

EL MIRALL

Núm. 111

500 ptes./ 3'01 Euros.

Dossier

*125 anys de tren,
la història
continua*

Entrevista

*Francesc Antich
«Aquest Govern
no decebrà
aquells que hi
posaren il·lusió»*

Semblança

*Enric Valor,
l'escriptura com
un deure
patriòtic*

Societat

*Agnes Sire,
la representant
de Magnum
a París*



Seccions: itineraris · cinefàgia · art · llibres · la botiga

Si estimes Mallorca, assegura el seu futur

El que més ens importa als mallorquins i mallorquines és la defensa dels nostres interessos patrimonials, del passat i del present, però sobretot la protecció del futur de les nostres famílies.

El Territori i la seva protecció, el Benestar dels més grans i necessitats, la Cultura i el Patrimoni Històric, el Foment de l'Ocupació i les Tradicions, l'Esport Base i la Joventut, els Serveis Municipals amb més instal·lacions per al ciutadà, el respecte pel Medi Ambient i la qualitat de vida.

Competències i responsabilitats que tenim depositades els mallorquins en el Consell de Mallorca i que gestiona en cadascuna de les seves àrees assegurant el que més importa a Mallorca, els mallorquins



Consell de Mallorca



EL MIRALL

Universitat de les Illes Balears
Servei de Biblioteca i Documentació
Edifici Guillem Cifre de Colònia

4

EDITORIAL

RECUPERAR LA LLENGUA, AVANÇAR EN L'AUTOGOVERN

DOSSIER

125 ANYS DE TREN,
UN TRANSPORT EN VIA DE RECUPERACIÓ

El tren
de Sóller.



5

NOTES LITERÀRIES

PERE ROSSELLÓ: UNA NOVEL·LA SÓN PARAULES,
INTRODUCCIÓ A L'OBRA DE MERCÈ RODOREDÀ

20

SEMBLANÇA

ENRIC VALOR: LA GRAMÀTICA
I L'ESCRITURA, UN DEURE PATRIÒTIC

23

ENTREVISTA

ANTONI OLIVER: FRANCESC ANTICH ASSEGURA
QUE EL GOVERN NO DECEBRÀ
AQUELLS QUE HI POSAREN IL·LUSIÓ



Francesc Antich.

25

SOCIETAT

AGNES SIRE, LA REPRESENTANT
DE MAGNUM A PARÍS

33

MISCEL·LÀNIA D'ACTUALITAT

36

TENDÈNCIES

ITINERARIS: GASPAR VALERO
CINEFÀGIA: MATÍAS VALLÉS
ART: CRISTINA ROS
LLIBRES: BIEL MESQUIDA
LA BOTIGA: EL MIRALL

38

EL MIRALL

Revista cultural de les Illes Balears



REVISTA CULTURAL

Abril-maig 2000
Núm. 111

Edita:
OBRA CULTURAL BALEAR
President: Antoni Mir
Publica:
Associació EL MIRALL
C/ de la Impremta, 1, pral. 2a
07001 Palma
President: Ferran Gomila

Producció, administració
i publicitat:
C/ de la Impremta, 1
07001 Palma (Mallorca)
Tel.: 971 725937
Telefax: 971 719385
Apartat de correus 179
07080 Palma (Mallorca)
Delegació a Barcelona:
C/ de la Montcada, 20
(Palau Dalmau)
08003 Barcelona
Delegació a València:
C/ de Moratín, 15
46001 València

Web i adreça de l'OCB
a Internet
<http://www.partal.com/ocb>
e-mail: ocb@ibernet.com

Director:
Gaspar Valero i Martí

Redactora en cap:
Joana Mas i Sastre

Secretari de redacció:
Tomeu Martí i Florit

Consell de redacció /
col·laboradors
Francesc Bujosa
Catalina Valriu
Antoni Ginard
David Ginard
Antoni Marimon
Biel Mesquida
Mateu Morro

Publicitat: Santi Adrover

Els articles publicats en aquesta
revista expressen únicament
l'opinió dels autors.

Coberta: Rafel Adrover
Fotos: Pep Pastor

Disseny: Marco Spinazzola

Maquetació i fotocomposició:
Documenta Balear SL
Impressió:

UNIVERSITAT DE LES ILLES BALEARS



5104698463

Recuperar la llengua, avançar en l'autogovern

Per sisè any consecutiu, l'Obra Cultural Balear convoca la diada per la llengua i l'autogovern, que tindrà lloc dissabte, dia 20 de maig, a Ses Voltes, Dalt Murada i el Parc de la Mar de Palma. Una vegada més, el diagnòstic sobre la situació sociolingüística que acompanya la convocatòria és ben preocupant: les dades constaten un retrocés constant de l'ús efectiu de la llengua catalana en les àrees i els sectors socials més visibles, amb més capacitat de projecció i, sobretot, amb més futur. El català esdevé una llengua minoritària entre els joves i els adults actius de les àrees urbanes i més dinàmiques demogràficament i econòmica. D'altra banda, l'allau de nous residents, sostingut i multiforme, qüestiona la funció històrica del català com a idioma comú dels mallorquins i vehicle d'integració en la societat illenca.

No obstant això, s'han d'evitar, per igual, dos perills. El primer és deixar-se emportar per un pessimisme desmobilitzador, ignorant de les oportunitats que la nova situació dona a la llengua i a la cultura de les Balears per multiplicar el seu abast i les seves possibilitats de creixement, progrés i expansió. L'altre és caure en explicacions simplistes de processos complexos i generar un discurs que cerqui culpables externs a mancances, la superació de les quals és, d'alguna manera, també en les nostres mans. Aïllar-se d'una realitat que s'imposa implacablement, i cercar-ne el consol als marges, seria una opció contrària a l'actitud regeneradora, progressista i modernitzadora que històricament ha caracteritzat el mallorquinisme cultural i polític. El mallorquinisme ha de tenir vocació transversal i majoritària: ha d'aspirar a ocupar un lloc central en l'arc d'idees del país i en l'agenda dels seus dirigents i ha d'esdevenir un punt de trobada i de consens entre tots els ciutadans.

La llengua catalana viu a les Balears un moment històric crucial. El present pot abocar-nos a l'extinció com a comunitat de cultura, però no és menys cert que tenim importants actius per assegurar, no la nostra supervivència, sinó un òptim desenvolupament de les capacitats col·lectives de la nostra societat.

D'entrada, el català, el mallorquí com se l'anomena amb propietat moltes voltes centenària, és la llengua d'aquestes illes i ha estat *-continua essent-ho, malgrat tot-* l'element que identifica els naturals del país respecte als forasters. El procés de naturalització del castellà que està tenint lloc, amb l'emergència de la primera generació d'hispanoparlants nadius, no invalida l'afirmació anterior, que d'altra banda té, per primera vegada en molts de segles, reconeixement legal en les lleis, que afirmen, amb reiteració

obsessiva, que el català és la llengua pròpia de les Balears. Cal, ni més ni pus, mantenir, actius i renovats, els mecanismes d'acció col·lectiva que han permès, al llarg de segles, que el català fos el vehicle d'integració dels externs en una societat més oberta del que, sovint, ens han volgut fer creure.

Conseqüència de l'anterior és el fet que el mallorquí és un instrument imprescindible si es vol viure, amb plenitud, a Mallorca. L'empobriment personal i la perpètua inseguretat dels humans que no poden accedir al ple domini de l'instrument de comunicació de la societat en què viuen és un fet, arreu del món i aquí. La llengua és l'instrument de coneixement i transformació del medi per excel·lència: no aprendre l'idioma de la terra on es viu és renunciar al domini de la realitat i condemnar-se a una existència superficial i aparent. Condemnar-se a ser estranger és una opció personal tan escassament intel·ligent que, a la llarga, és dubtós que sigui majoritària.

La crida a la participació d'estrangers i de forasters a la diada, que ja succeí a les convocatòries d'anys anteriors, no és una nota de color ni un gest simpàtic dels organitzadors: és, o hauria de ser, un element essencial de l'estratègia del mallorquinisme contemporani. Les Balears no serien les mateixes, i no serien millors, sense les persones que hi han vingut a viure de fora i que han fet aportacions ben notables a la comunitat. De la mateixa manera que són molts els no catalanoparlants que són conscients que la llengua autòctona és el bé cultural més preuat de la societat balear i són conscients que promocionar-la és una tasca col·lectiva que a tots interessa, sense distinció d'origen ni d'idioma.

Si bé la mobilització dels sectors mallorquinistes esdevé imprescindible, i encara hem de reiterar les crides a la consciència lingüística dels catalanoparlants, no hem d'ignorar que la situació de risc permanent en què viu la llengua mallorquina és conseqüència directa de la persecució que ha patit en els darrers tres segles, a partir de l'abolició *manu militari* de les estructures polítiques del Regne. Som molts els qui havíem posat en l'autonomia unes esperances que, en el camp lingüístic i cultural, no s'han vist del tot satisfetes. Cal demanar als nous governants de la comunitat autònoma, i també al partit de l'oposició, que treballin, des del consens, amb decisió i fermesa, per assegurar a la llengua del país una presència normal a tots els àmbits socials; i cal que notin l'empenta d'una societat que encara és lluny de veure el compliment de les seves aspiracions d'autonomia política i el reconeixement del caràcter històric del seu autogovern.

A black and white photograph of a train on tracks. The train is a multi-car passenger train, possibly a regional or commuter train, with a dark front and light-colored sides. It is moving along a set of tracks that run diagonally across the frame. To the left of the tracks is a large, multi-story building with many windows, possibly a factory or a warehouse. The building has a tiled roof and a series of vertical supports or columns. The overall scene suggests a historical or industrial setting.

125 anys de tren

Un transport en via de recuperació

Un vell mitjà de transport comença a ser recuperat. Coneguem-ne la història, el patrimoni i dirigim-nos cap al seu futur.

Dossier

125 anys del ferrocarril, un cicle inacabat

PERE J. BRUNET

A l'hora d'explicar l'evolució dels ferrocarrils, els historiadors han utilitzat correntment la fórmula de comparar-ne l'aparició i desenvolupament amb el cicle biològic d'un ésser viu que neix, creix i madura.

Utilitzant aquesta analogia, s'ha parlat d'un període inicial de caràcter experimental en el qual es resolgueren els principals problemes tècnics per a la implantació d'aquest revolucionari mitjà de transport. Durant aquesta etapa preferroviària, als països amb majors recursos tècnics i econòmics es redactaren els primers estudis tècnics orientats a la construcció del ferrocarril, es constituïren les primeres empreses ferroviàries i s'acabà amb la posada en servei de les línies.

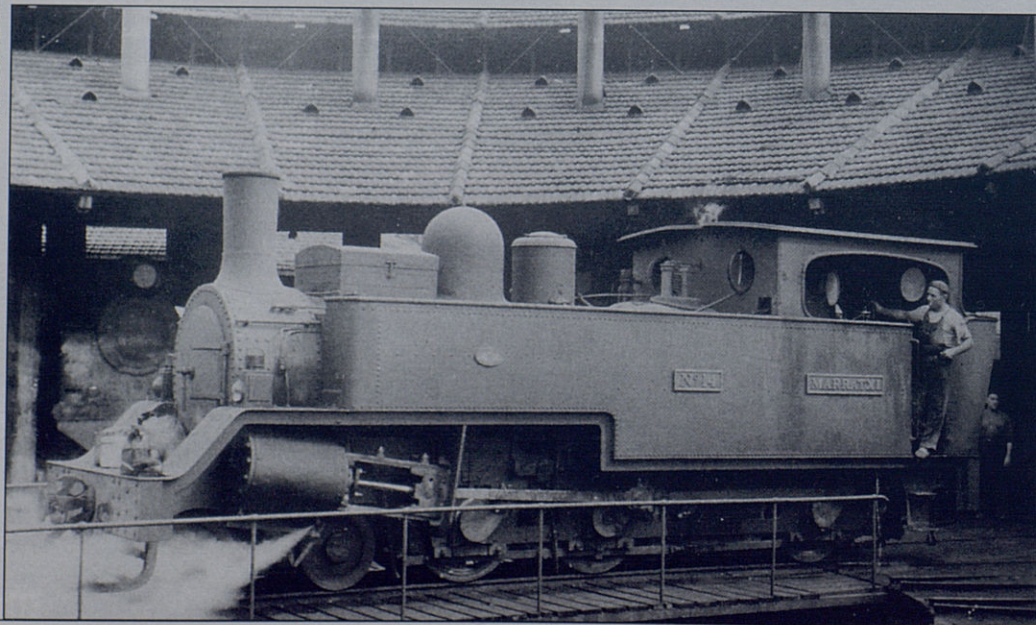
En el cas de Mallorca, aquesta etapa preparatòria abraça el tercer quart del segle XIX. El 1875, ara fa cent vint-i-cinc anys, quedà inaugurada la primera secció ferroviària, entre Palma i Inca, que havia estat construïda per iniciativa del Ferrocarril de Mallorca. Aquesta data és l'inici d'una fase d'expansió de més de mig segle, durant la qual aquesta companyia (denominada Ferrocarrils

de Mallorca des del 1876), el Ferrocarril d'Alaró i el Ferrocarril de Sóller construïren devers dos-cents cinquanta quilòmetres de vies.

Una vegada posada en servei la darrera secció ferroviària dels Ferrocarrils de Mallorca (Manacor-Artà) el 1921, les principals actuacions foren de millora (construcció de la doble via entre Palma i Inca, electrificació del Ferrocarril de Sóller...) o d'adequació de la infraestructura a les noves necessitats (soterrament del ramal de l'estació de Palma al Port).

Però no totes les seccions ferroviàries es varen realitzar en les mateixes condicions. Les línies construïdes durant el segle XX (Palma-Sóller, Palma-Santanyí i Manacor-Artà) diferiren de les anteriors perquè es projectaren sota un règim i marc normatiu que permeté a les empreses implicades beneficiar-se d'importants ajudes estatals. La realització de les millores abans

FOTO CEDIDA: SFM.



El 1875 quedà inaugurada la primera secció ferroviària entre Palma i Inca.

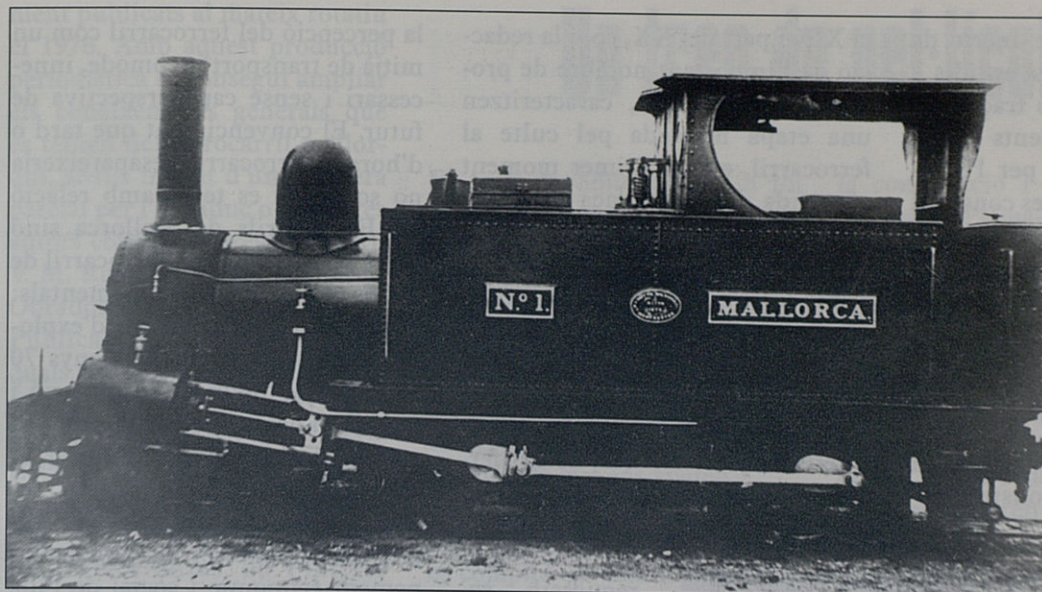


FOTO CEDIDA: SFM

Acabada la Guerra Civil, desaparegué tot interès per proposar la construcció de noves línies.

assenyalades i d'altres d'aparent menor importància (renovació de vies, adquisició de material mòbil, etc.), en bona part també foren possibles gràcies a l'intervencionisme estatal, en un moment en què la major part de les empreses ferroviàries peninsulars patien una important crisi econòmica. La primera companyia ferroviària mallorquina que es va veure implicada en aquesta situació fou el Ferrocarril d'Alaró, una empresa que fins que va desaparèixer depenia dels Ferrocarrils de Mallorca.

El primer balanç negatiu al compte d'explotació dels Ferrocarrils de Mallorca es va produir el 1931 i des de llavors només als anys 1940 i 1941 els ingressos anuals del trànsit superaren mínimament les despeses d'explotació. A partir del 1942 no tan sols es varen perpetuar els dèficits sinó que es va ampliar la diferència entre els ingressos i les despeses.

A la segona meitat dels anys 50, les despeses duplicaren ja els ingressos de manera que, davant la impossibilitat de mantenir en explotació el servei, els directius dels Ferrocarrils de Mallorca plantejaren la conveniència de suspendre definitivament el servei o que l'Estat n'assumís l'explotació. Això explica que devers aquells anys es realitzassin valoracions que permeteren als

accionistes saber quin rendiment personal obtindrien amb la venda del patrimoni inventariat de la companyia.

Sortosament, en un primer moment l'Estat assumí interinament la gestió del ferrocarril i els dèficits que s'anaven acumulant, fins que finalment el 1964 els Ferrocarrils de Mallorca es varen incorporar dins de FEVE. Fou aquesta una operació que, malgrat que assegurava la supervivència del ferrocarril, n'exigia el sanejament de l'economia i la millora de l'explotació. Per tal de fer-ho possible, FEVE posà en pràctica una doble política. D'una part, procedí a la suspensió dels serveis més deficitaris i la venda de les línies de Palma a Santanyí i de Santa Maria a Felanitx. D'altra part, a partir dels recursos propis i dels beneficis obtinguts amb la desafectació parcial de la xarxa, concentrà les inversions a la doble via Palma-Inca, substituï el sistema de tracció de vapor pel dièsel i l'ample de via de iarda anglesa (0,915 metres) pel mètric i millorà les condicions de seguretat del servei. Quan el 1981, FEVE va decidir suspendre el servei entre Inca i sa

Pobla, es va tancar la trista etapa de desfeta de la xarxa dels antics Ferrocarrils de Mallorca, que la va situar al punt de partida (1875): explotar els 28,6 km de via entre Palma i Inca.

La cultura ferroviària.

Fa cent cinquanta anys, la possibilitat d'establir el ferrocarril a Mallorca oferia seriosos dubtes. Era lògic perquè fins llavors les vies fèrries només havien solcat el Continent i a l'Espanya peninsular el primer ferrocarril (Mataró-Barcelona) feia pocs anys que funcionava, concretament des de 1848. Es feia difícil imaginar que un territori insular d'escàs desenvolupament territorial i importants inconvenients topogràfics com Mallorca pogués acollir i explotar un fer-

La primera secció ferroviària que es va inaugurar fou entre Palma i Inca

rocarril amb algunes garanties. La idea d'emular els ferrocarrils que circulaven pel Continent havia estat difosa primer per un estranger (P. Bouvij) i després per uns catalans (els germans Gispert). Malgrat que cap dels seus projectes varen prosperar,

tingueren l'indiscutible mèrit de realitzar-ne els primers estudis i proposar-ne els primers traçats. A partir d'aquests precedents i dels nous estudis realitzats per l'enginyer E. Estada, el 1872, es constituí la que seria la primera companyia ferroviària mallorquina, el Ferrocarril de Mallorca, i s'aconseguien els recursos econòmics suficients per complir-ne els objectius. El 1875, el ferrocarril a Mallorca era ja un fet i a partir de llavors, com en altres indrets, es va produir una vertadera febre construccio-

el XIX i part del XX, com la redacció de l'important nombre de projectes no executats, caracteritzen una etapa marcada pel culte al ferrocarril, en un primer moment afavorida per la manca de competència d'altres mitjans de transport interior i després pel nou règim ferroviari i la legislació referent als ferrocarrils secundaris i estratègics. La promoció d'aquests tipus de ferrocarril va fer que Mallorca no fos l'única illa balear interessada a beneficiar-se del ferrocarril, com ho demostra el fet que a principi del XX n'apareguessin serioses iniciatives a Menorca i més tard també a Eivissa, encara que no tan clares.

la percepció del ferrocarril com un mitjà de transport incòmode, innecessari i sense cap perspectiva de futur. El convenciment que tard o d'hora el ferrocarril desapareixeria no solament es tenia amb relació als Ferrocarrils de Mallorca sinó que s'aplicà també al Ferrocarril de Sóller per dos motius fonamentals: perquè el balanç econòmic d'explo-tació mostrà a partir dels anys 70 alguns símptomes de degradació i perquè hi havia demostrats interessos d'habilitar-ne el túnel per al trànsit de vehicles.

