

La cita de 1992, fecha de referencia para la "nueva Barcelona"

Mercè Sala propone un gran Metro regional y el retorno del tranvía a la Diagonal y el II Cinturón

Entre Vilanova i la Geltrú y Mataró, pasando por Barcelona, podría existir dentro de unos años un gran Metro regional, si prospera el proyecto hecho público ayer por Mercè Sala. Los tranvías, en versión modernizada, podrían volver a circular por la Diagonal y el II Cinturón de Ronda.

El retorno de los tranvías a Barcelona y la construcción de una línea de Metro regional que enlace Mataró y Vilanova i la Geltrú, pasando por Barcelona, son las dos propuestas más novedosas anunciadas ayer por Mercè Sala, presidenta de Transports Municipals y vicepresidenta de la Corporación Metropolitana, en el marco de la jornada "Barcelona'92, una nova ciutat per al futur", organizada por la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona.

Esta jornada estaba dedicada a la proyección del sector terciario en la "nueva Barcelona", que tiene al año 1992, con la celebración de los Juegos Olímpicos, como fecha de referencia.

El Metro regional propuesto por Sala utilizaría gran parte de la infraestructura actual de Renfe y tendría estaciones en Mataró, Vilassar, Premià, El Masnou, Badalona (centro y La Salut-Llefià), Sant Adrià del Besòs, Barcelona (Sagrera, plaza de Cataluña o Paseo de Gràcia y Sants), l'Hospitalet de Llobregat, el Prat de Llobregat, Viladecans, Castelldefels, Garraf, Sitges y Vilanova i la Geltrú.

La idea de este Metro regional, similar en su concepción al "suburbano" madrileño o los ferrocarriles metropolitanos de cercanías de París, supondría la realización de una serie de obras de conexión con líneas del Metro ya existentes y con terminales de autobuses. Se combinaría también con el levantamiento de las vías férreas en Poblenou, La Verneda, Sant Adrià y Badalona, de forma que se facilitase la "apertura al mar" de estos dos últimos municipios, siguiendo la

filosofía que inspiró la ubicación de la Villa Olímpica.

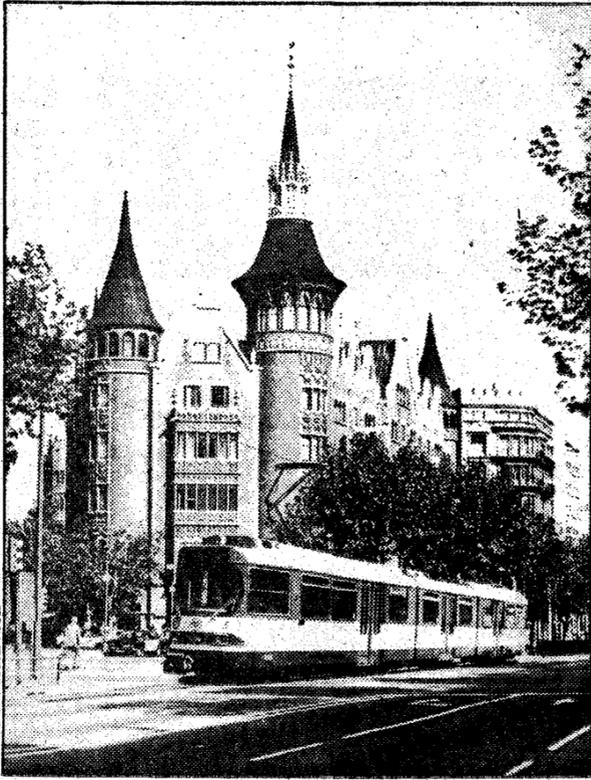
En cuanto a las características técnicas del proyecto anunciado por Sala (que no dio detalles en cuanto a la financiación y plazos del mismo), se piensa en una alta frecuencia del paso de los trenes en horas "punta", con intervalos que no superen los 10 minutos.

Los trenes deberían aunar las cualidades del Metro tradicional y las del tren de cercanías, en cuanto a las elevadas aceleraciones, la facilidad de acceso desde el andén y el diseño de puertas que permita la rápida entrada y salida de los vagones. Sala aludió también a la "posibilidad de la conducción automática", es decir, sin conductor, posibilidad que se recoge también en otro proyecto comentado por la vicepresidenta de la CMB: la línea II del Metro barcelonés (entre el Paral·lel y Badalona).

Tranvías otra vez

Los tranvías desaparecieron de Barcelona en 1971 (salvo el turístico "tranvía azul"). El retorno de este medio de transporte se enmarca en el proyecto de creación de "ejes de transporte público" a lo largo del II Cinturón de Ronda, cuando se termine, y de la Diagonal y la Gran Vía de les Corts Catalanes.

