, en cambio, las adjudicaciones se elevaron ligeramente, el 7,6%, respecto al ejercicio anterior, situándose en 877 millones de euros, por encima de los 815 millones de 2005, pero por debajo de los 968 millones correspondientes a 2004.

El último ejercicio, en cambio, ha sido un caballo desbocado. La Cámara de Contratistas de Cataluña, que ha sistematizado las cifras, estimaba que el ejercicio se podría cerrar con unos 2.000 millones de euros de adjudicaciones. La realidad ha

superado sus expectativas hasta noviembre en casi el 10% más.

El incremento principal corre a cuenta de las adjudicaciones del Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias). Se incluyen en este capítulo los

Las adjudicaciones aumentan el 150% respecto al año anterior

obras correspondientes al tramo de la línea de alta velocidad que va de Barcelona hasta la frontera francesa. No figuran, en cambio, los casi 200 millones del túnel del AVE por el centro de Barcelona, ya que esta obra fue adjudicada en el mes de ene-

ro de este año, tras varios aplazamientos desde octubre.

Las inversiones correspondientes al Adif y asociadas a la alta velocidad en los 12 meses aludidos suman 1.282 millones de euros, más de la mitad de las adjudicaciones totales, con un incremento respecto a los 12 meses anteriores del 557%. La segunda partida en importancia es la correspondiente a AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), con 200 millones de euros. Pese a ello, esta cifra es inferior a la de los 12 meses anteriores, cuando sumó 228 millones.

Uno de los mayores incrementos porcentuales es el de Renfe operadora. Los 11,5 millones de 2006 crecieron en los últimos 12 meses hasta 32 millones, lo que supone un aumento del 178%.

ESPERA UN RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS DE 20 MILLONES DE EUROS

Astroc prevé cerrar el ejercicio 2008 en positivo y con unas ventas de 520 millones

El grupo inmobiliario, que supedita sus estimaciones a la estabilidad del valor de los activos, ultima las líneas maestras de un plan de negocio a cinco años. En 2012, los ingresos alcanzarán los 1.200 millones de euros.

J.SÁNCHEZ ARCEO, FONTANILLO.
Madrid/Valencia

Astroc concretó ayer los pilares estratégicos de su nuevo plan de negocio 2008-2012, diseñado por sus principales accionistas: el grupo Rayet (40,7% del capital) y Nozar (17,9%). El tercer socio de referencia es CV Capital, la sociedad patrimonial de Enrique Bañuelos (7%), de la que se prevé un protagonismo gradualmente decreciente en la inmobiliaria.

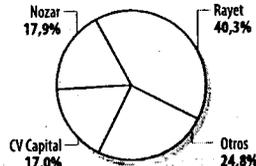
Las previsiones son optimistas a corto y medio plazo, siempre y cuando "no haya oscilaciones significativas en el valor de cartera de activos", que actualmente asciende a más de 3.400 millones de euros, explicó el grupo en un comunicado remitido a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV).

Astroc calcula que sus ventas alcanzarán 520 millones de euros en 2008, ejercicio en el que su resultado antes de impuestos ascenderá a cerca de 20 millones de euros. Al término del plan, en 2012, los ingresos sumarán alrededor de 1.200 millones, un 25% de los cuales procederá de los mercados exteriores, con un resultado bruto de explotación (ebitda) superior a 240

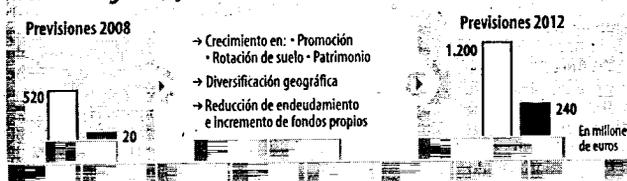
EL AVE FÉNIX DEL SECTOR INMOBILIARIO



Accionariado



Plan de negocio (vigencia 2008 - 2012)



millones de euros. El mercado aplaudió el nuevo horizonte de la inmobiliaria, cuya cotización subió ayer un 1,89%, hasta 2,69 euros.

Liquidar el pasado

Esta nueva Astroc, que opera bajo el nombre de Afirma, es el fruto de la integración entre Astroc, Rayet Promociones y Landscape.