Els arguments a favor del ferrocarril com a impulsor del desenvolupament econòmic i social de l'illa deixaren de formar part del bagatge dels polítics i tècnics de l'època per ser només actualitzats per nostàlgics o historiadors.

Mentre que alguns rotatius intentaven magnificar els accidents de trànsit en els quals estava involucrat el ferrocarril per tal de crear un clima d'opinió favorable al seu desmantellament, començaren a aparèixer articles sobre la història del ferrocarril mallorquí, coincidint generalment amb qualche esdeveniment històric o commemoració. L'any 1957, R. Frau escrigué a la revista *Sóller* una sèrie d'articles sobre el Ferrocarril de Sóller. El 1979, cinquanta anys després de ser electrificat, aquest mateix autor acabà un estudi (inèdit) sobre el procés que conduí a tan important millora. Coincidint amb la integració dels Ferrocarrils de Mallorca dins del grup de FEVE, R. Caldentey va escriure al *Diario de Mallorca* una sèrie d'articles de caràcter històric que, ampliats, foren nova-

A principi de segle es volgué construir un ferrocarril entre sa Pobla, Pollença, Selva i Inca

nista i tot tipus d'iniciatives de caràcter especulatiu entorn del negoci ferroviari. S'entrà així en una etapa de discussió de nous traçats i el 1876 es va arribar a constituir una nova companyia, la del Ferrocarril del Centre i Sud-est de Mallorca, interessada a fer arribar el ferrocarril a aquell sector de l'illa. En realitat aquesta empresa ferroviària no fou l'única que una vegada creada no complí l'objectiu de construir línies pròpies. A principi del segle XX va aparèixer una altra companyia que tampoc no ho va fer, la Companyia del Ferrocarril del Nord de Mallorca, i que tenia la intenció de construir un ferrocarril en circuit entre sa Pobla, Pollença, Selva i Inca. Tant les línies construïdes durant

Tanmateix, com que cada vegada resultava més difícil de justificar objectivament la construcció de noves línies, s'utilitzaven arguments com el del paper històric exercit pel ferrocarril o el de les seves prestacions des del punt de vista estratègic i militar, alhora que s'invocava el sentit patriòtic o l'assistència divina.

Acabada la Guerra Civil, desaparegué tot interès per proposar la construcció de noves línies i el ferrocarril, cada vegada més descapitalitzat i degradat, perdé protagonisme dins del sistema de transport interior.

A partir dels anys 50, la pèrdua de quota de mercat i l'inici del procés de motorització de la població crearen una conjuntura que facilità

PAPERS PINTATS I PINTURES

Casa Pomar Flores

ARTICLES PER A ARTISTES
VASES I MOTLLURES

SANT MIQUEL, 77 - Telèfon 971 72 14 83 - Fax 971 71 93 12
07002 PALMA DE MALLORCA

Ses Puelles
Estudi
de
Perruqueria

Carrer de Navarra, núm. 3, 1r - 07003 Palma - Tel. 971 71 80 37

ment publicats al mateix rotatiu el 1976. Amb aquest producció periodística s'aconseguí ampliar els coneixements generals que es tenien del ferrocarril mallorquí, abans tractat d'una manera parcial per l'Arxiduc o per altres autors com L. Fàbregas Cuxart, V. M. Rosselló Verger o B. Font Obrador.

Publicacions posteriors dels quals són autors J. M. Valero / E. de la Cruz, N. Cañellas, H. R. F. Lindsay, P. Brunet o M. Maristany / J. Miquel, constitueixen exemples d'una nova generació d'estudis, de caràcter monogràfic, demostratius de l'interès actual despertat pels ferrocarrils de Mallorca. En realitat, aquest emergent culte pel ferrocarril no solament s'evidencia amb aquesta activitat editorial sinó també mitjançant altres tipus d'iniciatives com la constitució d'un front comú favorable a la potenciació de l'ús del tren, a l'ampliació de la xarxa i a la conservació del seu patrimoni històric. En aquest sentit és important recordar l'important paper exercit per l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Balears (AAFB), creada el 1989, i les campanyes dutes a terme per entitats com el GOB o ARCA.

Fa vint-i-cinc anys, es va celebrar el centenari dels Ferrocarrils de Mallorca només amb la publicació d'un irrellevant opuscle, la celebració d'una missa als caputxins de Palma, la repetició del trajecte inaugural, un *Te Deum* a Inca i el descobriment d'una placa commemorativa. Llavors el ferrocarril encara arribava a sa Pobla i Artà. La nova cultura creada entorn del ferrocarril i la imminent reobertura de la línia a sa Pobla ens situen en un escenari que ens ha de permetre reconèixer l'important paper que tingué el ferrocarril al llarg dels cent vint-i-cinc anys d'existència a Mallorca i ser optimistes respecte al seu futur. El cicle roman obert.

Un tren de pel·lícula

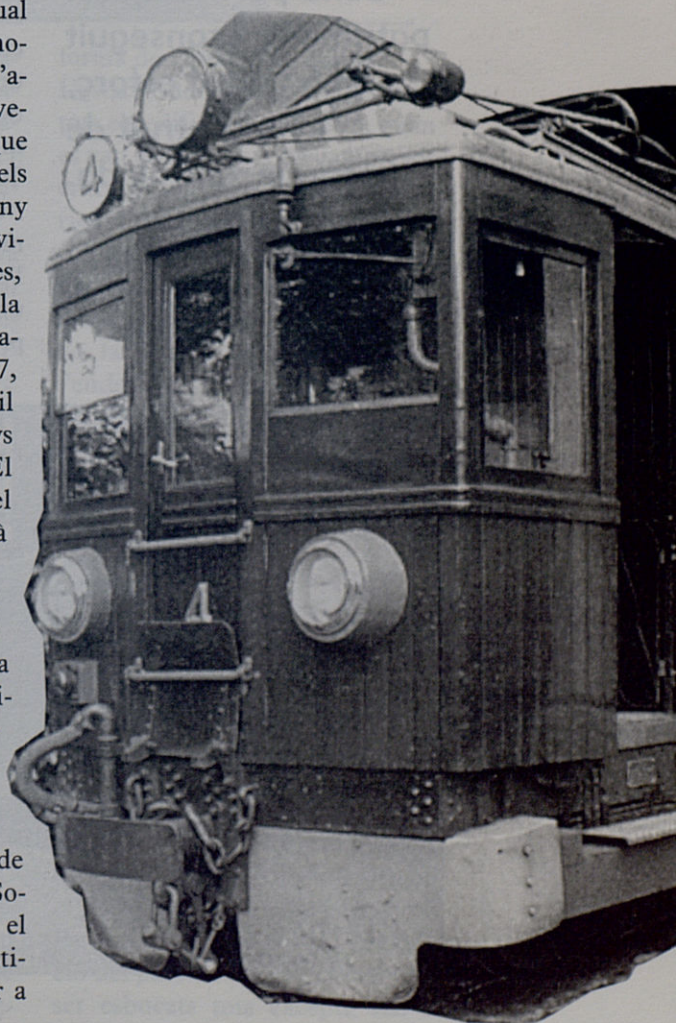
El tren de Sóller, l'únic a tot l'Estat que pertany a una empresa privada, ha mantingut des de 1929 la fisonomia actual. Es tracta d'un ferrocarril de fusta semblant als que apareixen a les pel·lícules d'època i que, a més d'oferir un servei públic, constitueix un important atractiu per als turistes que ens visiten.

El 16 d'abril de 1912, els habitants de Sóller varen veure com es complia un dels seus somnis: la inauguració del tren que, des de llavors, uneix aquest poble amb Palma. La línia tenia una amplada de 914,5 mm, la mida de la tradicional iarda anglesa.

Després de 17 anys funcionant, la companyia del ferrocarril va decidir emprendre'n la modernització. Va contractar amb l'empresa Siemens-Schuckert l'electricificació del tren, per la qual cosa va comprar quatre automotors elèctrics que a partir d'aquell moment rellevaren les velles locomotores de vapor, i que avui dia encara transporten els nombrosos viatgers que cada any fan el trajecte Palma-Sóller i viceversa. Com a dades curioses, cal assenyalar que, l'any de la inauguració, es comptabilitzaren 134.007 passatgers; el 1937, se superà la xifra dels 200 mil viatgers i, a la dècada dels anys 60, s'arribà fins als 400 mil. El 1999, a punt de creuar el mil·lenni, el tren transportà 1.117.779 persones.

Si avui hi ha la possibilitat d'anar a Sóller amb tren travessant la meravellosa serra d'Alfàbia i gaudint del seu paisatge és gràcies a una subscripció popular que varen fer els habitants de la vall. El dia 30 de juliol de 1905 se celebrà, en el teatre de la Sociedad de Socorros Mutuos Defensora Sollerense, una assemblea, en el decurs de la qual s'acordà constituir una societat anònima per a

la construcció i explotació del ferrocarril Palma-Sóller. El capital social quedà fixat en 700.000 duros, dividits en 7.000 accions de 500 pessetes cada una. Ja en el teatre mateix es va obrir la subscripció i se n'obtingueren 278.500 duros. En els dies posteriors, es va cobrir la subscripció total i, el dia 5 de novembre de 1905, es reuniren els accionistes (molts d'ells eren persones modestes que només en tenien una sola acció), s'aprovaren els estatuts i se signà l'escriptura pública de constitució de la societat. Després dels tràmits corresponents, les obres del tren començaren el 23 de juny de 1907 amb la perforació del primer túnel, de tres quilòmetres, que havia de travessar la serra d'Alfàbia. **R.M.**



Un patrimoni ferroviari digne d'un museu

NICOLAU S. CANELLAS

Al llarg de 125 anys d'història, el ferrocarril a Mallorca ha tingut temps d'acumular un impressionant patrimoni històric que, a hores d'ara, permetria organitzar un completíssim museu. Desafortunadament, bona part d'aquest patrimoni, aconseguit amb tant d'esforç, s'ha destruït de forma incontrolada.

Així, el que en resta avui no és més que una petita part del que hi va haver. Malgrat tot, encara en queda prou per justificar, i exigir, la creació d'un museu del ferrocarril a Mallorca o, en sentit més ampli, d'un museu d'arqueologia industrial.

Desenvolupar l'activitat ferroviària requereix una gran infraestructura, que inclou la via, l'exploració, les obres de fàbrica, les estacions i els davalladors, el material rodant, els tallers... Es tracta d'elements ben característics, fortament condicionats per l'ús a què es destinen. Aquest fet és el que individualitza aquest patrimoni enfront d'altres i li atorga un especial interès. Aquests béns es poden agrupar en: edificis i obres de fàbrica, material rodant, béns mobles i maquinària i arxius.

Tots els edificis, obres de fàbrica i túnels ferroviaris tenen un caràcter essencialment utilitarista. Però a més, molts tenen també una funció representativa, que pretén transmetre una imatge de

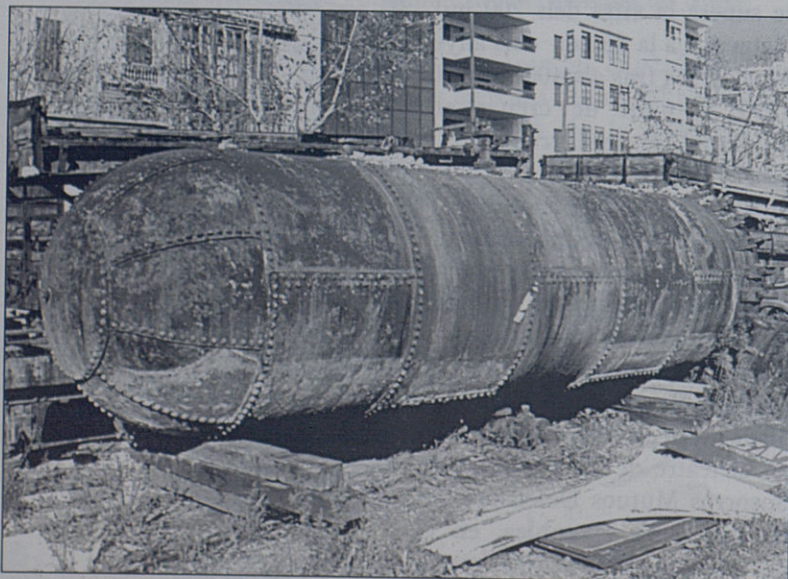
solvència i solidesa als usuaris. El fet que, a més, per assolir aquests fins s'usi un llenguatge arquitectònic prou diferent del de l'arquitectura popular mallorquina d'aleshores dona a aquestes construccions un caràcter únic i diferenciatiu del patrimoni arquitectònic de Mallorca.

Entre 1875 i 1947, les tres companyies ferroviàries mallorquines (Mallorca, Alaró i Sóller) van acumular el patrimoni arquitectònic següent: 38 edificis de viatgers, 28 magatzems, 18 cotxeres, 4 rotondes, 17 túnels, 7 viaductes, 3 ponts i 30 edificis (subestacions elèctriques, tallers, etc.).

El material rodant és la part més popular i original del patrimoni ferroviari. Fins avui hi ha hagut el següent a Mallorca (només considerem el construït abans de 1975): 44 locomotores de vapor, 29 automotors i locomotores de combustió interna, 13 automotors elèctrics, 113 cotxes (17 construïts a partir de 1978 i construïts segons el model de l'època), 35 furgons, 613 vagons, 8 Dreissines Isso i autovies (material auxiliar autopropulsat) i 8 elements de material auxiliar remolcat.

Els mobles, màquines i eines usats en l'explotació ferroviària es classifiquen en tres grans categories: les màquines i eines dels tallers (torns, grues pont, forn de calar llantes...), material de comunicacions (telèfons, centrals...), i material per a la facturació (màquines expenedores de bitllets, bàscules...).

D'aquests grups, el més important, per la seva magnitud, és el de la maquinària de tallers. Els Ferrocarrils de Mallorca muntaven uns tallers completíssims on s'arribaven a construir locomotors



Caldera per creosotar travesses, de 1877.

tores. El 1934 comptaven amb un taller amb 57 màquines, amb una potència instal·lada de 106 CV, 48 dels quals eren fornits per dues màquines de vapor fixes. El Ferrocarril de Sóller també va organitzar els seus tallers on, el 1943, tenia 20 màquines.

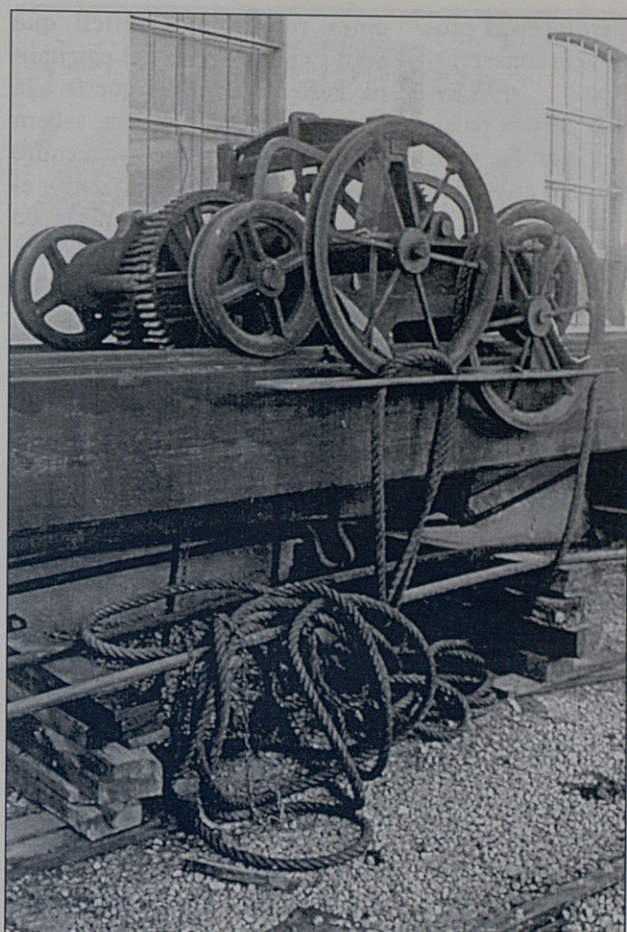
Els arxius de la companyia no tan sols contenien la informació de cada empresa, sinó que també contenien informació sobre les obres de tercers que afectassin la via, catàlegs de proveïdors, projectes de línia...

Història d'una desfeta

El destí del patrimoni de cada companyia ha anat indefugiblement lligat a la marxa de l'empresa. La primera que va desaparèixer va ser el Ferrocarril d'Alaró, que va deixar de circular el 1935. Sis anys més tard aconseguia autorització per vendre'n el patrimoni, la qual cosa va fer immediatament. Això va suposar la desaparició de tot el material rodant. Dels edificis només queda el de viatgers d'Alaró, mig amagat per construccions més recents i el pontó sobre el torrent de Bànyols. L'arxiu es conserva en mans de particulars.

Els Ferrocarrils de Mallorca van patir una greu crisi a partir de 1947, que va provocar el traspàs de la gestió de la companyia a l'Estat el 1951 i va culminar el 1964 amb la compra per part d'aquest de totes les accions de la companyia. Fins aquell moment el patrimoni de l'empresa es mantenia quasi intacte, només s'havien desballestat algunes locomotores. Però a partir de llavors es va iniciar un procés de venda de material i terrenys excedents que tenia per objecte sanejar la situació econòmica de la companyia, que arrossegava un important deute. La venda d'actius es va veure afavorida pel tancament de les línies de Santanyí (1964) i de Felanitx (1967) i la supressió del servei de mercaderies (1964).

Entre 1966 i 1971 es van vendre pràcticament tots els terrenys i edificis de les línies tancades i



Grua pont que recorria la caldereria dels tallers de l'estació de Palma.

una part dels de les obertes (Manacor, sa Pobla i Artà). Així deixaren de pertànyer a la companyia 13 edificis de viatgers, 17 magatzems, 11 cotxeres, 3 viaductes i 1 pont.

En aquell moment, també es va vendre una bona part del material mòbil i en particular totes les locomotores de vapor sobrevivents, que van ser desballestades. Així i tot, cap a la meitat dels anys setanta, els Ferrocarrils de Mallorca tenien encara una important col·lecció de material rodant de diverses

èpoques: cotxes de la línia general que dataven del segle XIX, cotxes Escoriaza i automotors Dion

Bouton dels anys vint i locomotores Diesel Creusot i material auxiliar dels anys cinquanta. Però quasi tot aquest material va ser desballestat poc abans de 1980, a causa de les obres de re-

forma de l'estació de Palma.

L'estació de Palma va conservar tots els edificis fins al 1975, quan es van esbucar tots els compresos entre el magatzem de mercaderies i l'entrada del túnel per construir-hi una porxada metàl·lica per als autocars. Cinc anys després, el canvi d'ample de via de la línia d'Inca va implicar l'enderrocament de quasi tots els edificis de la banda del túnel i de les dues rotondes de màquines.

Així i tot, el 1998, l'estació de Palma conservava els edificis

El ferrocarril d'Alaró va deixar de circular el 1935

més importants: els de viatgers i oficines, el Tèrminus, els tallers i el magatzem de mercaderies. Però, amb motiu de la construcció del parc de les Estacions, van ser esbucats tots excepte sis. I

encara gràcies, perquè en el projecte inicial es preveia conservar-ne només dos.

Aquesta ha estat la pèrdua patrimonial més greu que ha patit Palma en els darrers anys. Un magnífic conjunt d'edificis industrials, perfectament adaptats a la seva funció, que contenien maquinària especialitzada i de gran valor històric, van ser esbu-

eïnes resulta més difícil que seguir el de la resta del patrimoni. Però almenys pel que fa a la maquinària dels tallers sabem que, cap al 1965, es va vendre una partida de material, entre el qual hi havia una màquina de vapor fixa, que datava de 1876, i un martinet de vapor, muntat el 1901. Afortunadament, quan el 1998 es van enderrocar els tallers

de l'estació de Palma, es va recuperar quasi tota la maquinària que encara contenien, però aquest material es conser-

va en situació molt precària.

El Ferrocarril de Sóller ha tingut una vida més plàcida que els Ferrocarrils de Mallorca però, així i tot, també ha perdut una part important del seu patrimoni històric. En aquest cas, però, les pèrdues han estat degudes no a situacions de crisi, sinó a les suc-

S'han perdut les locomotores de vapor, quatre de les quals van ser venudes als Ferrocarrils de Mallorca el 1944 i una cinquena, la Maria Lluïsa, va ser desballestada quan es va esbucar la rotonda de Palma on estava aparcada. També han desaparegut els vagons tancats i els de voreres altes, el darrer dels quals va sobreviure fins als anys noranta. D'altra banda, la necessitat d'obtenir rendibilitat ha obligat la companyia a refer els interiors dels cotxes de primera i mixtos, i uniformar-los a tots a segona classe.

