

EL MIRALL

Núm. 151

3,01 EUR

Dossier

*Carreteres
i conducció
més segura*

Entrevista

*Miquel Alenyar;
«És fonamental
una tasca
d'integració social»*

*La millor
gimnasta,
Elena Gómez,
olímpica*

Itineraris

*Una excursió
d'estiu*

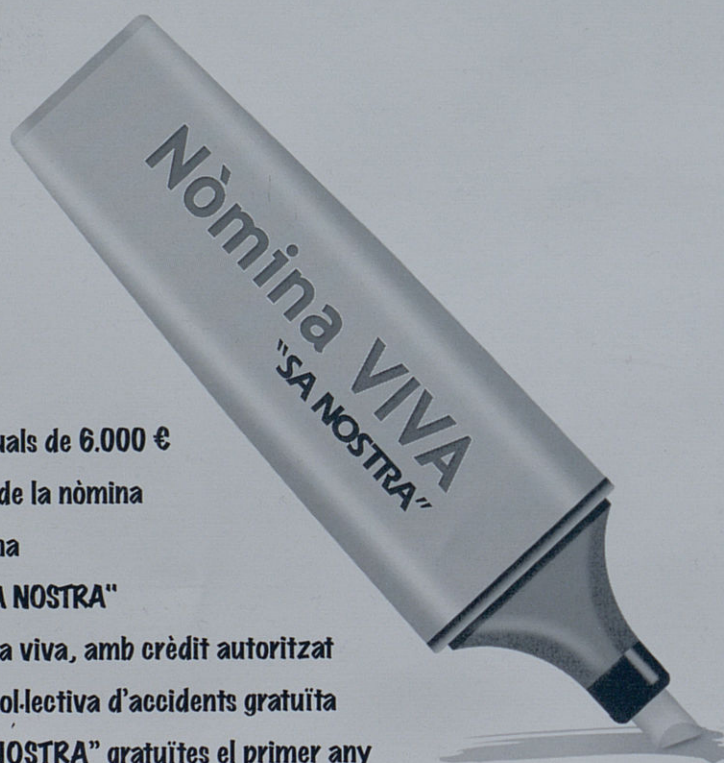
Reportatge

*Som Ràdio,
una llarga
polèmica*



Marcam la diferència

- ☒ Sorteigs mensuals de 6.000 €
- ☒ Avançaments de la nòmina
- ☒ Préstecs nòmina
- ☒ Autoservei "SA NOSTRA"
- ☒ Compte nòmina viva, amb crèdit autoritzat
- ☒ Assegurança col·lectiva d'accidents gratuïta
- ☒ Targetes "SA NOSTRA" gratuïtes el primer any



"SA NOSTRA"

CAIXA DE BALEARS

EL MIRALL



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



EDITORIAL

UNES COMUNICACIONS SEGURES

4

DOSSIER

CARRETERES MÉS SEGURES

5

NOTES LITERÀRIES

PERE ROSSELLÓ BOVER. FOTOGRAFIA EN BLANC I NEGRE

18

ENTREVISTA

ANTONI OLIVER. MIQUEL ALENYÀ: «CAL MÉS INTEGRACIÓ SOCIAL
I COMPETITIVAT EN L'ECONOMIA»

20

OPINIÓ

FERRAN BELVER SUYÁN. DISCAPACITAT, UIB, EMPRESARIS I COMPROMÍS SOCIAL

27

REPORTATGE

F. VIDAL. ENCARA NO HI HA CAP ALTERNATIVA AL TANCAMENT DE SOM RÀDIO

30

ENTREVISTA

CARLES CANALS. ELENA GÓMEZ: «NO SÉ QUÈ FARÉ EN RETIRAR-ME PERÒ
NO SERÉ ENTRENADORA: ÉS MOLT DUR»

34

MISCEL·LÀNIA

38

ITINERARIS

GA SPAR VALERO. EL CAMÍ VELL DEL FAR DE FORMENTOR I CALA MURTA

40

CINEFÀGIA

MATIAS VALLÉS. «EL ALA OESTE», NOMÉS TELEVISIÓ

44

LA BOTIGA

CAN VILA DE TODA LA VIDA
LA PAJARITA, UN CLÀSSIC

46

REVISTA CULTURAL
Maig-juny de 2004 · Núm. 151

Edita:
OBRA CULTURAL BALEAR

Publica:
Associació EL MIRALL
C/ de la Impremta, 1, pral. 2a
07001 Palma

President:
Jaume Lladó

Producció, administració i
publicitat:
C/ de la Impremta, 1, pral. 2a
Tel.: 971 72 59 37
Telefax: 971 71 93 85
Apartat de correus 179
07080 Palma

Delegació a Barcelona:
C/ de la Montcada, 20
(Palau Dalmaes)
08003 Barcelona

Delegació a València:
C/ de Moratín, 15
46001 València

Web i adreça de l'OCB
a Internet
<http://www.ocbweb.org>
Correu electrònic:
ocb@ocbweb.org

Director:
Josep Melià

Col·laboradors
Gaspar Valero
Antoni Oliver
Biel Mesquida
Pere Rosselló Bover
Matias Vallés
Pep Minuesa

Publicitat: Santi Adrover

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

Coberta:
Pepe Aranda

Fotos:
Andreu March

Disseny:
Marco Spinazzola

Maquetació i fotocomposició:
Ecogràfic

Impressió:
Xisco Arts Gràfiques
C/ del Baix Riera, 1-A, Palma
Tel.: 971 47 57 54

Dipòsit Legal: PM 10-1987

UNIVERSITAT DE LES ILLES BALEARS



5106755044

Unes comunicacions segures

Editorial

A les Illes Balears massa sovint els debats cauen en un reduccionisme empobridor. En matèria de carreteres i seguretat molts de pics hem assistit a un reduccionisme absurd que imputava les morts per accidents de trànsit als qui veuen amb prevenció la construcció d'autopistes. Més d'algun opinador i més d'algun polític han creat un silogisme que vindria a dir que quantes més autopistes es construeixin manco accidents mortals es produiran. Òbviament aquesta equació no és més que un intent d'evitar encarar les pròpies responsabilitats i la complexitat d'un tema ben preocupant en totes les societats dels països, mal anomenats, desenvolupats.

El mitjà de transport més segur és l'avió, i no per això hi ha ningú que defensi una absurditat com connectar Palma amb Manacor via aèria. Tal vegada aquesta caricatura, sense cap lògica, serveixi per exemplificar el que hauria de ser un sistema de comunicacions raonable i sensat. Farcir d'autopistes Mallorca, Menorca o Eivissa no és raonable i sensat. I la seguretat, tot i ser un imperatiu que cal tenir molt present, l'imperatiu més implorat que cal tenir en compte també s'ha de moure dins aquests criteris de la raonabilitat i la sensatesa. El nostre sistema de comunicació ha d'abandonar el monoconreu. Els transports col·lectius, i especialment el tren, poden tenir, han de tenir, un paper important de complementarietat al cotxe privat. La inseguretat de les nostres carreteres té a veure, sobretot, amb la saturació. Una saturació també estacional ja que es troba lligada a la nostra economia. Promoure que una part dels trasllats es facin en transports públics no és una quimera sinó una necessitat per caminar cap a un model mínimament raonable. Si el transport col·lectiu és eficaç i competitiu (en horaris, en rapidesa i en preus) l'objectiu es pot assolir. En aquest sentit, dissortadament, aquesta legislatura no ha començat amb bon peu ja que tots som testimoni del desafortunat espectacle que suposa el tancament de la via fèrria que unia la capital de la comunitat amb la capital del Llevant mallorquí.

Ara bé, és evident que no n'hi ha prou amb la potenciació dels transports col·lectius. Cal redimensionar i millorar les nostres carreteres. Les actuacions dutes a terme durant els darrers anys a moltes carreteres comarcals, com ara l'eliminació de punts negres, l'adequació d'encreuaments, la suavització revolts, la correcció de canvis de rasants, la introducció de més indicacions, són actuacions que aconsegueixen més seguretat d'una manera sensata en relació amb les dimensions de les nostres illes i en relació amb un més que imprescindible respecte al medi natural. Dur a terme les variants de molts de nuclis de població també significarà no tan sols un progrés en la circulació sinó també en la seguretat, sobretot, dels vianants. Fins i tot actuacions més impactants com la construcció de desdoblaments, com el recentment iniciat entre Palma i Manacor, són mesures inevitables en aquest camí d'adaptació.

En definitiva, es tracta de romandre actius en un procés constant de millora i d'adaptació raonable i sensat. Tan rebutjable és quedar de braços plegats, com voler imposar una visió reduccionista de la realitat en què l'oposició a les autopistes t'acosta perillosament a la condició d'assassí. La seguretat de les persones és un tema massa seriós i massa transcendental com per permetre'n una utilització demagògica.

Carreteres més segures

Dossier



El factor humà, les raons d'una pandèmia a les carreteres

JAUME ROSSELLÓ

Ha estat repetidament subratllat que l'expansió dels vehicles automòbils a les societats desenvolupades suposà, al llarg del segle passat, una vertadera convulsió física, psíquica, econòmica, ecològica i sociocultural. La paulatina acceptació dels «carros de foc» com a alternativa a la tracció animal transformà la vida dels nostres repadrins, encara que el nou *modus vivendi* implicàs un gravamen ocult més car del previst, un preu que, a hores d'ara, es compta en tantes vides humanes que, d'aquell canvi de vida, en destaca sobretot la descoberta d'una altra forma fàcil de morir. És així que avui els accidents de trànsit constitueixen una vertadera pandèmia en les societats occidentalitzades, i es cobren anualment un cànon que, com a mitjana, supera les 700.000 vides humanes. Si, habitualment, les estadístiques són tristes perquè perden vida en l'abstracció, podríem dir que les d'accidents de trànsit són doblement estadístiques. Basti tenir present que, al llarg del segle XX, moriren a les carreteres del planeta més de 35 milions de persones i en resultaren ferides de consideració més de 1.500 milions (!). O que,

quant al paràmetre «anys potencials de vida perduts», els sinistres viaris encapçalen la llista d'agents fatídics —és a dir, són la raó primària de pèrdua de vida «virtual»—, fins i tot per davant de les malalties cardiovasculars i el càncer, la qual cosa no és difícil d'entendre si consideram que constitueixen la primera causa de mort precisament entre els joves de 6 a 27 anys. Per als qui són especialment sensibles a raons més «objectives» —que ve d'«objecte»—, s'ho paga esmentar que, a aquest altíssim preu humà, s'hi afegeixen uns costos econòmics que ultrapassen qualsevol mesura raonable: en aquest país, els accidents de trànsit ens costen al voltant del 2% del PIB i cada víctima mortal a les nostres carreteres suposa unes despeses directes i indirectes de devers un milió d'euros (sic). Les perspectives de futur, si feim cas del que diu l'Organització Mundial de la Salut, no són gens encoratjadores: de fet, segons aquest organisme, al llarg de la primera meitat d'aquest segle que gairebé estrenam, l'accidentalitat en carretera constituirà un dels dos principals problemes de salut dels habitants del primer món, l'altre

EL MIRALL

amb el suport de



Generalitat
de Catalunya





serà, potser de forma no del tot inconnexa, el de les malalties mentals.

