LAVANGUARDIA

Fundada en 1881 por Don Carlos y Don Bartolomé Godó

El auge de los libros de ensayo en la era marcada por el 11-S

CULTURA 40 Y 41



El cerebro de los políticos

EN FORMA: Tallas XXL

EN FORMA: Tallas XX

SUPLEMENTO 'ES-'



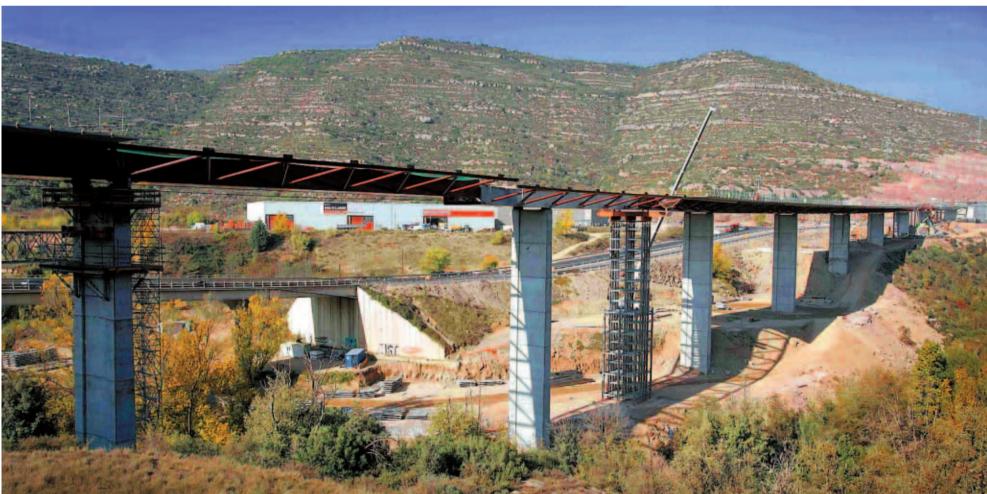
La moda de los locales de country

VIVIR 8 Y 9

Juguetes bajo sospecha

La UE exigirá más seguridad tras detectar nuevos artículos peligrosos

¿Cómo sabemos que no son un riesgo para los niños? La escasez de controles obliga a fiarse de la buena fe del fabricante tendencias 30 y 31



JORDI PLAY

El Pirineo y Barcelona, más cerca. El último viaducto de la autovía de Berga ha dado un paso importante para poder abrir en un mes: ayer se hizo el ensamblaje del puente sobre la C-16, a la altura de Puig-reig. Una estructura de 565 metros que ahora será recubierta de hormigón y asfalto. **VIVIR**

La gran banca británica se hunde en la bolsa

• El mercado teme que Barclays y el Royal Bank estén afectados por la crisis hipotecaria • Las dos entidades pierden más del 20% de su valor desde principios de mes **ECONOMÍA 69**

Chad libera a los tres españoles detenidos y Zapatero ofrece ayuda escolar

INTERNACIONAL 3 Y 4



URBANISMO PÁG. 5

La Bisbal del Penedès para 1.200 pisos El alcalde frena la construcción de una urbanización por considerarla insostenible para un pueblo de 3.000 habitantes

MEETING POINT PÁG. 7

La moda de las casas sostenibles Las viviendas del futuro aprovecharán la energía solar, tendrán ventilación natural v usarán energía geotérmica

INCIVISMO PÁG. 4

Los 'skaters' toman la plaza de los Àngels Los monopatines atemorizan a los vecinos

del consumidor Igual que en el mundo de los coches, la moda de la transformación se está imponiendo también en la náutica

