



# RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data:18-2-08

Elaborat per  **CatPress** serveis de comunicació

C/ Àngel Guimerà 49, 2n 1a - 08241 Manresa - Telf. 93 872 14 22 - [www.catpress.cat](http://www.catpress.cat) - [comunicacio@catpress.cat](mailto:comunicacio@catpress.cat)

# Y ahora a Francia

●La llegada a Barcelona no es el final: la meta está en el 2012

FRANCESC PEIRÓN  
Barcelona

Al final de la cuenta atrás del AVE -del 20-F, *f* por febrero y por ferroviario- ya empieza otra. Todavía no se han iniciado las anheladas circulaciones entre Bar-

celona y Madrid, y viceversa, pero la denominada sociedad civil catalana ya ha puesto su punto de mira en el reto de alcanzar la frontera francesa.

Así que el próximo hito es el 2012, la fecha comprometida por el Gobierno para hacer realidad

la línea perfilada hace 16 años. La fecha del 2012 se convirtió en la primera enmienda de la ministra Magdalena Álvarez, puesto que inicialmente el compromiso internacional lo situó en el 2009.

La meta final siempre fue Francia, 804 kilómetros en total. Por

eso, las celebraciones de mañana darán paso a la insistencia en las reivindicaciones del día después. El 2008 no es más que un mojón más. Las obras rumbo al norte avanzan bien. Las perspectivas

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>

Y AHORA A FRANCIA LOS AVATARES DE UNA OBRA QUE HA DURADO DOCE AÑOS

**2003**  
El 20 de enero de 1996 se inauguran las obras del primer tramo entre Zaragoza y Lleida.

**2003**  
24 de febrero. Primer viaje promocional de cara a la inminente puesta en marcha de la línea entre Madrid y Lleida. El viaje es un desastre, por los retrasos. Una manifestación de payeses, que se sentaron ante la máquina, impidió salir con puntualidad.

**2003**  
26 febrero. Se suspenden al tercer día los viajes promocionales. El Gobierno popular lo atribuye a un sabotaje, que luego quedó en nada.

**2003**  
27 febrero. Dimite el presidente del GIF, Juan Carlos Barrón, por el desastre de estos viajes.

**2003**  
1 de marzo. Serias dudas sobre el asentamiento de las vías al hallarse un socavón en el entorno de Zaragoza.

**2003**  
5 marzo. Trasciende que los túneles de La Riba y Montblanc se encuentran sobre un terreno inestable y que, por tanto, la infraestructura se mueve. Se requiere una reconstrucción de los túneles antes de inaugurarlos.

**2003**  
4 octubre. Aparece un nuevo socavón en el entorno de Zaragoza. Pese a todo, el ejecutivo popular no cede y mantiene la fecha de la inauguración para el 11 de octubre.

**2003**  
7 octubre. Viaje de presentación a la prensa entre Lleida y Madrid, y viceversa. El tren cumple, pero la circulación no pasa de los 210 km/h, muy lejos de los prometidos 350 km/h.

**2003**  
11 octubre. Se abre al público la línea con un total de 24 trenes. Supone un recorte de tiempo, pero la velocidad comercial es de 200 km/h.

**2004**  
Junio. El PSOE ocupa el Gobierno y realiza una auditoría de la línea, donde se descubren problemas graves. El principal es la dificultad para aplicar un pionero sistema de seguridad y señalización, ERTMS, que debía permitir alcanzar los 350 km/h. La ministra Álvarez sitúa el pico de la velocidad comercial en 300.

**2005**  
22 junio. El Ministerio de Fomento presenta la reforma de los túneles de Montblanc. La rehabilitación ha supuesto un año de trabajo y una inversión suplementaria de 70 millones de euros.

**2006**  
16 octubre. El servicio alcanza por primera vez la velocidad comercial punta de 280 km/h después de varios meses previos de fundonar a 250 km/h.

**2006**  
18 diciembre. La ministra llega en el viaje inaugural del AVE hasta Camp de Tarragona. Esto va acompañado de la consecución de los 300 km/h, velocidad comercial establecida hasta hoy.

