

El temporal se lleva la mitad de la playa de la Barceloneta



MANÉ ESPINOSA

La playa de la Barceloneta, una de las más afectadas por el temporal, en una foto tomada ayer

LLUÍS SIERRA | BARCELONA

Habrà que volver a reponer arena en las playas de Barcelona, y más celebrándose el Fòrum de les Cultures que atraerá a más visitantes y bañistas esta primavera y verano. Sin llegar a los extremos de otoño del año 2002, el temporal de esta semana ha causado la pérdida de decenas de miles de metros cúbicos de arena.

La playa de la Barceloneta ha sido la más castigada del litoral de la ciudad por el temporal de estos días. A falta de una evaluación definitiva, se calcula que entre un 50 y un 60 por ciento de su arena se ha perdido con el fuerte oleaje del lunes y el martes.

Esta playa de la Barceloneta es la más expuesta a los temporales y es habitual que sufra más los rigores del oleaje fuerte. La playa del Bogatell y la de Sant Miquel también han salido mal paradas, aunque en menor medida, según el instituto municipal Parcs i Jardins, responsable del cuidado y mantenimiento de las playas. El resto de las playas urbanas: San Sebastià, Nova Icària, Mar Bella y Nova Mar Bella, han soportado mejor el temporal y pueden haber perdido entre un 10% y un 15% de la arena.

Hasta dentro de unos días, cuando se acabe el mar de fondo, no podrá apreciarse el alcance de los daños en el litoral. Los meteorólogos no descartan, además, que en fechas próximas se reproduzca el

temporal de levante. En todo caso, una parte de la arena perdida puede recuperarse de manera natural, pero los técnicos dan por sentado que se requerirá aportaciones suplementarias de arena.

Para reponerla "hay buena disposición en el Ministerio de Medio Ambiente", según un portavoz de Parcs i Jardins. Pero, la primera responsabilidad para aportarla, corresponde al Ayuntamiento.

Así lo establece desde el año 2000 un convenio entre ambas administraciones firmado por el alcalde Joan Clos y el entonces ministro Jaume Matas. En este convenio se constataba que las actuaciones urbanísticas que se iban a hacer con motivo del Fòrum entre la desembocadura del Besòs y el puerto iban

La solución definitiva, en el 2007

■ Para que el litoral barcelonés pueda defenderse de los temporales, el Ayuntamiento y el Ministerio de Medio Ambiente acordaron, tras los destrozos ocasionados en el 2001, la construcción de barreras de protección mar adentro. Las próximas semanas debe estar lista la redacción del proyecto, según avanzó la teniente de alcalde Imma Mayol a finales de febrero. Así, las obras se podrían licitar a finales del verano. Debido a la complejidad técnica que comporta su instalación, las protecciones contra los temporales no entrarán en funcionamiento hasta el año 2007, añadió Mayol

Trias reclama 100 inspectores más para que la ciudad funcione bien

RAMON SUÑÉ | BARCELONA

El Programa de Actuación Municipal alternativo del grupo de CiU plantea incrementar en cien efectivos el número de inspectores del Ayuntamiento de Barcelona. Xavier Trias considera que esta medida, al igual que la de crear más de 700 plazas de guardias urbanos, es imprescindible para que la ciudad funcione bien, y no puede sacrificarse en aras a una política de contención de la plantilla municipal.

"Nadie puede creer que el Ayuntamiento haga una política de austeridad económica viendo los gastos en publicidad", dijo ayer Trias. El presidente del grupo de CiU propone que los cien "inspectores polivalentes" que reclama al alcalde se dediquen, entre otras funciones, a controlar las licencias urbanísticas, el exceso de ruidos o que en Ciutat Vella no se produzcan situaciones de barraquismo interior", con 30 o 40 personas viviendo en una misma casa. Ante fenómenos de este tipo, sostiene que no valen las "teorías neoliberales de Joan Clos". "Estoy de acuerdo en que algunas cosas las hagan otras entidades o empresas, pero muchas de las tareas de inspección tiene que hacerlas el Ayuntamiento", insiste Trias.

