

ENTRE PREGUNTA Y PREGUNTA

JOSEP ORIOL, DECANO DEL COL·LEGI D'ENGINYERS DE CAMINS, CANALS I PORTS

“Los planes del Govern deben convertirse en proyectos”

Los profesionales de las infraestructuras piden una reflexión sobre la movilidad del área metropolitana y reconoce que las expectativas generadas sobre El Prat eran exageradas.

IGNASI PUJOL, Barcelona

Los técnicos de las infraestructuras quieren hacerse oír. Desde que Josep Oriol (Barcelona, 1961) accedió al decanato del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya hace un año, este colectivo quiere expresar su cualificada opinión -sin dejar a un lado la discreción que les caracteriza- en un debate en el que participan muchos sectores de la sociedad y no siempre con criterios técnicos.

Pregunta: ¿Veremos un aumento de infraestructuras?

Respuesta: Me gustaría pensar que sí. Se está haciendo un gran esfuerzo, con la ampliación del Aeropuerto del Prat y el Puerto de Barcelona y la llegada de la alta velocidad. Con el nuevo escenario presupuestario que promueve el Estatut es más que probable que haya la posibilidad de dotar a Catalunya de más y mejores infraestructuras. La reflexión que deberíamos hacer es: ¿estaremos preparados para esto? El período de maduración de una infraestructura es muy elevado.

P: ¿Cuáles son los principales puntos calientes del territorio?

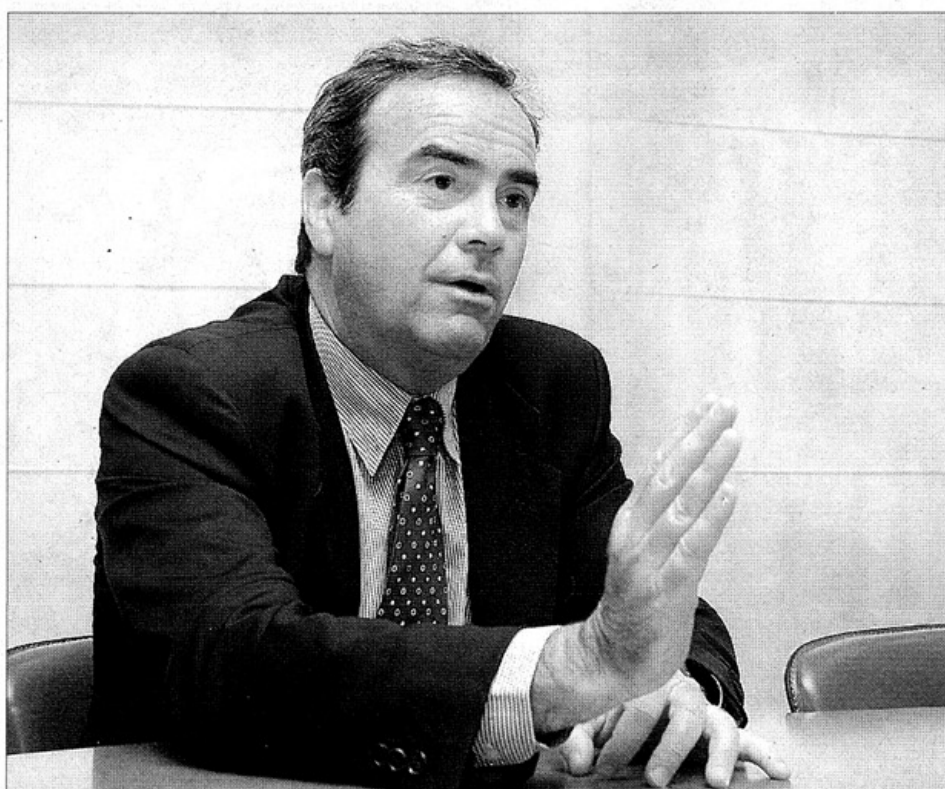
R: En el ámbito viario, el desdoblamiento del Eix Transversal, el Cuarto Cinturón, la finalización del desdoblamiento de la N-II hasta la frontera, las conexiones de la Costa Brava, el posible desdoblamiento de la autovía del Maresme y la mejora de las conexiones con la Val d'Aran. En el ám-

“Me da miedo que tras la ampliación del Aeropuerto, el Puerto y el AVE, haya un parón de obras”

bito ferroviario, el Eix Transversal Ferroviari, la posible reconversión de parte de vía de ancho ibérico con ancho internacional, para que se pudiera conectar Barcelona y Tarragona con la frontera francesa para mercancías.

P: ¿Qué inversiones deberán abordarse?

