



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 18-3-08

Elaborat per  serveis de comunicació

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



“La llei és immoral. Demano al president Sarkozy que la canviï. Ens trobem davant una hipocresia total”

Gilles Antonowicz, advocat de Chantal Sábina, que demana l'eutanàsia

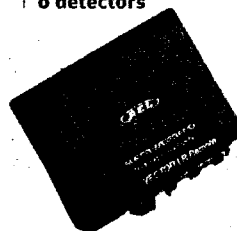
Ofensiva contra els antirradars

Els Mossos perseguiran els conductors amb inhibidors o detectors

Tanquen un parc d'animals

Revocada la llicència de les instal·lacions de Torroella de Montgrí per irregularitats

Societat



INFRAESTRUCTURES

Tren o tramvia

■ El govern i l'Ajuntament de Balaguer estudien soterrar el tren de la Pobla o convertir-lo en tramvia al seu pas per la ciutat ■ La població fa anys que reclama el soterrament de la via, convertida en una barrera

Juan Tort
BALAGUER

El govern català estudia soterrar dos quilòmetres de ferrocarril de la línia Lleida - la Pobla al seu pas pel centre de Balaguer o bé convertir aquesta línia en un tren-tram i que el recorregut per la capital de la Noguera tingui tres parades urbanes, incloent-hi l'estació principal. La Generalitat, mitjançant l'empresa pública Gisa, ha licitat l'estudi informatiu d'aquestes dues alternatives per un import de 390.000 euros i amb el propòsit de disposar de l'informe a principis de l'any 2009. Aquest estudi informatiu, més els expedients elaborats per Ferrocarrils de la Generalitat, titular de la línia, permetrà decidir quina és l'opció més viable. Paral·lelament, Gisa està pendent d'adjudicar entre dinou empreses l'estudi d'impacte ambiental d'aquesta integració urbana de la línia a Balaguer.

Acabar amb la barrera

Inicialment, quan el govern va assumir el traspàs de la línia de la Pobla de Segur, va acceptar la proposta de l'Ajuntament de Balaguer de soterrar les vies i evitar que siguin una barrera en una àrea en ple procés d'urbanització i expansió. No obstant, ara vol analitzar una segona opció. El mateix s'està estudiant a Igualada en el tram ferroviari amb Martorell, tot i que la població fa anys que reivindicava el soterrament de la línia.

L'Ajuntament n'està al corrent i el seu principal objectiu és que el govern els plantegi aquestes dues op-

cions per analitzar-les i que el projecte s'executi com més aviat millor.

Una aposta de futur

D'aquesta manera, el govern aposta pels tramvies urbans com a sistema de transport urbà alternatiu als autobusos i per facilitar la mobilitat en aquestes ciutats mitjanes. El tren faria el recorregut entre ciutats, de Lleida a la Pobla de Segur igual que ara, però en el tram urbà es convertiria en un tramvia, amb una velocitat entre els 30 i els 50 km/h.

