

URBANISMO PÁG. 3

Grandes obras con menos problemas
Las remodelaciones urbanísticas encaran su recta final

SEGURIDAD PÁG. 5

Menos hurtos en la Costa Brava
Aumentan los robos con fuerza

CIUDADANOS PÁG. 6

Fútbol infantil del Maresme a India
Técnicos para niños de la Fundación Vicente Ferrer

GENTE PÁGS. 8 Y 9

Pierce Brosnan vuelve a la acción
Reivindica a los héroes maduros

VIVIR



Lunes, 1 de septiembre de 2014

LA VANGUARDIA



GEMMA MIRALDA

Paisaje industrial. A este polígono de Abrera, con Montserrat al fondo, la mayoría de los empleados llega a diario en coche

Cuando el trabajo queda lejos

JAUME V. AROCA
Barcelona

Frente al bar Sant Ermengol de la calle Hostal del Pi, en Abrera, entre las siete y media y las ocho de la mañana hay más tráfico que en algunas avenidas del Eixample de Barcelona. Aunque los nombres de las calles evoquen un paraje rural en realidad aquí, casi a la sombra de la montaña de Montserrat, late el corazón industrial de Catalunya.

● **Lograr un empleo implica a veces invertir una parte considerable del salario en llegar cada día a la empresa**

Sólo en este polígono trabajan unas 1.800 personas y a la hora de entrada al trabajo las colas de coches, en los que casi siempre viaja a solas el conductor, son lar-

● **Casi una cuarta parte de los polígonos industriales de la región metropolitana sólo son accesibles en coche**

gas. Este conjunto de calles y fábricas, donde ahora Mercadona está construyendo el segundo almacén más grandes de España, figura en la lista del informe del

Pacte Industrial Metropolità que estima que unos 200 del total de 728 polígonos que hay en la región son poco accesibles.

Para que se entienda: poco ac-

cesible es el modo de decir que a este lugar no hay otra manera de llegar que en coche y que, por lo tanto, acudir a trabajar cada día a lugares como este es caro, en ocasiones demasiado para determinados sueldos.

Hace años, antes de que estallara la crisis económica, el Govern desarrolló una política para minimizar esos costes. "Las empresas comprobaron que si disponían

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>>

CUANDO EL TRABAJO QUEDA LEJOS EL COSTE EN TIEMPO Y EN DINERO DIFICULTA ENCONTRAR EMPLEO

>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

de mejores comunicaciones les era más fácil captar mejores trabajadores. Con la crisis eso cambió. Ahora parecería que la gente está dispuesta a ir a cualquier parte para encontrar un empleo" explica Marc Iglesias, del Institut Cerdà, asesor en materia de movilidad. Pero no siempre es posible.

Una crisis anterior, la de la reconversión industrial de los ochenta –tal vez la única comparable con la actual por el número de trabajadores afectados– arrebató las fábricas a las ciudades para confinarlas en lugares como este. Aquella crisis convirtió a las aglomeraciones urbanas en lugares donde sus habitantes no ven crecer las cosas que comen ni fabricar las que utilizan. Pero tuvo otra consecuencia relevante: si antes los trabajadores vivían cerca de las fábricas a partir de entonces, el desplazamiento se convirtió en un coste añadido –en tiempo y dinero– de sus vidas.

Para tener trabajo hay que tener algún modo de desplazarse hasta el punto que, como recuerda Pilar Millán, responsable del Observatori de la Vulnerabilitat que elabora Creu Roja "uno de los últimos gastos de los que prescinden las personas que atendemos –ciudadanos que han sucumbido a las consecuencias de la crisis y que viven de las ayudas que reciben de esta organización humanitaria– es del teléfono móvil y el coche". Hay que estar disponibles para ir a cualquier parte. Prueba de ello es que muchos

SIN DATOS

¿Cuántos empleos no se cubren por el coste de desplazamiento? Nadie lo sabe

DESEMPLEADOS

Las familias no prescinden del coche hasta el final, por si aparece un trabajo

ayuntamientos tienen en sus programas de ayuda social una partida destinada a financiar el transporte. Más allá de los currículos, algo tan sencillo como poder desplazarse, puede ser decisivo para volver a tener trabajo.