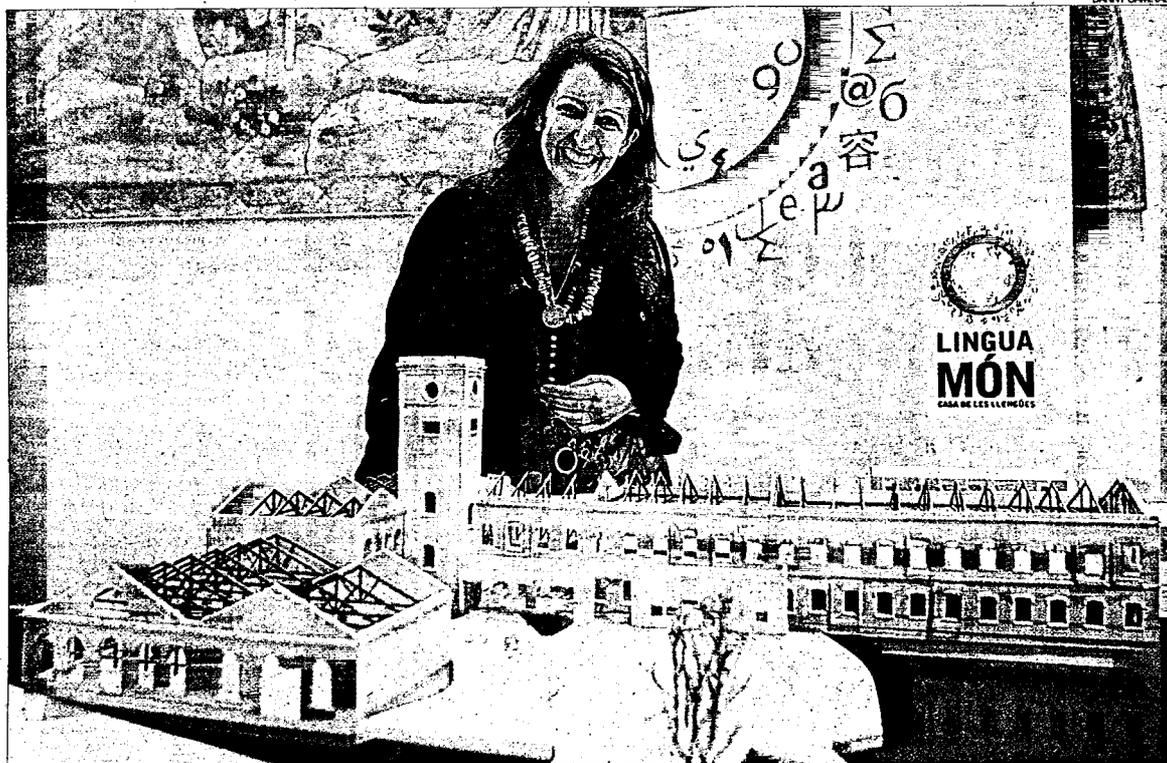
Pilotada en este nuevo ciclo por Félix Abánades, presidente del grupo Rayet, Astroc ha pretendido liquidar cualquier vestigio del pasado y empezar de cero en 2008. En el marco de esta estrategia, la compañía amortizó recientemente su fondo de comercio, por importe de 17 millones. Entre enero y septiembre de 2007, Astroc registró unas

pérdidas de 221 millones. "El consejo de administración considera que, una vez cerrado el ejercicio 2007, se ha superado la etapa de saneamiento y el proceso de fusión en marcha, que deberá ser aprobado en junta de accionistas, representa una plataforma sólida para alcanzar los objetivos del negocio", señaló la compañía. La junta general

de accionistas tendrá lugar el próximo 7 de febrero.

Las líneas principales que articularán el plan de negocio pasan por el crecimiento en promoción, rotación de suelo y patrimonio, diversificación geográfica, la reducción de endeudamiento e incremento de los fondos propios.

Además, el consejo de la compañía ha propuesto a Jor-



►► Benedetta Tagliabue, amb la maqueta del projecte, ahir al Palau de la Generalitat.