Els experts estan cansats de predicar que la variable fonamental que explica aquestes xifres tan dramàtiques és el factor humà, molt per davant de les causes relacionades amb la bondat de les vies o el vehicle. Tots els estudis fiables que coneix coincideixen que és aquesta la causa principal dels accidents, la qual intervé en devers un 90% dels sinistres, encara que, en certs casos, l'errada o la imprudència humana concorri amb un mal estat de la via i/o del vehicle. Entre les

darreres investigacions dignes d'esment, destaca la que l'any 1998 publicà als EUA la National Highway Traffic Safety Administration. Si observeu la figura 1, que representa algunes de les conclusions de l'informe de la NHTSA, podreu reparar que l'estudi atribueix de forma «segura» al factor humà prop del 75% dels sinistres, mentre que, fins a arribar al 90%, hi ha una zona en què l'atribució és només «probable»: en altres paraules, no està clar si en aquest 15% restant el factor humà fou l'únic determinant dels accidents, o si, en canvi, hi varen in-

tervenir també factors relacionats amb variables físicoambientals (via, temps atmosfèric i d'altres) o la mecànica de l'automòbil.

Sigui com sigui, el pitjor d'aquests resultats és que no tenen res de novedosos. Al final del segle XX, ja feia una llarga trentena d'anys que, *grosso modo*, se sabia el que conclou l'informe de la NHTSA. Per bona mostra, vegem-ne un botó: l'any 1977, la Universitat d'Indiana feia públic un dels estudis més citats sobre les causes de la sinistralitat viària, *Tri-Level Study*, segons el qual, vint-i-un anys abans que el de la NHTSA!, el factor humà intervé com a

causa definitiva en un 71% dels accidents i com a probable fins a un 93%, els factors ambientals ho poden fer entre un 12 i un 34% respectivament, i els factors relacionats amb el vehicle entre un 4,5 i un 13% (si trobau estrany que el total sumi més del 100 % pensau en la possible confluència de diversos factors). La semblança entre les dades del 77 i les del 98 és impossible d'ignorar si, a més, tenim en compte l'inefugible marge d'error de qualsevol estudi estadístic, especialment en

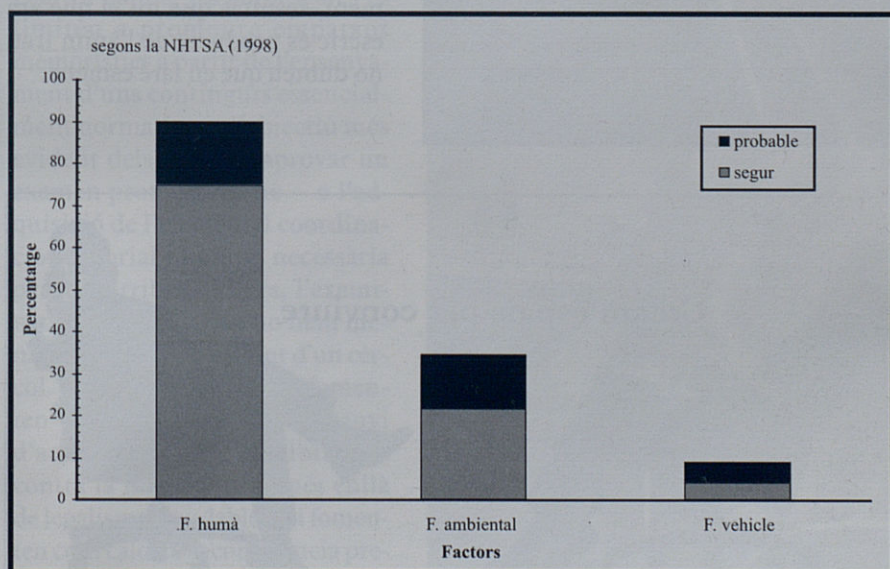


Figura 1: Causes dels accidents de trànsit segons la National Highway Traffic Safety Administration (1998)

matèria d'accidents de trànsit, en què la subnotificació per una banda, i, per l'altra, la descoordinació, l'heterogeneïtat de criteris i l'ús de mètodes obsolets per part dels diversos estaments encarregats de la recollida de dades, suposen un se-

estudis seriosos del segle passat, s'esmenten les mateixes causes concretes (directes i indirectes) que, a hores d'ara, continuen essent la xacra de la humanitat motoritzada: la velocitat excessiva i les imprudències, les diverses formes de distracció, el binomi

fatiga/somnolència i la intoxicació aguda amb substàncies psicoactives (entre les quals

El factor humà intervé en molts d'accidents

riós entrebanc per als estudis epidemiològics que pretenen quelcom més que nodrir el sensacionalisme de les pàgines de successos. I no són aquests percentatges l'única coincidència: si aprofundim en les principals variables de risc que es troben a l'arrel d'aquest ambigu «factor humà» que tan sovint ens omple la boca, no és difícil constatar que, ja en els primers

l'alcohol etílic just n'és la principal). De dades il·lustratives n'hi ha a batzers, però no és aquest el moment, ni el lloc, per fer-ne una exposició exhaustiva. Pot ser que sigui més interessant per al lector d'aquest espill nostrat comentar breument el que qualsevol espurna de reflexió ja li haurà revelat de forma immediata: si fa tants d'anys que coneixem la rellevància del

factor humà—fins i tot sabent quins són, fil per randa, els «factores humans» específics que subscriuen aquest drama quotidià, per què punyetes s'inverteixen recursos i més recursos en la construcció i l'habilitació de vies putativament més segures tot arguint prioritats absolutes i solucions sense alternativa; o per què, des de sectors diversos, ens volen convèncer que una altra clau mestra de la seguretat viària és el foment i control de les mesures de seguretat—passiva i activa— que incorporen els vehicles (ITV, *airbags*, ABS, EBD, VSC, TRC, BA i una llarga tira d'acrònims angloenvitricollats). Precisem això: atès que via i vehicle són també dos factors que contribueixen de forma no gens menyspreable a la mort sobre l'asfalt, això no seria criticable si, alhora, no anàs acompanyat d'una descura preocupant i, en certs casos, d'indolència impúdica, de tot allò relacionat amb el factor humà, sempre precedides, maleïda demagògia, per solemnes declaracions d'intencions en sentit contrari o, fins i tot, de lleis oblidades *avant la lettre*, que romanen en els llimbs dels RD, talment un sostingut escarni de paper banyat.

Ben segur que hi ha qui creu que exager, o que l'exaltació tendiciosa miopitza el meu parer. Pot ser que sigui efectivament això, perquè tenc el demble vehement de tanta escaldadura. Però si, finalment, resultàs que tot el que ara escric és producte de l'ànim irat, no dubteu que en faré esmena.



Roldan

C/ Eusebi Estada, 66 - 68
07004 Palma de Mallorca
Tlf. 971 763 666 - Fax 971 763 667
Internet: <http://www.roldan.es>
e-mail: roldanib@roldan.es

Certificat de
Qualitat
ISO 9001:2000 N° 02.15674

Cream espais per conviure



L'educació, una assignatura pendent de bon de veres

JAUME ROSSELLÓ

Entre els factors que també incideixen sobre la seguretat n'hi ha dos de fonamentals. D'una banda, l'educació viària, el paper de les escoles i les autoescoles, i de l'altra, la regulació administrativa del trànsit en mans d'una Direcció General que encara presenta uns vestigis del passat que llastren la seva labor.

Per què aquella llegendària educació viària, que havia de ser matèria transversal a l'educació obligatòria, s'ensenyava malament i just de forma anecdòtica a la majoria de les nostres escoles? Per què no sembla haver-hi prou sensibilització per prendre de forma ferma i definitiva iniciatives que conduïxin a la instauració real i eficaç d'una assignatura sobre el tema a l'ensenyança ordinària, tal com es fa amb qüestions més «políticament correctes», però no tan letals, com ara la violència de gènere —la prevenció de la qual, que quedi ben clar, consider absolutament peremptòria?

D'altra banda, les autoescoles es limiten a promoure empatxos memorístics a partir de l'ensenyament d'uns continguts essencialment normatius —l'objectiu més evident dels quals és aprovar un examen protoescolàstic— o l'adquisició de l'elemental coordinació sensorial i motora necessària perquè, arribada l'hora, l'examinador no sospiti que no hem menat mai quelcom diferent d'un cercol. Per què, en canvi, no fomenten un més que necessari canvi d'actituds, ni ens sensibilitzen contra la imprudència més enllà de legalismes mudables, ni fomenten com caldria la consciència preventiva, ni la percepció del risc,

ni el civisme viari: en definitiva, per què no ens eduquen per conduir en lloc de formar-nos en un repertori de rudiments útils tot just per superar una prova que sembla un caduf pedagògic?

També s'ha de considerar que la DGT mantén un model d'avaluació que era caduc abans de concebre's i, com qui no menja ni deixa tastar, ha rebutjat fins ara la implantació de propostes que implicaven canvis pregonos en la que podria ser la direcció adequada.

És un fet rellevant que des de 1983 la privatització del que avui coneixem col·loquialment com a centres de reconeixement propicia una picaresca en la més genuïna tradició hispànica que tothom coneix però que ningú no gosa denunciar, una farsa cínica en què els centres han d'optar per l'ètica o el negoci amb el resultat habitual per aquestes contrades, car, sal-



vant honroses excepcions, els centres solen acabar certificant a escaramenta l'aptitud psicofísica dels aspirants des de la certitud que, excepte en casos extrems, no fer-ho és perdre un client que, cametes amigues, anirà tot d'una a la competència a pagar per allò que allà se li nega o que se li condiciona de forma inconvenient.

