

**N-II  
per l'autopista**

**ferrovial**, **OCISA** ... I ELS ALTRES :

QUI VOL CONSTRUIR LA "VARIANT EST"

COORDINADORA N-II PER L'AUTOPISTA  
Girona, primavera de 1.990

**Retalls de premsa que expliciten  
"l'estil FERROVIAL"**

Dos altos cargos de la Generalitat revelan que la postura de Jordi Pujol dirimió la cuestión tras la medianoche

## Los criterios políticos primaron sobre los técnicos en la adjudicación de la autopista de Manresa a Ferrovial

ANDREU MISSE/ENRIC GONZÁLEZ, Barcelona. La concesión de la autopista Terrassa-Manresa a la empresa Ferrovial se efectuó por criterios primordialmente políticos, tras dividirse la comisión adjudicadora en dos bandos que mantenían diferencias técnicas irreconciliables, según revelaron esta semana a EL PAÍS

Una intervención del presidente de la comisión de adjudicación, Joaquim Tosas, secretario general del Departament de Obres Públiques, desbloqueó la situación a favor de Ferrovial pasada la medianoche del pasado 17 de diciembre. Previamente, y desde las 5 de la tarde, hora a la que comenzó la reunión, las distintas partes habían efectuado consultas a los *consellers* de Economía, Josep Maria Cullerell, y Política Territorial, Xavier Bigatà, así como al propio presidente de la Generalitat. Éste último fue quien, según fuentes solventes, dio instrucciones telefónicas a Tosas para que forzara una decisión favorable a Ferrovial.

Ferrovial había mantenido desde el mes de junio de 1986, cuando se convocó el concurso para conceder la autopista, contactos con el presidente de la Generalitat, Jordi Pujol, y con el secretario de la presidencia, Lluís Prenafeta. En ellos, el presidente de la compañía, Rafael del Pino, y el director general, Antonio Mendoza, habían expresado el interés de Ferrovial por obtener la concesión de la autopista.

Ferrovial, a cuya oferta se añadieron posteriormente Banesto y Banco Hispano Americano —cuyos vicepresidentes y presidente, José María López de Letona y Claudio Boada, son consejeros de la constructora— contó en Cataluña con un importante aliado de última hora: la Caixa de Pensiones.

Esta entidad de ahorro se había opuesto a que la concesionaria del Túnel del Cadí —en la que participa— acudiera al concurso de la autopista, y posteriormente se negó a integrarse en la oferta encabezada por Caixa de Barcelona y Caixa de Manresa, en la que participaban también Cajamadrid, Banco de Sabadell, Diputación de Barcelona y otras instituciones.

### La red de Roca

Ferrovial mostró una completa confianza en el éxito de su opción desde que presentó los ocho folios que contenían su oferta, el 25 de septiembre. La compañía constructora basaba este optimismo en que sus plazos de construcción y concesión serían mucho más breves que los de la oferta alternativa, presentada por las cajas. Sin embargo, el Departamento de Economía de la Generalitat, a través del *conseller* Cullerell, expresó públicamente en varias ocasiones que era radicalmente contrario a que se diese la concesión a Ferrovial.

Cullerell, siguiendo un principio comúnmente aceptado, opinaba que otorgar la concesión a un constructor suponía un riesgo, ya que por su propia actividad tiende a autoconcederse la obra cuando desde un punto de vista

dos altos cargos de los departamentos de Economía y de Obras públicas de la Generalitat de Cataluña, quienes mostraron cierta intranquilidad por la forma en que se tomó la decisión. Las diferencias enfrentaron a los representantes del Departamento de Economía y Finanzas, que recelaban de otorgar la obra a

una constructora y defendían la candidatura de las cajas de ahorro, con los representantes del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, agrupados en torno a la oferta de Ferrovial. En las próximas semanas, la concesionaria convocará un concurso para adjudicar la construcción de la obra.



Jordi Pujol y Rafael del Pino (presidente de Ferrovial), en el acto de constitución de la concesionaria de la autopista.

económico y racional el contratista y el concesionario defienden intereses opuestos. Para el contratista lo prioritario es el negocio de la construcción en sí. Para el concesionario lo vital es que la obra se realice sin encarecimientos, dilaciones ni recargos.

Antes de la reunión de la comisión de adjudicación, circularon comentarios sobre la inusual confianza de Ferrovial y sobre sus contactos políticos. En este sentido, su representante legal en Cataluña era Jaume Camps, diputado autonómico convergente, estrechamente vinculado a Miquel Roca y su Partido Reformista.

Posteriormente, Santiago Trias de Bes, miembro del bufete jurídico de Jaume Camps, ha sido nombrado secretario de Autemasa, la concesionaria formalmente titular de la autopista —en la que participa Ferrovial con un 75%, La Caixa y el Banco Hispano Americano con el 10%, cada entidad y el Banc Català de Crèdit (filial del Banesto), con el 5%—, que es la entidad que ahora, en mayo, debe conceder a una o varias constructoras la ejecución de la obra, siendo la favorita la propia Ferrovial.

En vísperas de la decisión, existían tantas suspicacias políticas entre los miembros de la co-

misión, que alguno sugirió que prefería no participar en la reunión. Cullerell le respondió que "había que asistir y obrar en conciencia".

Finalmente, en la reunión decisiva, el largo cónclave del 17 de diciembre (ver *despiece*), los representantes de Economía —dos, frente a seis de Política Territorial— defendieron la oferta de las cajas y comentaron algunas dificultades de tesorería y la carencia de información sobre Ferrovial, que no había aportado ningún balance auditado. También expusieron los riesgos de que concesionario y constructor pudieran ser la misma entidad.

## El cónclave hubo de interrumpirse

E. G. J. A. M., Barcelona. En la comisión de adjudicación, frente a los argumentos de Economía, los representantes de Obras Públicas adujeron que Ferrovial tenía experiencia en autopistas por su participación en Europistas (tramo Bilbao-Beñobía) y Eurovias (tramo Burgos-Armidiñón). Aunque poseían mayoría manifiesta, los defensores de Ferrovial evitaron forzar una votación, ya que se pretendía dar una imagen de unanimidad.

Uno de los representantes de Economía llegó a emplear, en un momento de tensión, la palabra "pasteleo", lo que dio lugar a un tiempo de descanso en el que las partes consultaron a los respectivos *consellers*. El de Po-

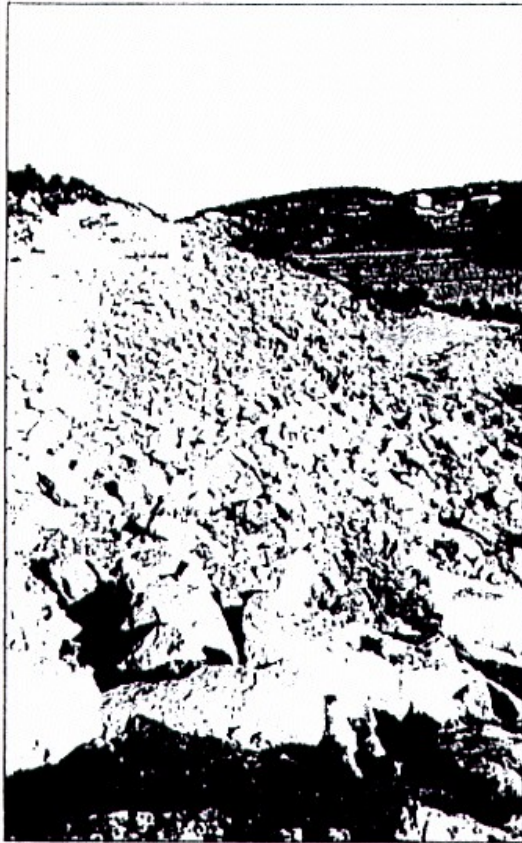
lítica Territorial, Xavier Bigatà, se puso en contacto entonces, pasada la medianoche, con Jordi Pujol. Poco después, conocida la postura del presidente de la Generalitat, los de Economía accedieron a firmar la propuesta favorable a Ferrovial.

El presidente de la comisión de adjudicación y secretario general del departamento de Obras Públicas, Joaquim Tosas, no quiso confirmar ni desmentir el viernes esta versión, facilitada por otras fuentes solventes. Consultado por este diario, Tosas dijo que lo relevante era que todos los presentes habían firmado el acta de concesión. "Fue una discusión de cónclave que duró varios días antes de aquella noche, y como fue de cónclave

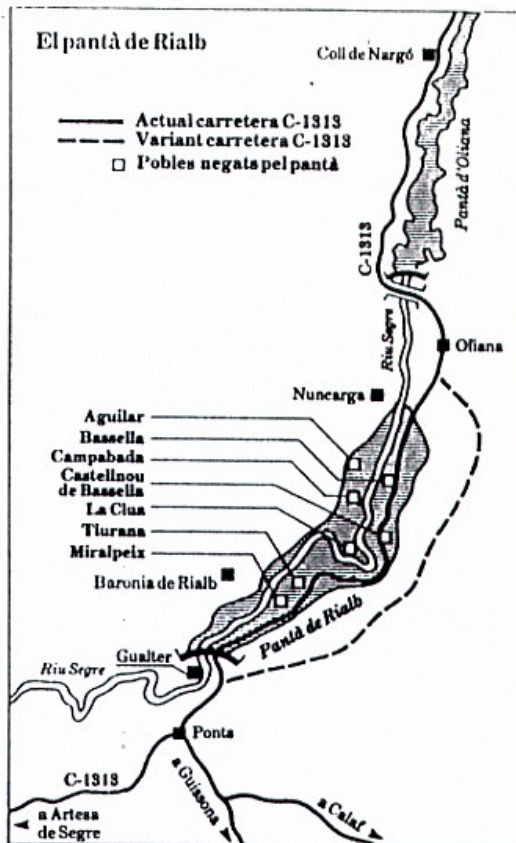
ve yo no tengo que explicar más", concluyó.