Una qüestió a part és l'intercanvi efectuat el 2000 amb Euskotren, pel qual el Ferrocarril de Sóller ha cedit l'automotor i el remolc bilbaïns i ha rebut una locomotora elèctrica que data de 1929. En aquest cas, més que d'una pèrdua s'ha de parlar d'un intercanvi, però, sens dubte, hauria estat més avantatjós, patrimonialment parlant, si hagués restat a Mallorca un dels bilbaïns.

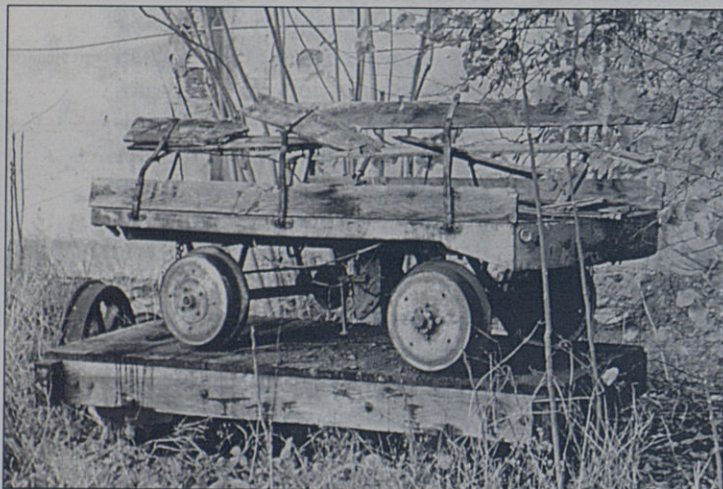
El patrimoni avui

Malgrat que n'han desaparegut el 50% dels edificis principals, el patrimoni arquitectònic del ferrocarril que ha arribat fins a nosaltres és impressionant. Es conserven pràcticament totes les obres de fàbrica de les línies aixecades i una bona part dels edificis. Però aquesta bona situació general n'amaga algunes de particulars menys favorables. Normalment els edificis de viatgers s'han adaptat com a habitatge i això els ha permès sobreviure més o menys modificats. Però magatzems, cotxeres i altres edificis menors (aiguades, casetes de guardabarreres...), molt més mals d'adaptar a qualsevol altre ús, han estat esbucats massivament.

Entre els edificis sobrevivents s'han de destacar pel seu valor històric els edificis d'oficines i de viatgers de l'estació de Palma dels Ferrocarrils de Mallorca i pel seu valor arquitectònic els de l'estació de Palma del Ferrocarril de Sóller, de Sineu i d'Artà. A més s'ha de destacar l'excel·lent valor

Els edificis ferroviaris enderrocats de Palma haurien estat la seu ideal per a un museu

cats al·legant la manca de valor arquitectònic i la necessitat de disposar del major espai possible per al parc. Aquests edificis haurien estat la seu ideal per a un museu del ferrocarril de Mallorca, que hauria donat al parc de les Estacions un caràcter únic i diferenciat comparat amb qual-



Dreisina Isso, dels anys cinquanta. S'usava per transportar el personal d'una brigada de manteniment de la via.

sevol altre parc del món i hauria esdevingut un atractiu més per als qui visiten Mallorca.

Simultàniament, es va completar la desfeta del material rodant i es van desballestar o vendre tots els Ferrostahl que es conservaven. Un material que datava dels anys cinquanta, insubstituïble, i que durant més de quaranta anys va fer possible la supervivència del ferrocarril a l'illa de Mallorca. Seguir el camí de les màquines i

cessives renovacions de la línia.

Els edificis més importants que han desaparegut són la rotonda de Palma, esbucada devers 1947 per eixamplar el magatzem, que també va ser esbucada devers el 1980 per construir-hi un aparcament. A Sóller se n'han destruït dos magatzems. El primer va ser substituït per un altre de més gran el 1930, el qual seria enderrocat el 1998 per aixecar-hi una gran cotxera.

que tenen com a peces d'arqueologia industrial la rotonda de l'estació de Sóller i el magatzem de recanvis de l'estació de Palma dels Ferrocarrils de Mallorca.

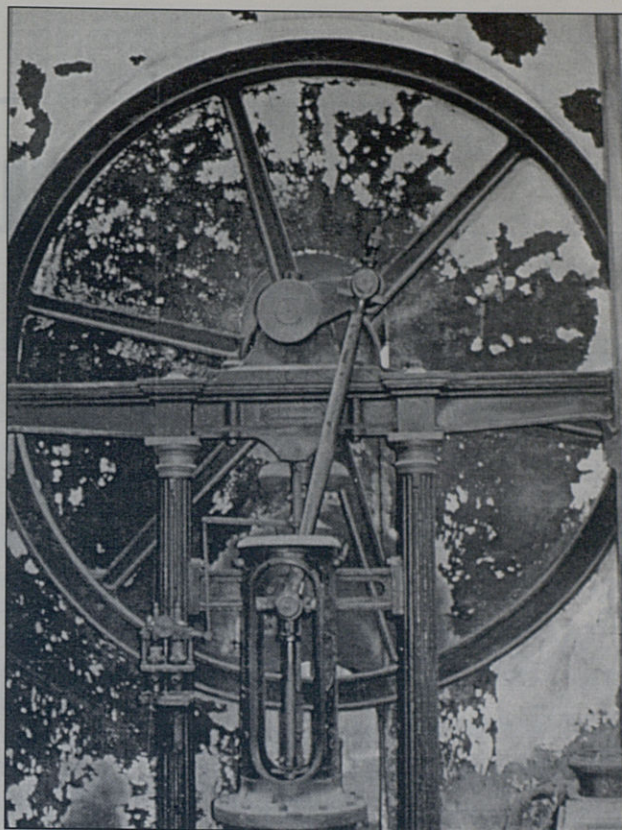
La situació, pel que fa al material rodant, és molt pitjor, ja que només subsisteix el 10% del material d'època. Però la situació té dues cares ben diferenciades: els Ferrocarrils de Mallorca només en conserven el 3% i el Ferrocarril d'Alaró ni tan sols això. Mentrestant, al Ferrocarril de Sóller la situació és la inversa, ja que conserva el 98% del material rodant d'època.

Entre el material que queda dels Ferrocarrils de Mallorca destaquen el cotxe Escoriaza número 107, de 1929, i les Dreisines Isso, uns petits vehicles motoritzats dels anys 50.

Avaluar quina part de la màquina i eines dels arxius del ferrocarril han sobreviscut fins ara és molt més difícil. Però el simple enunciat de les peces més importants que s'han conservat dona una bona idea de la importància del patrimoni conservat: màquina de vapor fixa Alexander (entorn de 1900), màquina de creosotar travesses (1877), grues pont del taller de rodes i de la caldereria, conjunt de prestatgeries del magatzem de recanvis...

La situació és molt millor pel que fa als arxius. Es conserven els del Ferrocarril de Sóller i d'Alaró. L'arxiu dels Ferrocarrils de Mallorca ha patit greus pèrdues, però així i tot conté una gran quantitat d'informació, que inclou, fins i tot, informació de projectes previs a l'existència de la companyia, dels anys cinquanta i seixanta del segle XIX.

Finalment, no ens podem oblidar dels altres sistemes ferroviaris que han existit a Mallorca: els tramvies de Palma i els diversos ferrocarrils industrials (per construir ports i per a les salineres, cimenteres, mines de carbó...). Malgrat que el patrimoni d'aquests sistemes ha patit pèrdues encara més greus que els de les tres empreses ferroviàries, enca-



Màquina de vapor fixa Alexander.

ra queden vagonets de les mines de carbó o de salineres, i una recerca detallada en aquest camp ens oferiria agradables sorpreses.

Propostes d'actuació

La salvaguarda del patrimoni ferroviari que ha arribat fins a nosaltres exigeix diverses actuacions. Els edificis i obres de fàbrica s'han de catalogar i protegir; el material rodant, eines i accessoris s'ha d'agrupar i exposar en un museu i els arxius, en un centre de documentació.

Es preveu que els dos edificis sobrevivents dels tallers de Palma (el magatzem de recanvis i el de la màquina de vapor fixa) es destinin a usos museístics. Però el limitat espai disponible que ofereixen no permet encabir-hi tot el material disponible, ni els serveis annexos d'un museu. Però aquests edificis serien un magnífic centre de documentació, no tan sols sobre el ferrocarril sinó també sobre arqueologia industrial. Aquí es podrien conservar i posar a disposició dels estudiosos els arxius recuperats i tota la bibliografia existent sobre el tema.

La seu d'un museu del ferrocarril o d'arqueologia industrial ha de reunir una sèrie de condicions: molt d'espai disponible, fàcil accés i un cert valor històric i arquitectònic des del punt de vista de l'arqueologia industrial (fàbrica, magatzem, central elèctrica...). Un espai potencialment interessant, que segurament no deu ésser l'únic possible, és la central elèctrica del Port d'Alcúdia, que avui roman tancada a l'espera de definir el seu destí.

Enguany se celebra el 125è aniversari de la inauguració del ferrocarril a Mallorca, i l'any que ve, el centenari de la primera electrificació. Potser aquestes dues fites serveixin per fer-nos prendre consciència del valor del nostre patrimoni industrial, testimoni que demostra que l'empenta dels mallorquins ve de lluny.

Bibliografia :

- BRUNET ESTARELLAS, P. (1994). *La companyia dels ferrocarrils de Mallorca*. Institut d'Estudis Balearics.
- CAÑELLAS SERRANO, N. S. (1990). *El ferrocarril a Mallorca. La Iarda Mallorquina*. Conselleria de Treball i Transports. Govern balear.
- MOLINA DE DIOS, R. (1998). «Ferrocarriles industriales de las Baleares». *150 Años de Historia Ferroviaria*. Fundación Ferrocarriles Españoles. Alacant, 5 a 9 d'octubre.

Cap a un futur intermodal del transport públic

JOSÉ ANTONIO SANTOS

La Unió Europea ha experimentat en els darrers vint-i-cinc anys un increment important del transport a tota la Comunitat, tant de mercaderies com de passatgers, però no de manera uniforme entre els diferents modes.

Així, el transport de viatgers va créixer en els 18 països de la Comunitat Europea a un ritme anual del 3,2% i, en concret, el ferrocarril augmentà aproximadament un 25% en termes absoluts.

Hi ha un detall que es fa palès, i és que quant més ric és un país, major és la capacitat de mobilitat dels seus habitants, ja que té més mitjans al seu abast. Paradoxalment, Mallorca no compleix aquests paràmetres i, pel que fa al transport públic, la nostra comunitat gaudeix d'un lamentable rècord: som a la cua de les regions europees pel que fa al servei públic de transport.

Aquesta introducció em serveix per reafirmar el meu entusiasme pel que es recull en el Pacte de Progrés en matèria de transport i comunicacions. El nou Govern em designà com a gerent de Serveis Ferroviaris de Mallorca, càrrec que vaig assumir amb una certa preocupació ja que el primer missatge que vaig haver de transmetre als ciutadans fou el de la «línia argumental bàsica en política de transport». És a dir, el nou Govern apostava pel tren com mai abans un executiu au-

tonòmic no ho havia fet, i donava suport a aquesta decisió amb un pressupost de 5.000 milions amb la finalitat d'iniciar

un programa, la meta del qual és la reposició de la xarxa ferroviària de Mallorca.

Entre els anys que van des de 1930 a 1950 podem afirmar que a Mallorca hi havia una extensa xarxa ferroviària que cobria perfecta-

ment les necessitats del transport de passatgers i mercaderies. Per a una extensió de 3.640 km hi havia una xarxa viària de 257 quilòmetres, 224 dels quals estaven coberts per la Companyia de Ferrocarrils de Mallorca, i els 33 restants per la Companyia del Ferrocarril de Sóller. L'any 1994, quan la Comunitat Autònoma assumeix la competència en matèria de transport per ferrocarril, només estava operativa la línia Palma-Inca, al marge del tren de Sóller, que avui continua essent d'explo-tació privada.

L'any 1964 se suspèn l'activitat en la línia Palma-Santanyí. L'any 1968 es tanca el túnel-ramal que arribava al port de Palma i que travessava la ciutat. L'any 1977 se suspèn de manera provisional la circulació de trens entre Inca-s'Empalme-Manacor-Artà, provisionalitat que es manté fins avui. L'any 1981 se suprimeix la circulació entre Inca-sa Pobla...; en fi, l'abandonament que ha sofert aquest transport públic contrasta de manera patètica amb el que han estat les polítiques de transport en la Comunitat Europea i així mallorquins i visitants s'han trobat desprovists d'un mitjà de transport fonamental, econòmic i respectuós amb el territori.

Si a la inexistència quasi total de xarxa ferroviària afegim la deficitària flota d'autobusos regulars i l'absència d'un pla de transports, ens adonam que Mallorca ofereix una imatge que no es correspon amb el nivell de vida presagiat per la indústria turística. I també ens adonam que hi ha una tasca ingent per fer. De manera que mans a l'obra.

De què ens ocupam ara a SFM? Concretament de la rehabilitació

El Govern ha pressupostat 5.000 milions de pessetes per a la recuperació de la xarxa

del tram Inca-sa Pobla. Al mateix temps, s'està redissenyant la xarxa ferroviària i es realitzen estudis tècnics —per empreses externes— adjudicats a través de concurs. És el cas de la futura línia Inca-Manacor-Artà o de sa Pobla-Alcúdia, els estudis de viabilitat de les quals ja s'està realitzant. També han sortit a concurs públic les bases per a la realització d'estudis en dues noves línies: Palma-UIB i Palma-aeroport-s'Arenal.

Tots aquests projectes no són aïllats, formen part d'una política territorial que projecta el transport públic des d'una òptica intermodal. Seria absolutament ineficaç una xarxa ferroviària que fos projectada al marge de les línies regulars d'autobusos. De manera que, veient el mapa de Mallorca, s'haurien d'inaugurar (i així ho farem) estacions intermodals o, el que és el mateix, estacions on l'usuari tindrà l'oportunitat d'agafar un tren, un autobús o un taxi. És el cas de la recentment inaugurada estació d'Inca i la que s'està fent a Palma.

Tots els plans de transport que està realitzant el Govern tenen una única finalitat: garantir a l'usuari un servei públic eficaç i frenar el creixement automobilístic i la densitat a les carreteres. Curiosament, en lloc d'una política de transports, el que s'ha presentat en aquests anys passats és una més que sospitosa administració d'obres de carreteres, consistents a concentrar els recursos exclusivament en grans obres com el túnel de Sóller, autopistes o autovies. Alhora, es deixava de mà la xarxa viària, es deixava morir el ferrocarril i s'eludien les obligacions de regulació i control en ter-



El Govern ha començat a dissenyar una xarxa ferroviària.

mes tan importants per a aquestes illes com els cotxes de lloguer i les concessions d'autobusos, regulars o discrecionals.

Com a conseqüència d'aquesta absència de política territorial, gaudim del lamentable paper de figurar entre les comunitats i regions amb major desequilibri en l'estructura del transport, on es pensa que l'única alternativa és l'automòbil. Les Balears, segons es veu, té molts rècords europeus, entre els quals figu-

ra el d'estar entre les regions que tenen el transport públic de pitjor qualitat, un major índex de sinistralitat i un major impacte ambiental del transport.

Afortunadament, aquesta situació ha canviat. El Govern ha iniciat un pla ambiciós d'intervenció en les carreteres històriques de la Comunitat i al mateix temps ha començat a dissenyar una xarxa ferroviària i el que serà el Pla sectorial de transports. Perquè la qüestió és què fem amb el



Viajes
MARTEL S.A.

CREUERS DEL MEDITERRANI

7 nits a bord del vaixell "LEGEND OF THE SEAS"
DE LA ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL

CÒRSEGA-ROMA-SICÍLIA-MALTA

Sortides 2000:

20 de maig • 3 i 17 de juny

1, 15 i 29 de juliol • 12 i 26 d'agost

PREUS DES DE

162.900 PTA

en cabina doble interior. Taxes d'embarcament no incloses

210.600 PTA

en cabina doble EXTERIOR. Taxes d'embarcament no incloses

PALMA-MARSELLA-ITÀLIA

Sortides 2000:

13 i 27 de maig • 10 i 24 de juny

8 i 22 de juliol • 5 i 19 d'agost

2 de setembre

Informes i reserves: OMS, 50-B. Box 696 • 07003 Palma (Mallorca)

Tel. 971 72 38 42 • Fax 971 72 69 42 • e-mail: www.viajesmartel.com



El tren no llevarà els cotxes de la carretera, però crearà nous hàbits de mobilitat.

trànsit a les Balears, què fem amb el transport públic, com el regulam per oxigenar les nostres carreteres

trist rècord per afegir a la llista de despropòsits que encapçala la nostra comunitat. Posats en xifres, concretament

Mallorca c o m p t a amb 625 vehicles per cada mil habitants i Palma, una ciutat de

bertats individuals.

El tren, no ho pot dubtar ningú, no llevarà tots els cotxes de les carreteres, però crearà nous hàbits de mobilitat i és el mitjà de transport amb menys índexs de sinistralitat, més còmode, menys contaminant i més respectuós amb el territori. Aquest any es compleix el 125è aniversari del primer viatge que realitzà el tren a Mallorca. A SFM estam treballant també per commemorar aquesta data amb diversos actes i edicions, però sobretot estam treballant perquè aquesta data signifiqui el final d'una època penosa en la qual els únics trens que funcionaven a Mallorca eren els que hi havia a les cases dels col·leccionistes.

José Antonio Santos és gerent de Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM).

S'elaboraran estudis per a la creació de les línies Palma-UIB i Palma-aeroport

amb el menor impacte possible i sense anar a projectes continentals (autopistes).

L'augment del parc automobilístic va més ràpid que el desenvolupament de noves infraestructures. Les regions no foren projectades per aguantar un trànsit que en el cas d'Alemanya supera el 500 cotxes per cada mil habitants. Un altre

300.000 habitants, compta amb un parc de 243.000 vehicles.

El trànsit és ja un problema polític. Afecta el medi ambient, el consum d'energia, l'ordenació del territori, l'urbanisme i l'economia. Conté qüestions tan candents com el concepte públic-privat, la definició de qualitat de vida i medi ambient, l'ús oficial del sòl i els límits de les lli-

Roldan

Cream espais per conviure

Eusebi Estada, 66 - 68 - 07004 Palma

Tlf.: 971 763 666 - Fax: 971 763 667

Internet: <http://www.roldan.es>

E-mail: roldanib@roldan.es

CULTE AL COS

- Disseny
- Ergonomia
- Durabilitat



Orell i Calmarí - Tel. 971 290 922

Cultura, ecologia, solidaritat i tren

MIQUEL PIRIS

És un matí de primavera gris i ventós. Vaig amb bicicleta pel costat de les vies del tren que uneix Mataró amb Blanes. Sent un lleuger bronzit que puja d'intensitat fins a apagar el renou de les ones que van a morir a l'escullera. El tren passa al meu costat i pens que d'aquí a alguns anys podré viure la mateixa sensació a Mallorca. És agradable.

Durant l'estiu de 1998, una quinzena d'amics vàrem posar en marxa la venda de gorres i samarretes que reivindicaven la reimplantació del tren que fins a l'any 1977 unia Palma amb la zona de Llevant, per tres raons: és el mitjà més ecològic, segur i econòmic que existeix actualment. Els mitjans de comunicació ens varen batejar com Joves de Llevant. Quan vàrem haver recuperat la inversió que havíem fet, va sorgir un problema: què

fer amb els doblers que estàvem guanyant? Un de nosaltres va tenir la idea d'invertir-los a organitzar una marxa seguint l'antic recorregut del tren de Llevant desaparegut 22 anys abans per reivindicar-ne el retorn i oposar-nos al pla de construcció d'autopistes impulsat des del govern del Partit Popular.

Amb l'ajut del GOB, els ajuntaments de la zona i personatges com Biel Majoral, Miquel Barceló, Maria del Mar Bonet o To-



Imatge de la marxa Artà 98.