Pel que fa a les proves obligatòries, que només excepcionalment es passen íntegres en aquests centres, destinades a seleccionar els individus psicomèdicament aptes per conduir, constitueixen el vessant aplicat d'un model (el «model espanyol») que va néixer amb el segle XX, anys abans de la picor, i que posa l'èmfasi en les habilitats i les aptituds, negligint temeràriament factors actitudinals, motivacionals, de percepció i assumptió de riscos, etc., condicionants que fa estona ferm s'han demostrat més rellevants per explicar el vessant nociu de l'element humà en el sistema del trànsit.

Així mateix és un fet que es consent sistemàticament la violació de la llei de publicitat, que prohibeix clarament els anuncis d'automòbils que instin directament o indirecta a les velocitats excessives, a les conductes de risc o a altres herbes imprudents, una connivència responsable que el jovent, especialment sensible a aquesta casta de persuasió, manegi sovint vehicles insegurs d'enorme potència, genuïnes bombes de rellotgeria en mans arriscades per naturalesa, armes innocents com totes les armes, però, al cap i a la fi, sòlids mitjans d'autodestrucció massiva dels nostres fills. Per què, si se sap que l'actual sanció per infringir aquesta llei, atès l'enorme potencial econòmic dels anunciants, és relativament insignificant –fins al punt que, segons diuen les males llengües, algunes cases de cotxes inclouen en el pressupost dels seus espots publicitaris l'import de la sanció pertinent–, no s'incrementa la severitat punitiva fins que assoleixi l'oportuna condició de dissuasiva (i/o s'arbitren mesures alternatives i/o complementàries) i, de passada, els ciutadanets d'utilitari podem recuperar el sentiment d'equitat perdut anys enrere en adonar-nos que la llei fa parts i quarts, i



que hom, curiosament, com més té, més de mel i sucre torna?

La DGT, última responsable de bona part de la inseguretat viària, a instància del Ministeri de l'Interior, no adopta un model d'avaluació psicofísica dels aspirants que sigui institucional i públic, pren mostra del vigent a altres països europeus, on ha demostrat ser una bona vacuna contra la prevalença dels interessos empresarials en l'actuació dels centres,

o, com a mínim, estableix un sistema de control rigorós que eviti la confluència d'interessos privats i irresponsabilitat contumaç. Per què, ja que hi és, no renova tot el protocol d'avaluació i l'adapta a un model que atorgui més importància al que sabem que la té –perquè fins ara les modificacions han afectat aspectes més aviat espuris, tot i que, de propostes més assenyades, fa estona que n'hi ha? Ens trobam que la DGT mateixa, un



vestigi encarcat i burocratitzant d'èpoques no tan oblidades com caldria, no es renova a si mateixa, començant per descentralitzar un organigrama de gestió que coarta fins a l'esquifidesa el marge d'acció de les prefectures provincials. Per què no revisa uns criteris de recollida de dades –com ara els de «mort en accident de trànsit», que just s'acompleix si l'individu és amatenent en l'agonia i fineix abans de les 24 hores després

del sinistre– i actualitza les eines estantisses que es fan servir per arranjar-les i codificar-les? Per què no promou la coordinació i la convergència de la informació rellevant de què disposen els diferents estaments implicats en temes de trànsit, començant, potser, pels diversos que gaudeixen de competències legals en la matèria, i per, llavors, posar a l'abast de tots els investigadors, fàcilment, sense absurdes gelosies institucio-

nals o entrebancs d'inútil paperassa, aquesta informació essencial? Per què, ni que sigui per confirmar la regla, no fan alguna cosa més que escoltar amb el pavelló auditiu extern la veu dels experts que, des del desànim o l'escepticisme en què culmina, veuen que el seu treball és talment una ratlla dins aigua que corre o adapten els informes dels accidents a un objectiu més «científic», no tan legalista –perquè no es tracta just de saber el «responsable legal» (qui té la culpa) d'un accident: si volem prevenir cal primer saber on dirigir els esforços profilàctics i, per això, resulta cabdal una anàlisi «exhaustiva i primmirada» de les causes? Per què no reciclen la senyalística i deixen d'instal·lar, o consenten la instal·lació per part d'altres organismes amb competències (però rotundament incompetents), senyals de trànsit que atempten contra els principis elementals de l'ergonomia cognitiva, que afavoreixen la distracció, produeixen una sobrecàrrega mental del conductor que prova de processar vertaders bombardeigs massius d'informació, a vegades contradictòria, i induïxen la perplexitat de l'usuari no iniciat en criptologia o insulten la intel·ligència del contribuent que, per exemple, cada vegada que, des del nostre «primer cinturó», vol agafar la carretera de Valldemossa ha de llegir sobre el paviment «mossa de vall» –o «tura decin via» en sortir de l'autopista de l'aeroport cap a l'esmentat cinturó–, potser fins i tot pensant que és ell qui erra en llegir el rètol en l'ordre de lectura que li ensenyaren i practica des d'infant (de dalt a baix i d'esquerra a dreta, a la cultura d'aquí), en lloc de fer-ho, com mana l'autoritat competent, en l'ordre de pas per sobre de la llegenda? Per què no esmenen, o insten de fer-ho a qui pertocui, una política de foment de la recerca aplicada al trànsit que, a part del més elemental criteri de transparència, desafia el més comú dels sentits comuns, i que, en qualsevol cas, resulta escandalosament exigua si tenim en compte, per una banda, que el cost dels sinistres (2%

del PIB, superior al total dedicat a qualsevol tipus de recerca científica a l'estat espanyol) justifica sobrerament un pressupost més generós, i, per l'altra, que és just i necessari que una bona part de la suculenta recaptació en

gim notat gaire els usuaris, si exceptuam algunes iniciatives exemplars que, encara que en fase d'experiència pilot, s'han duit a terme en el si de cenacles tan propers com ara el de la policia de Palma (programes «Prevenint hi

guanyam tots», «Trankicom.moto» i, sobretot, el v i g e n t «PalmaStop»). El tan controvertit carnet

L'educació vial ha de deixar de ser una «Maria»

concepte de multes, sancions o impostos diversos es dediqui automàticament a finançar les accions oportunes per minvar la més greu de les conseqüències d'infringir la norma? Per què fan cas dels principis fonamentals que prescriuen les ciències del comportament a l'hora d'administrar multes i sancions (notificació tan immediata com és possible, cost proporcional al nivell d'ingressos, consistència i coherència a l'hora de denunciar, màxima contingència possible entre infracció i punició, capteniment dels «administradors» lliure de prepotències, parcialitat i actituds indesitjables que tots recordam, etc.) i, de passada, posen en pràctica el que saben fa més d'un segle els experts en modificació de conducta, que es pot sintetitzar en l'argument que el càstig, per si sol, no basta, perquè només inhibeix la conducta castigada, sense promoure l'alternativa correcta (que, suposadament, és del que es tracta) i, a més, amb prou feines promou la generalització a altres comportaments incorrectes, tot generant fenòmens de reactància que poden arribar a invertir l'efecte desitjat?

Per tant, les mesures punitives són necessàries però no suficients i cal complementar-les amb el reforçament del comportament desitjat i/o amb estratègies de canvi d'actituds i sensibilització, tal com, per cert, preveu tímidament la recent Llei de seguretat viària, sense que ho hà-

per punts podria ser una bona passa a l'hora de començar a racionalitzar i adaptar al coneixement consolidat l'ús de les mesures punitives, però, vius!, si s'ha de fer, s'ha de fer bé, prevenint possibles «efectes secundaris» que més tard tindran mal remei.

No són aquestes les úniques qüestions, el Govern, els consells i altres organismes competents, s'encaboten a ignorar la realitat peculiar de la nostra comunitat, afectada pel que es coneix com a «trànsit agitat», amb una taxa de vehicles per habitant (vius!, per «habitant», no «per persones amb llicència de conduir») que arriba a 1 i que ens situa, si no hem guanyat posicions sense jo assabentar-me, en el segon lloc de tot el planeta (!) –tan sols per darrere d'un frenopàtic urbà com ara Hong Kong–, amb un parc de cotxes de lloguer molt per sobre d'allò raonable i que es posa en circulació en molt poc temps, manejat, a sobre, per un prototip de conductor especialment propens a les distraccions, els abusos dels psicotròpics, la violació de les normes –afavorida sens dubte per la impunitat de què solen gaudir–, i un «esperit de vacances» no sempre recomanable en agafar el volant d'un vehicle, amb un dèficit forassenyat de transport públic –degut a la ineptitud o a la indolència recalci-trant dels nostres representants de tot color–, a una política de carreteres que sembla política econòmica –amb el guardó *cum*

laude de l'ultracapitalisme més desprietat i insolidari–, i que resulta autoanihilant, curta de mires (i del que no són exactament «mires») i maniquea –perquè entre el camí de cabra i l'autopista cabrerenc hi ha opcions d'encertada mesura.

Des de les institucions mateixes, es promouen iniciatives com la del cicloturisme, sense habilitar-hi les vies, ni arbitrar els mitjans de conscienciació necessaris perquè els ciclistes circulin gaudint dels mínims de seguretat a què tenen tant de dret com deure pertoca als qui, des d'un cínic esperit plutocràtic i mercantilista, reivindiquen la seva llibertat de «crear riquesa» sense reparar en els estralls humans de la seva «creació».

Podria seguir llarga estona, però el temps i l'espai curtegen en sincronia postnewtoniana. Cal concloure amb el que deia al principi, pregant a alguna ment preclara i clement que em contesti tants dubtes que m'envaeixen i, si encara li resta volença, els que ara mateix he d'estotjar a la memòria. Mentrestant, el que subscriu es permet la llicència de seguir pensant que bona part del mal viari succeeix per manca de voluntat política, vull dir de voluntat de solucionar-ho. En altres paraules, perquè, malgrat tot el que puguem dir els que, des del massoquisme impenitent, ens dediquem a estudiar el factor humà en el sistema del trànsit, a la fi només preval això mateix: la impassible i sempiterna voluntat política. Si, com diuen els experts, els humans conduïm com vivim, potser convindria plantejar-nos seriosament baratar radicalment de vida. O canviar la dels polítics que, amb el temps, han ajudat que fos així. Almanco, mentre ens ho permetin els llops i la carretera.