Otros altos funcionarios presentes en el acto revelaron, sin embargo, que "en la decisión pesaron los criterios técnicos de Obras Públicas y se sopesaron los criterios técnicos de Hacienda de los altos cargos de Hacienda, pero lo que finalmente dirimió la cuestión, entre posiciones completamente enfrentadas, fue el criterio político", sustentado por el presidente de la comisión, Joaquim Tosas.

Al día siguiente, en la reunión del Gobierno de la Generalitat que aprobó formalmente la concesión, se reprodujeron ciertas reticencias sobre la conveniencia de la oferta de Ferrovial, pero no fructificaron.



El pantà de Rialb



Ferrovial va aturar fa temps les obres de la carretera esperant que el MOPU modificués el projecte

## El MOPU suprimeix catorze ponts i deu túnels a Rialb

Pels opositors al pantà, la variant de la C-1313 comportarà una gran destrossa ecològica

J. Reixach

◆ BARCELONA. — La direcció general d'Obres Hidràuliques, dependent del ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme, ha aprovat definitivament la nova variant de la carretera C-1313, destinada a vorejar el futur pantà de Rialb. El projecte, avaluat en 2.808,2 milions de pessetes, suprimeix catorze dels quinze ponts i deu dels onze túnels que hi havia a la primera redacció de la variant.

Per salvar les valls i els forts desnivells que presenta la zona afectada, el MOPU ha autoritzat la construcció de grans talussos i terraplens per substituir les peces d'infraestructura suprimides i abaratir els costos de construcció. Ecològistes i opositors al pantà de Rialb han denunciat amb alarma els estralls ecològics i paisatgístics que comportarà la construcció de la variant de

la C-1313 d'acord amb el projecte ara aprovat.

El projecte original de la variant, amb els quinze ponts i els onze túnels, va sortir a concurs-subhasta el 30 d'octubre de 1985. El preu oficial era de 4.915,3 milions i l'obra va ser adjudicada a l'empresa Ferrovial per 2.341,2 milions, amb una baixa tementosa, superior al 50%.

**Nou projecte**

El termini d'execució de les obres era de cinquanta mesos, però en els últims tres anys Ferrovial pràcticament no ha fet res i només ha realitzat obres per valor de 135,9 milions. Poc després d'aconseguir l'adjudicació de la variant, el 14 de març de 1986, l'empresa constructora ja va proposar una modificació radical del projecte per suprimir les peces d'enginyeria que encarien l'obra.

El 10 de febrer d'aquest

any va sortir a informació pública la modificació del projecte de la variant de la C-1313, entre Ponts i Oliana. A part de les estructures desaparegudes, també s'escurejava el trajecte en tres quilòmetres i s'introduïen nou quilòmetres de vies lentes per fer més fluid el trànsit en els trams de forts desnivells.

En el tràmit d'informació pública s'hi van presentar 130 alegacions, subscrietes per ajuntaments, entitats, la Unió de Pagesos i centenars de veïns de la zona. Però la direcció general d'Obres Hidràuliques no ha acceptat les raons de fons adduïdes pels afectats i només ha admès parcialment una alegació de l'Ajuntament de Ponts.

**"Estil" Ferrovial**

Segons el ministeri d'Obres Públiques, el pressupost de la nova variant és ara, tot i la radical supressió d'estruc-

tures, de 5.895,8 milions de pessetes. L'adjudicació, sense sortir a concurs-subhasta, s'ha tornat a donar a Ferrovial per 2.808,2 milions, aplicant el mateix percentatge a la baixa que va presentar al primer projecte. Això suposa un increment de 467 milions sobre l'adjudicació del 1986.

El pressupost general de l'Estat per l'any que ve inclouen una partida de 2.334,8 milions de pessetes per l'execució de les obres de la variant. En les últimes setmanes, ha desembarcat a Ponts una primera tongada de treballadors de Ferrovial encarregats de fer la carretera.

A la comarca afectada, molt sensibilitzada contra el pantà de Rialb, l'afar de la variant s'ha convertit en casus belli. A més, hi ha una forta oposició a l'expedient estil Ferrovial de fer carreteres, a bastament utilitzat a l'autopista Terrassa-Manresa.

## CDC i PSC es donen la mà per negar set pobles

◆ El pantà de Rialb és un dels projectes més polèmics i conflictius de la història contemporània de Lleida. La seva aprovació va tenir lloc l'any 1974 i des d'aleshores ha meregut una numantina oposició dels set pobles afectats, a més d'una àmplia solidaritat de partits, entitats i sindicats.

La construcció del pantà de Rialb va ser impulsada decididament en els últims temps del franquisme per l'ex-alcald de Barcelona Joaquim Viola, que hi veia una gran reserva d'aigua per alimentar el creixement de la capital de Catalunya. La comunitat de regants del canal d'Urgell ha

estat l'altre beneficiari directe del pantà que més ha pressionat perquè Rialb es tiri endavant.

El no al projecte que propugnava Viola va ser una bandera emblemàtica de l'oposició antifranquista a Lleida. Recollint aquest sentiment majoritari, el president Tarradellas va constituir una comissió mixta per trobar una solució dolça a les necessitats d'aigua de l'Urgell, la Segar-

ra i les Garrigues.

Però el govern Pujol va fer marxa enrera i, després d'elaborar un estudi sobre la regulació del Segre, va concloure que el pantà de Rialb havia de tirar endavant. De la mateixa manera, el PSC va acabar decantant-se pel sí a Rialb, tot i que el diputat Josep Pau havia estat un dels líders del no.

Fruit d'aquesta coincidència CDC-PSC, el conseller

Xavier Bigatà i el ministre Javier Sáenz Coscolluela van firmar, el 27 de desembre de 1985, un conveni de col·laboració entre la Generalitat i el MOPU per realitzar un seguit d'obres hidràuliques a Catalunya. Segons aquest conveni, la contractació del pantà de Rialb, avaluada en 12.000 milions de pessetes, haurà de fer-se abans del 1990.

En els últims mesos, el MOPU ha redissenyat la presa i n'ha reduït la cota cinc metres per evitar les afeccions a la cua del pantà i estalviar-se la construcció d'un mur de contenció a Oliana.

## COMUNICACIONS

Al voltant de dos mil habitants de sis localitats viuen aïllats sota l'amenaça d'un viaducte gairebé en ruïnes que enllaça el Ripollès i el Berguedà, entre les poblacions de Berga i Vilada. Un guàrdia civil retirat de Berga va descobrir per casualitat, mentre

pescava, un gran forat de cinc metres d'amplada per disset d'alçada en una de les columnes que aguanten el pont del pantà de la Baells, la tarda del dissabte 12 d'agost. Des d'aleshores, el pas pel pont ha estat barrat al trànsit i els veïns han de fer ús de

camins forestals, en molt mal estat, per comunicar-se amb Berga i les zones dels voltants. Quan han passat quinze dies del descobriment del forat, encara no se saben les causes que han provocat el sinistre i quin organisme institucional pagarà les obres.



La Guàrdia Civil ha investigat el gran forat de Baells.

## Els misteris del pont

No se sap perquè una columna del viaducte del pantà de la Baells s'ha foradat, ni qui l'ha de reparar

JORDI VALLVÉ

El pont de la Baells va ser construït per l'empresa Ferroviaria a iniciativa del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU), i va ser inaugurat juntament amb l'embassament pel rei Joan Carles el febrer de 1976. Alçat entre el juliol de 1974 i el maig de 1975, el pont va costar més de 1.000 milions de pessetes. El viaducte que travessa el pantà de la Baells té una longitud de 483 metres i està aguantat per deu columnes, la més alta de les quals fa 98,5 metres. La columna afectada, de 47 metres d'alçada, presenta un forat de cinc metres d'ample, gairebé tota l'amplada del pilar, per disset metres d'alt, des del fons del pantà fins a la superfície. Del pilar del pont ara només queden una sèrie de ferros retorçats, uns blocs de pedra que cauen a trossos i la incògnita de la qualitat d'una obra pública moderna que es va alçar fa només catorze anys.