Dos Miquels, en Barceló i en Nadal, a favor del tren.

meu Penya, la primera Marxa pel Tren de Llevant va ser un èxit de

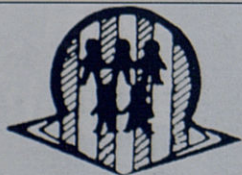
mitjans de comunicació. Tant és així que el govern del Partit Popular

es glosava la meravellosa flota d'autocars de línia que té la nostra illa (dit amb tot el sarcasme de qui ha patit, per exemple, el paupèrrim i sovint perillós servei de les germanes AUMASA) i va consentir fer el ridícul quan Jaume Matas, acompanyat de tot el seu sèquit, va anar a inaugurar un tram de la línia Inca-sa Pobla que encara estava en fase de construcció i, fins i tot, d'expropiació (fet que endarrerirà fins a final d'enguany l'acaba-

La marxa d'enguany està prevista per al diumenge dia 24 de setembre

participació i, el que és més important, va tenir un fort ressò als

ques del 1999, va engegar una campanya publicitària patètica en què



FUNDACIÓ «SERVEIS DE CULTURA PER AL POBLE»

Per a la promoció popular de la nostra cultura estam al vostre servei

Demanau informació a c/ Rubén Darío, 12, 5è-B
07012 PALMA



Plaça Rosselló, 4A, 3r
Tel. 971 72 33 56
Fax 971 71 89 01
07002 Palma (Mallorca)

• Plànols Topogràfics

- Medicions
- Replanteigs

• Fotografies Aèries

- Verticals
- Panoràmiques

• Publicitat Aèria

• Peritatges

• Valoracions

• Projectes Agrícoles

• Estudis Mediambient

ment de les obres d'aquesta línia i prova palpable de quin era el tarannà dels nostres exgovernants en matèria de transport públic, fins i tot quan decidien fer-hi alguna cosa a favor).

Amb l'arribada del Pacte de Progrés, Antoni Ferrer a la Conselleria de Transports i José Antonio Santos a Serveis Ferroviaris de Mallorca, el panorama va canviar per complet. Amb l'anunci del retorn del tren a Manacor, semblava que ja no hi havia lloc per fer cap reivindicació ni continuar amb aquesta lluita que havíem posat en marxa. Nosaltres vàrem creure que no, que valia la pena continuar motivant la gent per lluitar per un transport públic millor, per una balança amb el platet on arriben les coses bones per a Mallorca més equilibrat respecte a la resta de l'Estat. A les Balears fa molt de temps que *España va bien*, però, tot i això, no passa dia que globalment no perdem qualitat de vida ni poder adquisitiu. És a la situació que ens ha duit el liberalisme imposat pel PP durant tots aquests anys de túnels, brokervals i fundacions connectades directament a la butxaca de Cañellas i els seus amics. El darrer episodi el va escriure el govern Matas en veure com l'especulació motivada per la venda d'habitatges i terres a estrangers disparava els preus a un nivell inimaginable sense que poguessin ni un sol dit. «Hem d'estar orgullosos que els ciutadans europeus vulguin viure a la nostra illa», deia devers l'any 1996 l'exconseller Rami escudant-se en un pretès europeisme que està abocant els joves

als habitatges de protecció oficial només quatre anys després. Tot plegat crec que explica de sobres que algunes persones de les nostres illes com ara Joves de Llevant decideixin un dia posar fil a l'agulla i fer qualque cosa per demostrar que «tan bé» com ens volen fer creure no estam. Tot i que el gerent d'SFM ja ha anunciat que l'any 2005 el tren arribarà a cala Rajada i que el 2015 la xarxa ferroviària tornarà a ser de 250 km com a principi de segle (actualment és de tan sols uns 60 km), també ha deixat clar que per portar aquest projecte a bon port fan falta dues coses: per una banda, que el Govern balear continuï fent feina a favor del tren i, per l'altra, que la societat mallorquina continuï motivada per aquest mitjà de transport. En aquest darrer punt és on els qui estam treballant per organitzar la Tercera Marxa pel Tren creim que tenim el nostre lloc. Enguany col·laborarem amb SFM i amb el Departament de Mobilitat de Medi Ambient per engrescar-hi encara més gent. A més de continuar motivant la gent pel tren a Mallorca, també hem pensat que valia la pena que altres entitats que lluiten per fer un món millor en poguessin treure un profit (per a nosaltres no hi ha cap diferència entre la lluita per conservar el medi ambient, la lluita en contra dels desequilibris amb el Tercer Món o la lluita per la

pervivència d'una cultura i una llengua: totes són compatibles, necessàries i formen part d'una mateixa cosa). La marxa d'enguany està prevista per al diumenge dia 24 de setembre i l'estació final serà Son Carrió. Allà els marxaires podran recuperar forces amb el dinar que haurà cuinat amb productes de comerç just l'ONG S'Altra Sennalla. Ajudaran a servir-lo dues ONG més: Artà Solidari i Llevant en Marxa, que també s'ocuparan del servei de bar que hi haurà durant el tradicional concert de grups mallorquins que posarà fi a la festa. Tots els guanys que generin la venda del dinar i les begudes

Els guanys que generin la venda del dinar i les begudes es destinaran a tres ONG

aniran destinats a causes per les quals estan treballant aquestes tres ONG. És per tot això que la marxa del 2000 passarà a denominar-se Marxa pel Tren Solidari. Per fer la festa cada pic més grossa, enguany hem convidat a tots els ajuntaments de l'àrea meridional de Mallorca que col·laborin en l'organització i que hi aportin una petita quantitat de doblers i els autocars amb què els marxaires podran tornar a ca seva. De tota manera, com cada any, estam segurs que hi compareixeran mallorquins de tot arreu. La causa s'ho val. Ara més que mai, caminarem per molt més que un tren.

SYP CONSUM

**PRIMERA CADENA MALLORQUINA
 DE SUPERMERCATS**

TELÈFON D'ATENCIÓ AL CLIENT: **902 42 42 60**

Una novel·la són paraules.

Introducció a l'obra de Mercè Rodoreda

PERE ROSSELLÓ

Notes literàries

El pròleg a *Mirall trencat* constitueix un dels pocs textos teòrics de Mercè Rodoreda en què l'autora ens explica què és per a ella una novel·la. El propòsit de definir la novel·la, igualment com ocorre amb la poesia, sembla una fita més tost difícil d'assolir, atesa la diversitat de formes i de plantejaments que ha adoptat el gènere en el segle XX.

Rodoreda comença dient-nos que «Una novel·la es fa amb una gran quantitat d'intuïcions, amb una certa quantitat d'imponderables, amb agonies i amb resurreccions de l'ànima, amb exaltacions, amb desenganys, amb reserves de memòria involuntària... tota una alquímia». És a dir, amb una matèria primera heterogènia, incapaç de crear res per si sola, de la combinació de la qual, però, igualment com de les barreges elaborades pels alquimistes, en sorgirà la creació de tot un món nou i meravellós. Perquè, al final, «una novel·la és, també, un acte màgic». Ara bé, tot i que els materials escollits pel novel·lista siguin tan diversos, finalment es poden reduir només a un, l'únic imprescindible: la paraula. «Una novel·la –ens diu Mercè Rodoreda– són paraules.» Com tota obra literària, la novel·la neix de la tria i de la combinació d'aquest material. Una novel·la no són paraules qualssevol, ni tampoc mots confeïts de qualsevol manera. D'aquí, el seu poder de suggestió i, també, la dificultat de definir-la. Llorenç Soldevila, catedràtic de batxillerat i professor de Literatura Catalana a la Universitat de Vic, ha adoptat aquesta senzilla –i insuficient– definició de novel·la com a títol del seu estudi/antologia de l'obra rodorediana. El llibre pretén posar a l'abast del gran públic lector, i sobretot del públic estudiantil, l'obra de Mercè Rodoreda. Soldevila ja havia elaborat altres llibres d'aquest estil, com els titulats *facint Verdaguer: formació i dimensió d'un mite* (1995) i *Planautes. Viatge per la literatura de Josep Pla*

(1997), a més de diversos volums de guies literàries en què es feia compatible el plaer sedentari de la lectura amb l'excursionisme. *Una novel·la són paraules. Introducció a l'obra de Mercè Rodoreda* és una magnífica guia de lectura que ens aproxima a l'autora estudiada i a la seva obra, i alhora és una rigorosa selecció de textos. No es tracta d'un estudi erudit o especialitzat ni tampoc d'una biografia, sinó d'un tipus de llibre –poc freqüent en el nostre mercat literari– que combina l'assaig divulgatiu amb l'antologia.

El model d'antologia més freqüent sol consistir en una selecció de fragments, a la qual precedeix generalment un estudi introductori i, de vegades, s'acompanya amb altres textos complementaris. En realitat, el llibre de Llorenç Soldevila està format per aquests elements, però sotmesos a una ordenació diferents, la qual cosa li permet guiar molt millor el lector. Únicament les propostes didàctiques, agrupades al final de cada capítol sota el títol de «L'obrador», conserven un lloc i una fesomia pròpia d'un llibre didàctic. El llibre és dividit en vuit unitats, que constitueixen un recorregut pels principals punts d'intersecció entre la vida i l'obra de Mercè Rodoreda. En general, els capítols responen a una ordenació cronològica, que sobretot té en compte els moments i l'evolució de l'obra rodorediana, des dels primers llibres de l'època de la República fins a les novel·les i narracions escrites ja a Romanyà de la Selva poc abans de morir, tot passant pels contes elaborats a l'exili o les obres que neixen a

partir dels anys 60, fruit d'un moment d'especial inspiració.

Llorenç Soldevila comença referint-se als elements biogràfics que determinen els inicis literaris de la nostra autora i que es reflecteixen en les seves novel·les. Ara bé, defuig el biografisme estricte i se centra en les dades essencials per a entendre millor les obres. L'autor ha duit a terme una selecció de la informació, de manera que només ens ofereix aquelles dades que tenen interès per a comprendre millor les obres o el procés de l'escriptura. Per exemple, ens informa que l'origen del nom d'Armanda, una de les protagonistes de *Mirall trencat*, rau en unes modistes conegudes com les *Armandes*, veïnes de la casa familiar de Sant Gervasi. O, en una altra ocasió, relaciona la pèrdua d'un germanet abans de néixer amb l'episo-

di de la mort de Dani a *Aloma* i amb algunes altres referències més críptiques que trobam a *La Plaça del Diamant* i a *El Carrer de les Camèlies*. Llorenç Soldevila no es limita a presentar-nos aquestes in-

formacions, sinó que també ens n'ofereix les fonts. Així, reproduïx fragments dels articles titulats «Imatges d'infantesa», que Mercè Rodoreda va publicar a la revista *Serra d'Or* el març i el juny de 1982. Uns textos fonamentals –i, també, molt valuosos literàriament– que sovint són oblidats. També ens dona alguns fragments de textos íntims extrets de l'Arxiu Gurguï, dels quals ja la biògrafa Monserrat Casals trans-

crivia una àmplia mostra a *Mercè Rodoreda. Contra la vida, la literatura* (1991). O, en el segon capítol, reproduïx algunes cartes escrites per Rodoreda a Anna Murià. Cal recordar sobretot la

«Una novel·la és també un acte màgic», diu Rodoreda

lletra que Rodoreda adreça a la seva amiga el 29 d'agost de 1940, en què li narra la fugida de París amb motiu de la invasió alemanya, juntament amb l'exconseller de la Generalitat Antoni M. Sbert, la seva secretària i altres exiliats; uns fets que la nostra escriptora rememora també al conte *Orleans, 3 quilòmetres*. Soldevila deixa que amb aquestes citacions sigui l'autora mateixa qui ens transmeti el gruix més important de la informació, la qual cosa, a més d'amenitzar l'obra, li permet ensenyar-nos altres tipus de textos rodoredians, diferents dels purament creatius. Igualment, per tal d'oferir-nos una visió de la Rodoreda no exclusivament narradora, *Una novel·la són paraules* introdueix alguns dels seus poemes i, fins i tot, reproduïx algunes de les pintures elaborades durant els anys d'exili.

A diferència de les antologies més «clàssiques», *Una novel·la són paraules* també reproduïx fragments de crítica literària, sobretot de les ressenyes que es publicaren en el moment de l'aparició de la novel·la. D'aquesta manera, no tan sols ens ofereix algunes interpretacions dels nostres millors crítics (Molas, Triadú, Marco, Alegret, Gimferrer, etc.) que ens ajuden a descriure i a entendre millor les obres, sinó que també ens fa comprendre quina fou la recepció que les diverses novel·les de Rodoreda varen tenir en el moment de la seva aparició. Així, per exemple,



Mercè Rodoreda és autora, entre d'altres obres, de *La plaça del Diamant* i *El carrer de les camèlies*.

podem comparar la crítica laudatòria que Francesc Trabal va publicar a *Mirador* el 1938 amb motiu de la publicació d'*Aloma* –en la qual la considerava «la novel·la que ens fa quedar millor a tots plegats i que situa la nostra producció actual en un pla honorable al costat de les altres literatures»– amb l'opinió més justa i equilibrada de Joan Triadú del 1969, quan Rodoreda va reeditar aquesta novel·la, amb què havia obtingut el Premi Creixells.

L'objectiu didàctic de l'autor no li impedeix fins i tot alguna intromissió planera en el camp de la crítica textual, bo i defugint naturalment l'erudició. Així, reproduceix algunes mostres de la primera edició d'*Aloma*, al costat dels corresponents fragments de la segona, amb la qual cosa podem observar la mestria assolida amb els anys per l'autora. Aquests exemples àdhuc poden servir per fer veure als estudiants com es pot millorar la redacció. Llorenç Soldevila tampoc no oblidava un aspecte tan important en Mercè Rodoreda com són les relacions que podem establir entre les seves obres: per exemple, l'elaboració d'*Una mica d'història*, una primera versió del que més tard seria *Jardí vora el mar* (1967); els paral·lelismes

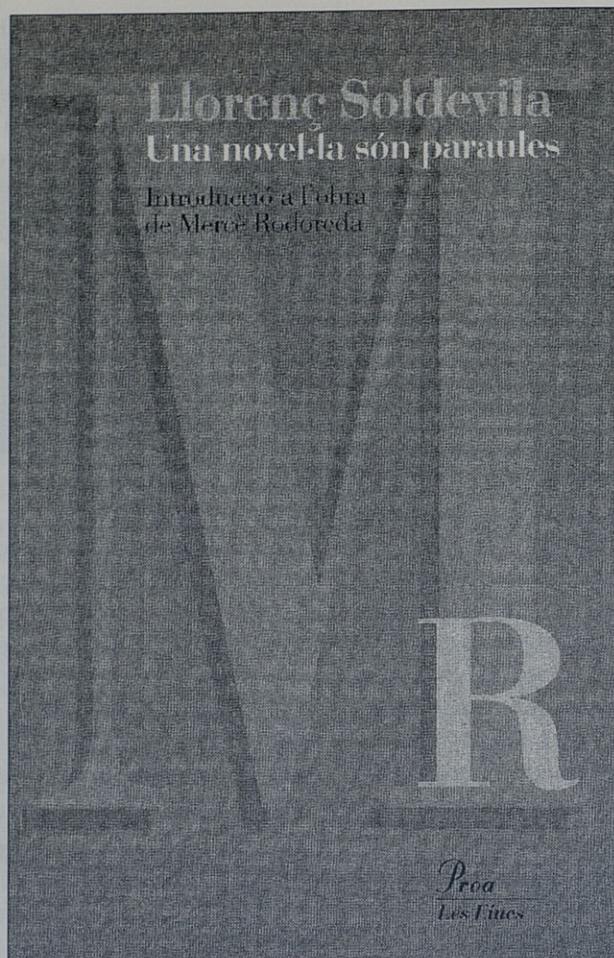
El llibre va posar a l'abast del gran públic l'obra de Mercè Rodoreda.

Mirall trencat; o les relacions entre la secció «Viatges a uns quants pobles», de *Viatges i flors* (1980), i *Quanta, quanta guerra...* (1980).

En resum, Llorenç Soldevila aconseguix amb *Una novel·la són paraules*. Introducció a

l'obra de Mercè Rodoreda una cosa tan difícil com és elaborar un llibre

ple de contingut, amè i didàctic. L'autor no cau en el parany de reelaborar la bibliografia existent sobre la nostra novel·lista, que compta amb assaigs magnífics com, sobretot, els de Carme Arnau; sinó que, tot defugint l'erudició i la rigidesa dels estudis especialitzats, aconseguix aproximar-nos a la producció literària rodorediana d'una manera senzilla i clara. El secret està en el fet d'haver adoptat el paper de guia que pràcticament es limita a donar-nos la mà i a conduir-nos, tot deixant que els altres hi posin la veu.



Aquest llibre no constitueix un estudi erudit ni tampoc una biografia

entre *Isabel i Maria*, escrita als anys quaranta, amb algun conte i amb

Embat
Llibres

PEDAGOGIA - PSICOLOGIA - CIÈNCIES SOCIALS

Enric Valor

La gramàtica i l'escriptura, un deure patriòtic

BRAULI MONTOYA

Permeteu-me, benvolguts lectors, que comenci aquesta semblança d'Enric Valor amb una referència personal a l'íntima satisfacció que m'envai quan una veu mallorquina, a través del fil telefònic, em demanà un article per a *El Mirall* sobre Valor. Després del recent traspàs de l'escriptor i gramàtic valencià, no ha estat la primera volta que des de Mallorca he estat requerit per a col·laborar en homenatges a la figura de Valor. Tot va començar amb el seu nomenament com a doctor *honoris causa* per part de la Universitat de les Illes Balears i, d'aquí a poc temps, continuarà amb la publicació d'un llibre de la UIB que serà la crònica d'aquell doctorat. Com a valencià que va aprendre a escriure la pròpia llengua amb els llibres de Valor i en memòria dels onze anys viscuts en terra mallorquina, no voldria deixar passar l'avenç que em brinden les planes d'aquesta revista per a expressar la meua gratitud a la Universitat de les Illes Balears per haver fet possible que Enric Valor hagi començat a fer part dels mites de la cultura catalana coneguts entre els mallorquins. El nostre home va nàixer en una de les comarques valencianes on el llegat català ha romàs pràcticament inalterat fins als nostres dies, la Foia de Castalla, al bell mig de la serralada meridional valenciana. Això va succeir a principi del segle que ja se'ns escola, i als pocs anys, encara amb

un Valor adolescent, la seva família va haver d'emigrar a la comarca veïna del Vinalopó, on aquell llegat català ja no era tan ferm. La nova situació va actuar de revulsiu en la consciència del jove Valor, que als seus 19 anys es convertia en el principal activista en pro del català a l'Alacant republicà dels anys 30. La guerra *incivil* va interrompre aquell impuls nacionalista que empenyien Valor i molts pocs més. Però les catacumbes van servir per formar un escriptor i un gramàtic que es prendria la seva feina com un deure patriòtic. Calia recollir l'enorme riquesa rondallística que s'amagava al País Valencià més rural i Valor se'n va encarregar amb un altíssim sentit de la disciplina. Calia fer gramàtiques normatives aplicades al parlar valencià i allà teníem el nostre home mans a l'obra. Calia omplir el buit d'una generació sense novel·la i Valor va crear una narrativa valenciana que ningú no havia creat en el seu moment. Vet aquí, doncs, alguns dels títols més sobresortints de la seva obra seguint un ordre cronològic: 1950-1958, *Rondalles valencianes*; 1960, *L'ambició d'Aleix* (novel·la); 1971, *Millorem el llenguatge*; 1977, *Curs mitjà de gramàtica catalana referida especialment al País Valencià*; 1980, *Sense la terra promesa* (novel·la), i, 1998, *Paraula de la terra* (recull d'articles, pròlegs, etc.). Les distincions i guardons obtinguts per Valor als darrers anys s'han multiplicat des de fa més

de tres lustres, en què les institucions amb representació ciutadana van començar a reconèixer la feina feta, especialment al País Valencià, però també al Principat, amb la concessió de la Creu de Sant Jordi. Després, les universitats del país s'hi van abocar en una correguda per no fer tard: a part de la de les Illes Balears, cal comptar-hi la Literària de València, la Jaume I de Castelló de la Plana, la d'Alacant i la Politècnica de València, fins a quinze dies abans de la seua mort.

Semblança



Pianos Can Garcias®

Pere Josep Garcias

Pianer



GROTRIAN-STEINWEG

A black and white photograph showing a man from the chest up in profile, facing right. He has dark hair, wears glasses, and has a beard. He is wearing a dark jacket over a light-colored shirt. The background is blurred, suggesting an outdoor setting with trees or foliage.

Francesc Antich

**«Aquest Govern no decebra
les persones que hi posaren il·lusió»**

ANTONI OLIVER

Entrevista

les persones que hi posaren il·lusió»

Entrevista

Francesc Antich, quan manca un mes per complir-se el primer aniversari de la seva arribada a la presidència del Govern balear, de la mà del Pacte de Progrés, fa un balanç de la tasca desenvolupada durant aquest temps, i repassa els temes d'actualitat que preocupen els ciutadans de Balears.