**2003**  
9 de junio. El GIF detecta 42 anomalías en el sistema de señalización del trazado entre Madrid y Lleida.

**2003**  
9 de junio. El GIF detecta 42 anomalías en el sistema de señalización del trazado entre Madrid y Lleida.

**2003**  
9 de junio. El GIF detecta 42 anomalías en el sistema de señalización del trazado entre Madrid y Lleida.

FUENTE: Google Maps

LA VANGUARDIA

# De las dolinas al socavón de cercanías

»» VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

no tienen, sin embargo, un horizonte del todo despejado. El túnel por el centro de Barcelona, ya adjudicado y con el visto bueno de la Audiencia Nacional, sigue siendo motivo de polémica por su utilización como una pieza política, pese a que en el 2002 la negociación se cerró con el beneplácito de todos los partidos.

Salvo este punto negro de un camino de algo menos de 200 kilómetros —cuenta con 30 en túnel y 10 en viaducto—, el resto está más despejado. Aún lo estará más esta semana, ya que se prevé que el consejo de administración de Adif —convocado precisamente para el miércoles, el día D del

obras o con obras avanzadas o incluso ya finalizadas. El gestor de la infraestructura ha recibido la construcción civil del trayecto entre Llinars y Massanes, de manera que, una vez adjudicados, muy pronto se iniciará la instalación de vía y de las instalaciones.

Además de otros cuatro tramos de obras muy avanzadas, hay siete en los que se está a punto de iniciar. Entre estos figuran los túneles de Girona, una de las construcciones complejas, aunque su paso por el centro de la ciudad no ha suscitado una polémica

similar a la de Barcelona. Sin duda porque la Sagrada Família desempeña el papel de lobby de poder en contra del trazado acordado. CiU y PP han convertido el túnel en reclamo electoral.

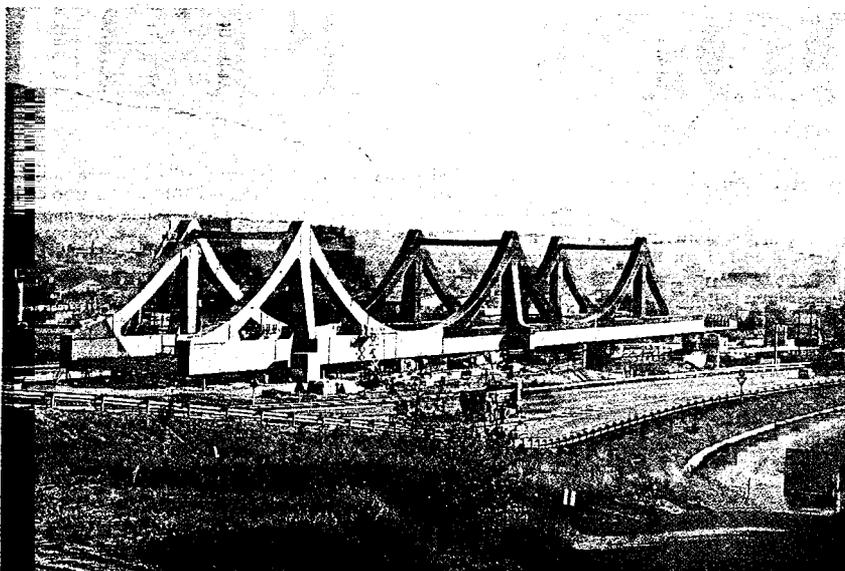
Vista la polémica actual sólo hay que hacer un ejercicio de memoria para entender que el AVE ha estado vinculado a la discusión en todo su todavía inacabado viaje, cuya primera piedra se remonta a enero de 1996. En octubre de 1997, en Mataró, el entonces presidente Pujol advirtió a los municipios que no pusieran tra-

LO QUE QUEDA

De los casi 200 kilómetros a la frontera, 30 son en túnel y 10 en viaducto

EL TRÁMITE

El mismo día de la llegada del AVE está previsto adjudicar los dos últimos tramos



JOSÉ MARÍA ALGUERSUARI / ARCHIVO

**Sobre la complejidad.** El viaducto del Vallès forma parte de los diez kilómetros de este tipo de construcción rumbo al norte y es una muestra de la complejidad técnica de la obra

EL ACABADO

## La estación de Sants recupera la normalidad

Después de una noche y unas primeras horas del día de ayer de cierre a causa de las obras por la llegada del AVE, la estación de Sants recuperó la normalidad para el servicio ferroviario. Lo hizo con pequeños retrasos en algunos trenes a consecuencia de ciertos problemas en el funcionamiento de un semáforo. Esta normalidad de Sants es temporal, por cuanto en la estación central de Barcelona, al menos hasta el 2012, cuando ha de compartir título con Sagrera, seguirán durante tres años más los trabajos de ampliación.