Des de que Joan Dorna Lomba, un guàrdia civil retirat de 63 anys que estava pescant, va donar l'alarma al responsable de l'embassament, a les sis de la tarda del 12 d'agost passat, les hipòtesis sobre les causes que han provocat el sinistre són un misteri difícil d'esbrinar. L'alarma entre els habitants del Berguedà i el Ripollès es va estendre i, aquella mateixa matinada, la Guardia Civil va tallar el trànsit per la carretera comarcal BP-4654, que circula per sobre el pont de la Baells. L'endemà, després d'enviar al fons del Llobregat un grup de bussos per fer-hi una primera inspecció ocular, la Benemèrita va elaborar un informe per als tècnics de la Diputació de Barcelona. Els experts de la Guardia Civil van comprovar que les dimensions del forat del pilar era de 85 metres quadrats, però no van poder revisar l'estat de la resta de les nou columnes. Malgrat els treballs realitzats posteriorment per la Diputació de Barcelona, el MOPU i la Confederació Hi-

drogràfica del Pirineu Oriental, propietària de l'embassament de la Baells, el problema no es podrà solucionar fins d'aquí a dos mesos, com a mínim.

### I qui la pagarà?

La Direcció General de Trànsit, en quedar tallada la carretera que travessa el viaducte del pantà de la Baells, ha recomanat diverses rutes alternatives. Però els camins forestals, en molt mal estat, signifiquen un retard important en la comunicació entre les comarques del Ripollès i el Berguedà, que tenen com a eix principal aquest pont. No poder circular pel mig quilòmetre del pont de la Baells suposa per als habitants de les dues comarques haver de fer una volta de quasi cinquanta quilòmetres. El problema de l'aïllament no només afecta els habitants de Vilada i Borredà, dos nuclis urbans, sinó també els municipis de Sant Jaume de Frontanyà, Castell de l'Arenys, Alps i Sant Agustí de Lluanès. Aquest esdeveniment ha servit per posar de manifest les males comunicacions entre el Berguedà i Osona i el Ripollès. L'aïllament afecta, en més o menys grau, la indústria, els serveis sanitaris, el comerç i el turisme d'aquestes poblacions. Els deu quilòmetres que separen Berga de Vilada es cobrien en vuit minuts. Ara els habitants d'aquestes poblacions, per traslladar-se a Berga, han d'optar per rutes alternatives com la que uneix Viladà amb La Nou, de 30 quilòmetres, per la qual només poden circular vehicles lleugers, després d'un recorregut molt perillós de més d'una hora per arribar a Berga. Pel viaducte de la Baells circulaven fins fa quinze dies entre 200 i 400 vehicles diaris; ara només ho fan, i de manera excepcional, les ambulàncies per cobrir alguna urgència. Els alcaldes de les dues comarques ja s'han mostrat molt preocupats pel fet que aquesta situació s'allargui fins al mes de setembre, quan començà el curs a les

escoles o quan vinguin les glaçades.

Dilluns passat, representants de la Generalitat, de la Diputació de Barcelona i del MOPU van arribar a un acord institucional perquè l'empresa Ferroviaria presenti un projecte per reparar el viaducte de la Baells en el termini de cinc dies i executi les obres abans d'octubre. Aquests estudis tècnics hauran de determinar si, tot i el forat, es pot reobrir el pont al trànsit de vianants o amb vehicle lleuger. La Generalitat està pendent del dictamen d'aquesta comissió mixta per posar en servei un sistema de transport a ambdues bandes del pont. Els tres organismes esmentats també van acordar crear una comissió mixta formada per tècnics de cada una de les institucions per determinar les causes del sinistre. Durant la reunió, es va constituir una comissió jurídica per determinar quin organisme pagarà les obres. Segons Antoni Cruells, delegat territorial a Barcelona del Departament de Governació, la Generalitat formarà part de la comissió «com a àrbitre, perquè la qüestió és entre la Diputació i el MOPU». Les competències sobre la presa i l'embassament van ser transferides pel MOPU a la Generalitat el gener de 1986 i actualment n'és responsable la Junta d'Aigües de Catalunya. Un responsable d'aquest organisme va assegurar que el decret de transferències només fa referència a l'embassament i la seva explotació, però no inclou els ponts que el travessen. «El pont va ser construït pel MOPU per facilitar les comunicacions a la zona, però no per necessitats del pantà», va afegir el mateix portaveu. D'altra banda, el responsable d'Obres Públiques de la Diputació de Barcelona, Andreu Banús, va assegurar que el pont va ser conseqüència de la construcció de l'embassament, que va obligar a construir el viaducte per substituir l'antiga carretera. Banús va indicar que el viaducte de la Baells «no és a l'inventari de traspassos del

MOPU a la Diputació de Barcelona».

Durant les dues setmanes, un equip de submarinistes han inspeccionat la columna afectada i els altres nou pilars del pont de la Baells per avaluar exactament el seu estat i descobrir el motiu pel qual es va produir el forat. La investigació per determinar les causes apunten dues hipòtesis: mentre la Generalitat considera que el forat podia haver estat provocat per un artefacte explosiu, la Diputació creu que el més probable és que s'hagi produït per un defecte de construcció de la columna, cosa que Ferroviaria nega. Alguns dels tècnics de la Junta d'Aigües defensen que la pressió de l'aigua hauria pogut provocar la trencada de la columna. Segons va afirmar Antoni Cruells, «tots els tècnics han estat d'acord que la trencada ha estat brusca, però a l'hora de determinar amb exactitud la causa uns tècnics consideren que ha estat un artefacte explosiu i uns altres que s'ha produït per la pressió de l'aigua. Davant d'aquesta situació —va declarar Cruells— hem acordat continuar treballant en les anàlisis dels materials i de l'estructura del pont». La hipòtesi de l'impacte és la que millor explica el tipus de forat, segons els tècnics de Ferroviaria, ja que només un impacte puntual i fort explica la trencada dels ferros del conglomerat, de 32 mil·límetres de diàmetre. Durant l'últim any s'han produït terratrèmols a la zona, però d'escassa importància. Un moviment sísmic hauria provocat danys a altres columnes i esquerdes importants. També, fa quatre mesos, van aparèixer al pantà de la Baells unes quantes dotzenes de peixos morts a causa d'abocaments il·legals efectuat al Llobregat per algunes fàbriques. Ara s'està revisant aquest cas. Els peixos també haurien pogut morir a causa d'una explosió. Però cap organització no ha reivindicat aquest hipòtesis atemptat. A més, la presa és objecte de vigilància permanent i cap dels deu guàrdies no ha sentit res, tot i que també és cert que el soroll d'una explosió subaquàtica pot quedar molt amortit per l'aigua. La pressió de l'aigua també ha estat considerada com una possible causa del sinistre. Els deu pilars del pont són buits i disposen d'un sistema de vasos comunicants que manté igualada la pressió de l'aigua. Una hipòtesi dels informes tècnics és que la comporta de la columna afectada hagués quedat tapada per la pressió de l'aigua i això provoqués el trencament del formigó armat. Les columnes, de forma rectangular, fan sis metres per quatre de costat, amb un gruix de 40 centímetres. De moment, els submarinistes no han sabut trobar, a la base de la columna afectada, aquesta comporta que ha de servir de drenatge i d'anivellador de l'aigua. Aquesta comporta, que ha d'estar per damunt dels cinc metres de la base de formigó que aguanta la columna, fa equilibrar la pressió de l'aigua que hi ha dins de la columna amb la de la que omple el pantà. Segons aquests informes tècnics, la no existència de la comporta o el tapament d'aquesta pel llot o les algues haurien pogut provocar el buit a l'interior de la columna. Aquest fet hauria possibilitat la diferència de pressió, amb la qual cosa s'hauria provocat l'enfonçament, per algun defecte del formigó, cap a l'interior de la columna. Els tècnics de l'empresa constructora Ferroviaria, però, descarten la utilització de materials defectuosos. Les anàlisis indiquen que en el formigó no hi ha desgast.

COMUNICACIONS

# La Diputació atribueix el forat del viaducte a un defecte de construcció

Demanarà responsabilitats a l'empresa

PUNT DIARI

Barcelona. — La pressió de l'aigua sobre un dels pilars construïts defectuosament és la causa que va provocar, molt probablement, el forat i les esquerdes detectades al viaducte de la Baells, segons un informe tècnic encarregat per la Diputació de Barcelona. El diputat d'Obres Públiques, Andreu Banús, va assegurar que si es demostra que el forat va ser provocat per un defecte de construcció demanaran responsabilitats a l'empresa constructora.

L'informe tècnic, elaborat pels arquitectes i catèdrics de la Universitat Politècnica de Barcelona Carles Buxada i Joan Margarit, indica que el pilar número vuit, on hi ha el forat, i el número nou, on hi ha esquerdes longitudinals a les cantonades, «presenten tots els elements d'haver suportat la pressió de l'aigua sense l'adequat sistema de drenatge». El forat del pilar número vuit, de 85 metres quadrats, va ser descobert el 12 d'agost quan va baixar el nivell del pantà i va obligar a tallar el trànsit al viaducte.