***Dr. Jaume Rosselló Mir és president d'ABESVIT (Associació Balear per a l'Estudi de la Seguretat Viària i del Transport).**

De la sinistralitat infantil a l'educació viària

ENRIC MUJAR

Tots sabem de les bondats de l'automòbil i de les xarxes viàries com a mitjans de desplaçament i com a factors de progrés per a la humanitat. Això no obstant, aquests elements comporten una pandèmia de repercussions terribles. Les conseqüències més desoladores són les que es produeixen a nivell humà. L'atrocitat de la pèrdua inesperada d'un familiar, d'un amic, la cruesa de la condemna perpètua a una cadira de rodes són impactes emocionals incomparables i immensurables. Així i tot, els qui es dediquen a estudiar aquests desastres i a intentar posar-hi remei ho han d'avaluar d'alguna forma. Tot i la fredor del nombres, la mesura més neutra és la de comptar víctimes, és a dir, nombre de ferits i morts. En aquest conjunt de víctimes, un notable i desvalgut grup de risc és el format per la població infantil. En la infància i en l'adolescència, els accidents viaris són una de les principals amenaces per a la salut, per sobre de les malalties infeccioses i d'altres patologies. Si calculam la resta entre l'esperança de vida i l'edat en què moren aquestes víctimes, el grup de 5 a 14 anys és el que presenta un nombre més alt d'anys perduts, en valors absoluts, a causa dels accidents de circulació. A l'Estat espanyol, l'evolució de la mortalitat infantil en accidents viaris al llarg dels anys noranta manifestà una tendència descendent en termes absoluts. Això no obstant, cal recordar que una de cada tres morts de menors han estat a causa d'accidents de circulació. La taxa anual de mortalitat de menors de 15 anys per accidents de circulació està situada entorn dels 5 per cada 100.000 ha-

bitants, taxa superior a la d'altres estats: 3,1 a Austràlia, 2,4 al Regne Unit i 2,4 als Estats Units.

Sigui nin o adult, una víctima abans de l'accident protagonitza algun d'aquests tres rols: conductor, vianant o passatger. El nombre més alt de víctimes infantils són passatgers, en segon lloc són vianants —entorn del 30%— i la resta són conductors de bicicletes. L'origen de les causes dels accidents en els quals eren conductors de bicicleta o vianants són similars, prou diferents a les que originen els accidents implicats com a passatgers. En aquests últims, el factor més determinant és el comportament d'algun conductor. De forma que la font del nombre més alt de víctimes infantils sol ser responsabilitat d'un adult, una vegada més en la nostra vida paguen justos per pecadors. En aquests tipus de percaços cal ressaltar





l'intextualment: «El professorat de totes les escoles i col·legis, tant oficials com particulars, està obligat a ensenyar als seus alumnes les regles generals de la circulació i la conveniència de la seva perfecta observança; advertint dels greus perills a què s'exposen en jugar a la calçada de les vies públiques, sortir atropelladament dels centres docents, pujar a la part posterior dels vehicles i als topalls dels tramvies...» Però la guerra va interrompre aquest bon inici de l'educació viària i haguérem d'esperar fins a l'any 1961 perquè es tornàs a prendre alguna mesura legislativa en aquest sentit. Això no obstant, és a partir de 1985 quan es comença a

treballar, de forma decidida, en la prevenció i la intervenció amb programes educatius per tal de reduir els accidents de trànsit. A la LOGSE, l'educació viària constitueix un dels eixos transversals adreçats a facilitar que el sistema escolar proporcionï una formació integral a l'infant. Des del principi de l'educació primària es destaca, com a objectiu bàsic, la iniciació, el desplegament i la refermança de comportaments segurs com a vianant autònom, incorporant el desenvolupament de conceptes, procediments i actituds dirigits a assolir-los.

La Prévention Routière Internationale el 1996 estableix, en els ca-

sos d'atropellament, tres tipus d'intervencions: 1) l'acompanyament dels infants per part dels adults quan circulen com a vianants; 2) l'aplicació de programes d'educació viària a llarg termini que permeti l'adquisició de comportaments i actituds adients; (3) la prevenció directa dels atropellaments plantejada a curt termini mitjançant continguts sobre el lloc i la manera de desenvolupar l'activitat de vianant; prevenció que ha de ser fonamentada en les dades empíriques sobre exposició, accidentalitat i limitacions motores, cognitives i perceptives lligades a l'evolució de l'al·lot. Nombrosos estudis coincideixen a assenyal·lar

EL MIRALL

amb el suport de



Consell de Mallorca

- Plànols Topogràfics
 - Medicions
 - Replanteigs
- Fotografies Aèries
 - Verticals
 - Panoràmiques
- Publicitat Aèria
- Peritatges
- Valoracions
- Projectes Agrícoles
- Estudis Mediambient

Plaça Rosselló, 4A, 3r - Tel. 971 72 33 56 Fax 971 71 89 01
www.estop.org E-mail: estop@estop.org

l'insuficient desenvolupament d'habilitats cognitives i psicomotores de l'infant com un important factor interventor i, en part, responsable dels atropellaments. Els infants mostren una habilitat deficient en el moment d'estimar la distància a la qual es troba un vehicle, el temps que trigarà a arribar i la velocitat a la qual es mou quan s'apropa. Aquesta circumstància resulta especialment greu entre els 5 i els 7 anys, quan els infants inicien patrons de comportament viari menys vigilats pels pares i, per tant, amb una exposició major al risc a mesura que s'aventuren, i s'hi enfronten, a situacions de trànsit més denses i complicades.

Els programes preventius inicials d'educació viària pretenien l'adquisició de normes i de coneixements en un àmbit conceptualment ampli i amb mètodes de mediació verbal. Posteriorment, els programes se centraren en la importància de les pautes de comportament i en les habilitats motores del infant. Però aquests tipus d'intervenció tenen un límit que sovint està determinat per les capacitats cognitives dels infants (perceptives, d'atenció, etc.). Actualment, un dels majors defectes de les estratègies educatives és que es fonamenten insuficientment en avaluacions de les habilitats requerides per aconseguir un comportament viari saludable. Aquestes capacitats poden estar poc desenvolupades en els infants més petits, però potser poden ser millorades amb la pràctica. Els estudis sobre les capacitats perceptives i cognitives infantils inclouen treballs sobre visió perifèrica, predicció de moviments, estimació del temps d'arribada dels vehicles, assumptió del concepte de velocitat i decisions sobre l'adquisició de riscos. Els estudis sobre els llocs en els quals s'han produït atropellaments infantils conclouen que la majoria d'accidents ocorren en corbes, creuers, canvis de rasant i altres llocs de visibilitat complicada. Les característiques distintives d'aquests punts sembla que són les

d'una visibilitat restringida o les d'una configuració viària complexa, la qual cosa provoca una demanda excessiva de les capacitats atencional i de les de processament d'informació en l'infant. També la informació auditiva serà un referència coadjuvant en aquest tipus de situacions.

Tot i que alguns autors atribueixen una menor percepció del risc a l'infant, d'altres —entre ells, nosaltres— han obtingut dades empíriques per afirmar que el nombre de decisions de risc dels infants en el moment de travessar el carrer és similar al nombre de decisions de risc dels adults. La diferència rau en la quantitat d'oportunitats no aprofitades per travessar el carrer, el nombre d'aquestes oportunitats és molt superior en els infants que en els adults. Aleshores, sembla que la diferència és més una qüestió d'atenció o d'estratègia que d'altres tipus. Segons alguns autors, els infants d'entre cinc i set anys determinen el risc en el moment de travessar el carrer únicament a partir del fet de veure o no vehicles al carrer des de la posició que ocupen, i ignoren en gran mesura la informació auditiva, i pensen que la ruta més segura és la més curta, car avaluen el risc atenint-se a criteris externs (presència o absència de vehicles), accidentals (raonaments poc rellevants per a la situació) i concrets (absència de regles generals), la qual cosa fa que hi hagi una quantitat d'errors conceptuals i creences errònies que fan d'aquests grups d'edat uns potencials candidats a prendre decisions arriscades en l'entorn viari.

Al nostre parer, les principals recomanacions de la Prévention Routière Internationale per una educació viària benifíciosa són:

- L'educació viària hauria de ser obligatòria i amb un mínim de 10 hores a l'any.
- Els continguts s'han de definir per les característiques psicològiques relacionades amb les

principals causes d'accidentalitat infantil.

- És necessari avaluar i actualitzar els programes i les mesures adoptades per veure'n l'eficàcia.
- La cooperació dels pares i dels mestres és d'importància com a

La cooperació entre pares i mestres és important

models que cal imitar.

- Cooperació dels agents de policia, amb situacions reals de trànsit. Necessitat de formar els agents.
- Els infants no haurien de ser vianants sense supervisió abans dels 10 anys.
- Com a conductors de bicicleta, fins als 10 anys en contextos vigilats i segurs.
- Analitzar l'adequació del material, dels mètodes i del programa a l'objectiu. Que aquests objectius siguin actuals i reflecteixin situacions properes a l'infant.
- Informació als conductors de les característiques psicològiques dels infants respecte del seu comportament com a vianants, conductors de bicicletes o passatgers.

Finalment volem indicar que ens dol la poca seriositat que a l'Estat espanyol es mostra envers l'educació viària, tant per part de càrrecs institucionals com del professorat i sobretot dels pares, molts dels quals amb actituds poc cívi-ques mal eduquen i fins i tot fan malbé els guanys que alguns professionals han inculcat al seu fill. Per descomptat que en tots els grups hi ha honrosos excepcions. En canvi, volem donar la nostra enhorabona a la majoria del col·lectiu dels policies municipals que donen suport a l'educació viària, els quals, especialment des del voluntarisme, duen a terme la feina amb ganes i amb il·lusió.