Bien es cierto que, como apunta Marc Iglesias, los estudios de movilidad han demostrado que los trabajos más modestos los cubren a menudo trabajadores de las áreas más cercanas al lugar donde está el empleo mientras que, a medida que crece la especialización y los niveles salariales, aumenta la distancia entre el lugar de residencia y el de trabajo. Tanto es así, que el coche se ha convertido en otro signo de distinción entre los *blue collars* –los trabajadores del mono azul– y los *white collars*, los empleados especializados. Sólo un 30% de las familias con bajos salarios tienen coche para ir a trabajar, mientras que el 92% de los segundos tienen a su alcance un medio propio de desplazamiento.

Los anglosajones, capaces de elaborar todas las estadísticas sobre sus clases más modestas –otra cosa distinta es si logran poner remedio a sus problemas– es-

Otro problema: la pobreza de transporte

timan que varios millones de trabajadores británicos corren el riesgo de sufrir pobreza de transporte, una variable más de la pobreza energética, que apenas ha sido abordada aquí en España. Un informe reciente de este mismo año del Royal Automobile Club británico estima que las familias pobres británicas se ven obligadas a destinar el 31% de sus gastos a la movilidad para disponer de empleo. Un coste que es creciente porque el año anterior se estimó que esa cifra alcanzaba el 27% de los ingresos.

Marisa (el nombre es supuesto) recibió una oferta de empleo como oficial de primera en una peluquería. No era una oferta mala por el horario pero sí por los costes de desplazamiento. Ella



Una parada de bus desierta a primera hora de la mañana en el polígono Can Amat, a caballo entre el Baix Llobregat y el Anoia

El transporte colectivo ayudará a su vecino a tener empleo

■ ¿Es posible una política pública de apoyo al empleo a través de bajar el coste del transporte? La experiencia dice que, a priori, no. Los datos recogidos en el último Plan Director de la movilidad del área metropolitana, presentado hace apenas una semana, demuestran que los pocos servicios de transporte colectivo creados en los años de bonanza económica han sido algo bastante parecido a un fracaso. El informe descri-

be el caso de una línea en Vallsolana, un complejo de oficinas de Sant Cugat que tiene una demanda de un viajero por cada expedición del autobús. Una verdadera sangría para el erario. También es cierto que hay otros casos más eficientes pero no mucho más. El sistema de transporte público está al límite de su capacidad con los recursos de que dispone y que se invierten también en, por ejemplo, en billetes boni-

ficados para los que no disponen de empleo, pero no para los que sí lo tienen aunque el sueldo sea mísero. "La solución es un mix, hay medidas como acercar líneas de bus a los polígonos y otras como mejorar la información e incorporar nuevas paradas que en buena parte deben pagar las empresas", explica una portavoz de la Autoritat del Transport Metropolità. El problema, de nuevo es la masa crítica, la falta de deman-

da a la que se refería Marc Vila. Quizás uno de los remedios sería tomar conciencia de que cada vez que subimos a nuestro coche para ir al trabajo nos estamos dejando a alguien por el camino y que si utilizáramos el transporte colectivo estaríamos acercando el empleo a quien ahora no lo tiene. Más usuarios quiere decir un servicio más rentable. Y tal vez así, nuestro vecino pueda volver a trabajar.

forma parte de la generación que se fue a vivir fuera de Barcelona persiguiendo el sueño de tener una casa propia y encontró una oferta ajustada a sus posibilidades en una urbanización de El Vendrell. El problema es que el empleo que le ofrecían requería sí o sí contar con un vehículo porque la red de transporte no se ajustaba a sus horarios y su recorrido. Echó cuentas y llegó a la conclusión de que no podía aceptar esa oferta de empleo. Era más el dinero que le costaría llegar a su empleo que lo que iba a ganar arreglando el cabello de sus clientas. Fin de la historia.