Els autors de l'informe han estudiat també la possibilitat que el forat s'hagués produït per un defecte de qualitat dels materials utilitzats, per l'impacte d'un objecte exterior a les columnes o per l'explosió d'un artefacte, causes que han estat considerades «altament improbables». Andreu Banús va afegir que en un altre estudi elaborat per especialistes en desactivació d'explosius de la Guàrdia Civil es descarta la possibilitat que els danys causats poguessin haver estat ocasionats per un atemptat terrorista.

El cap de servei de l'Àrea d'O-

bres Públiques de la Diputació, Jordi Beltran, va explicar que les dues columnes afectades pels desperfectes són les úniques que no tenien obertures per les quals pogués entrar aigua i suportar la pressió exercida a les parets exteriors. Beltran va afegir que la resta de pilars del viaducte van ser construïts amb una tècnica diferent i presenten un drenatge natural, no realitzat expressament, que els ha permès suportar la pressió de l'aigua.

Aquesta hipòtesi ja va ser apuntada ara fa unes setmanes pel director general d'Obres Hidràuliques, Francesc Vilardó, que va indicar que el forat podria haver estat provocat per un augment molt important de la pressió de l'aigua ja que els busos havien comprovat que una bona part dels forats de drenatge estaven obturats.

Si finalment es demostra que el forat va ser provocat per un defecte de construcció, Banús va manifestar que «com a afectada, per haver invertit 75 milions de pessetes en la realització d'un camí alternatiu, ens sumarem a les responsabilitats que demanen també els pobles de la zona». El cap de servei



Una llanxa de la Guàrdia Civil inspecciona un dels forats del viaducte de la Baells. Foto: EFE

d'Obres Públiques va destacar la necessitat que els tècnics de la Conselleria d'Obres Públiques es pronuncien sobre les causes del forat, i va advertir que hi ha el perill real que s'enderroqui el viaducte, especialment per l'acció del vent, ja que «la resistència lateral és pràcticament zero en el punt afectat».

La comissió tècnica de la Generalitat que estudia les causes que van provocar el forat en un pilar del viaducte farà pública les seves conclusions dilluns vinent, mentre que

tècnics de Ferroviari i el Ministeri d'Obres Públiques encara n'estan elaborant d'altres. L'empresa Ferroviari, que va construir el viaducte ara fa catorze anys, ja ha iniciat les obres de reparació de les columnes i d'obertura dels forats de drenatge, i és previst que els treballs finalitzin el 13 de novembre.

El delegat de la Generalitat a Barcelona, Antoni Cruells, va avançar el dia quinze d'aquest mes que l'Administració Autonòmica no descarta cap hipòtesi sobre les

causes que van provocar el forat, inclosa la de sabotatge, després que es van descobrir cables elèctrics a l'embassament. Els resultats de l'informe tècnic de la Generalitat, elaborat per un especialista en viaductes, condicionarà l'obertura al trànsit del viaducte. Una de les qüestions que queda encara per resoldre és quina institució és la responsable de la reparació del viaducte, ja que cap no es fa responsable de la seva construcció ni de la competència sobre el viaducte.

VILADA

divina 22-8-89

R. 47

# L'empresa Ferroviari es farà càrrec de la reparació del viaducte del pantà de la Baells

Les obres, que seran supervisades per les institucions, s'enllestiran a l'octubre

Vilada. — L'empresa constructora del pont sobre el pantà de la Baells, Ferroviari, es va comprometre ahir a reparar els desperfectes que hi ha en una columna del viaducte. Segons tècnics que treballen en aquella zona, el pont podria estar reparat d'aquí a dos mesos. Després d'un dies d'incertesa sobre quina de les parts implicades en l'afar havia d'assumir la reparació del pont, ahir, després d'una reunió entre tècnics de l'empresa Ferroviari, de la Junta d'Aigües de la Generalitat, del MOPU i de la Diputació de Barcelona i el delegat territorial a Barcelona de la Generalitat, Antoni Cruells, van quedar definides definitivament les responsabilitats en la reparació del pont. La detecció d'un forat de vintanta-cinc metres cúbics i de diverses esquerdes en una de les pilastres del pont va obligar, el dissabte dotze d'agost, a tallar el trànsit de la carretera que passa per damunt del pont. Aquest fet ha deixat pràcticament incommunicats dos mil habitants de la zona, que, de moment, han de fer ús d'una pista forestal per desplaçar-se fins a Berga.

Segons l'acord pres ahir, l'em-

presa Ferroviari presentarà, en un termini no superior a cinc dies, un pla per a la reparació de la columna i per a l'execució de les obres, un cop que s'hagin acabat els treballs que els tècnics porten a terme en aquella zona. Aquests estudis tècnics hauran de determinar si, tot i el forat, es pot reobrir al trànsit el viaducte. Les diverses parts reunides ahir també van acordar crear una comissió que farà el seguiment de les obres de reparació del pont. Aquesta comissió la formarà un tècnic de cada una de les institucions mencionades anteriorment i tindrà també com a objectiu fer un estudi detallat i exhaustiu de les causes que han provocat el forat de la pilastre.

De moment, tant la Generalitat com la Diputació de Barcelona han deixat de banda la polèmica que mantenen des de fa dies sobre a qui correspon la titularitat del pont. Cap de les dues administracions no vol assumir aquesta competència, ja que afirmen que el pont del pantà de la Baells no figura en l'inventari de béns que els va traspasar el MOPU. El delegat territorial de la Generalitat a Barcelona, Antoni

Cruells, va anunciar ahir que una comissió de juristes del MOPU, de la Generalitat i de la Diputació intentarà determinar a qui correspon el pont. Cruells va afegir: «El realment important, al marge d'aquesta polèmica competencial, és que Ferroviari s'ha compromès a reparar els desperfectes i a finançar el cost inicial de les obres». La primera de les reunions de la comissió tècnica va tenir lloc ahir mateix a la tarda al pont de la Baells.

Ahir, els tècnics que efectuen els treballs d'inspecció van tornar a confirmar que les causes dels desperfectes s'han de buscar més en el deteriorament dels materials que no pas, com s'havia apuntat la setmana passada, en un possible sabotatge. Aquestes mateixes fonts, que no van descartar que es puguin trobar desperfectes en altres columnes del pont, van explicar que les obres de reparació poden estar acabades el mes d'octubre. Mentrestant, els tècnics de la Diputació continuen treballant en la reparació i condicionament dels camins rurals que, per l'emergència, s'han habilitat per comunicar la localitat de Vilada i els pobles veïns amb la capital

del Berguedà. L'Ajuntament de Vilada també negocia amb la Generalitat habilitar dos autobusos que facin el trajecte des de la localitat de Vilada fins a Berga, i que els passatgers travessin el pont a peu.

Que s'hagi tallat la carretera que passa per damunt del viaducte del pantà de la Baells suposa, per als habitants de Vilada i de la zona dels voltants, haver d'esmerçar una hora per fer un recorregut que, abans de dissabte de la setmana passada, tardaven deu minuts a fer. Vilada, població del Berguedà, està situada entre Berga i Ripoll, i és amb la primera d'aquestes dues poblacions amb qui té tots els vincles tradicionals de relació: mercat, assistència sanitària, etc. L'alcalde de la població, Cándid Caslas, ha manifestat més d'una vegada el seu desig de resoldre urgentment el tema de les comunicacions. Amb la fi de les vacances, la represa de l'escola i de l'activitat en general el problema de la comunicació amb Berga s'agreuja. De moment ja s'han notat deficiències en el trasllat dels aliments fins al poble, ja que l'han d'efectuar vehicles petits per camins difícils, ja que els camions no hi poden arribar com abans.

## VILADA



Efectius de la Guàrdia Civil inspeccionen el primer forat que va aparèixer al viaducte del pantà de la Baells. foto: EFE.

## Descobreixen un segon forat en un pilar del viaducte del pantà de la Baells

La Generalitat podria habilitar dos autocars per resoldre els problemes de comunicació

**Vilada.**— Un grup de submarinistes de la Guàrdia Civil va descobrir ahir un segon forat en un altre pilar del pont del pantà de la Baells. El forat, que és a la segona columna del viaduc-

JORDI PANYELLA

Tècnics de la Diputació de Barcelona, de la Generalitat i del Ministeri d'Obres Públiques van ser durant tot ahir al pont del pantà de la Baells, per recollir informació sobre l'estat de l'estructura del viaducte. Per determinar l'estat del pont s'ha de rebaixar el nivell de les aigües uns setze metres. Segons va explicar l'alcalde, «l'informe estarà acabat com a molt tard aquest disabte». L'objectiu de l'estudi és determinar el grau de deteriorament de l'estructura i comprovar si hi poden continuar passant vehicles de poc pes.

L'Ajuntament de Vilada estudia mentrestant alternatives per solucionar els problemes de comunicació, ja que els deu minuts que abans

separaven el poble de Berga per una carretera en bones condicions s'han convertit ara en una hora per una pista forestal amb un traçat difícil i fins i tot perillós, segons expliquen els veïns. El conseller Josep Gomis es va desplaçar fins al pantà de la Baells acompanyat pel delegat de la Generalitat a Barcelona, Antoni Cruells, i es van reunir amb els alcaldes de Vilada, Borredà, Sant Jaume de Frontanyà i Castell de l'Areny.