Francesc Antich (Caracas, 1959) és des de fa vuit mesos president del Govern de les Illes Balears. Persona d'experiència política dins el seu partit, el socialista, i amb càrrec a l'Administració local i al Consell, va ser un dels principals impulsors del Pacte de Progrés que governa ara a les Balears. Partidari del diàleg i el consens, creu que l'actual govern ha posat la proa a les principals línies polítiques durant aquests primers mesos. Assegura que els votants progressistes no se'n sentiran decebuts i creu que el canvi a les Balears passa per limitar el creixement, evitar les borses d'exclusió social i millorar de forma definitiva l'educació.

Quin balanç feu del Pacte de Progrés i de l'acció de govern? Hi ha persones que esperaven un impuls més decidit amb les reformes.

Crec que s'ha de fer un balanç positiu dels primers mesos de govern del Pacte de Progrés, sense perjudici que el Govern necessita un temps d'aterratge per canviar l'organització per ser eficaços en la gestió. Així i tot, crec que durant aquests mesos d'aterratge per part del nou executiu s'han dissenyat tota una sèrie de directrius importants que han permès posar un nord a l'acció de govern, directrius que durant aquests darrers setze anys no han existit. Vull recordar que durant els darrers quatre anys vàrem estar discutint la necessitat de reformar el Pla de residus

sòlids urbans i d'ençà que ha arribat el nou govern està aprovada la modificació del Pla. El projecte de llei del Consell Eco-

nòmic i Social era un tema que s'estava discutint des de feia molt, i aquest és un instrument bàsic de diàleg social, important per fer avançar la nostra societat, i el projecte ja és al Parlament. El

Govern està impulsant multitud de temes i sense cap dubte ni un, si ho comparem amb qualsevol període dels equips anteriors, veim que el balanç és positiu. Tal vegada, no hem sabut fer arribar aquestes i altres accions a la ciutadania, podien haver-se explicat millor, però aquesta és una crítica que hem de fer de forma permanent. Hi ha moltes qüestions que en aquests primers mesos s'han de planificar i, segurament, els resultats es veuran d'aquí a un any i mig o dos anys.

També han sorgit temes polèmics, fins i tot en el si del Govern.

Es veritat que hi ha hagut temes polèmics: residus, serra de Tramuntana. La polèmica no és xerxa si al final hi ha resolucions respecte als temes. El que no pot passar és el que ocorria abans que quan un tema era polèmic es posava dins un calaix. Després de setze anys de Partit Popular no hi ha un pla energètic aprovat, ni posicions clares en matèria d'aigua i residus, problemes que ara patim, i es feren molt poques actuacions en carreteres, o, per exemple, en transport públic, que es pot considerar in-existent. S'han de donar solucions a tots aquests temes, no ens hem de posar nerviosos. Crec que per part del Partit Popular hi ha la idea de vendre que el Govern no fa res i crec que aquesta tàctica no ajuda gens el conjunt de la ciutadania, seria més lògic que el PP proposàs coses.

Crec que des de l'esquerra també es fa aquesta crítica d'inacció i manca d'impuls decidit, i hi ha un cert desencís.

Hi pot haver gent que pot pensar que aquests grans temes s'haurien de solucionar en poc temps. Em preocuparia si en aquests mesos passats no haguéssim posat el nord a aquestes polítiques i no haguéssim començat a tractar aquests temes per veure-hi uns resultats a curt, mig i llarg termini. En aquest sentit anam per

«Sempre he defensat que aquest és un govern plural amb unitat d'acció»

bon camí, encara que hi ha coses que necessiten més temps que d'altres.

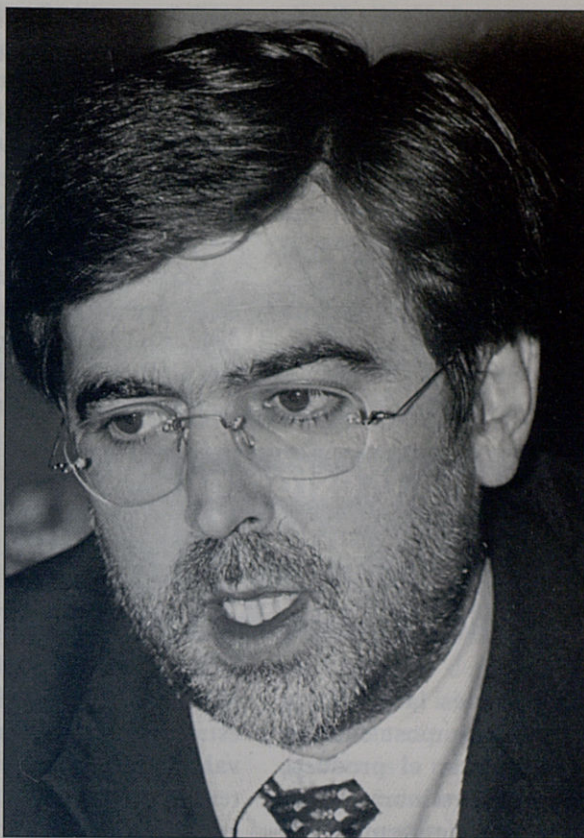
Però aquesta percepció és en determinats àmbits, i no del PP, sinó de gent que es va il·lusionar amb aquest Govern.

El que pot donar lloc a aquesta apreciació és que hi ha hagut propostes en què han estat diferents els punts de vista i les percepcions dins el Govern mateix. Aquesta és una de les coses que s'han de solucionar. Sempre he defensat que aquest és un govern plural amb unitat d'acció. La tasca que hem de dur a terme és solucionar aquestes qüestions. Malgrat això, crec que, si comparàssim qualsevol període anterior amb aquest, el balanç seria positiu, no hi ha color. El parlament de l'Estat espanyol que més projectes de llei ha rebut per iniciativa del govern és el de les Balears, amb vuit, i el següent és Catalunya, amb quatre. Realment, la percepció que es té de la feina feta i la que realment s'ha fet no està equilibrada i ens hauríem d'esforçar molt més a fer saber a la gent què estam fent. De tota manera, demanaria a tot-

hom una certa tranquil·litat, perquè vuit mesos és un període encara curt i el més important és orientar bé les polítiques i que aquesta orientació doni, a més llarg termini, un bon resultat, sense perjudici que hi hagi una feina feta.

Per exemple?

El Pla de residus, les ajudes a les pensions no contributives, el procés per fer el multiplari a la UIB, una feina en infraestructures a instituts, entre d'altres coses; és a dir, que hi ha una feina feta i ens hem d'esforçar una mica més per fer-la conèixer a la gent. Estic convençut que en acabar aquests quatre anys el Govern no haurà



decebut les persones que hi posaren la seva il·lusió, perquè tots els partits que el formam tenim el propòsit d'acomplir els objectius que ens hem plantejat.

Amb el tema de l'ecotaxa sí que hi ha hagut diferents posicions en el Govern.

El que hi ha hagut ha estat un gran debat, com no podia ser d'altra manera. El que vull dir és que a qualsevol lloc on es vol posar un impost, el temps mínim de preparació per posar aquest impost sol ésser de dos anys, perquè implica un procés. Respecte a aquest tema, estam treballant, des de les conselleries d'Hisenda i Turisme, sobre la base que el mes de maig se'n presenti un projecte al Parlament. Tots estam d'acord amb els objectius a què s'han de destinar aquests doblers i s'ha de trobar una fórmula de recaptació que estigui adaptada a l'ordenament jurídic espanyol i europeu. També hem volgut intentar aconseguir el màxim de suport, sabem que té un suport social importantíssim, i també era imprescindible parlar amb



Francesc Antich, en dos moments de l'entrevista.

les petites empreses, els sindicats, els empresaris i el sector turístic per conèixer-ne les posicions, això ja se sap. És un debat que està obert i es reiniciarà, immediatament, per conèixer-ne les alternatives. Jo continuu mantenint que l'única forma de millorar el medi ambient és aplicar una política de contenció del creixement urbanístic i de millora del medi natural i són necessaris uns recursos per fer-ho.

creixement i ordenar urbanísticament zones turístiques és també millorar el medi ambient, perquè turisme i medi ambient van lligats. Millorar la qualitat turística és fer medi ambient, si aconseguim que els nostres empresaris vagin cap a un producte turístic de més qualitat —cosa que estan fent i s'hi esforcen—, sense cap dubte amb menys gent tindran uns guanys millors que els que teníem abans, això s'ha

demonstrat a molts d'indrets. Millorar el producte turístic és bàsic i és fer medi ambient, però també

s'ha de fer medi ambient de forma estricta i per això també parlem de valorar els espais naturals que tenim, gestionar-los, conservar-los, emprar aigua depurada per regar jardins i poder emprar aigua bona per als ciutadans.

Un altre problema és el de l'ener-

gia, està garantit que no hi haurà fallides al flux d'electricitat aquest estiu?

Gesa i Endesa s'han compromès que aquest estiu no hi haurà problemes. Hi ha una actitud per part d'aquestes empreses que és positiva, hem de ser aliats. Aquí són els grans gestors del tema elèctric i el Govern té la tasca de fer un pla energètic. Produir energia a les Illes costa més que produir-la a la Península i hem de fer que l'Estat faci unes normatives i posi en marxa les ajudes necessàries perquè no costi més l'electricitat als ciutadans de les Illes que als de la Península, i això interessa tant a Gesa i Endesa com al Govern, hi ha un esperit de col·laboració. Tant uns com els altres el que farem serà plantejar unes propostes al Govern de l'Estat perquè els nostres ciutadans i els nostres empresaris tinguin igualtat d'oportunitats respecte als de la resta. Pel que fa a aquest tema els canaris es troben igual i hem de mantenir reunions amb el Govern canari per plantejar-li aquests temes.

«Ens haurem d'esforçar molt més a fer saber a la gent què estam fent»

Afinant un poc més la pregunta, l'ecotaxa serà un impost exclusivament per millorar el producte turístic o bé es destinarà més a qüestions de medi ambient.

Està clar que millorar l'oferta turística, donar una bona qualitat, és a la vegada millorar el medi ambient, dur a terme accions per limitar el

LLIBRES DE TOTS
ELS PAÏSOS
CATALANS



LLIBRES INFANTILS
I JUGUETES



LLIBRES DE TEXT



DISCOS I CASSETTES



SERVEI
DE LLIBRES
ESTRANGERS



Carrer d'en Rubí, 5
Tel. 71 38 21
07002 Palma (Mallorca)



Pianos Can Garcias

Pere Josep Garcias

C/ Joan Maura, Bisbe, 10 - Palma (Mallorca)
Tel. i Fax: 46 20 16

**VENDA DE PIANOS
VERTICALS I DE COA**

Primeres marques europees

BLÜTHNER • BÖSENDORFER • C. BECHSTEIN • FEURICH • FÖRSTER
FURSTEIN • GAVEAU • GROTRIAN-STEINWEG • HOFFMANN • IBACH
KEMBLE • KINGSBURG • OTTO-BACH • PETROF • PFEIFFER • PLEVEL
RAMEAU • RÖNISCH • RÖSLER • SAUTER • SEILER • SCHOLZE
STEINGRAEBER & SÖHNE • WAGNER • WEINBACH • ZIMMERMANN

Especialistes en pianos per a professionals i pianos d'estudi
El millor servei post-venda. Més de 50 anys d'experiència

AFINACIONS • REPARACIONS • RESTAURACIONS
LLOGUER DE PIANOS NOUS O RESTAURATS
INSTRUMENTS HISTÒRICS
(CLAVICÈMBALS • FORTEPIANOS • ORGUES LITÚRGICS)
PIANOS ELÈCTRICS • ACCESSORIS • TRANSPORTS

També hi ha el tema dels aeroports, es durà aquest tema fins al final per tractar d'aconseguir una gestió en què estigui implicada la gent d'aquí?

Sí, la idea és defensar això fins al final. Estic cansat de dir que l'aeroport per a nosaltres és un tema estratègic. És molt més important per a nosaltres l'aeroport que per a qualsevol altra ciutat de la Península, nosaltres no tenim AVE ni carreteres que ens uneixin amb el Continent i necessitem l'aeroport, un 97 per cent dels turistes que arriben ho fan per l'aeroport, les mercaderies surten per l'aeroport. Hem d'ajuntar esforços perquè es tingui l'opinió dels empresaris de les dues comunitats insulars abans que l'Estat faci actuacions cap a la privatització.

També s'ha de tenir en compte que els indicadors de creixement estan disparats, la construcció, el consum d'energia i l'aigua, els residus, creixen una mitjana del deu per cent anual, és a dir, entre un vuit i un dotze per cent. Estam

davant una situació immanejable?

El que ens interessa és crear uns sostres de creixement. Amb els recursos que tenim aquí i amb el territori limitat només podem aguantar un certs creixements i no més.

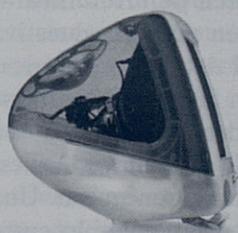
Tenint en compte que la principal indústria de les Balears és el paisatge i que hi ha greus problemes amb temes d'aigua i de fems, és necessari realitzar aquesta ordenació. Ja s'hi han pres algunes mesures cautelars, però s'ha de fer el pla territorial de cada illa, i ja ens hem posat a fer feina sobre aquests plans amb els consells. Això ha d'anar en benefici de la qualitat de vida dels ciutadans que vivim aquí i en benefici de la principal activitat econòmica que és el turisme.

Preval tant l'activitat turística? No és caure en el famós monocultiu que a la llarga pot ser perjudicial? Com diuen, no es poden posar tots

els ous al mateix paner. Hem de fer les actuacions oportunes per diversificar la nostra activitat econòmica. Avui en dia, ens trobam que hi ha sectors industrials, com el bijuter o el sabater, que tenen greus proble-

«L'única forma de millorar el medi ambient és la contenció urbanística»

mes per trobar gent per anar a fer feina. Per tant, s'ha d'invertir molt en temes de formació, però necessitem tranquil·litzar el sector turístic i regular la nostra principal activitat. S'ha de desaccelerar el turisme a l'estiu i desestacionalitzar-lo per donar una ocupació més estable, aquesta és la tasca. Però també hem de desaccelerar el sector de la construcció, perquè els creixements del sector de la construcció als darrers anys no són normals ni lògics, ens estam menjant amb un any el que ens hauríem de menjar tal vegada en



iMac



G4



MacOS 9



iBook

Ja no tens excusa...



Servei Tècnic
Autoritzat Apple
nº 104342

Carrer de Sant Joaquim 9, baixos. 07003 Palma (Illes Balears)

Tel.: 971 76 06 76 - Fax: 971 76 04

E-mail: xipsmca@palma.infotelecom.es

Delegació de Menorca: Tel.: 971 388566 - 939 844328

Díes laborables: 9:00 a 14:00 i 16:00 a 20:00. Dissabtes: 10:00 a 13:30



**Distribuidor
Autoritzat Apple**



deu. Aquest és un tema preocupant, però tot això s'ha de fer sense deixar el sector de la construcció a l'aire, perquè hi ha molts de treballadors que hi fan

Som a la Comunitat més rica, però amb un nombre important de borses de pobresa, amb poca formació, etc., com es planteja fer front a aquesta situació?

A mi no em conhorta que aquí tinguem els més rics dels més rics d'Espanya, mentre hi hagi aquestes situacions que

«Per a nosaltres, l'aeroport és un tema estratègic»

feina. En aquest sector s'han de crear noves iniciatives, potenciar la rehabilitació dels centres històrics i també la rehabilitació de les zones del litoral. Això significa esponjar zones, fer zones verdes, treure massificacions que ens lleven qualitat i donar una nova perspectiva d'acord amb l'esforç que han fet els empresaris de modernitzar els seus hotels. Ara s'ha de fer feina a l'entorn, a l'entorn urbà i a l'entorn paisatgístic.

dieu. S'ha d'aconseguir que hi hagi uns majors salaris, habitatges dignes, una bona educació. També és molt important que ningú no quedi a la voravia. Hi ha d'haver un bons serveis socials, perquè no hi hagi borses d'exclusió social. Aquesta és la feina que s'ha de fer i això no es fa en un mes, sobretot perquè vàrem estar tots els anys de govern del PP en què no es va fer res per pal·liar aquests problemes, en moltes qüestions d'aquest tipus

es pot dir que es comença de zero, es pot dir que moltes coses estan encara per fer. S'ha d'aconseguir un reequilibri de la nostra economia, per tant, cal redistribuir la riquesa que es genera a les Balears, si no, anam a una societat en la qual cada vegada s'accentuaran més les diferències, els rics seran cada vegada més rics i els pobres, més pobres. S'han d'evitar aquestes diferències, perquè deixen molta gent pel camí i agreugen els problemes de tipus social, i tenim instruments per aconseguir aquest reequilibri, com es el Règim Especial.

Una altra dada que preocupa és que tot i que som la comunitat més rica de l'Estat espanyol tenim un índex de formació molt baix, el que els economistes diuen el capital humà està molt poc format.

Aquesta dada demostra les deficiències que patim en formació, en una comunitat rica on semblaria que s'hauria d'assolir una bona formació. D'una banda, s'ha de dir que les transferències que es reberen de l'Administració central en matèria educativa estaven mal dotades econòmicament, farien falta 24.000 milions més per poder dir que hi ha una bona dotació econòmica. Aquest tema s'haurà de renegociar. Una de les diferències que hi ha entre un govern progressista i un de conservador és, precisament, que un govern progressista té una major sensibilitat cap a l'educació. S'estan fent esforços per millorar la infraestructura educativa i es continuaran fent. D'altra banda, s'ha d'estimular el jove perquè continuï formant-se. Hi ha la temptació que, com que es troba feina fàcilment, encara que sigui amb poca qualificació, és millor aprofitar i fer feina que no continuar el procés de formació. Això s'ha d'intentar corregir fent veure als joves i als pares que és important seguir un procés de formació. D'altra banda, la formació per al treball ha de ser

millor, els cursos de formació de treballadors han d'estar més d'acord amb les demandes del mercat de treball, amb el que realment demanen les empreses. La formació professional s'ha de millorar i la formació per a l'ocupació també, en aquest sentit s'estan prenent iniciatives amb el Pla Enllaç que milloren el que s'ha fet fins ara. Les conselleries d'Educació i Treball estan fent feina en aquests temes, perquè són prioritaris, com també són prioritàries actuacions en els sectors econòmics estratègics per augmentar els llocs de feina. Però totes aquestes polítiques no es poden dur a terme en vuit mesos, entre d'altres coses perquè vàrem estar setze anys sense ficar mà en totes aquestes qüestions. S'han d'orientar aquestes polítiques perquè donin un resultat.

Com s'articularà la Comunitat Autònoma amb la Llei de consells?

La Llei de consells és una llei d'articulació de la Comunitat Autònoma, perquè els consells tinguin un instrument adequat per assolir el seu paper entre les institucions de la Comunitat Autònoma. El que es pretén és que cada consell se senti còmode, pugui utilitzar els instruments que la llei crea per fer la gestió que consideri oportuna i no s'imposa una determinada forma de dur endavant la gestió dels consells, cada un podrà triar com vol gestionar les seves competències. D'altra banda, també hi ha el compromís de completar el procés de competències al consells.

Quin model de mitjans de comunicació teniu?

Un projecte de país sense uns mitjans de comunicació propis, sense una televisió autonòmica, no es pot dur endavant. En aquests moments s'estan estudiant les diferents alternatives per tal de definir i dissenyar quin serà el model de mitjans de comunicació. Se n'han d'avaluar els costos econòmics i veure la

manera de dur a la pràctica el model.

Serà una concessió a un empresari privat, una empresa mixta?

Això és el que s'ha de veure, s'ha de veure com es farà i quin és el model de gestió més adient. Cal un model de comunicació i estam treballant en aquest sentit, però encara no hi ha una decisió presa.

Assolireu, segurament, en el proper congrés del PSIB, la Secretaria General del

Partit, està disposat a impulsar una autèntica renovació dels socialistes de les Balears, que han tingut uns resultats dolents a les passades eleccions generals?

Hi ha d'haver una renovació en el PSIB. Però això no és una actitud meva, o la meva impressió personal, de Xisco Antich, que hi manqui una renovació. Crec que hi ha un consens generalitzat dins el partit en el sentit que cal afrontar aquest nou congrés proposant noves idees, millorant el projecte socialista i implicant-hi noves persones. Hi ha un capital humà molt important i hem de saber aprofitar l'experiència que tenen moltes persones que hi ha al partit, però a la vegada hem de saber renovar els nostres càrrecs i crear-hi quadres nous, això d'una banda. Sobretot, hem de saber fer un partit que no sigui un instrument en si mateix, sinó que sigui un instrument per fer una cosa determinada. Per aconseguir això, cal implicar-hi la gent, cal ser un partit obert per tal de poder arribar a totes les estructures de la societat.

En definitiva, una forma de superar el descrèdit de la política?