Les responsabilitats dels conductors

MIQUEL ÀNGEL LLAUGER I LLULL

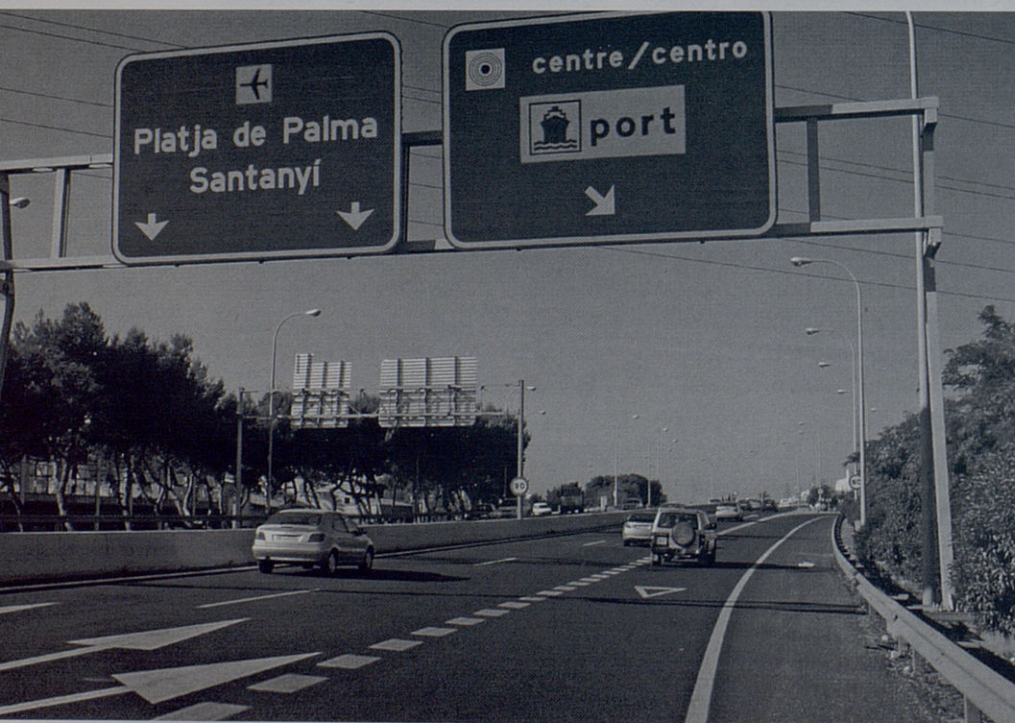
Està ben comprovat que en un percentatge elevadíssim de casos el conductor és el responsable principal dels accidents de trànsit a les carreteres. I n'és el responsable, quasi sempre, per incompliment de les normes del codi de circulació, o per conduir sense estar en les condicions exigides o exigibles. Quins són els incompliments més freqüents? Cal fer-ne una repassada. Una de les causes més freqüents d'accidents és la conducció a velocitat excessiva, tant per superar la velocitat màxima regulada amb caràcter general, com la indicada per la senyalització de la carretera. Basta circular un dia qualsevol per una de les nostres autopistes, respectant el límit dels 120 km/hora, per comprovar la gran quantitat d'infractors que ens superen. Tampoc no es respecten les limitacions de velocitat de caràcter provisional en ocasió d'operacions de conservació de la calçada o de les voreres. I a les travesseres de po-

blacions tampoc no es compleixen les limitacions fixades.

L'esperit competitiu que manifesten aquells qui cauen en la temptació de fer carreres de velocitat amb altres conductors seria bo que trobàs altres camps o moments per ser exercit. ¿Hem de recordar, un cop més, que és una bajanada posar en perill la vida pròpia o la dels altres per arribar al final del trajecte cinc o deu minuts abans del temps requerit per a una conducció sensata i ajustada a llei?

Amb una certa relació amb la velocitat hi ha la pràctica tan freqüent de no guardar la distància de separació del vehicle que ens precedeix; pràctica que ocasiona o agreuja el procés d'accidents en cadena. O la manca d'atenció a l'estat de la carretera, per humitat o altres circumstàncies, que pot aconsellar una conducció més prudent i atenta. I no cal no oblidar-se de la irresponsabilitat de molts d'avancaments que no respecten ni la senyalització vertical ni les ratlles pintades sobre la calçada. Altres incompliments de la normativa vigent, de conseqüències greus, són circular sense fermar-se el cinturó de seguretat, el propi i el dels passatgers, infants inclosos; no dur posat el casc anant en moto o bicicleta, i conduir parlant amb el mòbil sense el dispositiu de mans lliures.

Apareix a les estadístiques de trànsit que conduir sense estar en bones condicions fisiològiques o de salut és una de les causes, tal volta la primera, d'accidents. Tothom sap que l'alcohol, les drogues, certs medicaments i el cansament són els causants de desgràcies irreparables a la carretera. Malgrat que ho sapiguem, els informes dels forenses continuen parlant de presència d'alcohol a la sang del con-



ductor.

Cal fer una referència també a la poca atenció que ben sovint es dedica a la conservació del vehicle: estat del motor i del xassís, pressió dels pneumàtics, estat dels frens, neteja de miralls i parabrisses, etc. La seguretat dels viatgers està íntimament lligada a la del vehicle que els porta.

Una darrera reflexió sobre les «culpes» del conductor: L'incompliment de les normes que s'acaben de recordar és, en el fons, una mostra més o menys conscient de manca de solidaritat amb la societat. Ho és posar en perill la pròpia vida, però encara ho és més posar en perill la dels passatgers i la d'altres conductors, viatgers o vianants. Ens trobam en presència d'un fenomen de manca d'educació i de sentiments humanitaris.

La responsabilitat de la carretera

Tot i que els conductors siguin els responsables màxims dels accidents, és evident que una carretera en bones condicions pot ajudar sensiblement a reduir-ne el nombre i la gravetat. Quines són aquestes condicions que afavoreixen una conducció segura?

El primer que s'ha d'exigir a una carretera és que disposi d'una senyalització correcta; que tingui una perfecta senyalització vertical, de plaques ben visibles i de cartells informatius intel·ligibles que no requereixin cap esforç per a una bona interpretació; que s'hi prohibeixi publicitat que desviï



l'atenció del conductor, i també hi ha d'haver unes marques vials en bon estat, en perfecta concordança amb la senyalització vertical.

En segon terme es podria demanar un ferm que no sigui llenegadís i un perfil transversal adequat de la calçada, amb el peralt que correspongui a la velocitat específica del tram i el bombat mínim requerit per a l'evacuació correcta de l'aigua de pluja. També seria exigible l'existència de vorals d'una amplada dimensionada en correspondència amb la intensitat i la tipologia del trànsit.

El traçat no hauria de presentar sorpreses als conductors, com ara canvis de rasant bruscs o revolts de radi molt petit que exigeixin una reducció ràpida de la velocitat en comparació amb la permesa en els trams anteriors.

Si la presència de bicicletes ho demanàs, s'haurien de disposar els corresponents carrils bici, o bé sobre uns vorals suficients o bé en carrils segregats.

Un cert sector de la societat creu que per assolir una més gran seguretat en el trànsit s'han de construir més autopistes. S'al·lega que les autopistes permeten més velocitat, característica no gaire rellevant en un territori de distàncies petites com les nostres illes. S'invoca que tenen una gran capacitat, però no es té en compte que el fet de construir-les genera més circulació de vehicles. S'addueix que disminueixen l'accidentalitat, però s'oblida que la menor sinistralitat, i també la major capacitat, és la que ofereixen els sistemes de transport col·lectiu. Aquest article no pot entrar en la gran discussió vigent sobre autopistes i autovies. Hauríem de referir-nos a temes tan complexos com l'ordenació territorial, el model socioeconòmic, la planificació dels transports i d'altres, i no hi ha espai per a tanta matèria. Tan sols pretenia una petita reflexió sobre la seguretat de les nostres carreteres.



DES DE 1976

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

T'equipam per a l'aventura

**ES
REFUGI**

Via Sindicat, 21 (pati interior)
Palma

Tel. 971 71 67 31

Fax 971 71 85 97

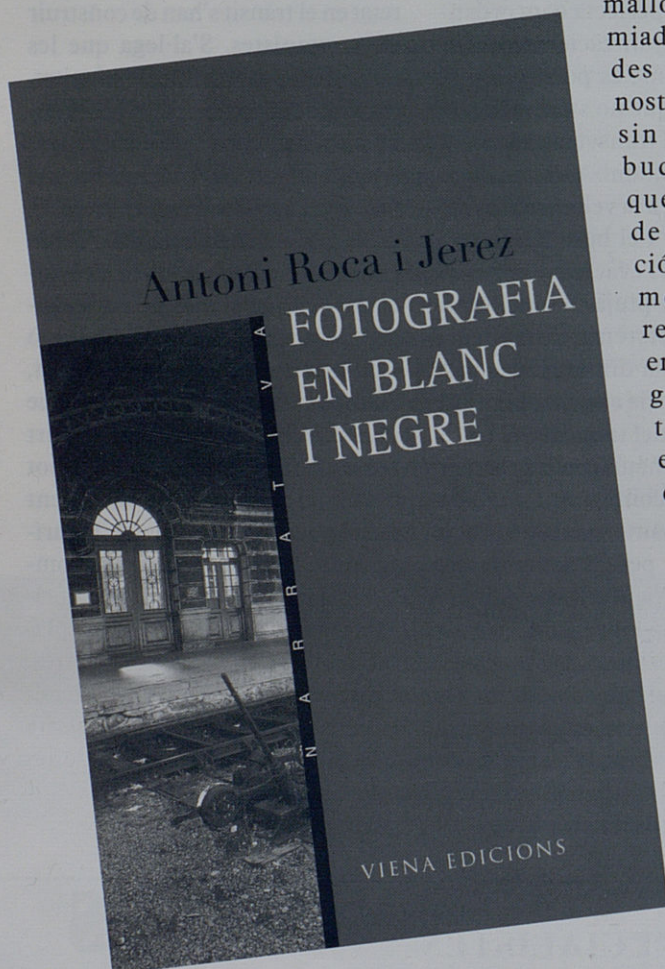
refugi@detallsport.es

www.esrefugi.es

Fotografia en blanc i negre

PERE ROSSELLÓ BOYER

Notes literàries



Només les anomalies del nostre món cultural poden explicar que

obres d'autors mallorquins premiades i publicades fora de les nostres illes passin desapercebudes, sense que cap mitjà de comunicació se'n faci el més mínim ressò. El cas encara és més greu quan es tracta d'un escriptor que anteriorment ja havia publicat quatre llibres, que també han estat força desatesos, i té un gran nombre de col·laboracions en di-

verses revistes i setmanaris de Mallorca. M'estic referint concretament a la novel·la *Fotografia en blanc i negre*, d'Antoni Roca i Jerez (Palma, 1956), que fou guardonada amb el XXIII Premi de Narrativa "25 d'Abril" (2003), atorgat per

l'Ajuntament de Benissa (País Valencià). Antoni Roca, professor en un institut de Palma, ja havia publicat dues novel·les, *30 dies, una vida* (1999) i *Territori amortitzat 114* (2001), ambdues en col·laboració amb Maria I. Deyà. La primera, que va aparèixer a la Col·lecció Tià de Sa Real, és una novel·la psicològica que, mitjançant la tècnica del monòleg, explora les profunditats de l'ànima d'una dona trasbalsada per la tragèdia. En canvi, *Territori amortitzat 114* (vegeu EL MIRALL, 124), novel·la finalista al I Premi Alexandre Ballester, se situa en la línia de l'antiutopia, tot presentant com pot arribar a ésser la Mallorca del futur si continua l'actual procés de destrucció del territori i el malbaratament dels recursos. A més, Antoni Roca va publicar dues narracions infantils, també escrites en col·laboració amb Maria I. Deyà: *Sara en el món conegut* (1994) i *Jambo, Kumi* (1996).