2007

31 de octubre. Zapatero, en el Congreso, supedita la llegada del AVE a la seguridad de ciudadanos y trabajadores y a la apertura previa de cercanías

18 de diciembre. El Senado reprueba la gestión de la ministra Magdalena Álvarez, con los votos del PP (120). El 27 de noviembre, el Congreso la había rechazado

21 de diciembre. El AVE no puede ser inaugurado por los problemas técnicos surgidos. Días más tarde, Zapatero y Álvarez insisten en que llegará pronto a Barcelona

2008

18 de enero. Adif adjudica el túnel que atravesará Barcelona y el 23 de enero. La justicia rechaza su paralización como pidió la Sagrada Família

4 de febrero. Adif inicia el periodo de pruebas en Sants para la llegada del AVE a Barcelona

El 20 de febrero del 2008 se inicia el servicio comercial del AVE entre Madrid y Barcelona

# La llegada del tren veloz facilita otra ordenación territorial



Trenes del servicio AVE estacionados en Camp de Tarragona

F. PEIRÓN  
Barcelona

Una primera lectura de la oferta confeccionada por Renfe para la línea Barcelona-Madrid de alta velocidad lleva a la conclusión de que la compañía quiere competir de tú a tú con el puente aéreo. Pese a la reducción en cuanto a los planes iniciales —en los que había 25 trenes diarios en cada sentido, en lugar de 17, con salidas cada cuarto de hora en las horas punta y no cada 30 minutos—, el AVE que este miércoles iniciará su singladura, el tren veloz más esperado de la reciente historia ferroviaria, conlleva otros elementos que se sitúan más allá de la competencia al avión.

Una cuestión evidente es la capacidad de reestructuración territorial que va asociada a esta infraestructura. La más clara, no por reiterada menos relevante, es la aproximación que provoca entre Lleida y Barcelona, que se situarán a escasamente una hora de separación, la mitad de la que hay ahora. De momento, la conexión contará con siete servicios al día, con una tarifa general de 40,80 euros y un precio más barato de 16,20, si se compra por la web con una antelación de quince días.

Al analizarse en profundidad la programación, se deduce que la disposición horaria ya permite incluso que un residente en Lleida pueda trasladarse cada día a Barcelona en el AVE para trabajar. El primer tren es a las 7,40 horas, con llegada a las 8,54, mientras que el último sale de Sants a las diez de la noche y una hora y tres minutos después llega a Lleida-Pirineus.

Esta novedad todavía es más clara en el caso de Tarragona, donde, teóricamente, el trayecto se ha quedado en 34 minutos. Sin embargo, esta facilidad no es tan evidente. El hecho de que la estación se encuentra fuera de la capital complica la comunicación. A los que viven en Tarragona y trabajan en Barcelona no les supone una ganancia de

tiempo importante, porque si se suma el traslado a la estación, esa ganancia queda reducida a casi nada. A esto se han de sumar los precios —tarifa general 30,50; web, 12,10— que ha hecho considerar a muchos tarragonenses que esto es una ruina. El viaje les sale más caro, y por un tiempo muy similar.

Pero el camino no se acaba aquí. El presidente de Renfe, José Salgueiro, aseguró el pasado miércoles que la empresa pondrá en marcha en dos meses el servicio regional de velocidad alta. Será una oferta similar a las lanzaderas de Guadalajara,

LA CONEXIÓN

## El camino hacia el sur se recorta

Aquellos tiempos de El Sevillano empiezan a ser sólo una cuestión de museo. El servicio AVE Barcelona-Madrid facilitará que Sevilla o Málaga queden a 6,30 horas y 6,35, en lugar de las 8,17 y 13,10 que todavía las separan hoy de la capital catalana. El recorte aún irá a más a finales del 2008, cuando esté listo el by-pass que permitirá hacer el viaje sin pisar por Madrid.