Una línea de tranvías (naturalmente más rápidos y de diseño más moderno que los desaparecidos hace quince años) recorrería parte del futuro II Cinturón, desde la zona universitaria de Barcelona hasta el barrio de Baró de Viver, pasando por la carretera de Esplugues, los paseos de la Bonanova, Sant Gervasi y Vall d'Hebron y la Via



El fotomontaje muestra un tranvía circulando por la Diagonal, a la altura de la calle Llúria, frente a la "Casa de Les Punxes". (Fotomontaje publicado en la revista "Transports Municipals")

Favencia. Esta línea podría prolongarse hasta Cornellà y Sant Just Desvern.

La otra línea de tranvías partiría también de la Zona Universitaria, pero recorrería la Diagonal hasta su confluencia con la Gran Vía, siguiendo luego esta avenida hacia el Besòs. Este recorrido sería subterráneo en puntos determinados del tramo comprendido entre la plaza de Francesc Macià y el paseo de Sant Joan. En el resto del trayecto, el tranvía circularía por los carriles laterales, hoy reservados a autobuses y taxis.

Entre las ventajas del tranvía sobre el autobús, Mercè Sala citó

las del bajo coste de mantenimiento, la mayor capacidad de transporte de viajeros y la facilidad para regular la frecuencia de paso de los vehículos, al disponer de una infraestructura fija y reservada.

Otro proyecto anunciado ayer por Sala es la posible prolongación del Metro de la línea II hasta el Anillo Olímpico de Montjuïc, lo que supondría tres estaciones más de las previstas (Poble Sec, Exposició y Estadi), con lo que se dispondría de un acceso rápido desde el estadio olímpico al centro de la ciudad.

LLUIS SIERRA

Parpal ofrece suelo urbano para construir hoteles en nuevas "áreas de centralidad"

El teniente de alcalde de Barcelona, Jordi Parpal, se comprometió en la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, a aumentar y diversificar desde la administración la oferta de suelo urbano para la creación de empresas de servicios, en especial hoteleras, señalando explícitamente varias zonas de Barcelona especialmente adecuadas para ello. Por su parte, el vicepresidente ejecutivo de la cadena hotelera HUSA, Joan Gaspart, alertó sobre un posible exceso en la construcción de nuevos hoteles.

Parpal dijo, de entrada, que la iniciativa de construcción de nuevos hoteles corresponde a la iniciativa privada y que al Ayuntamiento le compete estimular y planificar el marco de tales iniciativas. El teniente de alcalde recaló que la administración municipal ayudará a todas las personas y grupos que quieran "crear empresa", pero también que "poca ayuda encontrarán quienes sólo quieren arreglar su solar para hacer negocio especulativo".

Parpal dejó al director general de Planificación Urbanística, Joan Busquets, la presentación de las "áreas de centralidad" donde podrían ubicarse los nuevos hoteles u otras empresas de servicios. Estas "áreas de centralidad" son zonas de Barcelona susceptibles de convertirse en "centros" de la ciudad, en el sentido de polos de atracción de actividad económica y cultural. Tales áreas son, aparte de las que acogerán actividades deportivas de los Juegos de 1992, la Villa Olímpica, Diagonal-Muntaner, calle Tarragona, plaza Cerdà, plaza de Les Glòries, las cercanías del puerto, la prolongación oriental de la Diagonal, la estación de La Sagrera y los terrenos de Renfe-Meridiana.

Perjuicios de la excesiva alegría

El hotelero Gaspart se felicitó de las consecuencias positivas que la designación olímpica supone ya en estos momentos para su sector en Barcelona, por razón de la promoción hecha de esta ciudad a escala internacional. Alertó, sin embargo, de los perjuicios que supondría una excesiva alegría en la construcción de hoteles fiándose únicamente de los JJ.OO.

Según Gaspart, Barcelona no es una "ciudad turística" como pueda serlo París y Amsterdam, destinos específicos de las vacaciones de muchos turistas. Mientras esa situación no cambie, vino a decir, no se deben crear muchas plazas hoteleras más, aunque tampoco hay que mantener únicamente el nivel actual. Gaspart se refirió explícitamente a los hoteles previstos en la Villa Olímpica, señalando su oportunidad en cuanto que, al estar junto al mar, pueden significar el inicio de un cambio en Barcelona para convertirse en un "destino turístico per se".

Gaspart recordó, como ejemplos, que Munich, desde sus JJ.OO., tiene la ocupación hotelera más baja entre las grandes ciudades europeas. Los Angeles, otro ejemplo, registró pleno hotelero antes de los JJ.OO., pero durante la celebración de los mismos tenía plazas libres.