Después de algunas semanas de trabajo, cabe llegar a la conclusión de que no existen informes fiables y menos aún actualizados

una accesibilidad dificultosa a su puesto de trabajo. Esta estimación, explica Marc Vila, uno de los expertos que participó en la elaboración de este diagnóstico, se realizó a partir de la superposición de dos capas sobre el mapa. La primera contenía los 728 polígonos de la región metropolitana; al segunda, todas las líneas de transporte público disponibles, en lo esencial, las más de 10.039 paradas de bus que hay repartidas por el territorio. La conclusión es que 200 de los más de 700 polígonos industriales de la región quedan lejos –a más de 1.300 metros de distancia– de la red de transporte más cercana.

Llevado a la realidad, esa es la experiencia que reporta simular un desplazamiento al trabajo hasta el polígono de Abrera donde arrancaba este reportaje. Después de dejar el autobús –el de las 6,50 de la mañana viaja casi vacío– hay que caminar unos veinte minutos para llegar al centro del polígono. La mala fortuna hace que justo este día, el lunes, caiga una tormenta desproporcionada sobre el área metropolitana. Cuando uno llega a la puerta de la empresa donde ha fijado el objetivo de su GPS su aspecto no resulta muy recomendable y siente verdadera envidia de los trabajadores de Jungheinrich, una empresa de carretillas, que llegan a bordo de un autocar fletado por la compañía en una compañía de transportes de Olesa.

El problema, como señala Marc Vila es que estos autobuses de empresa son una excepción.

POLÍGONOS

El Pacte Industrial estima que 58.000 empleados tienen un acceso caro al trabajo

URBANISMO

¿Fue una buena idea sacar las fábricas de las ciudades? Ahora parece que no

La rentabilidad de los servicios de transporte es muy relativa y sólo las compañías grandes pueden permitírselo. Se necesita masa crítica y “ahora, cuando en los polígonos hay tantas naves vacías, no la hay”. Marc Iglesias sin embargo apunta que la experiencia ha demostrado que reducir el número de vehículos que se utilizan para llegar al trabajo puede resultar muy rentable para las empresas. “Reducir el número de coches puede permitir ampliar la superficie de trabajo sin costes porque la zona de aparcamiento ya es de la compañía”.

Otro asunto es si el modelo de polígonos industriales sigue siendo una buena idea. En una conversación informal con Joan Busquets, el arquitecto que está empezando a trabajar en el plan que debe reemplazar algún día el viejo Plan General Metropolitano, apuntaba que no. Que hay que volver a la mixtura de fábricas y casas, como vivían nuestros padres. Claro que no todo podrá fabricarse al lado de casa. Pero hay miles de buenas razones para pensar que apartar de nuestro barrio las fábricas no fue tan buena como parecía al principio.●

URBANISMO



ROSER VILALLONGA

En Glòries se han habilitado los carriles definitivos hasta que se construyan los túneles

Grandes obras con menos afectación

Tras dos meses intensos de trabajo, se dan por acabadas 25 actuaciones de mejora que se han hecho este verano

BARCELONA Redacción

Septiembre empieza con una importante mejora en la movilidad de la ciudad. Las grandes obras que se están llevando a cabo en diferentes puntos de Barcelona han avanzado considerablemente a lo largo de este mes de agosto, en el que se ha trabajado a un ritmo imparable. Las intervenciones urbanísticas continuarán afectando el tráfico viario, pero no de la misma intensidad como lo han hecho este verano. Asimismo, el Ayuntamiento ha dado por finalizadas 25 actuaciones en la red viaria que se han efectuado a lo largo de los dos meses en los que la circulación se reduce.

Durante este agosto se ha continuado trabajando en la avenida Diagonal, Paral·lel, Balmes, el paseo Sant Joan, Glòries y la ronda General Mitre. Se ha aprovechado para llevar a cabo actuaciones de impacto, aquellas en las que son necesarias maquinaria pesada y cortes de tráfico; al tratarse de un mes en el que tradicionalmente hay menos residentes se pueden hacer con menor afectación para el tráfico. La intención del equipo de gobierno es que estas grandes obras puedan estar acabadas a finales de año o a principios del 2015.

