

El parque natural del delta del Ebro ya tiene junta rectora y consejo directivo

Deltebre. (De nuestro corresponsal.) - La junta rectora y el consejo directivo del parque natural del delta del Ebro se constituyeron ayer en Deltebre, en el Baix Ebre. Magí Brufau, ex delegado de Agricultura de la Generalitat en Tarragona, fue elegido presidente de la junta rectora.

La candidatura de Magí Brufau fue contestada por el representante de una comunidad de regantes que pidió la elección de una persona natural del delta del Ebro. No se presentó ninguna candidatura alternativa y Magí Brufau fue elegido finalmente por unanimidad. La junta rectora quedó constituida por 47 miembros, que representan a la Generalitat, la Diputación de Tarragona, la Administración central, ayuntamientos afectados, entidades socioeconómicas y propietarios de tierras. También se constituyó el consejo directivo, que tendrá catorce miembros y elegirá a su presidente próximamente.

Ninguna organización ecologista se sentará a la mesa de los órganos de gestión, a pesar de colaborar con el parque natural desde su creación. Si formarán parte del órgano ejecutivo, en cambio, personas que han sido acusadas por los municipios de actuar contra el medio natural de la zona. Entre éstas se encuentra un gran terrateniente que en 1983 fue acusado de desecar una de las lagunas de las marismas litorales del Canal Vell, en la parte norte del delta, por el Ayuntamiento de Deltebre. El conflicto entre ambas partes fue el origen de la declaración de parque natural.

La justicia avaló la legalidad de una orden municipal que prohibía transformaciones agrarias en aquel sector, contra la que recurrieron los terratenientes. En 1986, la Generalitat, el municipio de Deltebre y estos propietarios pactaron retirarse los pleitos que mantenían entre sí a cambio de concesiones de todas las partes.

A. G.

La línea Tarragona-Valencia se apartará de la ciudad con una variante de vía doble

Tortosa empieza a entonar el adiós al tren

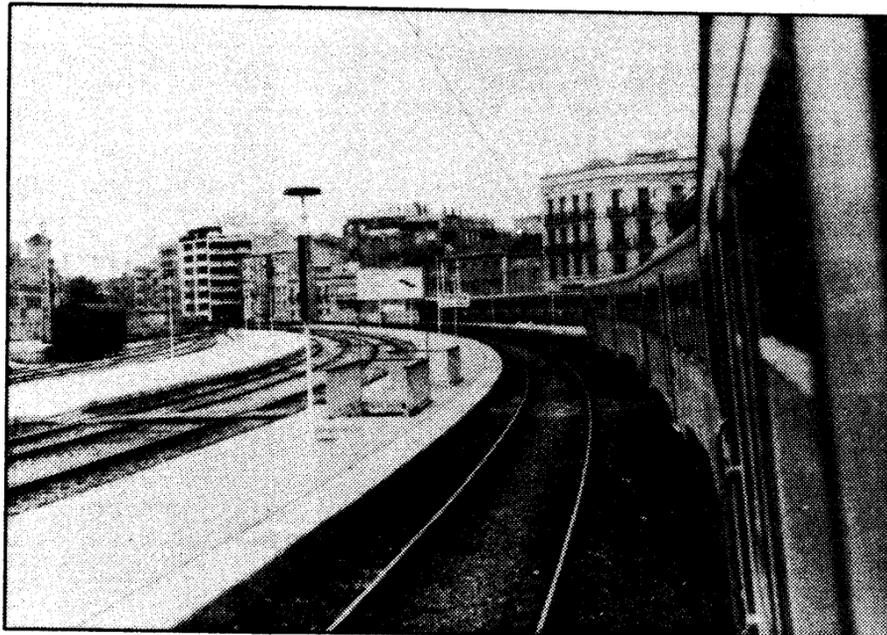
Tortosa ha perdido dos líneas férreas desde 1968. Ahora perderá también la variante de vía doble entre Tarragona y Valencia. El municipio se ha enzarzado en una disputa con la Administración central para conseguir compensaciones por el alejamiento del tren.

Tortosa. (De nuestro corresponsal.) - El Ayuntamiento de Tortosa disputa al Patrimonio del Estado la cesión de una finca en el centro del casco urbano. Con ello, el municipio pretende resarcirse de los perjuicios que puede causarle el desvío de la ciudad del corredor de comunicaciones ferroviarias que se desliza por el litoral mediterráneo.

La pérdida de un peso ferroviario importante va a ser un duro golpe para Tortosa. Será un golpe básicamente psicológico en una ciudad que se vanagloria de ser una de las primeras de Cataluña a las que llegó el tren - en 1867 - y prácticamente la única de sus características en el Estado en la que tienen parada todos los convoyes de viajeros. "La decisión del Ministerio de Transportes y de la Renfe de apartar la doble vía de Tortosa es perjudicial para la ciudad y, por ello, reclamamos que se nos compense", explica Vicenç Beguer, alcalde de la ciudad.

Preocupación tortosina

La adjudicación de las obras del desdoblamiento de la actual vía única Tarragona-Valencia ha recuperado la preocupación de los tortosinos por la pérdida de este ramal férreo. También ha resucitado el sentimiento de cadentista de la población, asociado al concepto de que "nos lo



La estación de Tortosa tendrá únicamente tranvías, y poco más

quitamos todo". Tal idea se ha valido de un referente histórico reciente: Tortosa ha perdido dos líneas ferroviarias desde 1968.

