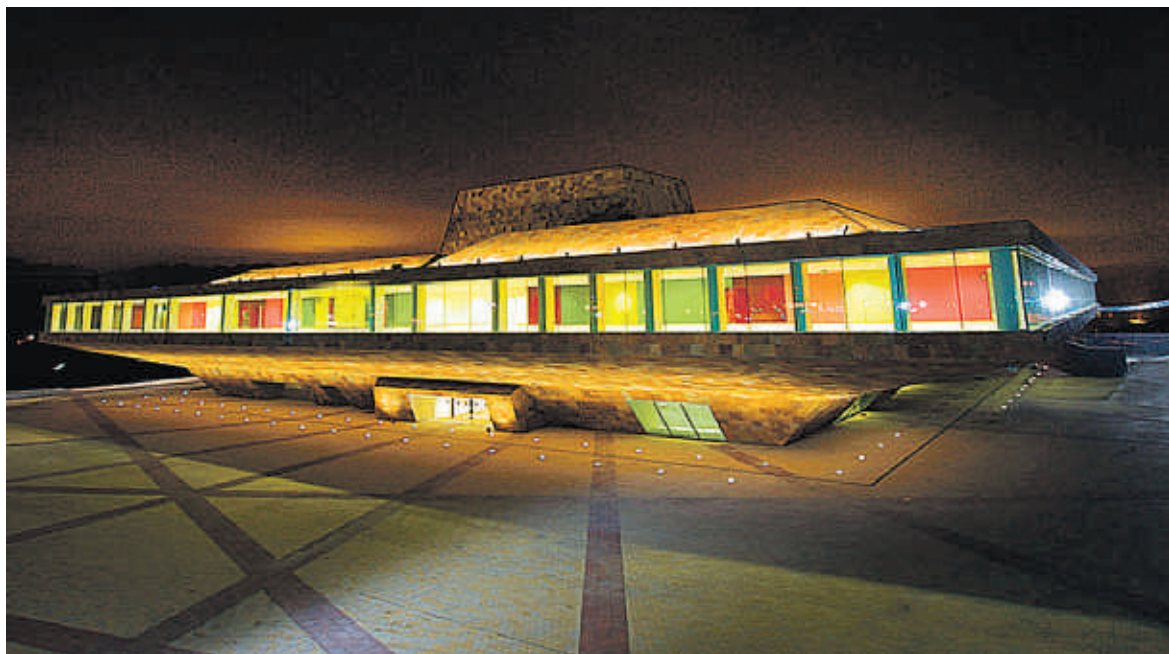


URBANISMO



La nueva Llotja ha sido diseñada por la arquitecta neerlandesa Francine Houben

El innovador edificio albergará el teatro municipal e instalaciones para turismo de congresos

Lleida estrena una Llotja de diseño

PAU ECHAUZ
Lleida

El año en curso es el de la aprobación definitiva de varias asignaturas pendientes que Lleida iba suspendiendo año tras año. Tras la inauguración del aeropuerto de Alguaire, llega ahora el turno de la Llotja, un edificio multifuncional que acogerá el teatro municipal y las instalaciones necesarias para albergar congresos y simposios profesionales en el ámbito del turismo de negocios.

El monumental complejo de piedra y vidrio es el equipamiento público más innovador de la historia moderna de la ciudad y el que incorpora la arquitectura más avanzada. Para el alcalde, Àngel Ros, la Llotja es “el palacio del diálogo y de la cultura de Lleida”, un palacio que se inaugura esta noche con la representación de la ópera *Il trovatore*, de Giuseppe Verdi, una de las prefe-

ridas del alcalde. Con meses de retraso sobre la fecha prevista, llega la hora de la prueba del algodón para una obra que ha costado unos 44 millones de euros. La Llotja es, con el Liceu y el Teatre Nacional de Catalunya, el tercer equipamiento cultural catalán capaz de acoger cualquier

espectáculo de gran formato.

Diseñado por la arquitecta Francine Houben, de la firma holandesa Mecanoo, que realiza así su primera obra en España, supone además una operación urbanística notable, ya que revaloriza el margen derecho del río como nueva centralidad, complemen-



El nuevo edificio tiene seis plantas, dos de ellas bajo tierra

tando la renovación urbana de la estación por la llegada de la alta velocidad ferroviaria. La Llotja modifica el perfil de la ciudad, y aporta además una nueva visión panorámica al establecer un diálogo visual con la colina de la Seu Vella y el río.