En Glòries, durante estas semanas, además de derribar el anillo viario, también se han abierto al tráfico las calzadas que serán definitivas hasta que se construyan los túneles. Es decir, que están en servicio los

tres carriles de circulación del tronco central y dos del lateral. El tramo de la Diagonal hasta Castillejos permanece cerrado para facilitar la demolición de lo que queda de la enorme estructura. A finales de septiembre está previsto que puedan concluir estos trabajos.

La reforma de la Diagonal también avanza a buen ritmo y hace unos días se abrieron los carriles laterales, habilitados donde antes estaban las terciadas, entre la calle Muntaner y la plaza Francesc Macià en el

definitiva de la avenida.

Entre las obras de impacto que se han acabado durante este mes, destacan las de la parte alta de la calle Balmes, entre la plaza Molina y Travessera de Gràcia. En este tramo, se ha cambiado el pavimento, la calzada y la iluminación. Los trabajos de reforma continúan ahora hasta la Diagonal.

Asimismo, han finalizado los trabajos en el lado mar de la ronda General Mitre, entre Mandri y Balmes. Las obras de Mitre, era una de las actuaciones



ROSER VILALLONGA

En paseo Sant Joan ya se adivina la configuración definitiva

En Diagonal se ha abierto parte del lateral y en paseo Sant Joan están a punto de acabar

lado montaña y en el tramo que va de Balmes hasta paseo de Gràcia en dirección Besòs. La nueva calzada lateral dispone de un carril de circulación y otro para bicicletas, y así se mantendrá en la configuración

nes que más preocupaba al equipo de gobierno por la posible afectación que pudieran tener en el tráfico de Barcelona. Se trata de una vía por donde antes de iniciarse las obras de remodelación circulaban diariamente 70.000 vehículos.

Entre las próximas reformas de calado que están por concluir están las de paseo Sant Joan y paseo de Gràcia, esta última remodelación debe estar lista antes de que empiece la campaña navideña. Mientras que las de la Diagonal, y el Paral·lel concluirán en el 2015.●



GEMMA MIRALDA

sobre la ecuación entre empleo y desplazamiento. No sabemos a ciencia cierta en Catalunya cuantas ofertas de empleo son rechazadas porque el desplazamiento al lugar de trabajo es demasiado caro en relación con el salario que se percibe. La lógica diría que si los salarios han bajado y los costes de transporte han subido el problema debe ser mayor.

Por de pronto sólo contamos con informes como el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana cuyo diagnóstico señala que a día de hoy unos 58.000 trabajadores de polígonos –esto es, de lugares en la práctica apartados de las zonas donde reside la gente– han de sobrellevar los costes de

LA SEGUNDA

Màrius Carol



DIRECTOR

A la grupa de Skyrocket

CONVERSANDO con un conseller de la Generalitat sobre el trepidante calendario que el Govern tiene por delante (del 11 del 9 al 9 del 11), me vino a la mente una anécdota que cuenta Edward Kennedy en sus memorias. Ted acompañaba a John para obtener el favor de las gentes del Partido Demócrata en Montana, que era tierra hostil porque su senador apoyaba a Lyndon Johnson como candidato. Cuando llegaron a la sede de la convención con traje y zapatos, no encontraron a nadie, pues se celebraba rodeo, así que se dirigieron al vallado del festejo. En mitad del griterío del personal y la polvareda de los caballos, hablaron con el director del rodeo, quien les aconsejó que si querían ganarse el favor de los delegados del partido, lo que debían hacer, más que grandes mítines, era montar uno de aquellos potros salvajes. Kennedy accedió ante la mirada horrorizada de su hermano. Se cambió de ropa y se pudo un sombrero vaquero. Nunca ha-

bía montado a un caballo salvaje, así que escuchó cuatro consejos y se subió a la grupa del animal, con un nombre que invitaba al desastre (Skyrocket). Ted salió a trompicones y aguantó siete segundos. Se dio un castañazo fenomenal, pero no se rompió ningún hueso. En la convención de la tarde, aquellos tipos que habían asistido al rodeo le aclamaron: "Por si no lo saben, hay un caballo que se llama Skyrocket... y quiero que voten por John Kennedy", se limitó a decir entre aplausos.