SALON NÁUTICO PÁG. 10

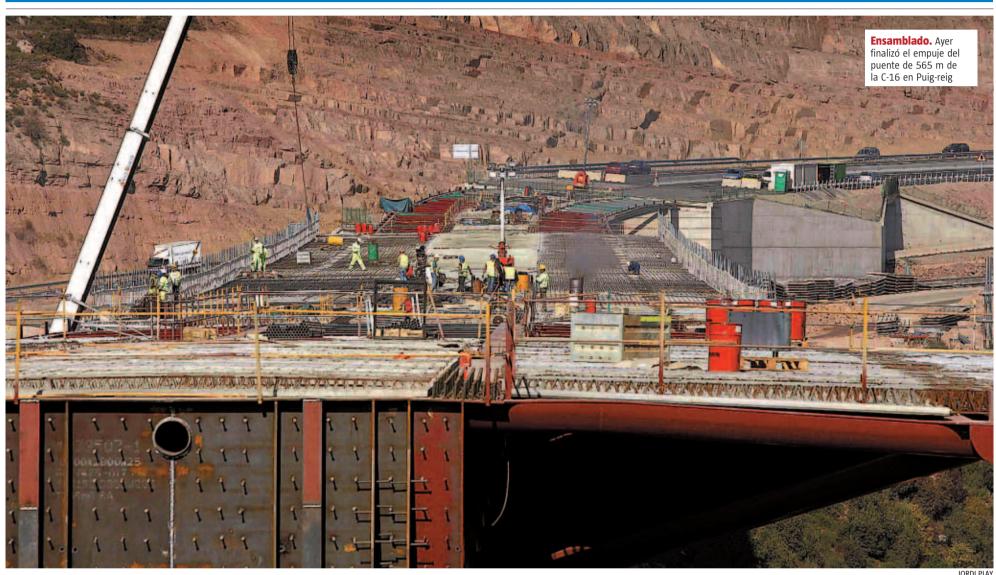
Barcos al gusto

DE NOCHE PÁGS. 8 Y 9

El country toma la periferia El ritmo salta los límites de la ciudad

Sábado, 10 de noviembre de 2007

LAVANGUARDIA



El Pirineo, más cerca

 El último viaducto de la autovía de Berga avanza para abrir en un mes

ÓSCAR MUÑOZ

Puig-reig

Tras seis días de intenso trabajo, aver por la mañana finalizó la compleja operación de empuje del viaducto sobre el Llobregat situado al norte de Puig-reig por el que trans-

currirá la C-16, el eje viario que enlaza Barcelona con el Pirineo siguiendo el curso río. De este modo, la plataforma del puente ya está colocada y sólo queda por poner encima el hormigón, los elementos de protección, el asfalto y la se- ta de Barcelona –si no hay atascos, ñalización para abrirlo al tráfico.

La previsión de la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques es estrenar el viaducto antes de fin de año. Entonces, la capital del Berguedà estará a poco más de una hora de viaje de la Via Augusclaro-, un tiempo inimaginable para los habituales de la antigua carretera hace muy pocos años.

Con 565 metros de longitud y 46 de altura máxima, este singular paso elevado es el único tramo que queda por desdoblar de esta via,

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>



BLANES, C. Espronceda

Piscina comunitaria

Pisos de 1-2 habitaciones y 1-2 baños completos Áticos y bajos con grandes terrazas Calefacción y aire acondicionado

grup professional immobiliari

972 359 036

C. Ample, 22 - BLANES progrup.com



Promoción 117

Autovía para 20.000 vehículos diarios

La C-16 pondrá Berga a poco más de una hora de Barcelona



>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

una de las más utilizadas durante la temporada de invierno, especialmente los fines de semana, puentes y vacaciones. Cuando entre en servicio, los 97 kilómetros entre Barcelona y Berga serán o autopistas o autovías, según los tramos.

La Generalitat calcula que por este tramo circulará una media diaria de entre 15.000 y 20.000 vehículos. "Es una cantidad importante –explica Jordi Follia, director general de Carreteres de la Generalitat–, pero debe tenerse en cuenta que hay puntas mucho más altas, sobre todo en época de *bolets* o de esquí". La autovía se ha planeado principalmente como enlace rápido puesto que el tráfico local se puede seguir distribuyendo por la antigua carretera, que permite el paso de tractores o bicicletas.

A juicio del director general, esta infraestructura, que se ha ido abriendo por tramos, "ya ha supuesto un cambio radical para las comarcas del interior y de montaña ya que las acerca al área metropolitana". El futuro de la conexión con Francia es otro asunto. "La C-16 forma parte de un eje europeo, la E-9 y parece que a los franceses les cuesta más mirar al sur que nosotros al norte", lamenta Follia. La Generalitat está elaborando el estudio informativo para desdoblar el tramo de 20 kilómetros entre Berga y Bagà, justo antes del túnel del Cadí. La previsión es que salga a exposición pública el año que viene. "No podemos precisar más -prosigue-, habrá que hacer los proyectos, que serán complejos porque según se sube, el espacio es más cerrado y hay una riqueza ambiental que preservar".