Toledo o Segovia, el llamado servicio Avant, que disponen de una frecuencia muy superior a la que ahora podrán disponer los residentes en Lleida o Tarragona. Pero, además, la oferta de abonos facilitará viajar por unos precios populares.

Entonces, a los tarragonenses, si cuentan con buenas comunicaciones con la estación de Camp, les será ventajosa la implantación de la nueva línea. Los que todavía deberán esperar son los vecinos de Girona. Su espera podría verse complicada si se anulara el túnel por el centro de Barcelona.



2004

Abril. Se detectan problemas geológicos en los túneles a su paso por los municipios de La Riba y Montblanc (Tarragona)

2007

Continuas incidencias en cercanías a causa de las obras de la alta velocidad. En más de una ocasión los usuarios sañan a las vías. En octubre aparecen los socavones de Bellvitge

20 de octubre. Problemas en el túnel de los FCC en el Gornal, próximo al del AVE. Se interrumpe el servicio entre la plaza España y l'Hospitalet y cercanías entre Bellvitge y Sants

26 de octubre. Se hunden 10 metros de anclón en Bellvitge

2006

19 de diciembre. Entra en servicio el tramo entre Lleida y Tarragona

bas que dificultaran las obras para la construcción de la alta velocidad. Su advertencia la haría suya hoy cualquiera de los que entonces eran sus adversarios. El alcalde Hereu no se cansa de repetir que impedir el túnel de Barcelona tendría consecuencias funestas para el desarrollo de esta infraestructura en general, y del sistema ferroviario en concreto, en especial de cercanías.

Pujol habló en 1997 cuando se llevaba casi dos años de obras. Los trabajos avanzaban sin problemas aparentes o reconocidos,

mientras las ciudades del trazado trataban de lograr mejoras. En ocasiones, casi siempre, con razón. Porque excepto en la planificada llegada a Barcelona y su área metropolitana, o el paso por la capital o por Girona, el resto de la línea se tiró desde Madrid sin sospechar el daño que podía causar la brecha de los raíles. La lucha de Vilafranca del Penedès resulta en este caso una de las ejemplares, por su insistencia.

En este diseño ha habido otras luchas municipales similares, luchas de las que no han quedado

excluidas las localidades del norte, como Montcada o Montornès. Sin embargo, los despropósitos en la ejecución constructiva y la disposición de las instalaciones han silenciado o camuflado las cuestiones burocráticas, que han sido muchas en este recorrido.

Aunque se habían producido algunos avisos previos, todas las alarmas saltaron a principios del 2003, cuando se iba a abrir el tramo de Madrid a Lleida y, pese a la ausencia de trabajos desde Lleida a Barcelona, el PP empeñaba su palabra, contra viento y marea, en decir que el AVE estaría en la capital catalana en el 2004.

En febrero del 2003 fracasaron los viajes promocionales. Se achacó a un sabotaje, pero se demostró que la razón no era otra

EL AVANCE

## El trayecto entre Llinars y Massanes ya está acabado, a espera de las vías

EL OTRO TÚNEL

## En Girona, con un túnel por el centro, se dan los pasos previos al inicio del trabajo

que la incapacidad para instalar los sistemas de seguridad y señalización. Esto abrió un periodo de desastres: surgieron las dolinas de Zaragoza y la movilidad de los túneles de Montblanc. La obra ha concluido con otros socavones, los de Bellvitge, y la grave afectación a las cercanías de Barcelona y su entorno.

### Situación de los tramos pendientes

TRAMO	SITUACIÓN FEBRERO 2008
SANTS - SAGRERA	Adjudicado en enero de este año
SAGRERA - NUS DE LA TRINITAT	Prevista adjudicación este miércoles
NUS DE LA TRINITAT - MONTCADA	Obras iniciadas
MONTCADA - MOLLET	Pendiente inicio obras
MOLLET - MONTORNÈS	Iniciados trabajos previos
MONTORNÈS - LA ROCA	Iniciados trabajos previos
LA ROCA - LLINARS	Obras muy avanzadas
LLINARS - SANT CELONI	Obras finalizadas
SANT CELONI - RIELLS	Obras finalizadas
RIELLS - MASSANES	Obras finalizadas
MASSANES - MAÇANET	Obras muy avanzadas
MAÇANET - SILS	Obras avanzadas
SILS - RIUDELLOTS	Obras muy avanzadas
RIUDELLOTS - JOAN TORRÓ	Pendiente inicio obras
JOAN TORRÓ - MAS GRI	Pendiente inicio obras
TÚNELES GIRONA	Pendiente inicio obras
SARRIÀ DE TER - SANT JULIÀ DE RAMIS	Pendiente inicio obras
SANT JULIÀ DE RAMIS - CORNELLÀ DEL TERRI	Obras iniciadas
CORNELLÀ DEL TERRI - VILADEMULS	Obras iniciadas
VILADEMULS - PONTÓS	Obras iniciadas
PONTÓS - BORRASSÀ	Pendiente inicio obras
BORRASSÀ - FIGUERES	Pendiente inicio obras