Artur Mas afronta las próximas semanas con el espíritu con que Ted se subió al caballo desbocado. Es decir, sabiendo que puede ser volteado pero entendiendo que no tiene más remedio que demostrar valor. El personal de Montana entendió que lo había intentado, si bien el potro tenía más fuerza y experiencia. No lo domó pero se llevó la comprensión de la gente.

ÍNDICE

Internacional	3
Política	10
Opinión	18
Tendencias	24
Necrológicas	28
Cultura	30
Cartelera	38
Lunes Match	42
Anuncios clasificados	57
Economía	59
PÁGINAS	80

SUMARIO

INTERNACIONAL

El laberinto ucraniano

El presidente de Rusia, Vladímir Putin, pidió ayer oficialmente que se celebren de forma urgente conversaciones sobre el "sistema estatal" del sudeste de Ucrania. **PÁGINA 6**

POLÍTICA

El modelo Guanyem

En las ocho provincias andaluzas germinan iniciativas que, a semejanza de Guanyem Barcelona, buscan consolidarse con vistas a competir en las próximas municipales. **PÁGINA 15**

EDITORIALES

Temas del día

El inicio del curso político en España; y el nombramiento del nuevo presidente permanente del Consejo Europeo y de la nueva jefa de la diplomacia comunitaria. **PÁGINA 18**

OPINIÓN

Formar equipos

Teresa Guasch apunta sobre los retos educativos inmediatos que debe afrontar nuestra sociedad: "La formación de los equipos directivos y la dotación de instrumentos que les permitan acompañar y guiar a los docentes en el trabajo colaborativo es uno de los desafíos inminentes y a la vez un gran estímulo para la mejora educativa". **PÁGINA 19**

TENDENCIAS

Estrés familiar

El estrés familiar multiplica el riesgo de hipertensión, infarto de miocardio e ictus entre las mujeres, según un estudio basado en el seguimiento durante 16 años de 870 mujeres rusas de 25 a 64 años que se presentó ayer en Barcelona, en el Congreso Europeo de Cardiología. **PÁGINA 26**

VIVIR

Hurto en la Costa Brava

Más de la mitad de las 6.107 infracciones penales denunciadas entre el 1 de julio y el 22 de agosto en las cinco comarcas de los Mossos que dan servicio a los 22 municipios de la Costa Brava eran por hurto: falta (cuando la mercancía robada tiene un valor de 400 euros o menos) o delito (cuando supera los 400).

Reencuentro de Meg Ryan y Tom Hanks

Meg Ryan y Tom Hanks vuelven a rodar juntos tras *Joe contra el volcán*, *Algo para recordar* y *Tienes un e-mail*.



CULTURA

Ideario literario

Enrique Vila-Matas, ganador del premio Formentor, declara en una entrevista a *La Vanguardia*: "Siempre he sentido la necesidad de no traicionar mi propio ideario literario". **PÁGINA 33**

DEPORTES

Fiesta colombiana

Fue el día de Colombia en La Vuelta Ciclista a España. La llegada en cuesta en Valdelinares propició una gran jornada para los sudamericanos con victoria de etapa bajo la lluvia de Winner Anaconda (Lampre), mientras que el liderato pasa a manos de Nairo Quintana, que se lo arrebató a su compañero del Movistar Alejandro Valverde, con los cuatro primeros de la general separados por sólo nueve segundos. **PÁG. 55**

ECONOMÍA

Oposición holandesa

El Gobierno de Holanda no está dispuesto a aceptar que Luis de Guindos sustituya antes de tiempo a Jeroen Dijsselbloem en la presidencia del Eurogrupo y ha empezado a plantar cara a las ambiciones españolas. **PÁGINA 62**