La primera alternativa,

Igualada optarà per un tren-tram i nova estació

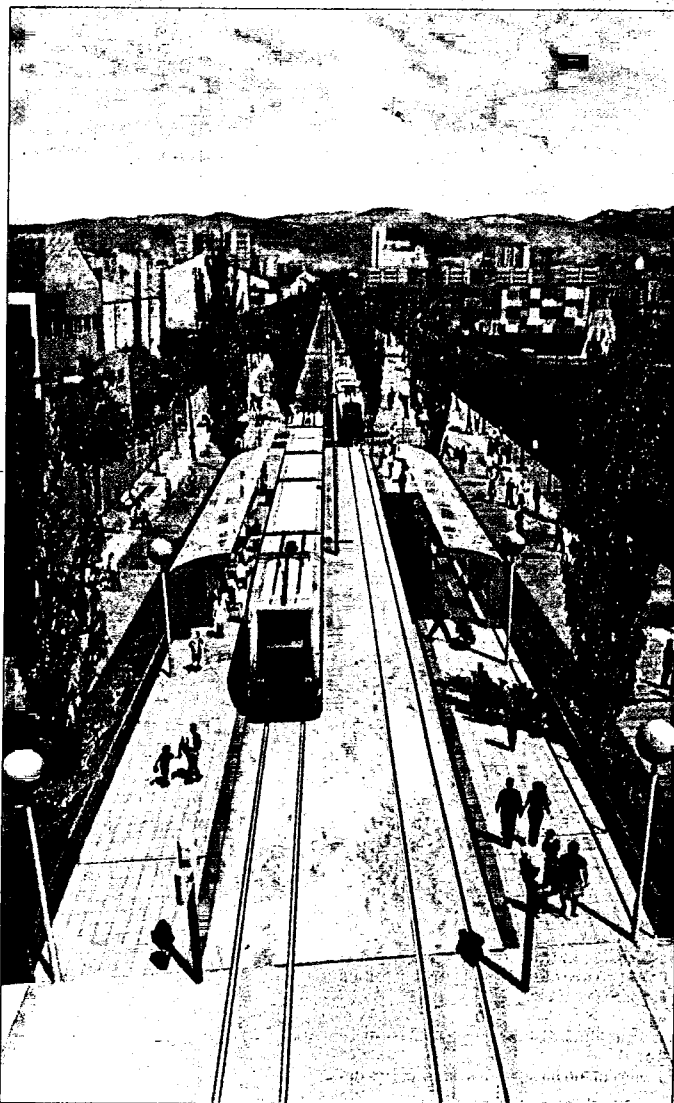
Encara no està del tot decidit, però les negociacions entre l'Ajuntament d'Igualada, el departament d'Obres Públiques i Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) van per bon camí i és molt probable que el de l'Anoia sigui el primer tren-tram de Catalunya. Des de FGC es considera que cal un canvi substancial a la línia i la conversió en tren-tram, a banda de ser molt més barata que soterrar les vies a Igualada, permetria crear una mena de metro comarcal i millorar la connexió d'Igualada amb Capellades, Masquefa o Vilanova del Camí. Amb la conversió en tren-tram, igualada guanyaria una nova estació i el retorn del tren al Passeig de la ciutat, per on circulava la línia antigament. A més, a mitjà termini, Igualada ha disposat de ferrocarril d'alta velocitat si es construeix l'Eix-Transversal Ferroviari.

el soterrament, comporta que dos quilòmetres del trajecte passin pel subsòl, eliminant els actuals passos a nivell i amb la necessitat de construir una nova estació i els accessos entre les vies i andanes i la terminal. Aquest projecte preveu una estació subterrània amb cinc vies, dues de generals per al trànsit ferroviari i tres de destinades a manteniment i tallers.

La segona opció en estudi no preveu tanta infraestructura, sinó una integració urbana del traçat ferroviari, com s'ha executat per exemple a Barcelona amb el Trambaix. Aquesta alternativa suposaria també una conversió de tota la línia, i de la decisió final en dependrà també la compra dels combois que hauran de fer aquest recorregut.

Amb trens de Renfe

Actualment, Ferrocarrils de la Generalitat utilitza trens de Renfe per al trajecte Lleida - la Pobla. Així mateix, el trajecte Lleida-Balaguer és el primer servei de rodalia de Ponent i té una alta acceptació dels usuaris. Des de la millora de la línia, la fan servir més de 200.000 usuaris a l'any, xifra que suposa una mitjana de prop de 600 diaris. Enguany, a més, el tram Lleida - Balaguer s'ha d'incorporar a la nova integració tarifària que l'entitat territorial del transport de Lleida està ultimant. En cas d'optar per la conversió en tren-tram, podria no ser l'últim de la plana de Lleida, ja que es podria fer el mateix amb la línia de Rodalies que ve de Manresa. ■



Imatge virtual de com quedaria el tramvia al seu pas per Balaguer ■ AVUI

MADRID: Miguel Yuste, 40. 28037 Madrid. 91 337 82 00. Fax: 91 304 87 66.
 BARCELONA: Consell de Cens, 341. 08007 Barcelona. 93 401 05 00. Fax: 93 401 06 31.
 BILBAO: Edificio de Bilbao, 28. 48. 48009 Bilbao. 94 413 23 00. Fax: 94 413 23 13.
 SANTIAGO: Rúa Nova, 39. 91. 15705 Santiago de Compostela. 981 58 99 00. Fax: 981 58 59 21. Pub: 981 58 26 00.