Segons va explicar Casals, una de les solucions d'urgència que la Generalitat s'ha compromès a examinar és la d'habilitar dos autocars que facin el trajecte des de Vilada fins a Berga. Un d'ells arribaria fins a una boca del pont afectat, que

te, es va trobar el mateix dia que els tècnics inspeccionaven el lloc per a la redacció de l'informe que ha de determinar si el pont encara és transitable. Ahir el conseller de Governació de la Generalitat, Josep Gomis, es va desplaçar fins

al municipi per entrevistar-se amb l'alcalde, Cándid Casals, i estudiar una solució als problemes de comunicació que pateixen dues mil persones. La Generalitat podria habilitar dos autocars per fer el trajecte fins a Berga.

### Ambulància permanent

Gomis també es va comprometre a enviar una ambulància que s'estarà de forma ininterrompuda a Vilada fins que la comunicació no s'hagi restablert amb tota normal-

tat. El servei sanitari també s'ha reforçat al poble amb un nou metge, que s'afegeix als dos que ja hi havia fins ara. Amb això es garanteix que les urgències puguin ser ateses durant les vint-i-quatre hores del dia. Com a solució extrema l'Ajuntament no descarta que la comunicació terrestre amb Berga es pugui realitzar a través d'un pont militar. Cándid Casals ja s'ha entrevistat amb els responsables de l'Exèrcit a la zona, i ha explicat que ha rebut la col·laboració castrense per tirar endavant aquest projecte en cas de necessitat. L'inconvenient d'un pont militar, però, és que si les aigües del pantà canviessin de nivell quedaria inutilitzat.

# La Generalitat denuncia Ferrovial per explotar una gravera de Sallent

**S'hi està treballant sense haver demanat permisos**

El servei de Medi Ambient del departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat i la conselleria d'Indústria han presentat denúncies contra Ferrovial per l'explotació que l'empresa està fent en una zona de bosc i conreu propera al camí veïnal que uneix Sallent i el nucli de Cabrianes. D'una banda es denuncia la manca de permisos de l'empresa per explotar la zona, i de l'altra la manca d'autorització per fer l'explotació minera. Per la seva part, l'Ajuntament ha obert un expedient sancionador a la mateixa empresa.

Ferrovial està traient grava des de fa uns quinze dies d'una zona de més de 6.000 metres quadrats i amb una profunditat que és entre els 3 i els 6 metres. La zona central de l'actual explotació era una antiga gravera que pràcticament estava fora de servei, però els treballs afecten una part important de bosc i conreus. Ferrovial hi ha instal·lat força maquinària i el dany ecològic és cada dia més important. Ferrovial és l'empresa encarregada de la construcció de l'autopista Terrassa-Manresa.

Els terrenys afectats són pro-

pietat d'un patronat privat que presideix l'alcalde de Sallent, Jordi Moltó, i del qual formen part el mossèn de Sallent i el de Cabrianes. Els últims anys l'Associació de Veïns de Cabrianes ha esdevingut un ens que gestiona les diferents propietats del patronat, ja que el benefici que se'n treu va destinat a cobrir les despeses de la guarderia de Cabrianes. Amb els ingressos que el patronat rebrà de Ferrovial es garanteix, segons l'Associació de Veïns, la continuïtat de l'escola per a 10 o 12 anys.

Aquesta gravera estava pràcticament fora de servei. Només puntualment se'n treien terres. Les últimes activitats en aquesta gravera es van fer per a la construcció de la variant de Sallent. Actualment Ferrovial ha iniciat altres explotacions a la vora d'aquesta gravera, en finques veïnes també de Cabrianes.

L'oposició a l'Ajuntament de Sallent, encapçalada per l'ex-alcalde, Manuel Díaz, ha fet públic el seu desacord per la manera d'actuar de l'equip de govern i ha lamentat la manca d'informació que hi ha hagut sobre el tema.



JOAN ESTEVE

Actualment la gravera és en plena activitat

## Tallers d'estiu

El Grup d'Esplai i Cultura Fucimanya, que depèn de l'Associació de Veïns d'aquest barri, ha organitzat per a la primera quinzena de juliol un bon nombre de tallers d'estiu. Els tallers van començar dilluns, coincidint amb els primers dies

de vacances de la mainada, i es faran fins al dia 16 de juliol. L'entitat ha previst fer tallers de mecanografia, balls, danses, dibuix, pintura, cuina, punt, pasta de pa, cuina per als més petits, brodats, ampolles de colors, puntes al coixí i punt de creu.

ENRIC BADIA



PERE GASSO

El menjador de la casa més afectada va quedar així d'endrecht després de l'explosió

## Navàs fa parar un dia i mig la variant de Valls-Palà

**Ahir van obtenir per escrit el compromís que exigien**

Les obres de la variant de Palà i Valls de Torroella han estat paralitzades un dia i mig a causa d'un decret signat per l'alcalde de Navàs l'endemà mateix que una pluja de rocs, provocats per una barrinada, destrossés parcialment un habitatge. L'alcalde de Navàs Claudi Plans va explicar que el decret no era una resposta directa a l'accident ocorregut dimecres a la tarda, sinó que «l'advertiment a la direcció general de Carreteres que es podrien paraitzar les obres era anterior a l'explosió que va afectar un carrer de cases de Palà. Això es va fer perquè volíem tenir per escrit tots els compromisos verbals adquirits per les modificacions puntuals que ha sofert el projecte de la variant. Es va donar un termini de temps suficient per presentar el document, i per pura coincidència expirava l'endemà de l'accident».

Després d'intenses negociacions, ahir al matí els responsables de la direcció general de Carreteres van presentar el document per escrit a l'alcalde de Navàs, document que va servir per aixecar immediatament l'ordre que prohibia continuar les obres de la variant de Palà,

a la carretera de Manresa-Solsona. Entre altres compromisos, en el document hi ha la reconstrucció del mur del camp de futbol, que ha estat enderrocat en bona part per facilitar els treballs de la variant, així com la construcció d'una grada per al públic. També hi consta l'acondiciament d'un accés per a vehicles grans, el compromís de reparar els carrers i camins que utilitzen les màquines i els camions per fer la variant i la construcció d'un nou dipòsit per a l'aigua.

D'altra banda, els perits de la casa asseguradora contractada per l'empresa Ferroviaria han començat l'avaluació dels danys ocasionats als habitatges propers al lloc on es van detonar els 1.600 quilos d'explosiu. El mateix dia de l'accident, el cap d'obra Bartolomé Artola i dos membres de la família Rivera van signar l'atestat que ha tramitat la Guàrdia Civil de Balsareny, en el qual consta que el valor dels danys materials, a l'espera del peritatge, s'estima en un milió de pesetes.

## Els propietaris de Palà denuncien Ferroviaria

Ahir al matí, l'advocat Marc Viader, que representa l'empresa Hidroelèctrica Palà, SA, propietària de la colònia de Palà de Torroella, va presentar una denúncia al Jutjat d'Instrucció número 2 de Manresa contra els responsables tècnics de Ferroviaria, els quals acusa d'un presumpte delictes d'imprudència amb resultat de danys materials.

Marc Viader estava dolgut perquè, havent passat 48 hores

després de l'accident, ningú no s'havia posat en contacte amb els propietaris dels edificis afectats per l'explosió. L'administrador de la societat Hidroelèctrica Palà diu que la primera notícia la va tenir a través de la premsa. En la denúncia es fa constar que un habitatge ha quedat inutilitzat i que va ser un miracle que no hi haguessin danys personals, atès que en aquell carrer viuen algunes famílies de treballadors.



Cara i creu de l'autopista

# Autema assegura que han reduït la potència de les barrinades

Les barrinades que es fan periodicament a les obres de l'autopista Terrassa-Manresa han disminuït de potència des d'aquesta mateixa setmana. Aquesta és una de les primeres mesures de seguretat que s'han aplicat arran dels últims accidents al Pont de Vilomara i Castellbell i el Vilar. El director general d'Autema, Joaquim Prior, i el responsable de voladures de Ferrovial van assegurar que es posarien tots els mitjans a l'abast per evitar nous incidents. Prior va manifestar que les millors empreses especialitzades en barrinades estan sota les ordres de Ferrovial i que en aquesta autopista s'han fet 640 voladures i s'han utilitzat un total de 913.000 quilos d'explosius.

El responsable de les obres consideren que no es pot afirmar que hi hagi problemes derivats de les vibracions que ocasionen les voladures perquè asseguren que els controls sísmo-gràfics són sistemàtics.

Joaquim Prior va assegurar que actualment hi havia unes bones relacions amb les juntes per on passa l'autopista, tal com ho demostra que s'han firmat les anomenades «actes de conformitat» amb els representants municipals de Sant Fruitós, Manresa, Sant Vicenç, Castellbell, Vacarisses i Viladecavalls. En aquests documents es posa de manifest el vist-i-plau dels ajuntaments en els pactes que s'han fet amb Autema respecte a temes relacionats amb l'autopista.