Este respeto ha guiado la obra del viaducto de Puig-reig. A diferencia de la mayoría de puentes que soportan carreteras desdobladas, éste tiene una única plataforma. "Lo habitual es que dispongan de dos, una por sentido, pero en este caso se decidió hacerlo sólo con una para que haya menos impacto en el entorno", argumenta Follia, quien recuerda que a pocos metros del nuevo puente está el viejo, que seguirá usándose, lo que obligaba a optar por un proyecto que diera "sensación de ligereza".

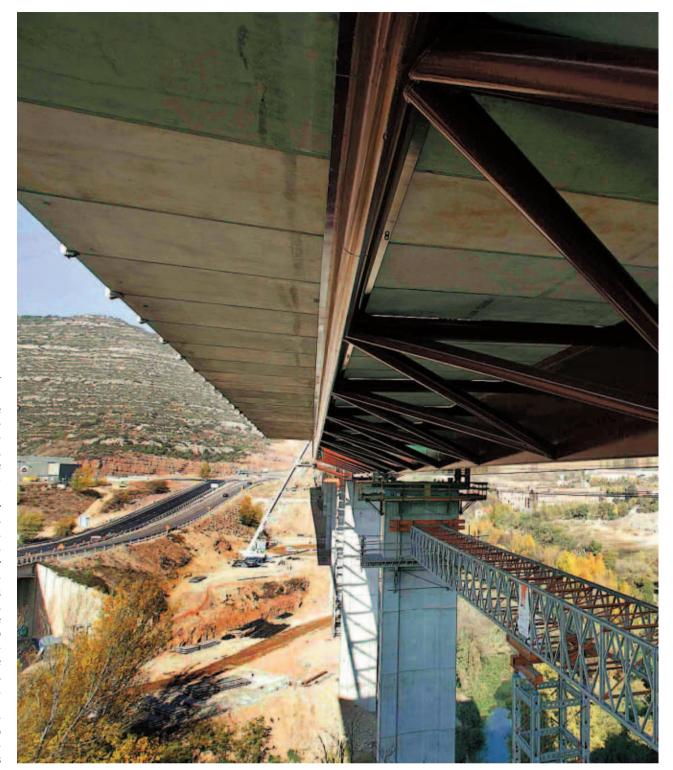
Como el puente salva el río Llobregat, una parte de la plataforma se ha colocado empujándola desde un extremo (el sur) hacia el otro. Ésta ha sido la solución adoptada para dos de los nueve tramos del viaducto, el resto se han montado

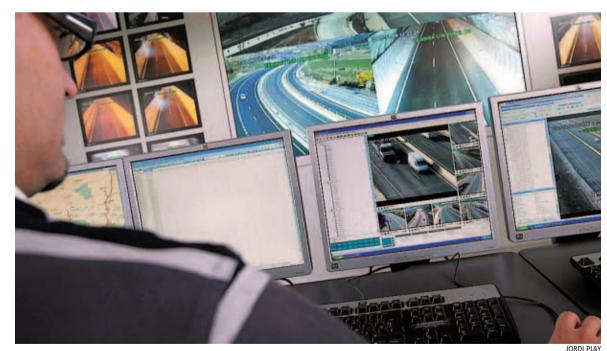
a Manresa,

y Barcelona

Terrassa

FUENTE: Google Earth





Pantallas del centro de control de la autovía que la concesionaria Cedinsa tiene en Puig-reig

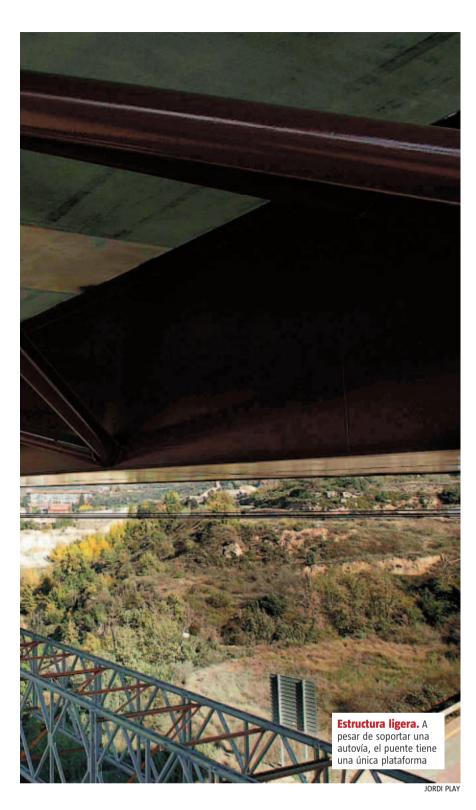
en el suelo y se han elevado. La operación de empuje se ha llevado a cabo con la ayuda de un sistema de gatos hidráulicos que tiran de unos cables y seis puntos de apoyo. La pieza empujada mide 115 metros y pesa de 500 toneladas. Ha avanzado 20 metros por día. Una vez concluida esta operación, ayer mismo comenzó el soldado de las piezas metálicas.