SEVILLA: Cardenal Bueno Monreal, 4n. Edificio Columbus. 41013 Sevilla. 95 424 61 00. 95 424 61 10 (pub). Fax: 95 424 61 24. 95 424 61 16 (pub).
 VALENCIA: Pórtico Querol, 11. 46. 46002 Valencia. 96 396 11 50. Fax: 96 351 17 31.
 ATENCIÓN AL SUSCRIPTOR Y PROMOCIONES: 902 11 91 11.

Depósito legal: B-35294/1982.
 © Diario El País, S.L. Madrid, 2007.
 "Todos los derechos reservados."
 En virtud de lo dispuesto en los artículos 8 y 32.1, párrafo segundo, de la Ley de Propiedad Intelectual, quedan expresamente prohibidas la reproducción, la distribución y la comunicación pública, incluida su modalidad de puesta a disposición,

de la totalidad o parte de los contenidos de esta publicación, con fines comerciales, en cualquier soporte y por cualquier medio técnico, sin la autorización de Diario El País, S.L. Empresa autorizada para resúmenes de prensa. Acceso Group S.L. PORTUGAL: Cont. 1,35 euros. (domingo: 2,45 euros)
 MARRUECOS: 23 MDH. (domingo: 34 MDH)



Esas mujeres

ROSA MONTERO



Esas mujeres son increíbles. Esto es, no hay quien se las crea. Me refiero a las esposas que siempre flanquean al apestado de turno en su momento de pública

deshonra. Impecables, recién salidas de la peluquería, berroqueñas en su aparente apoyo conyugal, agarradas de la mano de sus hombres. Como la mujer del ex gobernador de Nueva York, de ese Spitzer que se ha labrado la ruina por ir con prostitutas. Ciertamente asombra que algo así, un acto tan privado, acabe con la carrera de alguien, aunque hay que reconocer que Spitzer se lo ha ganado a pulso por haber alardeado de puritanismo, o sea, por hipocritía.

Ya se sabe que las ceremonias de pública deshonra, mayormente relacionadas

con los asuntos sexuales, son una especialidad norteamericana; y con qué espeluznante fruición se airean los más mínimos detalles, desde el uso o no uso de condones hasta los rescos e innumrables lamparones en los trajes. Destripar de este modo la intimidad si que es pornográfico. No siempre fue así: nunca se dijo nada de la frenética fiebre fornicadora de John Kennedy, por ejemplo. Pero aquellas eran épocas mejores, mucho más permisivas. Hoy los escándalos político-sexuales son el espectáculo de moda, y las esposas son actrices principales. Veo a Spitzer balbu-

ceando sus excusas y a su mujer al lado, toda tiesa, y no sé si, mientras le mira con cara de póker, está siendo una heroína de la lealtad, o si está calculando cuánto puede depreciar todo esto la empresa familiar y por consiguiente la tajada que sacará en su futuro divorcio. ¿Por qué costará tanto creer a esas pobres mujeres, que en definitiva han sido trágicamente colocadas en un lugar humillante e imposible? ¿Tal vez por lo improbable de la escenografía, por lo ortopédico de la situación, porque ese fingimiento de un cariño convencional también resulta obsceno?

CAFÉ CON... ÁLVARO SIZA

"El arquitecto nunca es más importante que el edificio"

JOSÉ LUIS ESTÉVEZ

En un tiempo en el que los arquitectos se han convertido casi en estrellas de rock, sorprende ver la ausencia de parafernalia que caracteriza a Álvaro Siza, uno de los grandes de la arquitectura contemporánea, pero que no parece sentirse cómodo en el papel de estrella que otros aceptan con agrado.