Ese año de 1968 vio cerrar el ferrocarril Tortosa-la Cava, uno de los "carrilets" dependientes de Ferrocarriles de Vía Estrecha. La recuperación para el municipio de la estación de esta línea es el punto de fricción entre el Ayuntamiento y el Estado. La clausura de la línea llegó a inspirar incluso nostálgicas melodías de compositores locales.

Cinco años después, la Renfe decidió cerrar la línea de Valdezafán, un ferrocarril que partía de Tortosa y llegaba hasta la Puebla de Híjar, para enlazar luego hacia Zaragoza. El Valdezafán tenía gran arraigo popular en todo su recorrido. Su clausura originó protestas que perduran al cabo de quince años.

El alcalde de Tortosa cree que el cierre del Valdezafán fue muy perjudicial. "A diferencia del ferrocarril Tortosa-la Cava, que se sustituyó con medios terrestres eficaces, la clausura del Valdezafán no ha tenido alternativas", explica. "No habrá alternativa -añade- como mínimo hasta que esté acabado el eje viario del Ebro."

Nuevo tramo

El último episodio de esta historia será la construcción de una segunda vía en el recorrido Tarragona-Valencia. La Administración central decidió en 1985 acabar con el rodeo de 51 kilómetros que realiza la actual vía única para acercarse a Tortosa. La solución al paso de la línea por el Baix Ebre-Montsià será habilitar un tramo completa-

mente nuevo de 13 kilómetros entre las localidades de Freginals y l'Aldea.

La vía única, en principio, debía desmantelarse en el tramo Tortosa-Freginals y conservarse entre Tortosa y l'Aldea para permitir el acceso a una futura estación comarcal de pasajeros. Pero el Ministerio de Transportes se comprometió después a conservar la totalidad de la vía única y a asignarle la circulación de unidades de cercanías. También se comprometió a estudiar el paso por la vía interior de algún tren de largo recorrido. En concreto, se habló de un expreso nocturno.

Una estación de autobuses, proyectada en la finca reclamada ahora al Estado, paliará en parte la reducción de comunicaciones que padecerá Tortosa.

ANTONI GALLARDO

N. M.

Núria aumenta la calidad de la oferta turística con las mejoras en el cremallera y en el hotel

Núria. (De nuestro corresponsal.) - Las inversiones realizadas por la Generalitat en el complejo de Núria tanto en la infraestructura del cremallera como en el hotel ha incrementado notablemente la calidad de la oferta turística del lugar.

Pero en donde las mejoras pueden haber sido más espectaculares es en la estación de Núria, que se hallaba sumergida en una profunda crisis y con un conjunto de instalaciones francamente precarias.

En primer lugar, hubo que proceder a la mejora del tren cremallera, cuyos automotores han sido decisivos para conseguir superar en los tres meses veraniegos la cifra de 110.000 pasajeros, con un incremento del dos por ciento sobre el año anterior, pero sobre todo se ha conseguido una mayor fluidez en el transporte, al poder ponerse en servicio un tren cada hora, en los dos sentidos. Este ritmo se mantendrá de acuerdo con la demanda durante el año.

Actualmente se procede a la remodelación de los antiguos vagones, con el fin de que puedan ser remolcados por las unidades nuevas y aumentar así la capacidad de transporte de viajeros y reducir las demoras. Quedan pendientes diversas reformas y mejoras en la vía con el fin de poder utilizar el nuevo material rodante con plenitud de sus posibilidades.

Casi 200 millones de pesetas se invierten en estos momentos en Núria, para dotar a la estación de llegada del cremallera de un enlace por telecabinas con el refugio del Pic de l'Aliga, que entró igualmente en servicio este año, tras unas costosas obras de recuperación, igualmente a cargo de los presupuestos de la Generalitat.

Y todavía no terminan aquí las



Antigua panorámica del santuario de Núria y de la estación

inversiones. También se está en fase de ejecución la remodelación del hotel de Núria, una vez suscrito el acuerdo entre los Ferrocarrils de la Generalitat y la diócesis de la Seu d'Urgell. De esta forma se conseguirá adecuar esta instalación a un nivel de calidad que hasta ahora no tenía.

En los planes de Ferrocarrils de la Generalitat figura, a medio plazo, la profunda reforma de las instalaciones de la estación de Ribes de Fresser, teniendo en cuenta la creciente demanda del servicio del cremallera y la previsible tras estas mejoras ahora en marcha.

La estación del cremallera de Ribes es del todo inadecuada a los actuales conceptos ferroviarios, pues apenas si ha sufrido modificación alguna desde su entrada en servicio, hace más de un siglo, y

aunque al incorporarse a los servicios ferroviarios de la Generalitat se remozaron algunas de sus dependencias, hay que pensar en una estación adecuada a las necesidades de un gran centro de esquí y turístico, que tiene, justamente, en este singular ferrocarril, la única vía de acceso.

Núria ha salido de su letargo tras una inyección de más de 2.000 millones de pesetas y tras esta importante serie de mejoras y las que hay en curso, como la potenciación de la pista de hielo que completarán una oferta global de este centro, no sólo para el invierno, sino para todo el año, que pueden devolverle el nivel de calidad entre las estaciones turísticas catalanas que estuvo próxima a perder.

NARCÍS ONYAR

SÈRIE DRAMÀTICA

AVUI DIVENDRES 23.00

Alfred Lucchetti
Ovidi Montllor
Carme Sansa

13x13

LA REINA DE LA SELVA

De Jaume Fuster
Direcció: Antoni Verdaguer

Una història en què es barreja la realitat amb la ficció del còmic.

PER TV3 TELEVISIÓ DE CATALUNYA

ÉS CLAR!