Gairebé 400 treballadors

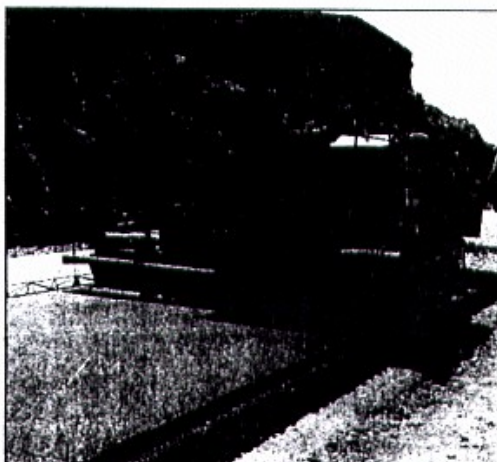
El màxim responsable de l'autopista va negar que es treballés molt ràpid. Prior reconeix que les obres avancen amb rapidesa perquè hi ha molta bona maquinària i perquè hi ha al voltant de 400 treballadors. La principal dificultat que han de superar és l'abundància de zones rocoses.

Actualment l'autopista està aproximadament al 50% de la seva execució. La part més avançada és la referent a les estructures, que són fetes en un 75%. Pel que fa a moviment de terres es dona per fet un 45% del total. Una de les novetats que es pot comprovar és la col·locació de la capa d'aglomerat al llarg d'un tram de tres quilòmetres a la zona de Vacarisses. També en algunes zones es poden comprovar les proves que es fan per restaurar els talussos laterals de la calçada.

Un punt conflictiu

Dels 33 quilòmetres de traçat, hi ha un punt especialment conflictiu. És passat Sant Vicenç, a prop de Can Padró. Aquí l'obra d'enginyeria és única a Espanya, amb un viaducte de 350 metres de longitud, un mur de 17'5 metres d'alt i unes pilastres per al viaducte que tenen una alçada de 40 metres.

Un dels enginyers explicava a Regió7 que, a més a més, en aquest indret s'han hagut de superar problemes derivats de



En alguns trams, ja hi col·loquen una capa de 25 centímetres d'aglomerat asfàltic.

les línies ferries dels 'Catalans' i de la Renfe; el riu Llobregat; una fàbrica de filatures; una planta de formigó que hi ha molt a prop; la carretera de l'eix del Llobregat; el circuit de Can Padró i un 'pub' que era situat al peu de la C-1411 i que es va enderrocar».

Els dirigents d'Autema creuen que la mesura de control de la qualitat del material que utilitzen a l'autopista és l'ideal. Només per fer efectiu aquest control, hi ha un total

de vint persones especialitzades, algunes de les qual ja tenen el seu treball al laboratori.

Les pluges abundants durant els últims mesos no han afectat gairebé en res les obres. La majoria de funcions s'han continuat fent normalment. Segons Joaquim Prior, les previsions que es van fer de ritme de treball són vàlides i permetran poder acabar els treballs a finals del mes de juny de l'any vinent.

PERE GASSÓ

## Barcelona, més a prop amb l'autopista de Rubí

L'execució de l'autopista Terrassa-Rubí i l'acabament de les obres del túnel de Vallvidrera permetran que un vehicle que agafi l'autopista a Sant Fruitós se situï en 25 minuts al barri de la Bonanova, a Barcelona. Segons Pau Novell, alt càrrec de la Generalitat, amb la nova ruta la discoteca Menfis de Sant Fruitós i la ciutat comtal només quedaran separades per 52 quilòmetres.

Una de les empreses més interessades a tirar endavant el projecte de l'autopista Terrassa-Rubí és Autema. El director general, Joaquim Prior, ha dit que «és evident que tenim interès a poder optar a la concessió d'aquesta nova autopista. Pensem que l'important és que realment es faci endavant el projecte i si nosaltres la podem fer, millor...».

La nova ruta per Vallvidrera i Rubí suposaria un fort increment del trànsit de cara a l'any 1992 per l'autopista Terrassa-Manresa, que ja farà més de dos anys que haurà entrat en servei.

El nom de l'empresa constructora de l'autopista Terrassa-Manresa ens evoca aquelles grans companyies de ferrocarril que sortien als westerns, dedicades a aixamplar civilitzacions planícies enllà. Amb un esperit colonitzador similar sembla que afronta Ferrovial la construcció de l'autopista, prenent-nos, a nosaltres i el nostre entorn ecològic, per indis, búfals, el desert de Mohave o vés a saber què.



GUAL PERMANENT

## Compte, que ve Ferrovial

ERNEST ABADAL

d'or a terres verges i inhòspites, no ha dubtat ni un moment a tirar pel dret, malmetent els paratges que ha convingut per tal de poder-se endur la grava. De passada, el flamant camí veïnal que uneix Sallent i Cabrianes ha quedat ben arreglat amb el tragar dels seus camions i altra artilleria pesada.

Si una petita part d'aquests nyaps els hagués fet un particular, l'haurien empaperat de multes. En canvi, les grans companyies dedicades a obra pública disposen de privilegis i subterfugis legals que els permeten esquivar la normativa més elemental i anar fent com si res.

Qui serà el sheriff-batlle que s'atreuirà a posar ordre? Haurà de cridar el 7è de Cavalleria? Desenterraran les tribus del Bages la destrala de guerra? Mentrestant, i per si de cas, atingues cap, posa't el cas».

# Les obres de l'autopista han comportat problema rera problema

Demà fa un any que van començar les obres de l'autopista Terrassa-Manresa. Al llarg d'aquests 365 dies els responsables de l'empresa concessionària han hagut de superar constants problemes. Durant els primers mesos va cuejar d'una manera periòdica el fantasma de les expropiacions i de les destrosses que originava les maquinàries pesades de Ferrovial.

La primera amenaça de paraitzar les obres la va portar a terme l'Ajuntament de Sant Fruitós de Bages quan va veure que perillava el camí d'accés a Sant Benet i a algunes granges del municipi. També hi havia queixes, a principis de setembre, perquè alguns tècnics consideraven que les dimensions de les canonades dels desguassos eren insuficients. Llavors, també a Sant Fruitós, els veïns ja es queixaven de les voladures. Deten que no se'ls avisava quan es feien les explosions i, en alguns casos, denunciaven la formació d'esquerdes.

Un altre dels municipis pro-

blemàtics ha estat Sant Vicenç. Durant alguns mesos hi ha hagut un autèntic estira i arronsa entre representants de l'Ajuntament i cap d'Autema pel polèmic tema d'una captació d'aigua que quedava afectada per les obres. Al final es va arribar a un acord que no contempla cap nova captació. A prop de Sant Vicenç, a Can Padró, han vist com el seu circuit automobilístic canviava de lloc. En aquest cas, el problema s'ha resolt amb un nou circuit que podria superar l'anterior.

Posteriorment han sovintejat les queixes de sectors ben diferents. Persones que viuen a peu d'autopista asseguren que les màquines «fan el que els va bé». El sindicat Unio de Pagesos també es va pronunciar públicament en contra de les destrosses.

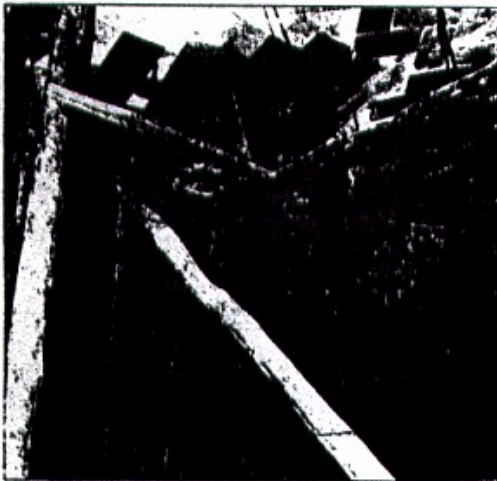
Ultimament els problemes més greus s'han centrat en les voladures descontrolades de la setmana passada al Pont de Vilomara i Castellbell.

Al Vallès també han sovintejat

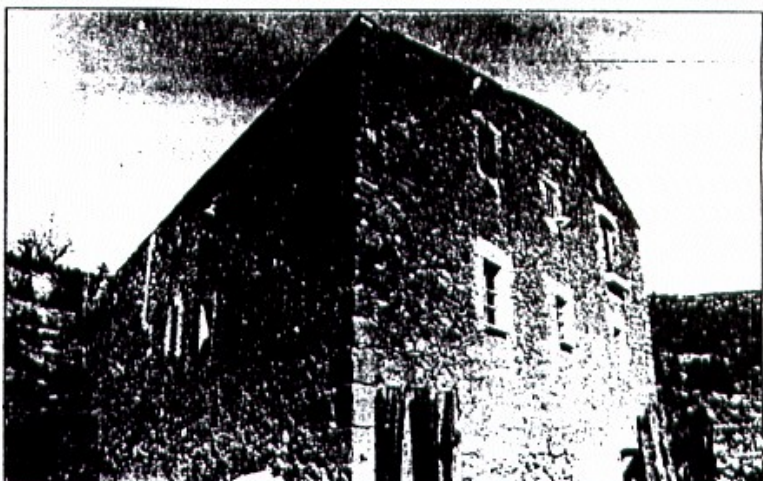
els problemes, una bona part dels quals s'han solucionat gracies a l'habilitat negociadora d'Autema.