# La guerra entre ingenierías detiene la reforma de las carreras

El Gobierno, las universidades y los profesionales cierran la legislatura sin acuerdo

J. A. AUNIÓN  
Madrid

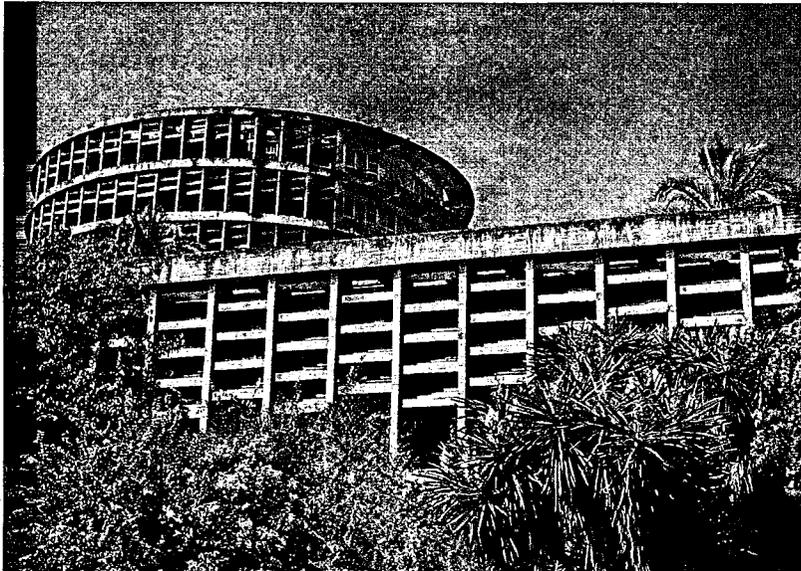
Termina la legislatura, pero el Gobierno aún no ha cerrado, por lo menos en lo que toca a la normativa, la reforma de las universidades para adaptarlas a Europa. Faltan las ingenierías. Tras una agitada pelea de atribuciones profesionales (qué trabajos se pueden hacer, por ley, con cada título) entre los actuales ingenieros (que estudian ahora cinco cursos) y los ingenieros técnicos (estudian tres), que terminó con un acuerdo en septiembre, las negociaciones entre el Ministerio de Educación, los rectores y los colegios profesionales volvieron a encallar el pasado 18 de enero, según diversas fuentes presentes en aquella reunión. Los técnicos no aceptan que los grados de cuatro años en los que se convertirán sus ingenierías tengan que ser especializados (graduado en Energía Eléctrica, en lugar de graduado en Industriales, por ejemplo) y los superiores exigen que los *masters* que serán necesarios para convertirse en ingeniero superior sean siempre de dos años. Un solo curso, dicen, no asegura una buena formación, pero el Gobierno quiere que existan ambas posibilidades.

Aunque el director general de Universidades, Javier Vidal, insiste en que se ha avanzado mucho

## Los superiores avalan el plan de los rectores; los técnicos y Educación, no

desde aquel encuentro de enero y en que "el desacuerdo es más aparente que de fondo", el sector está empezando a impacientarse porque ya no queda tiempo para que la propuesta definitiva llegue antes de las elecciones generales del 9 de marzo. Técnicamente, es prácticamente imposible empezar a tramitarla, dice el ministro. "Después de todo el trabajo hecho, no queremos plantear nada sin un acuerdo", explica Vidal. Una de las principales tareas de Mercedes Cabrera al frente del Ministerio de Educación era precisamente sacar adelante esta reforma.