Fotografia en blanc i negre s'inscriu en el conjunt d'obres sobre la Guerra Civil, ja prou extens en la nostra novel·lística. A partir del record, el protagonista reviu l'experiència del front, amb la mort dels companys i la malfiança dels oficials, que el va portar a la decisió de desertar. Tomàs Carròs és un soldat republicà d'un poble de

* Antoni Roca i Jerez: *Fotografia en blanc i negre* (Barcelona: Viena Edicions, 2004).

València que, conscient de l'absurditat de lluitar en una guerra perduda només per mantenir l'obediència als superiors, decideix canviar d'identitat i emprendre en solitari el camí de retorn al seu poble. D'aquesta manera, la novel·la es transforma en el relat d'un itinerari per les terres del País Valencià –inclosa la ciutat de València–, que també és un camí d'autoconeixement i d'aprofundiment en les pròpies conviccions personals del protagonista. Durant aquest camí Tomàs coneix altres companys de fuga, persones que l'ajuden i d'altres que, en canvi, el traeixen. L'aventura de la novel·la es transforma així en una paràbola de les relacions humanes que, portades a una situació límit com és la guerra, palesen les tenebres i les llums que abriga l'ésser humà.

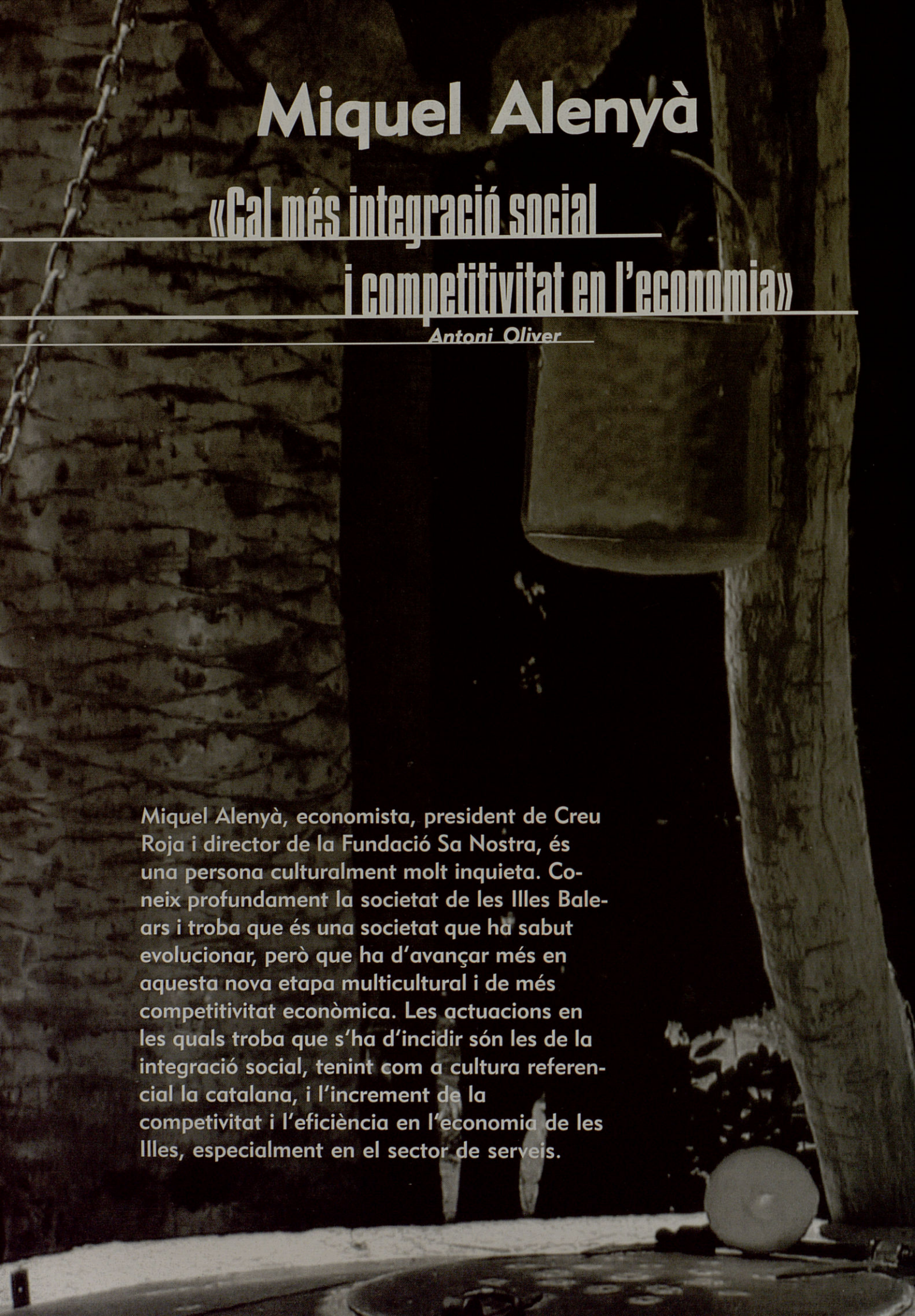
Ara bé, per sobre de cap altra característica, *Fotografia en blanc i negre* és sobretot un al·legat contra la guerra. No és freqüent el tractament d'aquest tema en els escriptors catalans que ara tenen menys de cinquanta anys, que no han viscut la Guerra Civil ni tampoc la postguerra dels anys 40. Si no fos perquè el llibre porta la data de l'estiu del 2001, estaríem temptats de pensar que hi podrien haver influït els esdeveniments bèl·lics a Afganistan i a Iraq que l'11 de setembre de 2001 va desencadenar. Tanmateix, hem de deduir que la crítica a la guerra que el llibre conté no ha estat motivada per uns fets concrets, sinó únicament per les conviccions personals de l'escriptor. Tomàs Carròs, el protagonista, arriba a la certesa que és absurd morir (i matar) per uns ideals en què, tanmateix, els que manen no creuen. En aquest sentit, es tracta d'una guerra que ja està perduda des del principi i en la qual, per tant, tota lluita és in-

útil. Ara bé, l'absurditat de la guerra sobretot es fa palesa en el final de la història d'amor entre Tomàs i Clara. Una passió que, tot i ésser plena de futur, és tallada brutalment per la violència gratuïta i estèril del conflicte bèl·lic. Aquest fet esqueixarà sense cap raó la vida del protagonista.

Pot resultar estrany per a molts de lectors que Antoni Roca hagi escrit *Fotografia en blanc i negre* en català de València, sempre dins la més estricta fidelitat a les normes de l'Institut d'Estudis Catalans. L'ús de la primera persona, del fet que el narrador protagonista sigui un jove d'un poble de la Safor, ha imposat per una simple raó de versemblança –i més en una obra que conté abundants diàlegs– un llenguatge que palesa la seva procedència geogràfica. A més, però, el llibre ens revela un bon coneixement del territori en què ocorren els fets, la qual cosa pot resultar estranya en un autor mallorquí. Hem d'explicar que durant un decenni aproximadament Antoni Roca Jerez va residir al País Valencià, on exercia de mestre, a més d'estar-hi vinculat per motius familiars. En aquest sentit, *Fotografia en blanc i negre* és també un homenatge particular de l'escriptor a una contrada que, per a ell, ha estat la segona terra natal.

En resum, *Fotografia en blanc i negre* és una novel·la senzilla, però plena d'emotivitat, narrada en un llenguatge directe i clar, fàcil de llegir, sense que caigui en la simplicitat i la pobresa lingüística de molts dels llibres actuals. Al capdavant, és una obra capaç de satisfer les expectatives de molts dels lectors, que en la novel·la cerquen tant l'entreteniment com el missatge punyent que ens ajuda a comprendre millor la complexitat de la nostra ànima.