P.G.

Per altra banda, a Cabrianes la companyia ha trobat dos llocs de grava i, seguint la millor tradició dels buscadors



SALVADOR REDÓ



SALVADOR REDÓ

El mas de cal Guixa ha patit durant més de mig any els efectes de les barrinades que s'han tirat per obrir un congost de 36 metres d'alçada molt a prop de la casa

# Alguns pagesos del Bages pateixen la cara trista de la nova autopista

Les barrinades i el pas de les màquines han malmès instal·lacions i collites

Alguns pagesos del barri de Boades, a Sant Vicenç de Castellet, han emprès accions judicials contra l'empresa constructora de l'autopista de Terrassa a Manresa, Ferrovià, i la concessionària Autema, per destrossar a la propietat privada. Altres pagesos reclamen indemnitzacions pels estropells ocasionats per les barrinades, i que se'ls refacin els camins malmesos. Aquests pagesos acusen les empreses que participen en l'autopista d'incompliment de promeses i de prepotència. Aquestes acusacions es fan extensives als respectius ajuntaments, als quals se'ls retreu el fet de no haver pres part activa en les reivindicacions dels pagesos.

Contra l'autopista i l'Administració

El matrimoni Roure-Bartrull

són uns avis que tota la vida han fet de pagesos. El Joaquim Roure té 70 anys i, a més a més de menar la terra, va treballar durant més de 30 anys a la fàbrica de Can Burés. L'autopista ha canviat radicalment l'entorn de vinya i bosc a què el Joaquim estava acostumat, perquè ell va néixer a la mateixa masia on viu. Ara, el que eren feixes i turons s'ha convertit en un congost de 36 metres de desnivell que comença només a uns 3 metres de la casa.

El matrimoni Roure-Bartrull també està preocupat pels tres camins que els ha tallat l'autopista i perquè no els n'han refet cap. «Ara, el camí que venia de Castellbell per la carretera del cementiri ha quedat completament tallat, i el pont que ens havien de fer, ara diuen que el faran més amunt, i si és cert, ens obligaran a fer una hora de camí a peu, quan abans

ho podem fer en pocs minuts».

La casa on viuen Joaquim Roure i la seva muller Flora també ha estat bombardejada per les barrinades. Durant set mesos, tota la zona ha estat sotmesa a explosions contínues. Als pisos superiors de la masia, el Joaquim Roure guarda els projectils de pedra que hi han caigut, «les barrinades eren tan fortes que tot quedava fosc i el sol, de color negre».

Algunes d'aquestes pedres han afectat sostres i teulades. El retruc de les barrinades va esquarterar la cisterna de l'aigua i la va buidar completament. Les parets interiors i mitgeres també estan esquarterades, «sort que les parets d'aquesta casa són de pedra i ben gruixudes, que si haguessin estat de totxos el casal ja estaria ensorrat», ha dit Joaquim Roure.

La Flora Bartrull, la seva muller, ha confessat que ha ar-

ribat a plorar d'impotència, «perquè he vist que tots plegats se'ns han passejat, els de Ferrovià i els d'Autema, la Generalitat. L'alcalde de Castellbell ens va arribar a dir que a ell el que menys el preocupava eren els camins tallats. Però, com ho hauré de fer jo, ara, per baixar al poble? Si no ens fan el pont que ens van prometre aquí on ens havien dit, haurem de caminar una hora; jo no sé conduir i el meu marit ja comença a ser gran per agafar el cotxe per anar per aquests camins».

A Boades reclamen reparacions

El cas geogràfic de cal Guixa és completament diferent al de cal Casalé. Si els primers queden a 36 metres damunt de l'autopista, en una timba, els segons són a uns quaranta metres per sota, i també a molt poca distància de la gran paret del talús. La Maria Fainé, que viu des de sempre a la casa, també protesta, perquè considera que ha estat més afectada del compte per les obres, i ha denunciat el que qualifica de prepotència de Ferrovià i d'Autema a la judicatura.

La Maria diu que no li han complert les promeses d'arranjament de les propietats destrossades pel pas de la màquina. De 4 feixes que tenia a l'entrada de la finca, les excavadores li van arrencar uns 400 arbres. Ametllers, oliveres, presseguers i parres. A la Maria li van prometre que li ho pagarien, però ella diu que fins ara no ha vist un dílar.

Dels representants de les empreses de l'autopista no en vol sentir a parlar, «ens han enganyat sempre, molt bones paraules, però ja ho veus, les feixes que no han estat buidades per omplir de terra el talús, han estat omplertes de rocs de grans dimensions, així no po-

dem treballar-les, i a més a més ens han fet malbé els camins d'accés i no podem entrar la maquinària per llaurar-les».

A la Maria Fainé i altres pagesos de la zona de Boades els preocupa els grans talusos que suporten l'autopista «perquè no tenen desguàs i l'aigua que recullin ens entrarà a les finques, i qui sap si a les cases».

Autema es declara a favor del diàleg i l'acord

El director general d'Autema, Joaquim Prior, s'ha mostrat sorprès per les declaracions d'aquests pagesos, tot i que ha dit que en cas que els desperfectes que s'addueixen siguin ocasionats per la construcció de l'autopista, s'arranjarà fins al termini curt de temps. A Prior no li consta que s'hagi emprès cap acció judicial contra Autema o contra Ferrovià, i ha assenyalat que està obert al diàleg i a l'acord.

Pel que fa al pont de cal Guixa, Prior ha reconegut que, efectivament, hi ha hagut un canvi en el projecte inicial, «després, però, que s'hagués arribat a un acord amb la Generalitat i l'Ajuntament de Castellbell».

El director general d'Autema ha indicat que ara començarà la fase d'acabament de l'autopista, i que alguns dels desperfectes ocasionats es podrien incloure en aquest apartat.

SALVADOR REDÓ



SALVADOR REDÓ

El paisatge de cal Casalé, a Boades, és un talús de 40 metres

• Les queixes s'adrecen a l'empresa constructora Ferrovià, a la concessionària Autema, a la Generalitat i als ajuntaments.

• Els afectats es troben desemparats davant tot l'embal·lum econòmic i polític que genera l'autopista..

## Casa mig trinxada a Palà de Torroella per una barrinada

Una pluja de pedres després a causa de la detonació de 1.600 quilos d'explosius (oma-2 i nagolita) va destruir parcialment una casa de Palà de Torroella ahir al voltant de les quatre de la tarda. Les barrinades s'havien fet per trencar una gran roca que hi ha darrera les cases del camp de futbol, per on ha de passar la variant de la C-1410. L'explosió va provocar una aïllada de rocs que va projectar-se sobre les cases. Algunes d'aquestes pedres pesaven més de 70 quilos i van foradar la teulada de la casa que habiten els set membres de la família Rivera i la de les antigues escoles on l'ajuntament de Navàs té l'oficina mu-

nicipal.

Els responsables de l'empresa Ferrovià, que té la concessió de les obres, havien desallotjat uns minuts abans l'habitatge dels Rivera on prevenció d'algun accident. Passats els moments de perill van tornar a casa per veure què havia passat. A l'interior de l'habitatge van poder observar que les pedres havien ensorrat diferents parts de la teulada, l'encanyissat i un sostre de plaques de guix. A les parets proliferaven esquerdes que feien tèmer per la seguretat mateixa de l'edifici. En caure el sostre es va destruir una bona part del mobiliari, que la família havia renovat recentment.

L'empresa Ferrovià va oferir-se a pagar l'allotjament dels Rivera al lloc on vulguin, així com a fer un peritatge dels desperfectes. La família de moment s'allotjarà a casa d'uns amics, al mateix poble. El cap d'obres de Ferrovià, Bartolomé Artola, va dir que el succés havia estat un accident; *«quan fem voladures mai no se sap què pot passar, per això prenem mesures de seguretat»*. Ahir al vespre l'alcalde de Navàs, Claudi Plans, i la Guàrdia Civil de Balsareny van fer una visita ocular a la zona. L'ajuntament navassenc també farà un peritatge i un informe de l'accident.



L'interior de l'habitatge va quedar molt afectat. Les pedres van foradar la teulada.

## 4 el reportatge regió

Dijous, 14 de juliol de 1988

### Cara i creu de l'autopista

## Apareixen esquerdes al cementiri de Castellbell

L'Ajuntament de Castellbell i el Vilar està convençut que les barrinades de l'empresa Ferrovià han provocat diverses esquerdes als murs exteriors del cementiri de Castellbell i el Vilar i en les parets que sostenen el bloc central de nínxols. Dilluns passat, el regidor d'Obres, l'alcalde accidental Alonso Belmonte i funcionaris municipals van fer una visita d'inspecció a la zona. La comitiva municipal va constatar, a pocs

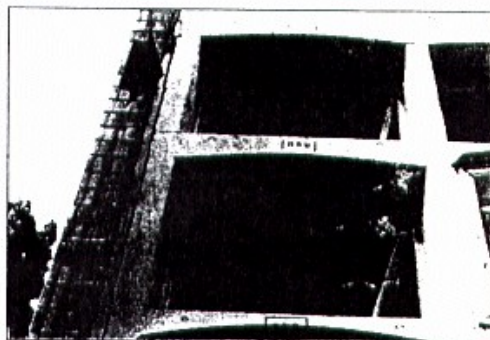
metres del cementiri, que s'havia ensorrat una barana d'obra d'un dels ponts de la carretera de Rellinars, fet que s'ha atribuït a la maquinària que es fa servir en les obres de l'autopista.