"Todas estas actuaciones se tienen que hacer con calma porque requieren una gran precisión en su ejecución", destaca Jordi Solanes, director de la obra de Cedinsa, la empresa concesionaria de la autovía. "Con todo –añade– se ha tardado relativamente poco; la construcción completa va a ser de dos años cuando estructuras similares en Francia han costado cuatro". Ayer trabajaron en el viaducto 70 personas y en los momentos de mayor actividad la cifra llegó a los 120.

La plataforma tiene una anchura de 23,80 metros y cuenta con dos sentidos de circulación, cada

uno de 7 metros y compuesto por dos carriles, arcenes laterales de 2,10 y 2,40 metros, dos centrales de 1,50 y una mediana separadora de un metro de ancho. Todo se asienta sobre una estructura mixta de acero y hormigón de 2,80 metros de altura que descansa sobre ocho grandes pilares.

Además de por su complejidad, el viaducto es la última pieza de la autovía que se pone en servicio porque la definición del proyecto precisó de un tiempo adicional paSÁBADO, 10 NOVIEMBRE 2007 VIVIR LA VANGUARDIA 3



MÁS ARRIBA

La Generalitat estudia seguir desdoblando la C-16 hasta Bagà, antes del túnel del Cadí

PEAJE EN LA SOMBRA

La autovía de Berga es la primera de Catalunya con el sistema indirecto

TALUD ROYAL

El geólogo Paul Royal, hermano de Ségolène, ha participado en el proyecto

ra acordarlo con los habitantes de la zona. "La razón fue buscar el mejor encaje con el paisaje –explica Jordi Follia– lo que obligó a estudiar varias opciones hasta dar con ésta". Un ejemplo de esta sintonía es el tratamiento al que se ha sometido un trozo de montaña que se ha rebajado en el extremo norte del viaducto. En este punto se ha contratado a la empresa del geólogo Paul Royal –hermano de la líder socialista francesa Ségolène Royal– que tiene un talud patentado, conocido como talud Royal, y

que por primera vez se aplica en España. En vez de mantener el corte abierto, lo que supondría dejar una pared de 15 o 20 metros de alto, se ha trabajado el terreno, como si de una escultura se tratase, para reproducir las formas de la zona contigua. Cuando crezca la vegetación, prácticamente no se notará que se hizo artificialmente.

El Eix del Llobregtat tiene la primera autovía de Catalunya que se explota mediante el sistema de peaje en la sombra. La Administración titular -la Generalitat- adjudicó su construcción y mantenimiento por un tiempo determinado -33 años en este caso- a una sociedad a cambio del pago de una cantidad según el tráfico que soporte. Hay tramos -como los túneles de Vallvidrera y del Cadi o la autopista Sant Cugat-Terrassa-Manresa, explotados por Tabasa y por Autema- que cuentan con peajes directos que pagan los conductores. Pero entre Sant Fruitós de Bages y Berga el cobro es indirecto (lo efectúa la Generalitat). La concesionaria es Cedinsa (integrada por Copcisa, Copisa, Comsa, FCC y Caixa Catalunya), la misma compañía a la que se ha adjudicado la C-17 (Vic-Ripoll), la C-35 (Maçanet-Platja d'Aro) y el desdoblamiento de la C-25 (Eix Transversal). El viaducto de Puig-reig forma parte del subtramo Navàs-Berga, de 21 kilómetros, que comporta una inversión de 234 millones de euros.