Notes literàries

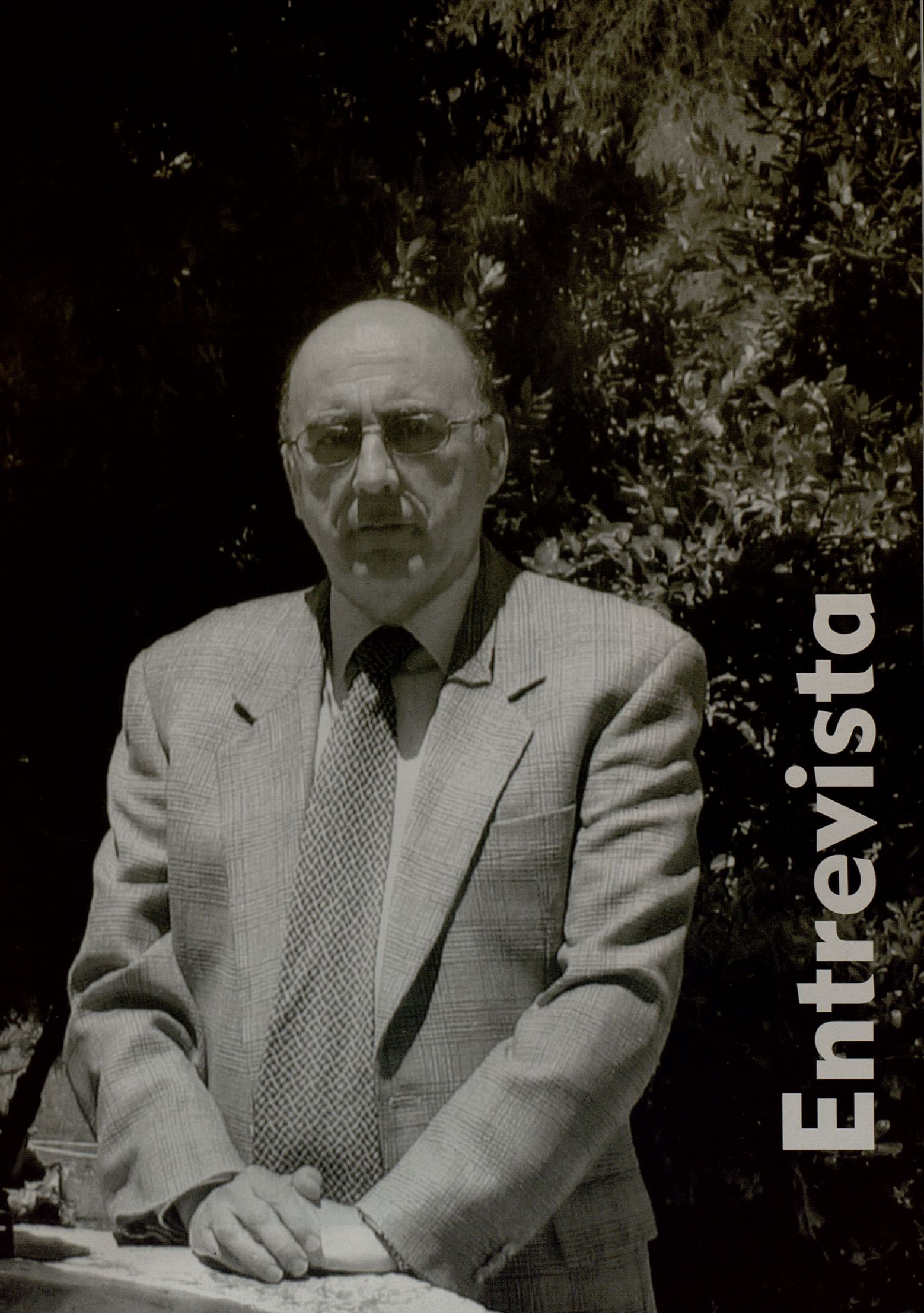


Miquel Alenyà

«Cal més integració social i competitivitat en l'economia»

Antoni Oliver

Miquel Alenyà, economista, president de Creu Roja i director de la Fundació Sa Nostra, és una persona culturalment molt inquieta. Coneix profundament la societat de les Illes Balears i troba que és una societat que ha sabut evolucionar, però que ha d'avançar més en aquesta nova etapa multicultural i de més competitivitat econòmica. Les actuacions en les quals troba que s'ha d'incidir són les de la integració social, tenint com a cultura referencial la catalana, i l'increment de la competitivitat i l'eficiència en l'economia de les Illes, especialment en el sector de serveis.



Entrevista

– Quins desequilibris es detecten en una societat com la de les Illes Balears?

– Les Illes tenen un bon nivell de renda per càpita i contrasten amb aquest fet algunes coses. En primer

molts altres àmbits, però pel que fa a aquestes dues qüestions els dèficits són aclaparadors. S'han de comptar els dos dèficits i els d'altres apartats, perquè n'hi ha a totes les conselleries. Contrastant amb aquest nivell de renda, endemés

del dèficit de finançament, ens trobam que la nostra societat, per raó de la seva especialitat productiva, centrada en els

cursos per poder atendre aquesta població de manera adequada i eficient.

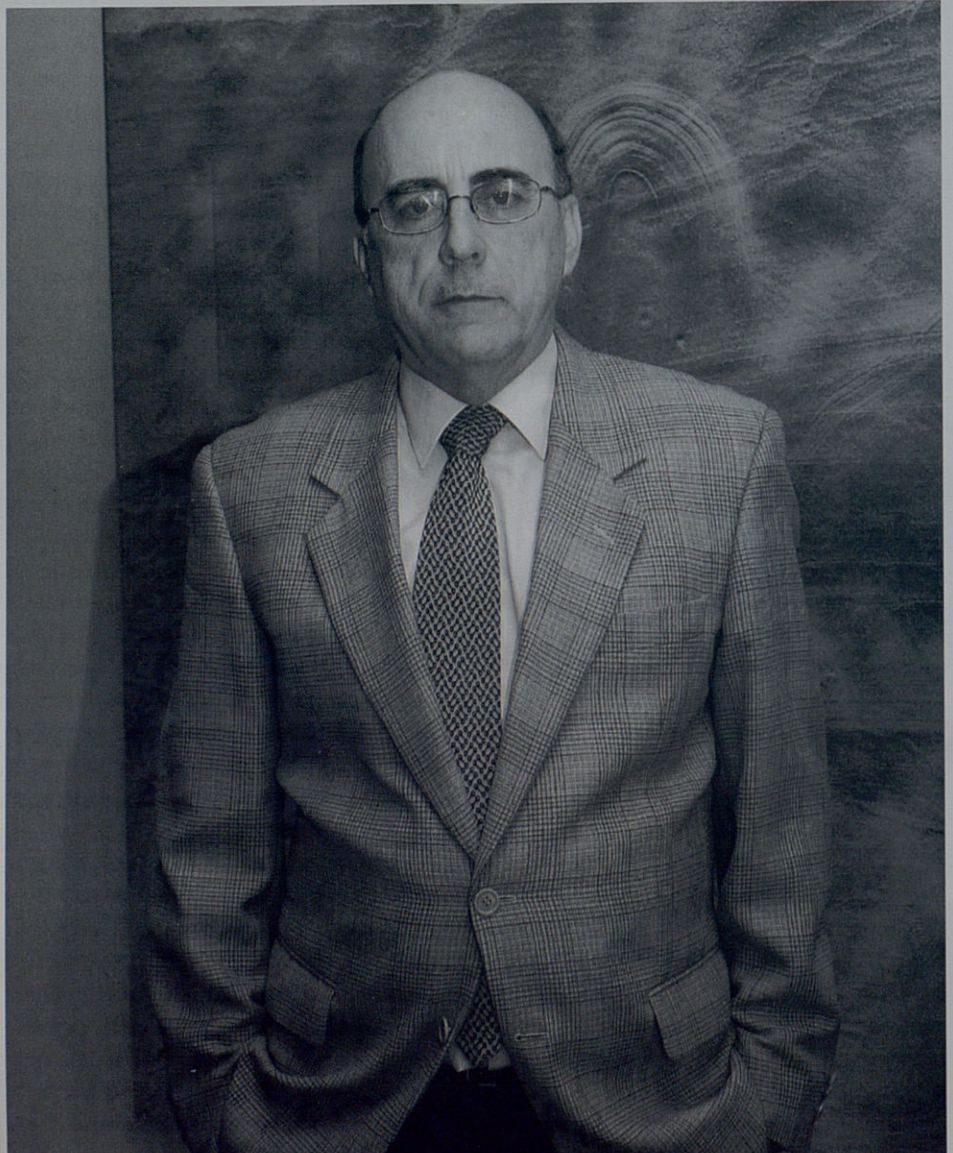
– Com es pot redreçar aquesta situació?

– No tan sols es tracta de mantenir aquesta població atesa, sinó que s'ha de passar a un procés d'atenció i d'integració d'aquests col·lectius, i això demana molts de recursos. No són barats aquests processos d'integració social. És a dir, que hi ha dèficits, sanitat, educació i serveis socials. A les Illes, d'altra banda, pel que fa al dèficit del govern, les accions estan definides pel dèficit determinat. Està encaminat a tractar de trobar-hi solucions. Pel que fa a l'àmbit social, el que s'ha de dir és que es disposa d'un grup

«No basta que a les Illes vinguin deu milions de passatgers»

lloc, el Govern té unes dotacions econòmiques insuficients per poder afrontar les seves necessitats com a govern, i la societat les reclama. Això és concreta, sobretot, en sanitat i educació; però no tan sols en aquests aspectes, sinó en

serveis, tendeix a generar una proporció una mica més gran de la que es genera en el conjunt d'Europa de persones en situació de desempareda, de marginació. Això s'ha de tenir en compte, perquè tenim, per part del Govern, un dèficit de re-



d'organitzacions no governamentals, expertes i amb perícia suficient per tractar aquests temes, i hi ha els recursos tècnics i humans necessaris per fer processos d'integració social, però manquen els recursos econòmics.

– **Hi ha una paradoxa en educació, i és que les Illes Balears tenen un baix nivell de formació i una renda alta.**

– Aquest aspecte s'ha de saber matisar. És cert que quan parlem d'índex de titulació universitària, de grau mitjà i batxillerat, tenim ràtios una mica inferiors que en el conjunt d'Europa, però també s'ha de dir que l'ensenyament no reglat no apareix en la ràtio i que per tant no és recollit, però hi ha nivells d'educació més alts que els mitjans. Quant a idiomes, coneixements de caràcter tècnic, manuals, sobretot de llengua i cultura d'altres països, Internet i societat de la informació, la formació és més alta. Aquesta formació l'adquireixen les persones interessades per compte propi o bé la imparteixen les empreses als seus propis empleats, i no ha estat mai comptabilitzada per fixar el nivell educatiu de la nostra comunitat. Si es tingués en compte això, les ràtios convencionals quedarien, sinó compensades, sí substancialment matisades. Hi ha una investigació per fer que probablement ens donaria uns resultats més satisfactoris del que es pensa.

– **Aquestes característiques bas-**

ten per fer una economia competitiva?

– S'han de fer dues coses. D'una banda, s'ha d'aconseguir una economia competitiva, tan competitiva enguany i en els anys propers com ho ha estat en els darrers quaranta anys. No hi ha res que faci pensar que no ho sabrem fer durant els propers anys.