NOU INQUILÍ AL 22@

Can Ricart conservarà l'aire fabril després d'una reforma rigorosa

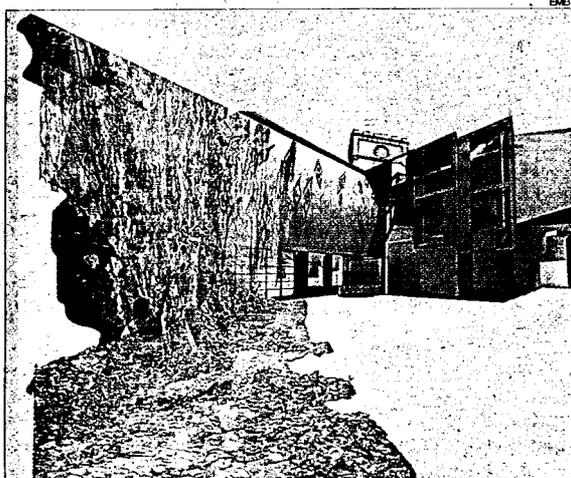
◉ L'estudi de Benedetta Tagliabue s'encarrega de la rehabilitació

◉ El recinte obrirà el 2010 com a equipament cultural de la Generalitat

ROSARIO FONTOVA
BARCELONA

L'antiga fàbrica de Can Ricart tornarà a obrir el 2010 després d'una rehabilitació extremadament respectuosa amb l'edifici original. El projecte, de l'estudi EMBT (Enric Miralles / Benedetta Tagliabue), potencia l'aspecte que va tenir quan es va construir, a mitjans del segle XIX. Tant, que fins i tot la Comissió de Patrimoni de la Generalitat ha obligat els arquitectes a rectificar uns quants marcs que accentuaven la forma dels finestralis i que ahir encara es podien veure a la maqueta que es va presentar al Palau de la Generalitat.

Edificada cap al 1853 per Josep Oriol Bernadet en plena zona de cultius agrícoles, i dedicada a produir estampats de cotó, amb els anys Can Ricart va anar creixent de manera desordenada i omplint-se d'adherències constructives que es llogaven a baix preu. Una batalla veïnal que reclamava més atenció pel patrimoni



►► Una vista simulada de la futura zona de vianants del carrer de Bolívia.

Una llengua morta per defensar el català i difondre «política i valors»

►► El vicepresident Josep-Lluís Carod-Rovira va presentar ahir el projecte que acollirà l'equipament LinguaMón-Casa de les Llengües. El títol sorgeix del vocable *llengua* en llatí, una llengua morta pràcticament suprimida de l'ensenyament. Carod va dir que a Can Ricart la llengua catalana serà «de primera divisió».

►► El projecte va néixer d'una de les exposicions centrals del Fòrum 2004, pròdiga en ostentació tecnològica. El seu director, Antoni Mir, va dir que al recinte no només es donaran a conèixer llengües del món, sinó també «temes de política, de cultura i de valors» que «canviïn mentalitats i modifiquin idees i actituds».

fabril de la que va tenir l'ajuntament i l'alça dels preus immobiliaris, juntament amb els interessos particulars del propietari, van convertir Can Ricart en un emblema del que no es podia repetir. Les agües han tornat a marè amb la preservació del cos central —uns 5.000 metres quadrats—, inclosa la zona que es va incendiar, i la torre del rellotge, on s'ubicarà un ascensor.

CARRER DE VIANANTS / L'arquitecta va assenyalar ahir que el seu projecte és, segons indicaven les normes del concurs que vam guanyar, molt fidel a la bella i elegant arquitectura que van encarregar els barcelonins emprenedors amb què ens vam trobar. Tan sols substitueixen les edificacions que s'havien anat construint paral·lelament al cos central per una espècie de *costellam* o columna vertebral que segueix la línia de l'edifici i que emmarca la prolongació del carrer de Bolívia; que serà de vianants i que actuarà com a distribuïdor dels espais, que han de definir-se.

El Departament de Cultura de la Generalitat es va afanyar a protegir el recinte central de Can Ricart, que ara es converteix en equipament públic sense que inicialment la mesura satisfés els veïns. Si bé la fàbrica es conserva, no passa el mateix amb l'entorn, on es construirà una torre de més de 50 metres. Les entitats veïnals tenen present el destí de Ca l'Aranyó, la bella fàbrica que queda emparedada entre les luxoses torres enviadriades de la Diagonal. =