La cita tiene lugar en el Hostal de los Reyes Católicos de Santiago de Compostela, una ciudad que debe su fama a un edificio singular, su catedral, y donde Siza ha estado para contar las claves de algunos de sus proyectos. El arquitecto portugués, de 74 años, tiene un programa apretado, pero encuentra tiempo para disfrutar brevemente de las señoriales instalaciones del hotel ubicado en plena plaza del Obradoiro.

Durante la charla, en la que se mezclan dos idiomas que no necesitan traducción simultánea como son el castellano y el portugués, da la impresión de ser un hombre de ideas claras, aunque no inamovibles. Su talante se parece al de sus obras, que se hacen presentes sin vocación de sobresalir.

La necesidad de las ciudades de contar con edificios emblemáticos para competir entre sí ha convertido a los arquitectos en

Hostal de los Reyes Católicos. Santiago

► Un café
 ► Té

Total: 4 euros

los nuevos gurús, pero Siza indica que el poder que tienen es más bien aparente. "El arquitecto nunca es más importante que el edificio, y en esta época pasa lo mismo, aunque la arquitectura tenga mucha presencia en los medios de comunicación. Cuando el que encarga el proyecto no está interesado en la calidad, no tenemos poder para hacer lo que queremos".

El arquitecto portugués, ganador del prestigioso Premio Pritzker en 1992, se ha caracterizado durante su trayectoria profesional por firmar edificios que buscan su plena integración con el entorno. Intenta que sus proyectos no desentonen con el paisaje, rural o urbano, en el que se ubican. Sirva como ejemplo el Centro de Arte Contemporáneo que diseñó en el casco viejo de Santiago sin romper la armonía del conjunto, que habitualmente es alabado por los artistas de fama internacional que exponen en el mismo.



Álvaro Siza, durante su estancia en Santiago de Compostela. / ANDRÉS FRAGA

Siza se muestra preocupado por las cuestiones sociales relacionadas con su profesión, aunque cree que la mayor responsabilidad en este terreno es de los promotores que encargan los proyectos.

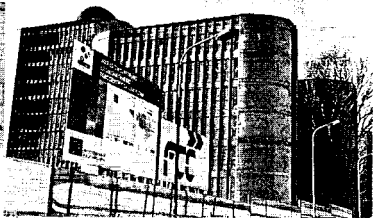
Los esfuerzos que empiezan a hacerse en España por proteger el litoral de la ola de cemento le recuerdan a la situación que se vivió en su país hace ya algún tiempo, cuando llegó a aprobarse una normativa para impedir la construcción en la costa. Sin embargo, poco tiempo después entró en vigor otra ley que permi-

El urbanista portugués confía en un acuerdo sobre el paseo del Prado

tía construir al lado del mar en caso de proyectos de interés nacional, con lo que la medida perdió su efectividad. "Espero que en España no les acabe sucediendo algo parecido", señala.

La controvertida reforma del paseo del Prado de Madrid ha llevado al arquitecto portugués en los últimos meses al primer plano de la actualidad. Siza muestra su carácter conciliador al explicar que las últimas reformas introducidas en el diseño conseguirán acabar con la polémica, y aclara que se han tenido en cuenta todas las críticas vertidas contra el plan inicial, que afectaba de forma importante a los árboles del paseo. Además, recuerda que una parte del proyecto ya se ha ejecutado y, hasta el momento, no se conocen críticas al mismo.

Meteosim diseñará el atlas eólico de Perú



La consultora meteorológica Meteosim Truewind elaborará el atlas eólico de Perú en colaboración con Latin Bridge. El proyecto, patrocinado por el Banco Mundial, consiste en realizar un análisis de los recursos eólicos del país para que las autoridades del país dispongan de la información necesaria para construir parques eólicos. La elaboración de este atlas también facilitará la electrificación de las zonas rurales del país. Meteosim nació en 2003 de la mano del Departamento de Astronomía y Meteorología de la Universitat de Barcelona. Tiene su sede en el Parc Científic de Barcelona (en la foto). En 2006, se unió a la estadounidense AWS-True Wind para potenciar su crecimiento internacional. Entre sus clientes figuran Iberdrola y Acciona.