En definitiva, el que en dèiem una altra manera de fer política,

que és més difícil que governar des del partit des d'un determinat òrgan de direcció o des del Govern mitjançant el decret llei des d'un despatx. Donar veu i escoltar la gent, voler-la implicar amb les decisions i consensuar temes, això duu més hores de feina que fer-ho d'una altra manera. Tots els partits polítics hau-

«S'ha de desaccelerar el turisme a l'estiu i el sector de la construcció»

rien de fer una autocrítica, perquè cada vegada participa menys gent als processos electorals i això vol dir que ens estam allunyant de la ciutadania. Per tant, hem de cercar formes per no despertar la gent un mes abans de les eleccions, sinó per tenir-la permanentment desperta. Això què vol dir? Idò vol dir crear àmbits en què aquesta gent se senti implicada. I això val per als militants del partit, per als simpatitzants del partit i per a la ciutadania en general. Si som un partit capaç de demostrar a la gent que els nostres militants i simpatitzants hi estan implicats, fan feina, estan contents i estan participant en la gestió del partit, serem un partit molt més sòlid i creïble davant la societat, perquè innovarem i crearem noves fórmules.

En definitiva, hem d'aconseguir ser un partit que doni a la paraula política aquell valor que té, que és treballar per als nostres ciutadans. Realment, ara la paraula política té un sentit pejoratiu i entre tots hem de tornar a aquesta paraula el seu veritable sentit. Això significa tenir molt clara aquesta idea de participació, d'obertura, de diàleg, de consens, perquè la societat suposa un pacte permanent i, per tant, els partits han de saber ser generosos, oberts a la societat.



BIBLIOTEQUES MUNICIPALS

CORT

Pça. Cort, 1
C.P. 07001

BLANQUERNA

Sant Joaquim, 9
C.P. 07003

S'ARENAL

Pça Rullan Garcies, 5
C.P. 07600

MOLINAR

Xadó, 7
C.P. 07008

RAFAL VELL

Pere Ripoll Palau, 9
C.P. 07008

SANTA CATALINA

Fàbrica, 34
C.P. 07013

SON RAPINYA

Catalina March, 4 A
C.P. 07013

SON FORTEZA

St. Isidre Llaurador, 25
C.P. 07005

ESTABLIMENTS

Pça. Immaculada, 3
C.P. 07010

GÈNOVA

Barranco, 22
C.P. 07015

EL TERRENO

Núvol, 1
C.P. 07015

SON GOTLEU

Regal, 105
C.P. 07008

POLÍGON DE LLEVANT

Ciutat de Querétaro, 3
C.P. 07007

CASAL SOLLERIC

Passeig del Born, 27
C.P. 07012

COLL D'EN RABASSA

Albuera, 1
C.P. 07007

SON XIMELIS

Cap Enderroc, s/n
C.P. 07011

GABRIEL LLABRÉS

Antoni Planas Franch, 4
C.P. 07001

L'OLIVAR

Mercat de l'Olivar, 104
C.P. 07002

SANT JORDI

Pau Bouvy, 31
C.P. 07199

SON CLADERA

Cala Serena, 3
C.P. 07009

SA INDIOTERIA

Gremi Tintorers, 2
C.P. 07009

SIOPJ

Pere d'Alcàntara Penya, 11
C.P. 07006

Agnes Sire

«Ara, les bones fotos no es publiquen en els diaris»

ANTONI OLIVER

Agnes Sire és la representant de l'agència Magnum a París, alhora que n'és la directora artística.

Magnum manté la seva línia inicial de ser una agència de fotògrafs, per sobre de la resta de consideracions.

Agnes Sire creu que el fotoperiodisme cada vegada interessa menys, perquè té un mercat reduït i, en canvi, són els projectes personals dels fotògrafs, sempre prenent com a referència la realitat, els que poden elevar a categoria de veritable art la captació d'aquesta realitat.

Quines tendències de la fotografia valoreu més, el blanc i negre o el color?

Pens que la fotografia en color és més difícil. Fer una bona foto-

grafia en color de caire personal és més difícil. Hi ha un fotògraf excel·lent com Martin Pars que ha treballat alguns temes com el turisme i que ha fet un bon ús del color. Mostra com la gent fa turisme i s'avorreix amb la dona, la família i els nins. Ara hi ha una escola de fotògrafs d'aquest tipus, del que és quotidià. També hi ha una nova tendència a fer un cert tipus de paisatge, en fotografia panoràmica, relacionada amb el fet de voler mostrar alguns aspectes de la societat actual com la degradació del paisatge, la contaminació etc. Es va cap a un tipus de fotografia de denúncia que tingui una certa força.

Aquest tipus de fotografia s'allunya, tal vegada, de la primera concepció de l'agència Magnum?

L'agència, en definitiva, la fan els fotògrafs, el món va canviant i els fotògrafs també canvien. Els fotògrafs que s'han incorporat als darrers anys a l'agència coneixen el treball d'altres fotògrafs i la història de la fotografia. Ara una fotografia en blanc i negre amb una bona composició no és interessant, és possible que sigui molt bona, però n'hi ha milers d'aquestes fotografies. Per exemple, Cartier Bresson, que es un fotògraf insigne de Magnum, no tan sols té una bona composició a les fotografies, sinó que incorpora la presència del món als seus treballs, en especial a les primeres fotografies.



Societat

Com exemplificaria un fotògraf de la Magnum actual?

Per exemple, l'exposició que s'ha pogut veure aquí de Branco. Branco és un col·laborador de l'agència. És el representant de Magnum a Brasil i forma part d'aquestes noves tendències. El seu treball és molt interessant, perquè hi ha poesia, però a partir del món real. No és una fotografia que s'aparti de la realitat, la realitat continua essent el nexa comú de tots aquests fotògrafs. Un fotògraf que faci les fotos amb l'ordinador no té cabuda a Magnum, no perquè això no sigui interessant,

Es forma un jurat i perquè hi entri una persona a treballar ha de comptar amb un setanta per cent dels vots favorables dels membres, els quals són fotògrafs de l'agència. Magnum no reclama res en especial, l'agència són els fotògrafs mateixos. Per entrar-hi s'ha de ser bo i un poc diferent de la resta, però no gaire diferent. Hem tingut casos de gent molt bona que no hi ha entrat perquè el seu treball no ha despertat un interès entre els altres companys.

Quin tipus de treball feu a l'agència?

El meu treball és la direcció del departament cultural, molt important per al fotògraf, perquè la idea dels profes-

sionals és fer-ne un llibre, del seu treball. Jo enseny aquests treballs a editors i també en som la directora artística.

que hi hagi fotos de famosos. En canvi, publicar fotos de la tragèdia de Moçambic no és gaire bo per als interessos publicitaris.

Els diaris no reclamen les fotos de denúncia?

Se senten culpables, tenen mala consciència. Tal vegada, publiquen una foto de Moçambic, però no hi ha ara una bona raó per anar a fer fotos a Moçambic com abans n'hi havia per anar a Vietnam, perquè abans els diaris pagaven aquestes fotos i ara no, no tenen mercat.

No es compren aquests tipus de fotos?

N'hi ha un mercat molt petit. Però jo crec que això és bo per a la fotografia, perquè força els professionals a fer un esforç i concentrar-se en el seu projecte personal, decidir quin és aquest projecte. Ara es pensa primer el projecte que s'ha de fer, es fixa un període determinat i després s'intenta recollir el material en forma de llibre.

Quina és la funció de les noves tecnologies en la fotografia?

Per exemple, tots els arxius de Magnum estan digitalitzats i això és molt bo.

Pot ser que la fotografia perdi el seu suport clàssic en paper?

Potser, però això reforçarà la fotografia mateixa. La introducció d'aquestes noves tecnologies farà que hi hagi una selecció i els bons sempre quedaran. Hi ha uns fotògrafs més artistes i d'altres més periodistes, però aquesta és una diferència que cada cop té menys importància,

«Les fotos de Moçambic no són bones per als interessos publicitaris»

que ho pot ser molt, sinó perquè la raó d'ésser de l'agència és captar el món real i fer alguna cosa amb aquesta realitat.

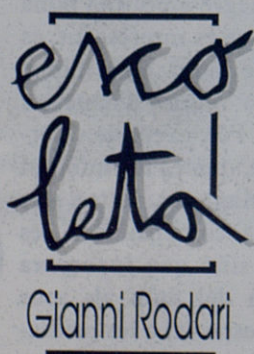
La màxima de Magnum de fer un fotoperiodisme de denúncia continua vigent?

Sí que hi ha una denúncia, encara que pens que voler canviar el món és molt ingenu. Sí que hi ha alguns fotògrafs que pensen això, però no són en la realitat. Fer una denúncia és possible, però d'aquí que es pugui canviar el món, això és una altra cosa.

Per entrar a Magnum es fa un procés de selecció, com és aquest procés?

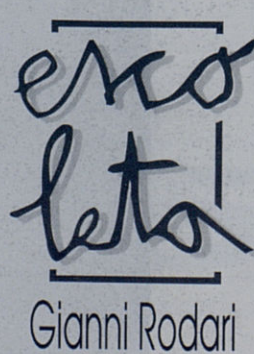
Us sembla que hi ha una crisi del fotoperiodisme?

Per a mi hi ha una diferència entre fotoperiodisme i fotografia. Hi ha hagut un període en el qual el fotoperiodisme ha estat molt important, perquè no hi havia la televisió, ni Internet, ni milions de fotògrafs damunt la terra; però ara les bones fotos no es publiquen als diaris. Als diaris es publiquen les fotografies de la infanta Cristina o dels famosos. El problema és que els diaris viuen de la publicitat i és molt bo per als diaris i per als anunciants



Infants de 0 a 4 anys
Ensenyament en català
Pedagogia activa
Grups reduïts
Servei de cuina

ARQUITECE BENNÀSSAR, 46
07004 PALMA - Tel. 971 29 90 86



perquè volen ser autors, i els bons autors quedaran sempre. Ara hi ha moltes discussions a posta de l'art, si es fa art o no es fa art, i pens que aquests discussió no és important, el que importa és que cada autor estimi el seu estil. Després, els museus del futur jutjaran si es fa art o no. Els fotògrafs del segle dinou no pensaven que eren artistes, feien una instantània o una fotografia d'un paisatge que era proper a ells i no pensaven fer art, simplement una foto de devora casa seva o de la platja. La foto capta el present i molts no pensaven fer art quan feien la foto, quan disparaven. La fotografia té a veure amb el testimoni d'una època, però també està basada en la memòria, en l'íntima memòria, en l'evocació, per exemple. La fotografia de Capa és art o no?

Crec que sí que és art.

De totes maneres, crec que aquest debat no és gaire interessant, però existeix realment. La fotografia conceptual és art i no hi ha discussió en això, ara estam parlant de la fotografia del món real, d'una fotografia realista. Es pot comparar això amb l'art?, aquest és el debat. Per exemple, seria el cas dels novel·listes o escriptors que escriuen als diaris, el periodisme és literatura, és art? La gent diu que un article en un diari no és art, que el senyor que publica en un diari no és un escriptor, que un escriptor que vulgui ser artista és una altra cosa. No ho sé, realment és un debat. La gent mata la realitat, l'objecte de la fotografia que és aquesta realitat mateixa, la confusió respecte si la fotografia és art o no ve perquè es capta la realitat.



«Fer una denúncia és possible, però no es pot canviar el món», diu Sire.

Si s'agafa aquest concepte, no seria art la pintura figurativa o l'art realista.

Els fotògrafs es definiran cada vegada d'una forma més seriosa. I efectivament el que es pugui considerar art o no el que fan depèn en gran manera de la intencionalitat. És a dir, que darrere el que fan hi

ha d'haver un projecte. Hi ha d'haver el projecte que pot ser, per exemple, la representació del caos, o una fotografia de guerra o un paisatge industrial o voler captar qualsevol cosa, però amb un treball previ i una intencionalitat clara. Si es parteix d'això, es pot arribar a fer art.



**ESPECIALISTES
EN ARTICLES
DE MUNTANYA,
CÀMPING, ESQUÍ
I ESCALADA**

**ES
REFUGI**

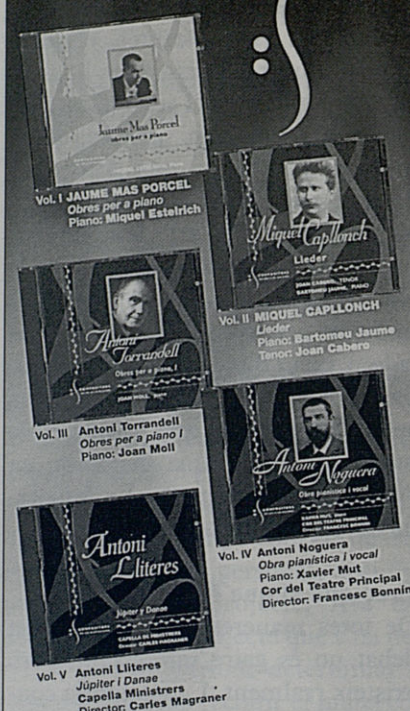
VIA SINDICAT, 21 (pati interior)
Antic Edifici del Sindicat Forà
Tel. 971 71 67 31 • Palma

Conèixer el patrimoni musical

Sou capaços d'anomenar només tres autors clàssics nascuts a les Balears? Si no és així, teniu l'oportunitat de conèixer el patrimoni musical de les Illes mitjançant cinc CD de diferents compositors illencs que han estat editats pel segell Blau amb el suport del Consell de Mallorca, la Fundació Pública de les Balears per a la Música, "Sa Nostra", la SGAE, Di7 Edicions i Ona Digital. Aquestes edicions formen part d'un projecte per recuperar la nostra música i promoure'n la divulgació entre el públic afeccionat a la música clàssica.

La discografia editada fins avui recull l'obra de Jaume Mas Porcel, Miquel Capllonch, Antoni Torrandell, Antoni Noguera i Antoni Lliteres. Properament, s'enregistraran nous CD de Francesc Garau, Baltasar Samper, Joan Maria Thomàs i Miquel Marquès. A través d'aquesta col·lecció unificada es vol superar la dispersió que, en els darrers anys, ha estat habitual a l'hora de promoure els músics d'aquí. La iniciativa permet fer enregistraments fonogràfics i, en alguns casos, edicions de les partitures de les peces i de les obres dels compositors més notables.

COMPOSITORS DE LES ILLES BALEARS



Fulletó de promoció.

Retolar en català, una bona inversió

El Govern balear i els consells invertiran més de 100 milions de pessetes en una campanya de promoció de l'ús del català als comerços i als mercats municipals. A partir d'ara, tenir el rètol del comerç en català o utilitzar aquest idioma a les bosses, les factures o les etiquetes serà rendible per als comerciants, ja que s'ha obert una línia de subvencions per promoure, durant aquest any, la normalització lingüística dels establiments de les Balears. Els

comerciants de les Illes també podran accedir a formació bàsica en català per poder atendre les necessitats dels seus clients. Aquesta iniciativa de l'Administració també inclou la creació d'una base de dades de productes etiquetats en català que, en l'actualitat, es troben en el mercat.

"Sa Nostra" i "la Caixa" fomenten l'ús del català

"Sa Nostra" i "la Caixa" continuen amb el seu compromís de fomentar l'ús de la llengua catalana en el món socioeconòmic de les Balears, i ara ho han fet amb la signatura d'un conveni amb la Conselleria d'Educació i Cultura del Govern balear. Des de la consciència de les necessitats que planteja a les entitats financeres avançar en l'aplicació de la Llei de normalització lingüística de les Illes Balears, la Conselleria dona a aquestes entitats suport i assessorament tècnic per a la determinació de les seves necessitats lingüístiques i pel que fa a dubtes de tipus lingüístic i terminològic. El conveni, que té una vigència de dos anys, també estableix que els facilitarà l'oferta de cursos externs i promourà que n'hi hagi d'acord amb les necessitats que detecti. A més, assessorarà les dues entitats en les traduccions dels contractes bancaris i en les versions catalanes dels impresos i dels contractes.





Qualitat en la Gestió

"SA NOSTRA" és una entitat de persones per a persones, gestionada sota els principis de qualitat total i sempre orientada cap a la satisfacció del client.

La confiança dels nostres clients és un estímul constant de superació. Per això, donam suport als sectors que generen benestar per a la nostra comunitat. Perquè les Balears són la nostra raó de ser.

**"SA
NOS
TRA"**

CAIXA DE BALEARS

El Camí de na Pontons

GASPAR VALERO

L'itinerari que avui
presentem es el
següent: Muro -
Oratori de Sant
Vicenç Ferrer -
Carretera de sa
Pobla-Llubí -
Carretera de sa
Pobla-Búger (PMV-
3422)- Torrent de
Búger - Es Rafal
(Búger) - Carretera de
Palma-Alcúdia
(C-713) - Ullaró -
Sant Miquel de
Campanet

D'acord amb la *Gran Enciclopèdia de Mallorca*, el camí de na Pontons és un camí llegendari que, segons tradicions locals vives a Caimari i a Campanet, partia de la comarca de Manacor, travessava el Pla de Mallorca i acabava a Caimari o a l'oratori de Sant Miquel de Campanet. La tradició campanetera presenta diverses variants. La més popular, que fou recollida per Antoni Maria Alcover a Campanet i a Sant Llorenç des Cardassar a la rondalla *Na Pontons*, conta que la senyora Pontons, resident a Sant Llorenç, era devota del Sant Crist de Sant Miquel i per anar a resar-hi féu construir un camí que partia de Sant Llorenç i passava per Manacor, Petra, Muro, l'oratori de Sant Vicenç, sa Pobla, es Rafal (Búger) i acabava a l'oratori de Sant Miquel (GEM, XIII, 312-313).

La rondalla recollida per Mn. Antoni M. Alcover diu així: «Era una senyora de Sant Llorenç des Cardassar, d'en temps des moros, que anava a missa a s'esglesieta de Sant Miquel des cementeri de Campanet; i, per anar-hi, comprà un camí, que passava pes Rafal de Búger i sa Pobla cap a s'oratori de Sant Vicenç des terme de Muro, i llavò per dins aquella mateixa vila, Santa Margalida, Petra i Manacor fins a Sant Llorenç. Diuen que ets actes antics des bocins de terra d'aqueixs indrets donen per confronta es camí de Na Pontons. Així ho conta sa gent veia de Campanet» (Alcover 1983, XXIV, 87).

Una hipòtesi versemblant sobre l'origen del camí argumenta que podria estar relacionat amb les propietats de la família Llull, que en els segles XIII i XIV tenien extensos dominis, per una part a la contrada de Campanet (Biniatró i Gabellí, entre d'al-

tres), i per altra a la zona de Manacor i Sant Llorenç, on tenien la cavalleria dels Llull (Albocàsser i Sos Llulls, entre d'altres) (Rosselló-López 1982, 159).

Altres informacions fan arribar el camí de na Pontons fins a Lluc, per Moscarí i Caimari. En aquest sentit, una variant de la llegenda de na Pontons diu que la protagonista en lloc d'anar a missa a Sant Miquel, hi anava a Lluc (Ordinas 1990, 76). Aquest altre tractament ens informaria de l'existència d'un camí directe des del Pla i el Llevant a les muntanyes d'Escorca.

Tot i això, cal tenir en compte que el llinatge Pontons és present a Campanet en el segle XIII i XIV; concretament, Jaume Pontons fou elegit l'any 1285 síndic de la parròquia de Sant Miquel de Campanet per anar a prestar homenatge al rei Alfons el Liberal de Catalunya-Aragó, i Pere de Pontons en fou un dels electors (Rosselló 1978, 637). A més, hi havia una finca anomenada el rafal de na Pontons, en l'actual terme de sa Pobla, sobre la qual en 1328 Ramon Llull deixà al seu fill Ramon 12 quarteres de forment censals (Miralles 1935, 37; Rosselló, López 1982, 132). (Notes extretes de Valero, G. *Camins i paisatges*, 1275-76).

Orientacions de camí

Partim de Muro, concretament del final del passeig de Santa Catalina Tomàs, en direcció a ponent, per l'avinguda de Sant Vicenç, que coincideix amb el traçat del camí de na Pontons. A la sortida del poble, el camí es consolida, entre parets seques i ametlers i algun garrover pels voltants. En aquest tram, el camí és anomenat pels murers camí de Sant Vicenç, ja que condueix a l'oratori dedicat a aquest sant.

Tendències

itineraris



Camí de na Pontons.