Supervisión directa de los precios

El presidente del grupo Editur, Jordi Vila Fradera, presentó una ponencia sobre el turismo, señalando que este sector económico no se beneficiará directamente de los JJ.OO., sino de las mejoras en transportes, comunicaciones y hostelería que se realicen a partir de ahora. Un beneficio de la designación olímpica, para Vila Fradera, es, ya actualmente, el cambio de mentalidad producido entre muchos empresarios del sector que, según él, habían renunciado a promocionar Barcelona y a invertir en ella.

El Comité Organizador Barcelona'92 (COB'92) supervisará directamente el precio de los alojamientos en esta ciudad de los miembros de la "familia olímpica", según se informó a Europa Press. Para mantener las tarifas hoteleras en los "niveles más razonables posible", el COB negociará con los establecimientos designados los precios de alojamiento. Las tarifas deben ser aprobadas por la Secretaría y la Comisión de Prensa del Comité Olímpico Internacional. Los precios se fijarán, en dólares estadounidenses, en 1990, dos años antes de los JJ.OO. Posteriormente, serán actualizados de acuerdo con el índice de precios al consumo.

A por el ancho de vía europeo

El desarrollo del puerto de Barcelona necesita con relativa urgencia la mejora de las vías férreas de comunicación con la frontera francesa, según coincidieron el presidente del puerto autónomo, Carles Ponsa, y el secretario general de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat, Joaquim Tosas.

Ambos participaron, junto a Mercè Sala, en la presentación de ponencias sobre la "Infraestructura del transporte en Barcelona" en el marco de la jornada organizada por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación.

Esta mejora de las comunicaciones ferroviarias exige, en opinión de Carles Ponsa, el acceso fácil y regular de los trenes de alta velocidad a Barcelona. Tosas concretó que Cataluña necesita, para el año 1992, la existen-

cia en su suelo de una vía férrea de "ancho europeo" que enlace Barcelona con la frontera francesa.

Según Tosas, la vía de "ancho europeo" no debería consistir en una tercera vía paralela a los trazados actuales, sino que sería preciso levantar un nuevo trazado independiente.

Ponsa señaló en su intervención que el puerto de Barcelona ni es caro (porque aplica las mismas tarifas que el resto de puertos españoles) ni experimenta un descenso de tráfico. El director del puerto dijo que ese tráfico se mantiene, aunque al utilizar mejor maquinaria en la carga y descarga, se ha reducido el tiempo de ocupación de los muelles.

El puerto barcelonés adolece, según su director, de una infraestructura informática y telemática adecuada, que se piensa em-

pezar a introducir a partir del próximo año. Esta puesta al día en materia tecnológica es necesaria, explicó, para mantener la equiparación de Barcelona con los puertos mediterráneos de Marsella y Génova, si no se tiene en cuenta el tráfico de productos petrolíferos, en el que la ciudad española no puede competir de momento.

Ponsa reclamó, como otra condición para el desarrollo del puerto barcelonés, el desvío del río Llobregat. El director del puerto explicó también sus proyectos para el año olímpico de 1992. Uno de ellos es la apertura del puerto viejo, junto al barrio de la Barceloneta, con la reconversión de los antiguos tinglados en centro comercial. Otro proyecto es la construcción de un puerto deportivo con 1.400 o 1.500 puntos de amarre.

Joaquim Tosas llamó la atención sobre las deficiencias del aeropuerto de Barcelona, y señaló que las actuales pistas son suficientes para acoger el tráfico que provoquen los Juegos Olímpicos. No ocurre lo mismo con los servicios de la terminal del aeropuerto, que, según el secretario general, merecen el calificativo de "tercermundista".

Respecto a la infraestructura viaria barcelonesa, Tosas afirmó que, como mínimo, en 1992 ha de estar acabado el Cinturón Litoral y el tramo del II Cinturón entre Trinitat y el ya citado Cinturón Litoral.

En general, Tosas se declaró "moderadamente optimista" en cuanto a las posibilidades de una mejora notable del transporte en Barcelona, aún advirtiendo que "el tiempo juega contra nosotros".

EPOCA

Proceso Banca Catalana:

SI EL DIA 21 PROCESAN A PUJOL CATALUÑA SE ECHARIA A LA CALLE.

La situación actual. Acusaciones de exceso de celo a los fiscales.

En este número FRAGA lo dice bien claro: "YO NO ME VOY". Habla con Pilar Urbano, en una dura entrevista, sobre el mando colegiado de AP.

ETA/SOKOA. Nuestros enviados especiales detenidos. La policía francesa se acerca al final.

Y también en EPOCA. Al Duque de Cádiz le bajan del pódium. Ferrer Salat posible sustituto.

Ya a la venta esta semana.