R: Deberá hacerse una gran reflexión en torno al área metropolitana de Barcelona. Conviene pensar en su



Josep Oriol es decano del Col·legi d'Enginyers de Camins, que cuenta con 2.200 colegiados. /Elena Ramón

Tras el timón del Puerto de Barcelona

Josep Oriol se tituló como ingeniero de caminos, canales y puertos en la Universitat Politècnica de Catalunya y cursó un programa de alta dirección de empresas en el IESE. Tras unos años vinculado a la empresa familiar y a una ingeniería de consultoría de transporte, Oriol empezó a trabajar en el Puerto de Barcelona en 1989. Allí ha trabajado en la explotación de la infraestructura, las concesiones y los sistemas de información, hasta convertirse en el director general de la Autoridad Portuaria de Barcelona hace nueve años. Es entusiasta con su labor profesional, aunque no le gusta hablar demasiado del Puerto cuando se pone el casco de decano del Col·legi. Quiere convertir este organismo en líder de opinión en la discusión sobre las infraestructuras.

crecimiento y sus nuevas necesidades, sobre todo en el transporte público. Seguramente debería pensarse en nuevas líneas ferroviarias que uniesen los dos Vallès y mejorar y mucho el servicio de Cercanías de Renfe. Tenemos las mismas infraestructuras que hace treinta años.

P: Dice que la planificación de la llegada del AVE a Barcelona el próximo diciembre no deja margen a ninguna incidencia.

R: De momento me están quitando la razón: se está cumpliendo el calendario. El único problema es que no hay margen, si tuviéramos un otoño lluvioso quizás tendríamos problemas.

P: ¿Y el trazado del AVE hasta la frontera francesa?

R: El tema preocupante es el paso por Girona. Parece que no hay ni proyecto. Podría pasar, y me temo que pasará, que la obra del túnel de los Pirineos estará hecha y no se sabrá por donde cruzará Girona. Como plan B, se habla de habilitar la vía actual para hacer el bypass de Girona.

P: ¿Cómo puede mejorar la red de Cercanías?

R: Con mantenimiento e inversión. Si se quiere reconvertir Cercanías en un sistema de metro, deben ponerse más frecuencias. Ahora se tarda lo mismo entre

Barcelona y Mataró que hace 150 años.

P: ¿Hay suficientes proyectos para abordar?

R: Me da miedo que cuando termine la ampliación del Aeropuerto y el Puerto o llegue el AVE haya un parón de obras.

P: ¿Qué Aeropuerto del Prat habrá?

R: Nos hemos puesto unas expectativas muy elevadas y ahora tenemos una depresión post parto con la que estamos tocando con los pies en el suelo. Pensábamos que la infraestructura ya era suficiente pero no es así. Se debe tener una gestión y comercialización individualizada.

P: ¿Y el Puerto de Barcelona?

R: El reto es ser el principal hub del Mediterráneo. Estamos haciendo los deberes, pero la gran asignatura pendiente son los accesos terrestres y la conexión con la vía de ancho internacional.

P: ¿Cómo valora la acción del Govern?

R: Los esfuerzos que se están haciendo en planificación nos gustan. El plan de infraestructuras del transporte o el nuevo plan de la vivienda son buenos, pero de allí a la obra falta una barbaridad. Además, muchos de ellos son planes sin cronograma. Hay que convertir los planes en proyectos.

Galardones Mies van der Rohe

Barcelona acoge la mejor arquitectura europea



El Museo de Arte Contemporáneo de Castilla y León.

Barcelona acogió ayer la entrega del Premio de Arquitectura Contemporánea de la Unión Europea-Mies van der Rohe, uno de los más prestigiosos en el campo de la arquitectura internacional que reconoce a los mejores trabajos construidos en Europa en los últimos dos años. El galardón, que se entregó en el marco del salón Construmat, fue recogido por los arquitectos madrileños Luis Mansilla y Emilio Tuñón -líderes del despacho Mansilla+Tuñón- por la sede del Museo de Arte Contemporáneo de Castilla y León (Musac). El presidente de la Generalitat, José Montilla, la ministra de Vivienda, María Antonia Trujillo, el alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, y la directora general de Educación y Cultura de la Comisión Europea, Odile Quinti, hicieron entrega del premio. Mansilla y Tuñón definieron ayer el edificio como “una estructura versátil del siglo XXI”, un proyecto del que el jurado, presidido por el británico Richard Buerdett, ha destacado su “calidad conceptual”. El Musac fue inaugurado el 1 de abril de 2005 por los Príncipes de Asturias con la intención de “crear un

espacio del siglo XXI para León” y así constituir “dos focos” en la ciudad que hagan fundir modernidad e historia, explicó Tuñón. Un total de 273 proyectos procedentes de 32 países, acabados entre el 1 de enero de 2005 y el 31 de diciembre de 2006, optaban al galardón, escogido por un amplio grupo de expertos internacionales e independientes y por asociaciones de arquitectos europeos. Entre los siete finalistas se encontraban otros proyectos como el edificio Veles e Vents de Valencia, de David Chipperfield, uno de los símbolos de la America's Cup que finalmente fue derrotado por el Musac, así como el nuevo museo de Mercedes Benz en Stuttgart.

Un catalán en China

El despacho barcelonés de arquitectura Equip Xavier Claramunt se ha adjudicado la construcción de un edificio de 220 metros de altura en la ciudad china de Hangzhou, a orillas del río Qiantang. El inmueble, que recibirá el nombre de Flamenco Towers, gira sobre sí mismo a medida que se alza y es el más relevante que ha realizado hasta ahora el despacho barcelonés.



Las Flamenco Towers, del catalán Xavier Claramunt.