La vista arriba a un horitzó on es retallen les muntanyes, i hi des- triam el poble de Selva i el puig de l'Ofre. Mentre caminam, a la dreta es troba la comuna de Can Fiol, i a l'esquerra hi ha la comu- na de Can Oliver. A la dreta pas- sam una renglera de xiprers i, més endavant, a l'esquerra queda la contrada dita es Moyà o es Muà. A devers un quilòmetre de les darreres cases de Muro, passam el torrent de Vinagrella, conegut també amb el nom de torrent d'Almadrà; presenta un jaç ample, poc profund. A partir d'aquí, el camí fa de partió entre els ter- mes de Muro, a l'esquerra, i de sa Pobla, a la dreta. En aquesta dar- rera part, hi ha Can Casesnoves i

la finca dita ses Verbenes. Pas- sam per davall la línia elèctrica, amb uns pals de sosteniment enormes, i després franquejam la línia de ferrocarril d'Inca a sa Pobla per un pont nou que passa per davall les vies. A la dreta ob- servam una curiosa plantació d'oliveretes, i també una casa gran renovada, mentre que a l'es- querra hi ha les finques dites Bi- niaci i Can Mascle. En un marc paisatgístic envoltat de molins extractors d'aigua, a uns cinc- cents metres de l'antic traçat fer- roviari, arribam a l'oratori de Sant Vicenç Ferrer, situat a l'esquerra del camí de na Pontons. L'oratori de Sant Vicenç es co- mença a construir l'any 1879,

vora l'antiga bassa Ferrera, on segons la tradició predicà el sant valencià l'any 1413. Des de 1955 s'hi venera també una imatge de la Mare de Déu de la Font de Déu. Aquest oratori té planta pentagonal, amb xiprers a la vo- ra. El portal se situa al sud-est, amb arc ogival amb una llinda que marca el timpà, que es troba buit; a dalt, hi ha una làpida amb el lema de sant Vicenç: *Time- te Deum et date illi honorem*; a l'es- querra, hi ha un escut amb l'a- nyell de sant Joan, titular de la parròquia de Muro, mentre que a la dreta hi ha l'escut de Muro; més amunt, hi ha permòdols. A partir de quatre graons i llindar, arribam a la barrera de ferro, d'on observam l'interior de la capella, amb coberta de volta po- ligonal i una imatge del sant titu- lar. El lateral de l'esquerra té un arc ogival, cegat, tipologia que repeteix el lateral de la dreta del portal. Rere la capella, hi ha una caseta d'un aiguavés, amb un portalet de llinda sota una porxa- deta amb dos pilars, amb unes rajoles que representen sant Vi- cenç predicant a uns pagesos, amb el seu lema en català: Te- meu Déu que ve el Judici.

Llegendes

Segons el *Calendari de festes de les Illes Balears*, «Entorn de sant Vicenç, corren algunes llegendes o tradicions molt curioses, algu- nes contades per mossèn Alcover al tom V de les seves "Rondaies mallorquines". A sa Bassa Ferre- ra es conta que el sant donà be- guda als que l'acompanyaven; també va obrar algun miracle amb l'aigua de la bassa. A finals de segle XIX fou dessecada. La més popular i coneguda és la que conta com els poblers no el vo- lgueren sentir predicar i el tra- gueren del seu terme a pedrades;

contràriament, els murers l'acolliren molt bé. Així, sant Vicenç castigà els poblers a no tenir pedreny per a treure marès en el seu municipi i Muro tendria tot el que volgués».

Després de l'oratori, entram definitivament dins el terme de sa Pobla. El camí es pot convertir en una aula activa d'observació de conreus: maduixes, cols, lletugues, patates i altres productes. A la dreta tenim Can Mascle i a l'esquerra sa Canova Vella; més endavant, a la dreta queda el gran portell nou de sa Talaia, i un safareig a l'esquerra. A la dreta apareix el camí asfaltat de Can Mostel, davant Can Soler, a l'altra part del camí. Can Serra es localitza a la dreta, rere uns xiprers, seguida de Son Manyo. A l'esquerra, vora es Portalot, remarcam un quartó d'ametlers, seguit d'un camp de blat de les índies. Després de passar vora algunes casetes més, arribam a la carretera de sa Pobla a Llubí; a

vegetació que voreja el torrent, amb ullastres i alzines. Cinc o sis minuts més endavant, continuam pel camí de la dreta, que travessa el torrent per un gual, sense pont, i entra dins el terme de Búger. A l'altra banda del torrent, anam cap a la dreta i, immediatament, voltam a l'esquerra, mentre que a la dreta tenim la casa de Son Puça Nou, reformada recentment; té dues plantes d'alçat i portal de llinda folrat de pedra, a més d'una porxada a l'esquerra. Prové d'una segregació de Son Puça Vell, situada al nucli des Rafal. Després d'un tram amb el camí mig cobert de vegetació, com alzines, arribam al camí des Rafal. El redol de cases conegudes amb aquest nom se situen alguns metres cap a la dreta.

Es Rafal

El petit llogaret des Rafal es troba configurat per quatre cases. De ponent a llevant, la primera conforma la propietat de Son Puça Vell. La segona és l'antic rafal d'en Siquier, dita també Can Mir. Té alçat de dues

plantes i portal forà d'arc rodó adovellat, sense restaurar. El bloc de l'esquerra mostra un portal de llinda i antigament acollia una tafona.

La tercera casa, molt ben restaurada, és el Rafal d'en Mascaró; té façana de dues plantes d'alçat, aixecada davant una carrera a manera de clastra mig oberta i empedrada, el portal forà és d'arc rodó adovellat; el portal té un colcador a cada costat; la planta baixa mostra una finestra a cada lateral de portal, mentre que el primer pis té tres finestres amb ampit. El bloc perpendicular, a l'esquerra, té un portalet de llinda. La quarta edificació, a la dreta del camí, és una casa nova aixecada sobre antigues edificacions agrícoles.

Des del redol de cases, tornam enrere els metres que ens separen del camí de na Pontons, deixam a la nostra esquerra el camí per on hem arribat i continuam en línia recta, de tal manera que durant alguns metres coincidim amb el camí de Búger as Rafal, fins que voltam a la dreta. Per la contrada de sa Mata, a la dreta tenim una tanca d'alzinar, i a l'esquerra queda Can Dameto, amb dos portals d'arc rodó; en aquest punt el camí continua sense asfalt, i entram dins el terme de Campanet. Un poc més endavant, a la dreta tenim Can Perot, mentre que a l'esquerra observam una barrera gran amb el relleu metàl·lic d'uns cavalls. Després, a l'esquerra ens queda el portell d'Ornis, finca dedicada a la cria d'animals exòtics, i arribam a la carretera principal de Palma a Alcúdia (C-713, km 38,250), que travessam posant molta atenció al perill del trànsit; a la dreta observam la benzinera.

A l'altra part de la carretera principal, a uns dos-cents metres, ens espera el llogaret d'Ullaró, al centre del qual arribam després de deixar les cases de Son Pons a l'esquerra. Aquest llogaret, agregat al municipi de Campanet, compta amb 41 cases, moltes en ruïnes, i els casals de Son Garreta i de Son Pons. Abans de 1229 era una alqueria islàmica, situada a la cruïlla del camí vell de Palma a Alcúdia amb el de na Pontons (de Llevant a Tramuntana). L'alqueria fou dividida ja en el segle XIII i permeté el naixement del llogaret. El 1858 tenia 138 habitants. El 1862 s'acabà la nova carretera de Palma a Alcúdia, que passava per fora del llogaret, amb la qual cosa Ullaró deixà de ser un entreforc de camins i es convertí en un llogaret marginal (GEM, XVII, 357). L'any 1950 només tenia 30 habitants, i 20, el 1965. La majoria de cases, abandonades, caigueren en ruïna. A la dècada dels 80, moltes foren restaurades i convertides en segona residència.

El llinatge Pontons és present a Campanet en els segles XIII i XIV

l'esquerra queda la possessió de Talapi, mentre que a la dreta, a devers 1 km, s'estén el nucli urbà de sa Pobla. Travessam la carretera i deixam Son Cebrià a l'esquerra i altres casetes amb safareigs vora el camí. Més endavant, a la dreta observam un abocador, entre ametlers, seguit d'una construcció nova, amb totxos, i després de Can Xeixa, arribam a la carretera de Búger a sa Pobla (PMV-3422), que travessam.

A l'altra banda de carretera, a la dreta queda Can Campins i altres cases d'horts, mentre que a l'esquerra hi ha ametlers. Més endavant, arribam al torrent de Búger, on el camí volta dràsticament a l'esquerra, sense asfalt; en aquesta nova direcció, a la dreta ens queda una ufanosa

Son Garreta era anomenat antigament Son Togores, fins que al segle XV passà als Socies -Garreta-; finalment, fou de la família Despuig. El 1578 era de Cristòfol Socias, i es valorà en 3.000 lliures. El 1667 la senyora Melchora Martínez de Marcilla, comtessa de Montenegro i de Montoro comprà la possessió a l'heretat d'Antoni Socias per 4.150 lliures, i la llegà al seu fill, Joan Despuig i Martínez de Marcilla. Aquell mateix any es beneí l'oratori vell de Son Garreta, substituït l'any 1812 pel nou oratori, que acollí les relíquies de sant Victorià, portades de Roma pel cardenal Despuig, i que el 1823 passaren a l'església parroquial de Campanet. El 1917, després de la fallida econòmica dels Despuig, n'era propietari Gregori Balaguer Costa. Als anys 1920 la finca fou establida entre 56 nous propietaris. La façana principal té quatre plantes d'alçat, amb dos portals de llinda, dels quals el de la dreta correspon a l'antic oratori i el de l'esquerra roman cegat. Els altres pisos mostren dues finestres per planta i coronament a dos aiguavessos amb una espadanyana com a remat.

Son Pons era de la família Pons-Estel. El 1578 era de Miquel Pons-Estel, i es valorà en 2.800 lliures. El 1730 era de Jaume Pons-Estel, i es valorà en 3.000 lliures. La finca fou establerta al llarg del segle XX.

Abandonam el llogaret d'Ullaró i anam en direcció a mestral, per la continuació del camí de na Pontons, amb el casal de Son Garreta, mig en ruïnes, a l'esquerra; abans, hem deixat el camí de Campanet a l'esquerra i una altra via a la dreta que comunica amb la carretera d'Alcúdia. El nostre camí ara es mostra sense asfaltar i descriu una volta a l'esquerra. Alguns metres després, arribam al pou comú d'Ullaró. Té coll de cisterna de marès, de secció quadrada i dos brancals de marès amb travesser de fusta i corriola de ferro; apareix documentat el 1571, quan fou adobat i enfondit. Després passam la casa ara denominada Son Tranquil, amb portal rodó, i continuam per una

zona envoltada d'alzines i amb el camí tallat en la roca arenosa. Aquest interessant tram de camí ens mostra una vegetació amb moltes espècies com ginesta, llampúdol, mata, assots de Crist (Osyris Alba), cirerer de betlem, esparreguera, estepa blanca, matapoll i alguns espinosos cirerers de pastor, entre d'altres espècies. Alguns minuts més endavant, el nostre camí ha estat substituït per la nova carretera de l'oratori i de les coves de Campanet, en el punt on a la dreta queda la finca de Son Corró. La ruta continua per l'asfalt, i hem de posar atenció al trànsit que hi circula. Ben aviat, al costat de l'esquerra s'arren-

glera una imponent murada de xiprers que protegeixen del vent els sementers de la possessió de Son Estrany. Mentre, a la dreta queda Son na Pacs.

Així, després d'aquest tram de gairebé dos quilòmetres d'asfalt, arribam a l'entreforc, marcat pel lloc on s'alçava una antiga creu de terme, del camí de na Pontons amb el camí del Raiguer i de Campanet, cap a l'esquerra, i del camí vell de Pollença, cap a la dreta. Continuem recte, per tal de visitar l'esglesia de Sant Miquel. Després d'alguns metres d'asfalt, amb xiprers i algun eucaliptus a la dreta, arribam a l'oratori, on acabam l'excursió.

Relojería Española S.L.

Fundada en 1885

Concessionari Oficial

Ω
OMEGA
LONGINES
SWISS WATCHES

⚙
TISSOT
Swiss Quality Time

RADO
Switzerland

CK
Klein
watches


Hamilton
AMERICA'S TIMEKEEPER SINCE 1892


PIERRE BALMAIN
SWISS WATCHES

swatch
SWISS MADE



NOVA ADREÇA

Plaça de Cort 14
Tels.: 971 721 563 - 971 724 344
Fax.: 971 714 369

Si Almodóvar se'n va dur un Oscar, què es mereix *Solas*?

MATÍAS VALLÉS



Què és preferible ser identificats internacionalment per un torero, una balladora de flamenc o per Pedro Almodóvar? La màcula del manxec consisteix a passar a la història com el cineasta del règim aznarista, després que Ana Botella qualificàs el seu darrer títol, amb molt de concerniment, de pel·liculassa. L'antic provocador ha saltat de postmodernista a ultramoderista, de l'avantguarda a la rereguarda, de la moguda al kitsch, d'erigió a ós de peulix. Sens dubte, *Todo sobre mi madre* mereix ingressar en la història del cinema com la millor pel·lícula en què un transvestit embarassa dues dones en 16 anys de diferència. Malgrat aquesta gesta reproductora, el verdader transvestiment del film és estètic, i

el realitza gratuïtament el director. L'únic objectiu reconeixedor d'aquesta pel·lícula era aconseguir un Oscar de Hollywood, una gesta que iguala el seu autor amb José Luis García.

Quan s'afirma, i aquí es farà, que *Solas* és millor que *Todo sobre mi madre* —molt millor, el manxec ho donaria tot per haver aconseguit aquesta comunió d'actors, text i imatges—, els oficialistes creuen entendre que s'està parlant en termes de proporcionalitat, igual que quan diem que Mallorca és més rica que Madrid. És a dir, tenint en compte que *Solas* és una *opera prima*, s'estableix, amb alguna cosa semblant a la compassió, que aguanta bé les comparacions amb un director experimentat i sobrat de recursos. Doncs no, des de la interpretació d'Ana Fernández cap endavant, la producció del debutant supera les ínfulas del director consumat. Les lloades interpretacions de *Todo sobre mi madre* són estereotipades, si en descomptam la fantàstica recreació de Cecilia Roth, que salva les incongruències del seu paper. Record totes les escenes de *Solas* amb un toc semblant a l'emoció. En canvi, desitj oblidar tan aviat com sigui possible aquesta inflada *Todo sobre mi madre*. Almodóvar és anodí, encara que pugui resultar trencador en un país com EUA, que acaba d'escandalitzar-se de l'homosexualitat de Tom Ripley —pèssimament interpretat per un Matt Damon, el qual hauria d'haver estat assassinat per l'impressionant Jude Law.

Per als amants de la degeneració de les tradicions familiars i tribals, les dues pel·lícules més co-

mentades de l'any a Espanya estan dedicades a la mare dels respectius directors. Fins i tot el tenor d'aquesta invocació permet discernir la sinceritat aclaparadora de *Solas* dels senyals enganadors de *Todo sobre mi madre*. Contaminats de patriotisme, ens hauríem estimat més Agustí Villaronga exercint el paper de cineasta perdurable que Almodóvar monopolitza des de la moguda. Tanmateix, el mallorquí té l'inconvenient que no ha desdibuixat la seva sensibilitat per adaptar-se a les exigències mercantils. Podem afegir-hi més exemples concrets, la *Tesis* d'Amenabar —*Orsoncito*, li diuen afectuosament— o *Airbag* de Bajo Ulloa tenen una significació cinematogràfica de la qual està mancada *Todo sobre mi madre*. Ambdues produccions revolucionaren el llenguatge de la pantalla des de posicions antagòniques, però radicals pel que fa a la seva integritat. Només són concebibles en l'actualitat, i no és probable que Ana Botella afirmi de cap d'aquestes que es tracta d'una pel·liculassa. Contràriament, Douglas Sirk aconseguia fa dècades els mateixos efectes que Almodóvar, sense necessitat de recórrer a transvestiments.

Ja que l'almodovarització és inevitable, s'imposa el rastreig de connexions locals en l'opus del director. Si retrocedim en el temps, Eusebio Poncela i Antonio Banderas —el mateix que en la cerimònia dels Oscars va pronunciar el nom del director en un perfecte anglès d'Oxford— varen gaudir d'unes jornades d'aclimatació en un hotel del passeig marítim de Palma abans

de començar el rodatge de *La ley del deseo*. Marisa Paredes és una assídua visitant de l'illa –aquells sopars en un *palace*, la desaparició del qual va marcar l'apoteosi del menjar porqueria–, bona amiga de l'escriptor Biel Mesquida. A través de Rossy de Palma, l'estètica de Peor Impossible s'infiltrà en el món d'Almodóvar. Som davant un campió de l'adaptació. Ha fet realitat l'anècdota d'Oscar Wilde. Davant un idea aliena, l'irlandès es lamentava «tant de bo se m'hagués ocorregut a mi». El seu acompanyant el tranquil·litzà, «no et preocupis Oscar, se t'acudirà».

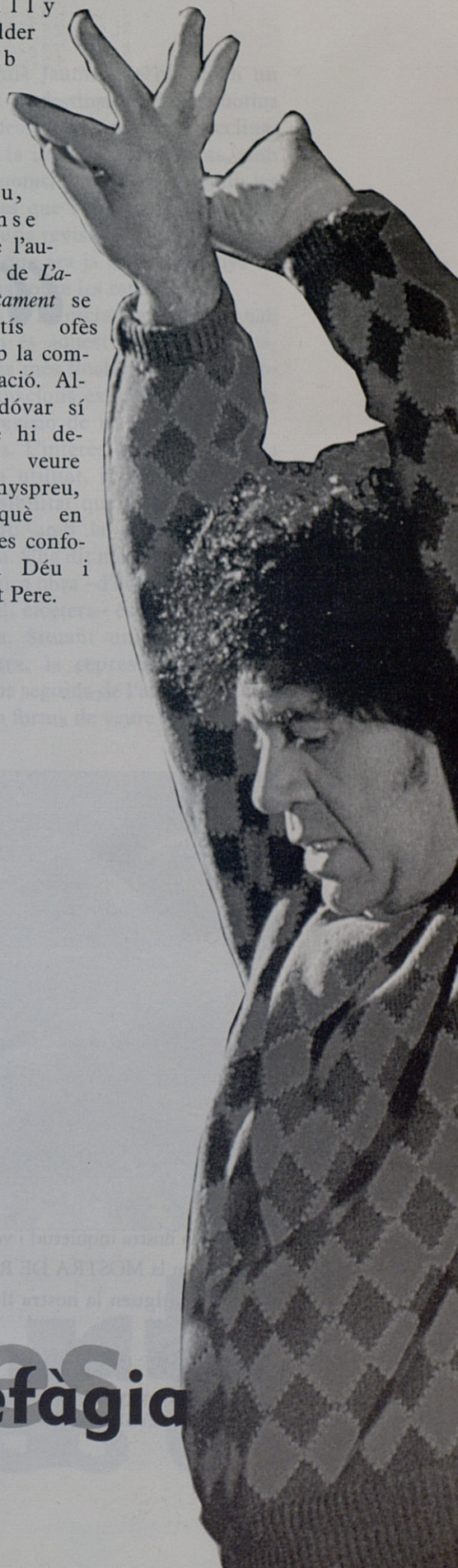
Verbigràcia, l'únic correcte de *Carne trémula* –en què el conflicte entre el director i Javier Bardem va derivar en una incompatibilitat absoluta entre ambdós– era la idea de la trama, original de la novel·lista britànica Ruth Rendell. El director se l'aproprià i procurava minimitzar-la en les seves intervencions. Degué recórrer a tots els sinònims del diccionari per no confessar simplement que no se li havia acudit a ell. El fet que un 99 per cent dels espectadors no tinguessin el menor interès a conservar en la memòria la identitat d'un guionista no serveix d'atenuant per a aquest comportament. D'altra banda, Almodóvar ha tingut sort amb els seus protectors, des de molt abans que els seu altar de santes quedàs engrandit per la incorporació de santa Ana Botella. Guillermo Cabrera Infante, suposat cinèfil de pro, decretava a cada nova pel·lícula del geni que no havia vist res d'igual, la qual cosa permet dubtar sobre la seva assiduïtat a les sales. *Carne trémula* mateixa, en la qual fra-

cassava estrepitosament Liberto Rabal, era inclosa per un il·lustre crític de la capital entre les deu millors cintes de la història del cinematògraf, enfront dels qui creiem que no hauria estat necessari inventar aquest enginy si havia de degenerar en produccions tan deplorables. Ningú no té cap dubte que comentaris tan encesos com els esmentats podrien haver estat escrits sense necessitat d'anar a cap projecció, estan premeditats per l'efígie del director, de la mateixa manera que el novel·lista De Prada afirma que coneix per endavant el tenor de les crítiques que rebrà de cadascun dels mitjans de comunicació.