La afluencia de personas del área de Barcelona ha hecho que, en los últimos 10 años, unas 8.000 de las nuevas viviendas sean de uso temporal

LA CERDANYA, el país de la segunda residencia

ANTONI F. SANDOVAL

Girona

i las comarcas de Girona pueden considerarse como la reserva urbanística de las segundas residencias de Catalunya, la Cerdanya es el paraíso de este tipo de viviendas. Desde que en 1984 entró en funcionamiento el túnel del Cadí y los barceloneses pudieron acceder a esta comarca del Pirineo gerundense con mayor facilidad, la construcción de viviendas, en su gran mayoría destinadas a segunda o tercera residencia, no ha parado de crecer. Y, a medida que mejoran las comunicaciones con el área metropolitana de Barcelona, lo sigue haciendo pese a que en este año la construcción en esta comarca ha caído una media de un 68% con relación al año an-

Aunque es difícil cuantificar con exactitud el número de estas viviendas ocupadas sólo temporalmente que existen en la Cerdanya, el presidente del consejo comarcal, Joan Pous, asegura que el los últimos 10 años "se han construido más de 8.000 segundas residencias en toda la comarca". Otra de las fuentes para tener una aproximación a este mercado inmobiliario es el Col·legi d'Aparelladors de Girona. En los últimos 20 años, en los once municipios gerundenses de la comarca, este organismo tiene contabilizados como contratados hasta un total de 9.388 nuevas viviendas, muchas de ellas del tipo unifamiliar aisladas o entre medianas.

En este mismo periodo, la población de la comarca se ha incrementado en unas 7.600 personas, pasando de los 9.608 habitantes de 1988 a los poco más de 17.200 del año pasado. Es decir, que en ese mismo espacio de tiempo ha sido ya muy superior el número de viviendas construidas en la Cerdanya que el de nuevos residentes ha recibido la comarca.

A pesar de que Puigcerdà, la capital de la comarca, es el municipio que mayor incremento urbanístico ha experimentado en estos últimos años -casi 2.700 viviendas en los últimos 20 años para una población actual de cerca de 9.000 personas-, ese crecimiento no puede considerarse en este caso como debido a la construcción de nuevas segundas residencias. Según el alcalde, Joan Planella, Puigcerdà recibe sólo "un 20% de las nuevas construcciones de segunda residencia", mientras que acumula el 60% del total de la población comarcal

Por el contrario, este gran crecimiento urbanístico sí ha sido generado por las viviendas de utilización temporal en los municipios más pequeños de la comarca, con poblaciones que en la mayoría de los casos no se acercan ni al medio millar de personas, como es el caso de Bolvir, Das, Fontanals, Ger, Guils, Isòvol, Llívia o Urús. En muchos de ellos, según el presidente del Consell Comarcal de la Cerdanya, "el porcentaje de viviendas dedicadas a segundas residencias se sitúa alrededor de la espectacular cifra del 95% del total del parque inmobiliario, mientras al año", a mediados de agosto, por Semana Santa, durante el puente de la Inmaculada y para el Fin de Año.

Durante otras épocas del año y durante muchos fines de semana, la ocupación en la Cerdanya no alcanza estos límites pero si que se sitúa en cifras importantes. Una ocupación que se ha ido incrementando a medida que han ido mejorando las comunicaciones por carretera con Barcelona. Según el alcalde de Puigcerdà, cada vez es más habitual que "personas empadronadas en municipios del área metropolitana de Barcelona pasen más días de



JORDI RIBOT / ARCHIVO

Masificación en las pistas de esquí de la Cerdanya

que en el resto de los casos esta cifra no suele bajar del 50%.

Esta situación provoca que una comarca que tiene poco más de 17.000 habitantes fijos durante todo el año sufra los fines de semana y en determinadas épocas una auténtica invasión que puede llegar situar puntualmente esa cifra de población por encima, incluso, de las 180.000 personas. Joan Pous explica que esta situación de plena ocupación "solo se da algunos fines de semana y en cuatro o cinco ocasiones

la semana en la Cerdanya". La entrada en funcionamiento de las mejoras de la C-16 favorecerá aún más, según reconocían ayer los responsables políticos de la Cerdanya, la afluencia de visitantes de la zona de Barcelona. El garbanzo negro de las comunicaciones con la capital sigue siendo la línea de Renfe que une Barcelona con Francia pasando por Puigcerdà. Un servicio que "poco ha mejorado" desde que entró en servicio en el año 1922, según Joan Pous.•