A aquests desperfectes cal sumar-hi els danys ocasionats per les explosions de divendres passat, que van afectar diverses cases de la zona alta del municipi. Segons Alonso Belmonte, els veïns estudien la possibilitat

d'emprendre mesures de tipus legal per fer front als incidents ocorreguts. L'Ajuntament de Castellbell i el Vilar s'ha plantejat la possibilitat de fer parar les obres en el cas que es tornin a repetir els incidents.

L'empresa que va fer la voladura de divendres a Castellbell no és la mateixa que al Pont. Sembla que els responsables directes que van fer la voladura no van informar Ferrovià amb rapidesa.

SALVADOR REDÓ



A Castellbell i el Vilar detecten esquerdes al cementiri



Aquestes pedres són algunes de les que no es van retirar

### Volien amagar l'accident de Castellbell i el Vilar

Els alts càrrecs d'Autema no tenien gairebé cap rellevància de la pedregada de Castellbell. Creien que havia estat una pedreta de no res. El cert és que des d'un primer moment una brigada d'homes es va dirigir als llocs afectats per intentar eliminar rastres de l'accident. Els veïns de la zona no havien estat avisats i les pedres van superrar de llarg la zona acordada.

### Autema fa pública la memòria de 1987

Autema va donar a conèixer ahir la memòria corresponent a les seves activitats durant l'any 1987. L'empresa Autema, que va ser creada el 31 de gener de 1987, té com a accionista principal Ferrovià amb un 75%; La Caixa, amb un 10%; l'Hispano Americano, amb un 10% i Banc Català de Crèdit, amb un 5%.

Autema diu que va causa dels alts tipus d'interès vi-gents al mercat nacional durant l'anterior exercici ha es-

tat convenient anar al finançament en moneda estrangera. Les divises contractades han estat, cercant una certa diversitat, francs suïssos i marcs alemanys.

La inversió feta durant l'exercici ha estat de 4.600 milions de pessetes, el que significa un 24% de la inversió total prevista. L'autopista ha comptat amb un capital subscrit de 4.000 milions de pessetes dividit en 40.000 accions nominatives de 100.000 pessetes de valor nominal cadascuna.

# Una barrinada de Ferrovial provoca una inesperada pedregada al Pont

Per miracle no hi va haver danys personals, però sí fortes pèrdues materials

Una autèntica pluja de pedres va caure ahir, poc abans de les tres de la tarda, sobre moltes cases i carrers del Pont de Vilomara i el barri del Raval, al terme municipal de Manresa. Per miracle, cap persona no va resultar lesionada per l'efecte de la potent barrinada que va produir l'empresa Ferrovial, empresa que s'encarrega de fer les obres de l'autopista Terrassa-Manresa. Encara que en un primer moment, l'alcalde del Pont de Vilomara, Evarist de la Torre, tenia previst presentar una querrela criminal, de moment ha quedat ajornada aquesta acció en espera que la potent empresa faci front als desperfectes i els pugui arranjar immediatament. Aquest és el tercer cas, en aproximadament un mes, que voladures que fa Ferrovial causen destrosses en béns materials.

**Pensaven que era una bomba**

La indignació al Pont de Vilomara es va fer evident durant tota la tarda d'ahir, després de comprovar com un bon nombre de cases de la població havien quedat afectades per l'impacte dels projectils que queien al mig del poble arran d'una barrinada feta a uns mil metres del centre del nucli urbà. La casa d'Ismael Adell, situada a pocs metres de l'Ajuntament, és la que ha tingut les conseqüències més greus. Quan faltaven cinc minuts per a les tres d'ahir a la tarda, moment en què els veïns d'aquest habitatge estaven al menjador, van sentir un fort tremolor i van adonar-se que alguna cosa havia passat a la casa. Després de fer una ràpida comprovació van veure com l'habitació de matrimoni estava parcialment destrossada per les pedres que havien foradat la teulada de la casa. Ells mateixos manifestaven que «ens pensàvem que havia estat una bomba».

El mateix alcalde es disposava a entrar a casa seva en el moment que va sentir el terrabassall.

De seguit va sortir al carrer i va adonar-se que al llarg dels carrers del poble hi havia trossos de pedres argiloses que s'havien trencat en impactar al terra, a les teulades o en vehicles estacionats. En un ràpida supervisió dels carrers cèntrics es va constatar que un vehicle havia quedat abonyegat en una porta i en un altre una pedra havia trencat un dels fars. Evarist de la Torre va recollir una pedra de més d'un quilo de la plaça de l'Església i la guarda al seu despatx municipal per demostrar que la pluja de pedres no era cap broma i que només la fortuna va fer que no hi hagués cap víctima.

**Fàbriques afectades**

Dues fàbriques del Pont de Vilomara també han patit les conseqüències de la pedregada. A la indústria tèxtil Kidam, a part de les teules i les plaques aïllants trencades, lamentaven que l'ordinador que fan servir hagués quedat afectat. Una persona responsable de la fàbrica assegurava que «quan hi ha hagut l'explosió, les portes se'ns movien». Molt a prop d'aquesta empresa hi ha situada Filatures Jorba, SA., que té una plantilla de 47 persones. Precissament una dona que treballava al costat d'una màquina va veure com una pedra li queia al costat. S'havia salvat de l'impacte de la pedra per uns centímetres.

**Ferrovial diu que ja pagarà**

Al cap de poca estona d'haver-hi hagut la pedregada, dos tècnics de Ferrovial i un altre d'Autema van presentar-se a l'Ajuntament per assabentar-se dels danys que havia produït la voladura descontrolada. Ni el cap de l'obra, ni cap supervisor de la Generalitat van fer el recorregut per la zona afectada.

Un dels tècnics de Ferrovial assegurava que «ha estat un accident lamentable. Nosaltres utilitzem el mètode més moderns que hi ha al món. Per ara no podem donar més explica-



Un representant d'Autema, a l'esquerra, i un altre de Ferrovial, a la dreta, van comprovar part de les destrosses que va provocar abir una barrinada a les obres de l'autopista

cions perquè encara no hem parlat amb les persones que han portat directament l'execució de la barrinada».

Els representants de l'empresa constructora van acordar amb els propietaris afectats i amb l'Ajuntament que Ferrovial pagaria tots els danys que s'haguessin ocasionat arran de la voladura». En aquest sentit, els representants han avisat al veïnat que tothom que hagi de fer alguna reclamació ho canalitzi a través de l'Ajuntament. Els afectats hauran de presentar un pressupost del que costi la reparació. En el cas que Ferrovial ho consideri ajustat, procedirà a pagar els danys.

La valoració de les destrosses encara no s'ha pogut fer, entre d'altres coses perquè hi ha veïns que no han supervisat les teulades. Precissament al

barri del Raval, al marge dret del Llobregat, la majoria de les pedres van caure sobre les teulades. En aquestes cases, que depenen del terme de Manresa, es va desplaçar una dotació de la Guàrdia Urbana i els mateixos tècnics que porten les obres, els quals van dir que ja els arranjarien els desperfectes.

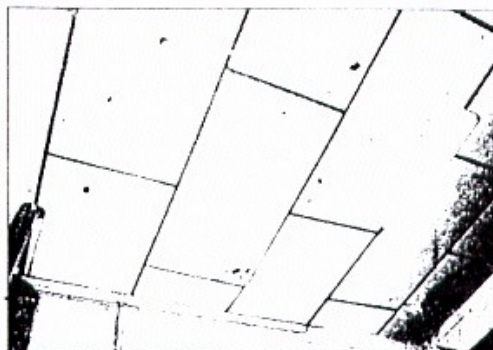
**Un poble contra Ferrovial**

Alguns veïns del Raval i del Pont de Vilomara estan molt indignats amb l'empresa Ferrovial. Una senyora del poble deia tot anguixada que «sí totes les bones paraules que van fer a l'Ajuntament abans de començar les obres s'haguessin fet realitat, tot hagués anat molt bé. De les promeses, ben poques s'han fet realitat. Veiem com envaeixen zones

que en principi no haurien de estar afectades». Altres persones denunciaven que no hi ha manera que Ferrovial arrangi la carretera que uneix Manresa amb el Pont. A l'Ajuntament han arribat moltes queixes i diversos veïns asseguren que hi han deixat el càrter dels seus vehicles.



Pedres com aquesta que ensenya l'alcalde del Pont de Vilomara van caure als carrers del poble



Dues empreses tèxtils van ser afectades. A la foto, les plaques aïllants completament apedregades