Fa temps Almodóvar va tenir una màgia especial, la del cineasta valent i aliè a les repercussions de la seva obra en l'entorn. Personalment, aquesta virtut s'esgota en l'estupenda *Átame*. La seva *Mujeres al borde de un ataque de nervios* és insuportable fora de temporada, s'arnarà a una velocitat vertiginosa i engrandeix sense grans aplaudiments un gènere de comedieta urbana moderna –*Sal gorda, La vida alegre*. Tampoc no ens ha d'enganyar la presumpta afabilitat i disponibilitat del geni. L'home que dedicava vint hores al dia a l'autopromoció es va amagar en un hotel durant la seva darrera visita a Palma i, com que aquell dia no hi havia cap pel·lícula per promocionar, va menysprear els periodistes que li volien retre homenatge. Buñuel va ser un mestre de l'*understatement*, Garci va passar tan completament desapercbut que ningú no recorda el títol de la pel·lícula morosa que li va significar una estatueta. La

Belle Epoque de Trueba habita més a prop de la nostra memòria, però l'única estridència del director va consistir a identificar B i l l y Wilder amb

Déu, sense que l'autor de *L'apartament* se sentís ofès amb la comparació. Almodóvar sí que hi degué veure menyspreu, perquè en ell es confonen Déu i sant Pere.



Tendències

cinefàgia

*“Hem viscut per salvar-vos
els mots,
per retornar-vos el nom
de cada cosa.”*

Salvador Espriu

Fidels a la nostra inquietud i vocació de suport a diferents manifestacions culturals, a GRUP ENHER patrocinem la MOSTRA DE REVISTES EN CATALÀ 1997. I felicitem a totes elles per l'energia amb la que divulguen la nostra llengua.


GRUP ENHER, PATROCINADOR DE LA MOSTRA
DE REVISTES EN CATALÀ

 Grup
enher

L'esperit de revisió

CRISTINA ROS

Tots aquests escrits són, al cap i a la fi, una recomanació, l'aproprament a una obra, a la trajectòria o a la personalitat d'un artista, o també una invitació per recórrer plegats una manifestació d'art.

Avui, voldria començar aquest escrit amb el suggeriment de seguir ben de prop el cicle d'exposicions que, des de principi del mes de març fins a l'octubre, es realitzen a Sa Llonja.

Ens referim a «Trajectòries. Del 1970 al 2000», que ha nascut amb un clar esperit de revisió: la d'una generació d'artistes que varen néixer cap al 1950, més o menys, que feren la primera exposició individual al voltant del 1970 i que, ara com ara, amb més o menys incidència, continuen sumant trajectòria artística. Els artistes seleccionats per la Conselleria de Cultura del Govern balear i per la coordinadora del cicle, Joana Maria Palou, són: Àngel San Martín (exposà el passat mes de març), Vicenç Torres (abril), Ramon Canet (maig), Pep Canyelles (juny), Joan Bennàssar (juliol) i Gerard Matas (setembre).

No cal dir que no hi són tots els que responen a les línies de selecció esmentades anteriorment. Hi havia altres artistes, com Andreu Terrades, Antoni Socias o

Damià Jaume que hi tenien un lloc predestinat, però per motius professionals o personals declinaren la invitació. En tot cas, amb els noms, o més ben dit, amb les obres que s'hi reuneixen es pot fer una revisió d'aquesta generació que ara ja du trenta anys de feina sobre les espatlles.

Des de la iniciativa institucional, com és aquest cas, un dels camins més lloables, dins les programacions expositives, és el de la revisió de trajectòries artístiques. L'interès és sobretot en la seva utilitat, ja que s'ofereix la possibilitat que la societat s'enfronti amb la globalitat d'una obra. S'ha dit moltes vegades que l'única obra –d'art, literària, musical, etcètera– és la de tota una vida. Situant una obra devora l'altra, la representació d'una etapa seguida de l'anterior és l'única forma de veure les conquestes



VICENÇ TORRES

Tendències art

JOAN BENNASSAR



ÀNGEL SANMARTÍN



RAMON CANET

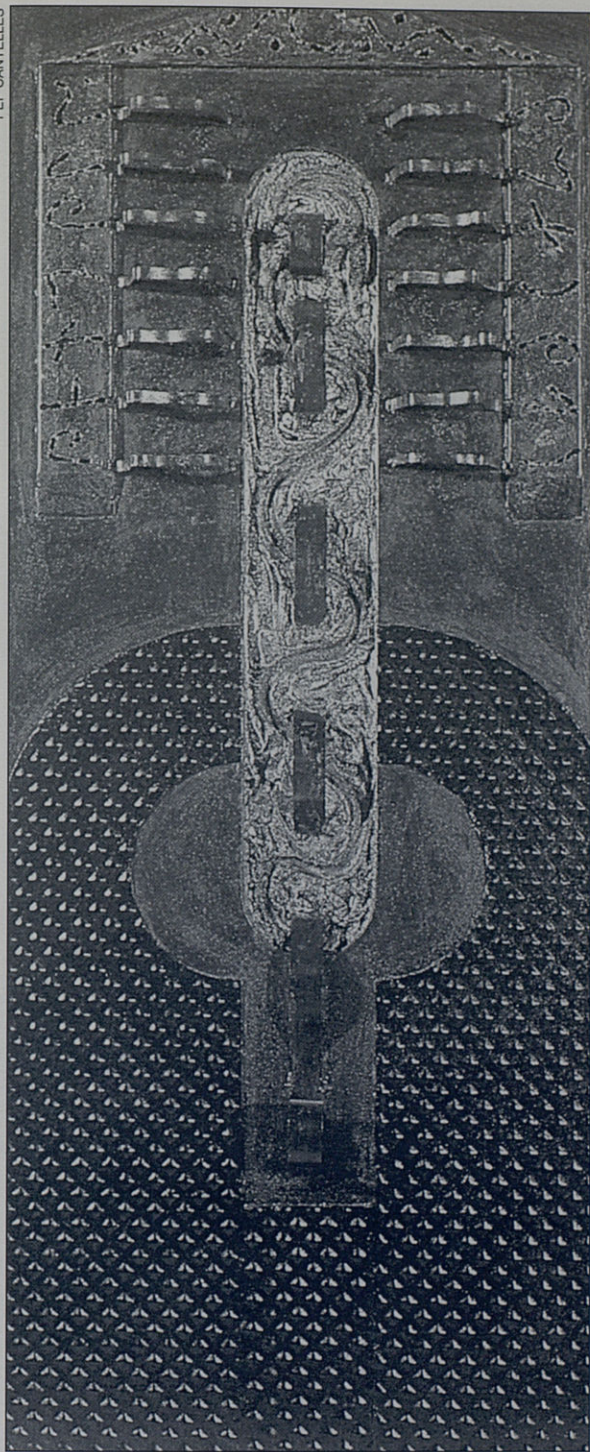


tes i també les derrotes que ha tingut l'artista. És l'única via per explicar la seva línia de treball, per conèixer les problemàtiques amb les quals s'ha enfrontat i per demostrar el seu grau de coherència. Amb això, es dona l'oportunitat al públic, no tan sols de conèixer el recorregut de l'artista des dels seus inicis fins al present, sinó, sobretot, de situar-lo en el lloc que li correspon.

Ara, després de trenta anys de trajectòria, és el moment just per revisar les trajectòries dels protagonistes de l'anomenada generació dels anys setanta. És clar que aquells moments de revulsiu artístic, enfront d'una societat que havia mostrat totes les reticències a obrir-se a l'art contemporani, tingueren també altres protagonistes. Ja s'ha dit que alguns han declinat la invitació, i d'altres, els més, per una o una altra raó, o abandonaren el camí de la creació artística o, simplement, no hi han caminat amb la mateixa constància.

Entre els sis artistes que inclou el cicle «Trajectòries. Del 1970 al 2000» hi ha grans diferències, quant al llenguatge, però també quant a la relació de la seva obra amb el mercat i en la incidència social. Si ens referim, per exemple, a **Vicenç Torres**, l'exposició del qual es clausurà el darrer dia d'abril, hem de parlar d'un pintor de trajectòria constant i absolutament coherent, però que al llarg d'aquests trenta anys s'ha mantingut bastant al marge de la dinàmica de les programacions artístiques, tant privades com institucionals. Tan sols una petita exposició, molt de tant en tant, ens recordava que l'artista continuava immers en aquestes atmosferes solitàries, silencioses i quasi sempre angoixants que es tradueixen en una pintura d'allò més inquietant. La retrospectiva de Sa Llonja ha demostrat que era urgent la revisió de l'obra de Vicenç Torres, i a molts els ha descobert el pintoràs que hi ha darrere.

Encara que s'havia pogut seguir amb més assiduitat la trajectòria



d'Àngel San Martín, tampoc no es tenia una visió de conjunt de la seva obra. Aquest pintor, com l'anterior, també ha demostrat amb aquesta exposició una gran coherència en la formació i desenvolupament del seu llenguatge. Sempre figuratiu, el gran

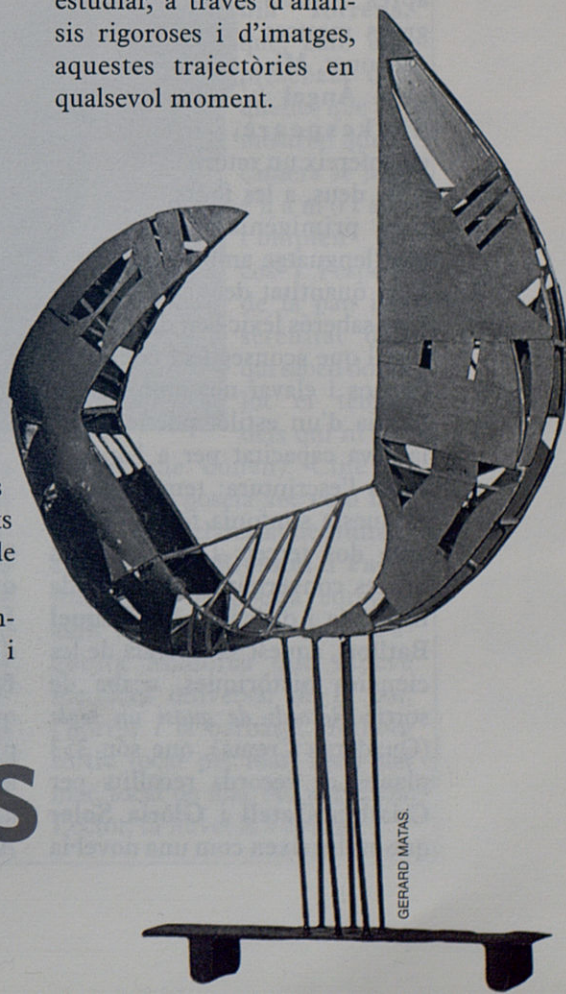
protagonista de la seva trajectòria ha estat l'home i la seva relació amb l'entorn, des de les tensions i enfrontaments de la joventut fins a la serenitat de la maduresa.

Dos casos molt distints dels anteriors són els de Pep Canyelles i

Gerard Matas. Amb trajectòries absolutament distintes, aquests dos artistes coincideixen en el desig de dur a terme una experimentació formal constant, cosa que ha provocat que rebutgin les conquestes fetes per cercar un llenguatge nou. Ambdós han alternat la pràctica de la pintura amb l'escultura, la figuració amb l'abstracció, sense una especial preocupació per donar una unitat estilística a la seva trajectòria.

Finalment, l'obra de **Ramon Canet** i la de **Joan Bennàssar** han estat revisades amb assiduitat, la qual cosa fa que les trajectòries d'ambdós siguin més conegudes pel gran públic. Trenta anys de pintura abstracta de Canet, i trenta de pintura i escultura figurativa, amb alguna incursió breu en l'abstracció, de Bennàssar, completen aquest cicle que ha nascut amb un clar esperit de revisió.

Però no podem acabar aquest article sense recomanar la col·lecció de catàlegs que deixarà «Trajectòries. Del 1970 al 2000» per a la posteritat. Són documents de primer ordre per poder estudiar, a través d'anàlisis rigoroses i d'imatges, aquestes trajectòries en qualsevol moment.



GERARD MATAS.

Trajectòries

Tendències

llibres

BIEL MESQUIDA

Novetats molt íntimes

Sonets (Edicions 62·Empúries) de **Blai Bonet** és uns dels llibres de capçalera que m'acompanya des de fa dos mesos i que cal llegir en veu baixa, en veu alta, cridant, delirant i resant alhora. Llibre pòstum que recull els trenta-cinc sonets que va escriure en Blai entre el 15 d'abril i el 9 d'octubre de 1997. Ell, que havia après dels grans mestres del sonet, **Miquel Àngel** i **Shakespeare**, ens ofereix un retorn a les deus, a les fonts, més primigènies del seu llenguatge amb una gran quantitat del saborós i saberós lèxic ben dialectal que aconsegueix contactar-nos i clavar-nos amb l'eficàcia d'un estilet poètic tota la seva capacitat per a l'amor i per a l'escriptura: temes majors d'aquesta simfonia feta de peces amb dos tercets i dos quartets que es converteix en matèria de memòria i d'alegria. De **Miquel Batllori**, aquest savi català de les ciències històriques, acaba de sortir *Records de quasi un segle* (Quaderns Crema), que són 353 planes de records recollits per **Cristina Gatell** i **Glòria Soler** que es llegeixen com una novel·la

d'aventures. El capítol quatre, «A l'illa del bell parlar (1941-1947)», conta la seva estada a Palma i esdevé un film d'època ple de noms propis

català que escriu en castellà ens conta una història de tres generacions –pares, fills grans i fills petits– que és tot un panorama sobre la Barcelona dels seixanta que es complementa molt bé amb la visió puigverdiana de *La gàbia d'or*. Quan acabis de llegir-les totes dues, riuràs.

(**Guillem** i **Miquel Forteza**, **Miquel Ferrà**, **Joan Pons** i **Marquès**, **Francesc de B. Moll**, **Josep Sureda** i **Blanes**, **Llorenç Riber**, etc.), que ens il·lustra sobre un temps ple de silencis. Sensacional. Per acabar, cal que miris *Momentos decisivos* (Anagrama) de **Félix de Azúa**, en què aquest *enfant terrible*



El Mar en lletra i en cinema

La novel·la-poema *El mar* és un dels himàlaies del territori verbal del mestre **Blai Bonet**. La va començar a escriure quan era al sanatori antituberculós de Caubet als anys cinquanta i l'acabà el 1957. Guanyà el premi novel·lístic més important d'aquell moment, el Joanot Martorell, i quan va sortir l'any següent a l'editorial el Club dels Novel·listes va escandalitzar una cosa de no dir la benpensant societat cultural catalana de postguerra. Fins i tot es parlava de Blai Bonet com un pecador públic que amb les mateixes paraules que es feien servir per resar havia contat les més escabroses brutors. La novel·la ha esdevingut un clàssic i felíçment acaba de sortir-ne una reedició a l'editorial Tres i Quatre de València amb un pròleg ben explicatiu de **Jeroni Salom** i les imatges d'**Àngela Molina** i **Bruno**

Bergonzini a la coberta. També acaba de sortir una magnífica traducció al castellà feta per **Eduardo Jordá** a l'editorial Plaza & Janés. Sí, la novel·la *El mar* s'ha convertit en film guionitzat per **Agustí Villaronga**, **Antoni Aloy** i aquest gasetiller. I després d'haver rellegit la novel·la una mala fi de vegades també he pogut començar a re-veure aquesta joia cinematogrà-

Manuel Tur (esplèndids ulls de la mirada de **Bruno Bergonzini**, que et queden clavats des del principi quan la seva nineta rodona i negra es converteix en el forat d'un pou, en l'engolidor de la vida), n'**Andreu Ramallo** (el brusquer de poble, l'aventurer de totes les derrotes, un **Roger Casamajor** que dona tota una simfonia de registres físics i verbals a un personatge tan líder com perdedor), **sor Francisca** (una al·lota de poble que

ha descobert la duresa i l'horror del mal i s'ha convertit en una ONG personal per fer coses per la gent, per fer coses pels seus amics d'infantesa assetjats per la mort: seductora i lluminosa **Antònia Torrens**, que, amb una presència d'aquelles que demostren que la càmera se n'ha enamorat, t'omplen el cos i l'esperit de la pau i la serenitat dels qui saben donar tot el temps, dels qui ni s'a-



passat com si una tempesta s'hagués tatuat per la meua pell de naufrag amb totes les coloracions dels sentiments, de les emocions, de les tendreses, de les desfetes i, sobretot, del mal i de la mort que és el gran reactiu de la vida d'uns personatges batregants, escorxats per dins, oberts d'ampit en ample a la zona de les vulnerabilitats i de les pors. Nins de la guerra: en

donen que donen). Cine de poesia i de poseia-xoc com han fet els grans clàssics: de **Buñuel** a **Dreyer**, de **Bresson** a **Pasolini**. Cine de poesia europeu amb tot el *saborino* local d'aquesta Mallorca que esdevé metàfora universal de la por, l'horror i la barbàrie. Tothom sortia tocat pel mar, tocat del mar, tocat de mal. No et perdis, Lector, la novel·la i el film.

donen que donen). Cine de poesia i de poseia-xoc com han fet els grans clàssics: de **Buñuel** a **Dreyer**, de **Bresson** a **Pasolini**. Cine de poesia europeu amb tot el *saborino* local d'aquesta Mallorca que esdevé metàfora universal de la por, l'horror i la barbàrie. Tothom sortia tocat pel mar, tocat del mar, tocat de mal. No et perdis, Lector, la novel·la i el film.

Botiga Forn des Tabaquet

Aquest negoci té el seu origen en un forn d'Eivissa especialitzat a fer el típic flaó, un pastís de formatge tendre i herbasana. La filla del propietari, Aina Torres, la qual viu a Mallorca, va pensar amb la possibilitat de vendre, a l'illa germana, el pastís que elabora el seu pare, i així, ara fa un any, va decidir crear la Botiga Forn des Tabaquet, on es poden



trobar només productes originaris de les Illes Balears. La botiga és un autèntic mostrador de menjar casolà difícil de trobar als grans centres comercials. Hi ha saïm de caldera (que és el greix que queda després d'haver bullit els botifarrons de matances); sobrassada ecològica, subministrada per la Cooperativa d'Algaida i feta de porc que no ha estat engreixat amb pinso; sospirs de Manacor; orelletes i magdalenes d'Eivissa; pastissos i carinyols de Menorca, i tàperes i fonoll marí de Llubí. La botiga, encara que atreu la curiositat dels estrangers, serveix, sobretot, a compradors mallorquins, els quals frueixen amb els productes de la terra. I aquest espai de venda té l'avantatge de reunir tot el que el client pot desitjar.

Botiga Forn des Tabaquet. Carrer de Jaume de Santacília, 4. Palma. Tel. 971 721 079. **Forn des Tabaquet.** Carrer de l'Arquebisbe Cardona Riera, 7. Eivissa. Tel. 971 312 718

Cereria La Real

Hi ha qualche mallorquí que no hagi duit mai un ciri a La Sang? Els qui ho han fet qualche cop segur que han anat a comprar l'ofrena a Cereria La Real, situada a la plaça de l'Hospital, a dues passes de l'església on habita el Crist de la Sang. Des de fa més de 100 anys, una instal·lació ubicada al Secar de la Real es dedica a la fabricació dels ciris que es venen en aquesta botiga. Quan ara ja tot-hom fabrica els ciris de manera industrial, la família Ramis Carbonell encara ho fa seguint la tradició artesana: en una roda es col·loca el ble, el qual es banya amb capes de parafina fins que s'aconsegueix la gruixa de ciri que pertoca. A la botiga es poden trobar ciris des de 80 grams, a 100 pessetes (és el més barat), fins a 10 quilos, a 8.000 pessetes. Esther Ventura, que despatxa el gènere, assegura que cada dia hi ha un goteig de gent que va a comprar

ciris per oferir al Crist i demanar-li un favor o donar-li les gràcies per una promesa complerta. «Hi ha una persona que, des de fa bastant de temps, cada setmana se'n du un ciri de 10 quilos», diu. A la Cereria La Real, a més de ciris també s'hi poden trobar petits sants i puríssimes i comprar

clauers i altres records amb la imatge del Crist objecte de veneració secular.

Cereria La Real. Plaça de l'Hospital, 2 (La Sang). Palma. Tel./fax 971 72 31 80. Fàbrica al carrer de de Can Socies, 1, baixos. Secar de la Real. Tel. 971 76 83 29





"la Caixa"

*204 Oficines
al seu servici*

*La 1^a xarxa bancària
a les Illes Balears*

H₂Or



*L'aigua, **un tresor**. No la tudis*

*L'aigua és un dels recursos naturals més valuosos
del planeta, un tresor que tots hem de preservar.
Fes servir només la imprescindible.*



GOVERN
DE LES ILLES BALEARS

Quatre illes
un país
cap frontera