Los ingenieros superiores culpan a los colegios profesionales de ingenieros técnicos de la falta de acuerdo en la última reunión. El presidente del Consejo General de Colegios de Ingenieros Industriales de España, Manuel Acero, asegura que ellos aceptaron la propuesta de los rectores: las actuales ingenierías técnicas se convierten en grados de cuatro años que dan un título especializado y el *master* para poder ejercer los trabajos que hoy hacen los ingenieros



Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos y Forestales en Córdoba. / F. J. VARGAS

## El dinosaurio se agita

La dirección de la reforma de las ingenierías afectará sin duda el curso de las elecciones a rector de la Universidad Politécnica de Madrid, a finales de febrero. Pero no es la única señal de la agitación que ya está provocando la reforma europea en la universidad española (una institución que nunca se ha caracterizado precisamente por su agilidad).

Para empezar, las licenciaturas (cuatro o cinco cursos) y las diplomaturas (tres) se convertirán en un solo título de Grado, de cuatro cursos, lo que obliga a fusionar facultades

y escuelas universitarias, con la pérdida de cargos (decanos, directores) y a un reajuste y reubicación en general de las plantillas. Ante la que se avecina, el rector de la Universidad de Alicante, Ignacio Jiménez Raneda, dimitió hace unos días para adelantar las elecciones (a las que se presenta) y que éstas no coincidan con la reforma de los títulos.

Estos cambios tampoco se prevén fáciles ni exentos de polémica si se hacen como marcan las directrices europeas y con criterios de eficiencia: una nueva forma de ense-

ñar, con menos clases presenciales, enseñanzas más pegadas a las necesidades del mercado de trabajo o revisión y posible desaparición de carreras con muy pocos alumnos.

En este sentido, la Universidad del País Vasco ya ha dicho que agrupará varias carreras en una sola durante los primeros cursos para no tener que eliminarlas, y Cataluña ha anunciado un proceso de revisión de esos títulos con poco alumnado y la obligación de que los alumnos terminen sus estudios universitarios con un nivel intermedio de inglés.

superiores son de dos años. Propuesta que, asegura Acero, va en la misma dirección de los acuerdos que han firmado las escuelas técnicas y las superiores, por ejemplo, el de los directores de escuelas de industriales sellado en septiembre del año pasado. Acero recurre a este ejemplo para asegurar que colegios de ingenieros superiores, rectores y escuelas van en una dirección, mientras los colegios de ingenieros técnicos son los que van por otra. "En las universidades hay un acuerdo para salir adelante", asegura el director de la Escuela de Industriales de la Politécnica de Madrid, Jesús Félez.

Este periódico no ha podido contactar con el presidente del Instituto de Ingenieros Técnicos de España (Inite), José Javier Medina, y un portavoz aseguró que las que se están manteniendo ahora son negociaciones internas. El decano del Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos In-

dustriales de Madrid, Juan de Dios Alférez, se mostró hace unos días muy preocupado por cómo va el proceso, aunque para explicar por qué remite al Inite.

El director general de Universidades, Javier Vidal, quita importancia a las desavenencias y explica cuáles fueron las objeciones de los técnicos en la famosa reunión de mediados de enero. "Se trata de cómo se podrá acceder a los *masters* desde el grado y si este título obliga a hacer una especialidad". En cuanto a los *masters* de uno o dos años, Educación quiere mantener abierta la posibilidad de acceder a una profesión de ingeniero superior con un solo curso de posgrado. "Aunque los de dos años serán los más habituales, queremos que las universidades puedan ofrecer unas carreras con una duración similar a la que hay ahora", dice Vidal. Esto es, cinco años: cuatro de grado y uno de un *master* al que sólo se podría

acceder desde unos determinados grados de ingeniería.

Una vez más, las desavenencias sobre contenidos, atribuciones y duración de los títulos guardan en el fondo, al menos en buena parte, la pelea de unos (los técnicos) por igualarse a los superiores y de estos por mantener una diferenciación clara de los dos tipos de ingenieros. Unos aseguran que la diferenciación no tiene sentido porque en la práctica todos hacen el mismo trabajo. Los otros, que mantener dos vías en las ingenierías, una de especialización y otra, con más cursos y una formación más amplia y generalista, es fundamental para mantener el prestigio obtenido hasta ahora. En definitiva, ambos desean alcanzar un buen puesto de salida para el momento en que, como ha prometido impulsar el Ministerio de Educación, se revisen las atribuciones profesionales para ordenar el guirigay que existe actualmente.