El edificio es una pieza unitaria jerarquizada en tres bandas funcionales que permiten compatibilizar los usos del edificio: centro de convenciones, de congresos y teatro municipal. La construcción se estructura en seis plantas, dos de ellas subterráneas, y otras cuatro sobre la rasante de tierra. Las dos plantas del sótano están dedicadas a aparcamientos y tienen una capacidad de 471 plazas.

En la planta baja se sitúan los siguientes espacios: vestíbulo de entrada, cafetería y restaurante. En la segunda planta, acristalada al exterior se sitúan una sala multifuncional, un teatro auditorio, salas de congresos para 400 y 200 personas (con capacidad para ser convertidas en salas de 50 personas) y salas para exhibiciones. En esta zona también se encuentran el foyer, el centro de negocios y el club La Llotja. Finalmente, la cubierta supone un nuevo espacio público, una plaza situada en un nivel superior que se configura como un mirador excepcional desde donde contemplar el paisaje del entorno con el Segre como referente cercano.

El proyecto ha incluido la ampliación de las oficinas de la lonja agropecuaria de Mercolleida con la construcción de un edificio anexo también polivalente que acoge, en una de sus fachadas, gradas para contemplar los espectáculos que se realizarán en el espacio público abierto que configura el palacio de congresos-teatro municipal. La ciudad gana una nueva plaza para acoger ac-

tuaciones al aire libre.

La Llotja aspira a consolidar el papel que desempeña actualmente Lleida como ciudad de congresos y convenciones. En el 2008 se celebraron 329 congresos, un dato que sitúa Lleida como segunda ciudad catalana después de Barcelona en la organización de jornadas, reuniones y convenciones, según datos de Lleida Convention Bureau, la empresa muni-

Situación del Palau de Congressos de Lleida



FUENTE: Google Earth

LA VANGUARDIA

cipal encargada de organizar y gestionar este tipo de eventos.

El alcalde de Lleida, Àngel Ros, opina que este año podría lograrse un incremento de un 10% en la organización de congresos, además de reforzar la Fira de Sant Miquel. La programación cultural del semestre incluye teatro, danza, musicales y dos festivales: Animac, de cine de animación, y la Mostra de Cinema Llatinoamericana.●



Público en la sala durante el ensayo general de *Il trovatore*

Renfe comprará diez trenes para el AVE a Francia por 270 millones

CONCHI LAFRAYA
Madrid

Renfe abrirá esta semana el concurso para adquirir diez trenes de alta velocidad por valor de 270 millones. Este material, que tendrá que estar listo para 2012, entrará en funcionamiento cuando se concluya la conexión entre Barcelona y el tramo transfron-

terizo Figueres-Perpiñán, aunque también se podrán emplear en otros corredores.

Entre los requisitos exigidos para estos trenes destaca que deberán superar los 300 kilómetros/hora, contar con capacidad para más de 500 personas y que puedan ser explotados tanto por Renfe como por el operador público francés SNCF.

El director general de Alta Velocidad y Largo Recorrido de Renfe, Abelardo Carrillo, explicó ayer en Fitur que “se persigue ampliar el espectro social del AVE”. Es decir, que se trata de poner en funcionamiento trenes de gran capacidad para “poder ofrecer a los usuarios precios más reducidos”. El objetivo es competir con las compañías aéreas de bajo coste en la alta velocidad ferroviaria en cuanto a precios, pero “manteniendo los criterios de puntualidad y servicio”, subrayó.

El directivo explicó que la gran capacidad es un condicionante básico en los costes por plaza, ya que en función del precio de los trenes y su amortización se podrán ofrecer tarifas más eco-

nómicas. “Todo depende de cómo sea la rotación de los asientos”, apuntó.

Carrillo no quiso adelantar si serán trenes de dos plantas, similares a los que circulan en Francia, o si podría desaparecer, por ejemplo, la cafetería para ganar espacio. Los fabricantes tendrán que presentar sus ofertas a finales de abril para hacer la adjudica-

ción en torno al verano. El director general también señaló que se está negociando con varias aerolíneas para que el usuario pueda adquirir un billete intermodal entre Barcelona y Madrid. Es decir, que un trayecto lo efectúe en AVE y otro en avión, pero –matizó– que, por el momento, “no hay nada cerrado”.

La relación ferroviaria entre las dos principales ciudades españolas (trenes AVE y otros de largo recorrido) tuvo el año pasado un 50,4% de cuota. El resto corresponde al avión. “Este corredor es de los que más tráfico de viajeros del mundo soporta –explicó Carrillo–, compete con otros tan potentes como el Río de Janeiro-São Paulo.●

El tren se impuso el año pasado al avión en el corredor Madrid-Barcelona, con el 50,4% de cuota