No fue ésta la única crítica del líder de CiU al alcalde. El bloque institucional que se ha producido en Sarrià-Sant Gervasi, donde el equipo de gobierno de Barcelona está en minoría y no ha podido aprobarse el plan de acción del distrito, le llevó a acusar a Clos de "actuar con tics de poder que le derechizan". La réplica la dio el portavoz municipal Ferran Mascarell advirtió a CiU que presentar un PAM alternativo es faltar al respeto a las personas que han participado en la elaboración del Programa de Actuación Municipal.●

El pasaje crece cuatro veces más en Ferrocarrils que en la red de cercanías de Renfe

ÓSCAR MUÑOZ | BARCELONA

El uso del tren en la región metropolitana no para de crecer, aunque cada vez sea de forma más moderada. La integración tarifaria, que permite utilizar varios medios de transporte público con un único billete, se hizo notar especialmente en el 2001 y en el 2002. Pero en el 2003 la tendencia a ganar pasaje se desaceleró. Este fenómeno ocurre a distinto ritmo en Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) y en Renfe (véase gráfico). La primera empresa transportó el año pasado en su red principal 73 millones de viajeros, un 4,2% más que el año anterior. Esta cifra de crecimiento es cuatro veces superior a la de cercanías de Renfe. El año pasado viajaron en esta última red 112,1 millones de personas, un 1,1% más que en el 2002.

El crecimiento de FGC es todavía mayor, en términos porcentuales, si no se tienen en cuenta líneas urbanas, que desde noviembre pasa-

Traspaso de La línea de la Pobla

■ El conseller de Política Territorial insinuó ayer en el Parlament que la línea de Renfe Lleida-La Pobla de Segur podría ser transferida a la Generalitat antes del verano. Joaquim Nadal defendió que ésta y otras líneas estatales sean gestionadas por FGC. El conseller hizo estas declaraciones tras preguntarle el diputado de CiU Josep Rull por sus prioridades en materia ferroviaria y reprocharle que se haya "perdido un año" al suspender el plan director redactado por el anterior Govern. Nadal respondió que ese proyecto era "insuficiente e incompleto"

Evolución del número de viajeros



do comparten nomenclatura con el metro (L6, L7 y L8). El corredor del Vallès (Barcelona-Sabadell-Terrassa) ganó en el 2003 un 4,8% de viajeros; el del Baix Llobregat (Barcelona-Olesa), un 12,8%; y el servicio de cercanías Barcelona-Igualada-Manresa, un 9,5%. Ferrocarrils también informó ayer que en el 2003 tuvo unos ingresos de explotación de 63,4 millones de euros, un 15,2% más que en el 2002.

Renfe mide la ocupación de su red de cercanías de modo distinto. Lo hace mediante un estudio de afo-

ros que permite conocer cuántas personas viajan en sus trenes en un día laborable estándar. En el 2003, la cifra fue 375.000 viajeros. Este valor permite hacer una estimación del número de usuarios transportados todo el año. Los incrementos más significativos se dieron en la línea C3 (l'Hospitalet-Vic), con un 7% más de pasaje en día laborable que en el 2002; la C4 (Sant Vicenç de Calders-Manresa), con un 4% de incremento; y en la C1 (Aeroport/l'Hospitalet-Maçanet/Massanes), con un 3%.

La falta de inversiones de Renfe es la causa de que su red no pueda crecer mucho más en número de pasajeros y que se vea abocada al colapso, sobre todo en las horas punta, según han denunciado en repetidas ocasiones los responsables del Govern y entidades ciudadanas. Un estudio realizado el año pasado por la Associació per la Promoció del Transport Públic (PTP) -cuestionado por Renfe- concluyó que Ferrocarrils aún tiene margen de respuesta porque ha invertido más que la compañía estatal.●