## Los rectores quieren empezar el curso en septiembre y acabar en mayo

AGENCIAS, Madrid

Que el curso universitario empiece en septiembre, un mes antes de lo habitual, y acabe en mayo, y que los exámenes de recuperación se hagan a finales de junio o principios de julio —ahora se hacen en septiembre—. Ésta es la propuesta que ha lanzado el presidente de la Conferencia de Rectores de las Universidades Españolas (CRUE), Ángel Gabilondo, para "homogeneizar el calendario universitario español con el resto de calendarios europeos", dijo.

Ese sería el punto de partida del debate público, no sólo dentro de la CRUE, que propone Gabilondo para decidir el nuevo calendario como parte de la adaptación de las Universidades españolas al marco común europeo previsto para 2010. La ministra Mercedes Cabrera aseguró que la propuesta va en la dirección correcta, aunque deberá debatirse. "Salvo en primer curso de cualquier titulación, en el que hay que tener un horario común, la definición del calendario es una 'competencia de las universidades'", aseguró.

## Acabar con el analfabetismo en Iberoamérica cuesta 2.800 millones

EL PAÍS, Madrid

En Iberoamérica hay 34 millones de personas analfabetas. Reducir a cero esta cifra en 2015, objetivo que se ha marcado la Organización de Estados Iberoamericanos para la Educación, la Ciencia y la Cultura (OEI), cuesta 4.000 millones de dólares (unos 2.800 millones de euros), aseguró el secretario general del organismo, Álvaro Marchesi. "Para cumplir el objetivo, es necesario alfabetizar a cuatro millones de personas cada año, y en 2007 la cifra fue de tres millones", añadió.

La OEI aporta el apoyo técnico y cada país iberoamericano ha de poner los medios económicos para conseguirlo. Pero no todos cuentan con los recursos necesarios, por lo que es fundamental el apoyo de los países donantes como Venezuela, Cuba y, sobre todo, España. "Estamos firmando convenios con las comunidades autónomas y los ayuntamientos para que se hagan cargo de la alfabetización de una región o una localidad", explicó Marchesi.

LUNES, 18 FEBRERO 2008

---

**EN  
LÍNEA**

---

## **CONSORCI DE LA ZONA FRANCA**

# **Parques logísticos en Alejandría y Tánger**

■ El Consorci de la Zona Franca de Barcelona prevé construir dos parques logísticos en Alejandría y Tánger, con lo que tendrá tres proyectos empresariales en el norte de África tras haber acordado ya la creación de otro polígono en El Cairo, según informó el delegado del Estado en la entidad, Manuel Royes. / Efe

---

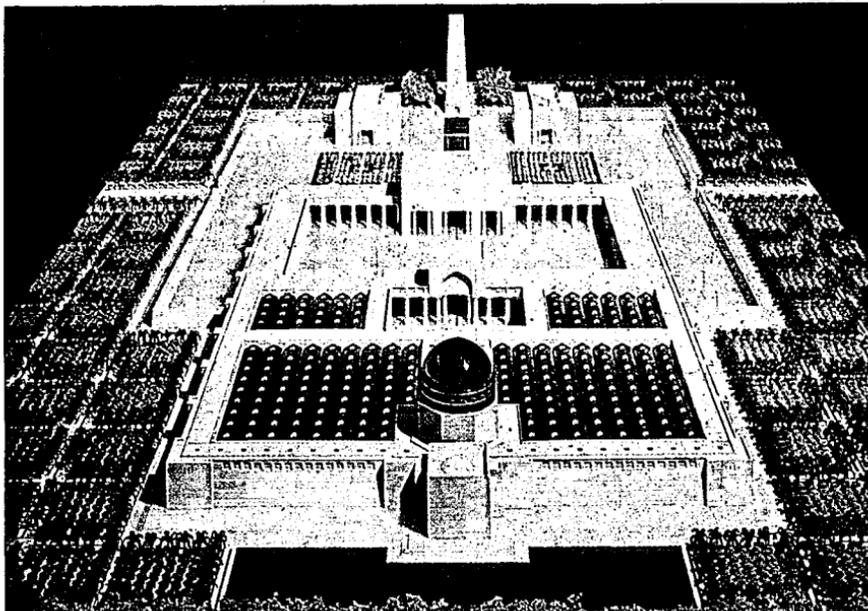
# L'arquitectura destruïda de Bagdad renaixerà a Barcelona