LOS SEMÁFOROS

Josep Patau

PRESIDENTE DEL CF SANTVICENTÍ

Técnicos del club de fútbol Santvicentí, de Sant Vicenç de Montalt, en el Maresme, son enviados cada verano a entrenar a niños de diferentes castas a India en un proyecto de colaboración con la Fundación Vicente Ferrer. **VIVIR**



Carolina Marín

BADMINTONISTA

La onubense Carolina Marín (21) se convirtió ayer en la tercera jugadora no asiática que gana un Mundial de bádminton. Caro se tomó su particular revancha de Li Xuerui, la china que la eliminó en Londres 12 antes de ganar el oro. **PÁG. 55**



Isidre Fainé

PRESIDENTE DE CAIXABANK

CaixaBank y Barclays Bank acordaron ayer la compra-venta por 800 millones de Barclays Bank SAU, que incluye los negocios de banca minorista, gestión de patrimonios y banca corporativa de la entidad británica en España. **PÁG. 59**



Isidoro Álvarez

PRESIDENTE DE EL CORTE INGLÉS

El Corte Inglés ganó 174 millones de euros en el 2013, un 6,2% más, con lo que mejoró sus resultados después de seis años de caídas. Las ventas del grupo que preside Isidoro Álvarez alcanzaron los 14.292 millones de euros. **PÁGINA 60**



Xi Jinping

PRESIDENTE DE CHINA

El presidente Xi (61) ha frenado las aspiraciones de Hong Kong de una mayor democracia, al obligar a que los candidatos a dirigir el Gobierno de la ex-colonia británica en el 2017 sean cribados primero por Pekín. **PÁGINA 7**



LA MIRILLA

Rajoy y la ley del gallego

Como suele ser habitual, Mariano Rajoy utilizó ayer el topónimo castellanizado de Sotomayor para referirse a la localidad pontevedresa de Soutomaior, en la que desde hace nueve años abre todos los veranos el curso político el actual presidente del Gobierno. Hace unos días, en un acto en el Club Náutico de Sanxenxo, Mariano Rajoy, aunque usó en varias ocasiones el topónimo gallego, utilizó mayoritariamente el castellanzado de Sanjenjo. Sin embargo, el artículo 10 de la ley de Normalización Lingüística gallega establece que "los topónimos de Galicia tendrán como única forma oficial la gallega". Esa ley fue aprobada por unanimidad por el Parlamento gallego en 1983. Rajoy era entonces un joven diputado de Alianza Popular, pero, según consta en el diario de sesiones, justificó su ausencia en el pleno que efectuó la votación final. En su intervención de ayer, al referirse a la cuestión catalana, el presidente del Gobierno insistió en que las leyes están para ser cumplidas.

CREEMOS QUE...

Polígonos lejanos

Casi una cuarta parte de los polígonos industriales de la región metropolitana sólo son accesibles en coche. En los últimos años, las pequeñas y grandes fábricas se han concentrado alejadas de los núcleos urbanos, lo que obliga a sus trabajadores a desplazarse casi exclusivamente en vehículo privado. No se han buscado alternativas para mejorar las comunicaciones. Las líneas de autobús público que llegan a las zonas industriales son prácticamente inexistentes y los empleados deben utilizar más de un transporte público para desplazarse a ellas. En estos casos, ir a trabajar comporta una importante inversión económica y también de tiempo. Así lo advierte un informe del Pacte Industrial Metropolità que alerta de todos estos inconvenientes y de la dificultad que tienen muchos parados para aceptar una oferta de trabajo en estos polígonos mal comunicados. Es urgente que tanto las empresas como la administración implanten medidas para mejorar las conexiones de estas zonas industriales.

LA VANGUARDIA.com

VIDEOREPORTAJE

Vivir en la cárcel más pequeña de Bolivia.

E-KONOMÍA

El economista Gay de Liébana explica las medidas del decreto omnibus para disminuir el desempleo de los jóvenes.

EN 3 PASOS

Cómo colocar correctamente un preservativo.

LOS GOLES DE LA LIGA

Vea las mejores jugadas y los goles de los partidos disputados este fin de semana.