Un projecte de la UPC rescata edificis d'arquitectes com Sert i Le Corbusier

ROSARIO FONTOVA  
BARCELONA

La ciutat de Bagdad, ara semi-destruïda pels bombardejos, va acollir els millors mestres de l'arquitectura del segle XX abans de l'era Saddam. Frank Lloyd Wright, Le Corbusier i Walter Gropius van realitzar projectes avançats. A ells s'hi va sumar Josep Lluís Sert, l'arquitecte català exiliat a Harvard, que va dissenyar l'ambaixada nord-americana. I Ricardo Bofill, que va projectar per a Saddam Hussein una mesquita gegantina que va abandonar al comprovar la megalomania del sàtrapa. Aquella època d'urbanisme pròsper només és un record a l'Iraq i, en el millor dels casos, un munt de ruïnes. Una exposició rescatarà a Barcelona tots aquells projectes segons una idea comuna del professor de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) Pedro Azara i de l'ambaixador d'Espanya a Bagdad, Ignacio Rupérez.

**COTXES BLINDATS /** Quan va arribar a Bagdad, Rupérez ja es va trobar amb una ciutat devastada, però encara va poder recórrer els carrers de Karkh i de Russafa, i entrar a les antigues



Maqueta de la gran mesquita de Bagdad que va dissenyar Ricardo Bofill per a Saddam Hussein.

mesquites de Galaini i Kadhhimain. Ara, al Badgad actual, a l'exterior es surt amb cotxes blindats, escortes armats i armilles antibales. «El més recomanable—escriu l'ambaixador—és passar desapercebut, viure d'amagat i sense destacar, que no es noti res

darrere dels murs i els llibres, connectat a internet...». Fa poques setmanes, va entregar a l'escola d'arquitectura de Bagdad un lot de 50 quilos de llibres d'arquitectura (donats per les editorials Actar i Gustavo Gili) en una cita secreta, gairebé

com si es tractés de material altament radioactiu i perillós. Perquè a Bagdad la universitat sobreviu envoltada de murs texas antibombes, amb les biblioteques i arxius devastats i la por als espies integristes i a les denúncies.

Tot i així, Pedro Azara ha aconseguit recrear per a l'exposició *Bagdad, ciutat del miratge*, que s'inaugurarà al juliol a la seu del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (COAC), els projectes que va encarregar el rei Feïssal la dècada dels anys 50. L'estadi que va construir el francès Le Corbusier segueix intacte; l'ambaixada americana de Sert està en bastant bon estat; el Ministeri de Planificació de Gio Ponti està fet malbé; Sadar City, del grec Konstantinos Doxiadis, bressol de l'integrisme, està gairebé completament destruïda; segueix dreta la universitat que va projectar l'alemany Gropius i el gran projecte cultural de Frank Lloyd Wright—òpera, basar, museus—està pendent de construcció.

**INCÒGNITES /** La investigació, molt complexa, planteja fins i tot incògnites. Es desconeix si va arribar a construir-se un museu d'art islàmic segons el disseny d'Alvar Aalto del 1953 i si es va fer un barri amb torres de vivendes a càrrec de Robert Venturi i Ricardo Bofill. L'arquitecte català va guanyar, per cert, un concurs per fer la gran mesquita de Bagdad que havia d'acollir 30.000 persones i que es va oblidar després de la guerra Iraq-Iran. Després de moltes vicissituds, Saddam va ordenar construir-ne una versió reduïda amb minarets en forma de míssil i un Alcorà escrit amb la seva sang.

L'exposició que es prepara a Barcelona comptarà amb el suport de l'ajuntament, interessat a establir una agenda de cooperació que fins i tot podria incloure la restauració de l'edifici de Sert, d'estil mediterrani i pròpi de temps menys bel·licistes. Els americans construeixen una nova ambaixada, una fortalesa immensa que vol ser inexpugnable. ■

EL PERIÒDICO