Tenim els hotelers capdavanter en el que és hoteleria de sol i platja. Els coneixements de caràcter internacional que tenen els nostres hotelers no els tenen els d'altres destinacions competitives. Tenim el capital humà, en termes de valor empresarial, que ha sabut ser competitiu a les Balears i fora de les Balears.

– **Basta amb la competitivitat per garantir la bona marxa de l'economia?**

– És clar que no tan sols hem de ser competitiu, sinó que a més hem de ser eficients. Es pot ser competitiu en el sentit que a les Illes vinguin prop de deu milions de turistes cada any, si bé millor repartits temporalment, però no basta. S'ha de saber fer la producció de serveis turístics amb el menor consum de territori possible, estalviar els recursos naturals no renovables i fer-ho per egoisme, no tan sols per deixar unes illes en bones condicions als nostres des-

cendents, sinó perquè el turisme que vengui es trobi dins un lloc acollidor, amb un bon medi ambient, que és el que demana i serveix per compensar l'estrès urbà que pateix durant onze mesos a l'any. Són necessaris espais lliures, es-

«Per integrar la gent d'altres cultures hem de superar els autoodis»

ponjats, i que la natura hi sigui present perquè el visitants se sentin còmodes. Aquest és un aspecte de l'eficiència, fins i tot hem de saber recuperar una part del capital natural malbaratat en el passat.

– **També es constata que els salaris que es paguen en molts de sectors econòmics són baixos.**

– D'eficiència en termes de generació de rendes a comerços i establiments de caràcter complementari, n'hi ha. I aquí s'ha de posar l'accent que, tradicionalment, en aquests sectors els salaris pagats als treballadors són baixos. Tenen uns salaris que fan que la mitjana de les Balears estigui per sota, sensiblement, del salari mitjà d'altres zones turístiques, no diguem d'Espanya, però sí d'altres destinacions.

– **No tan sols passa en el turisme.**

– No, és una característica essen-



Viajes
MARTEL S.A.
CIBAL 021

**ESPECIAL ESTIU
2004
ESCANDINÀVIA**

GRAN CIRCUIT ESCANDINÀVIA	10 DIES	1.860,00 euros
SOL DE MITJANIT	11 DIES	1925,00 euros
CAP NORD - FIORDS - OSLO	12 DIES	2.000,00 euros
CAP NORD - FINLÀNDIA	15 DIES	2.135,00 euros

REP. BÀLTQUES - HÈLSINKI - S. PETERSBURG
1.410,00 euros

SUPLANT CARBURANT 15,00 euros

No inclou taxes aeroportuàries
Preus vàlids per a determinades dades

Informes i reserves: OMS, 50 B. Box 696 - 07003 Palma (Mallorca)
Tel. 971 72 38 42 - Fax 971 72 69 42 - <http://www.viajesmartel.com>



cial de totes les branques productives de les Illes, però afecta, majoritàriament, el sector turístic. L'eficiència i l'activitat de la mà d'obra ocupada i el sistema productiu demanen una reflexió sobre el nivell de salaris. Necessitam produir serveis de més qualitat, protegir més el nostre medi ambient i pagar millor als nostres treballadors per poder exigir millors nivells de formació, d'eficiència

i de dedicació, nivells més grans de competitivitat.

- També s'haurien de millorar més els temes socials d'atenció als treballadors.

- Quan parl de salaris em referesc a retribucions econòmiques i no econòmiques, que són importantíssimes en termes de seguretat en el treball,

de jornades no continuades, de dies de vacances, hores extra adequades, ajuts amb estudis i formació, formació en la pròpia empresa, en definitiva, són doblers no salarials, però són costos del treball. El salari no tan sols és la retribució, també s'ha d'anar amb compte que els treballadors del sector turístic aconseguixin els trenta-cinc anys de cotització per poder tenir unes bones condicions; a l'Estat

**erco
leta**
Gianni Rodari

**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

**erco
leta**
Gianni Rodari

espanyol tenim unes pensions baixes i això s'ha de millorar.

– **També hi ha poca cotització.**

– Bé, hi ha treballadors que han estat anys sense cotització, encara que venien a cercar feina i la trobaven, i les condicions eren millors que als seus països d'origen, hi sortien guanyant molt i no eren anys tan reivindicatius.

– **Són les Illes Balears una societat poc cohesionada?**

– Oportunitats de feina n'hi ha, és una societat oberta en aquest sentit. Ho és perquè vàrem ser els primers a rebre una gran onada turística. Això va crear una cultura d'obertura cap a l'exterior que ha arrelat més que a altres indrets, on les coses han vingut per altres mitjans. Que és una societat oberta es demostra amb el fet que persones que varen començar essent treballadors de banca o del sector turístic mateix ara són grans empresaris. Això demostra que hi ha un cúmul d'oportunitats que algunes persones han sabut aprofitar. Després, hi ha una consolidació de la universitat, que és important i un fet rellevant.

– **És una societat articulada?**

– Jo diria que les Illes mai no han tingut una societat prou ben articulada. No la tenien en els anys vint, tampoc al final del XIX, i tampoc durant els anys seixanta ni avui. Tenim una societat multiètnica, multicultural i

multilingüística i amb col·lectius d'exclusió social relativament àmplia. En aquest sentit, pens que hem de ser conscients que la societat mateixa ha de generar funcions d'integració social més grans, tant per al col·lectiu de les persones en situació de marginació, com de les persones d'altres ètnies, llengües i cultures. És una

tasca per fer i no hi tenim experiència. Els nostres immigrants tradicionals parlaven espanyol i es podien comunicar almenys en aquest idioma o en català, que no és una llengua tan diferent. Els qui vénen ara no el parlen, els qui vénen de Romania o d'Europa de l'Est o d'Àfrica no el parlen, i s'han de poder entendre en una llengua vehicular i això crea barreres d'integració. Hi ha hagut, d'altra banda, algun brot de xenofòbia. S'ha d'evitar això i que quallin processos d'integració profunds i eficaços, eficients i engrescadors. Hi ha recursos que posen els ajuntaments, i Sa Nostra col·labora en processos d'inclusió social que toquen els problemes de la immigració. Hi ha d'haver voluntat pública i privada per integrar aquests col·lectius d'immigrants que han vingut a fer feina, no han vingut a altra cosa. Són aquí perquè hi ha oportunitats de treball. Alguns vénen dels nous països de la UE, de Bulgària i Romania, que encara que no s'hi

han adherit, i també dels 15 inicials, anglesos i alemanys.

– **Quin impacte pot tenir sobre la nostra cultura?**

– Ha de tenir un impacte positiu.

«Per a una major cohesió social s'han d'apujar els salaris dels treballadors»

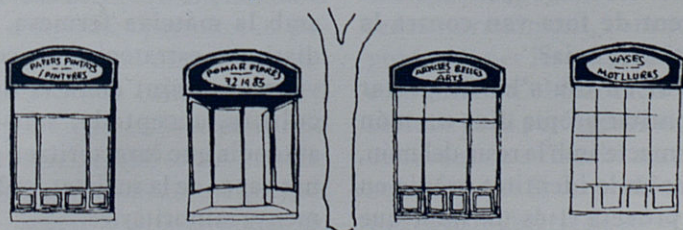
La societat que té l'oportunitat d'integrar persones d'altres cultures i d'altres ètnies és una societat privilegiada. I endemés té l'oportunitat de convertir-se en una societat moderna, amb el que societat moderna significa avui. En el segle XXI, ha de ser una societat multiètnica, multicultural i multilingüística. Les Balears tenen aquesta oportunitat.

– **Com veis el problema dels preus de l'habitatge?**

– Una part importantíssima del preu de l'habitatge deriva de l'escassetat de sòl a Palma i de l'increment dels preus dels solars, que augmenta el de l'habitatge. No vull ser simplista, és necessària una bona graella de mesures per frenar la marxa desbocada dels preus. D'una banda, es necessita un augment de solars en condicions de ser construïts dins l'àrea metropolitana de Palma. D'altra banda, no estaria de més que alhora que s'incre-

“Encara queden botigues”

Casa Pomar Flores



PAPERS PINTATS I PINTURES · ARTICLES PER A ARTISTES · VASES I MOTLLURES

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

LIQUIDACIÓ PINTURES
(TITÁN, BRUGER, PROCOLOR)

DESCOMPTES DEL
40% FINS AL 80%

PLÀSTICA
ESMALTS SINTÈTICS
ACRÍLICS
LACA, VERNÍS,
PREPARACIONS I PINTURES
MARINES



mentàs aquest sòl, hi hagués unes intervencions de l'IBAVI que n'augmentassin la presència en el mercat. Si l'IBAVI tingués una pulsació més forta dins el mercat, els preus tindrien més dificultat per créixer. El que passa és que té una presència testimonial, i seria necessari que tingués una presència més efectiva per moderar els preus. Hauria estat normal que amb un creixement moderat de l'economia, els preus dels habitatges també haguessin estat moderats. Però això no ha estat així i el preu de l'habitatge ha crescut un setze per cent en un any.

– Com funciona el mecanisme?

– Una persona compra una quantitat significativa d'un bloc d'habitatges, i ho fa amb una rebaixa important. No se la queda. Al cap d'un any la ven amb un increment del quinze o del setze per cent, o del vint per cent sobre el preu de cost.

– Els increments poblacionals de gent de fora van contra la identitat pròpia?

– Avui en dia s'ha de parlar d'identitat pròpia dins un món en contacte amb la resta del món, no tenim la identitat pròpia en una proveta. I és un món que demana més convivència, però una cosa és més convivència i

una altra una renúncia a la pròpia identitat. S'ha de mantenir la identitat, tan mallorquina com avui o més, perquè difícilment podem conviure si no tenim una cultura pròpia ben ferma i ben productiva i arrelada. Són qüestions que s'han de plantejar en termes diferents de com es plantejaven fa vint o trenta anys, però amb la mateixa fermesa, amb distintes estratègies de convivència i tenint clara la nostra cultura, acceptada, sense els autoòdis que caracteritzen algunes capes de la societat, cada dia menys minoritàries.

Discapacitat, UIB, empresaris, i compromís social

FERRAN BELIVER SILVÁN

L'estudi realitzat per un equip de la UIB, dirigit pel Dr. Joan Jordi Muntaner, sobre la situació de les persones amb discapacitat a les Illes Balears reflecteix uns resultats ben preocupants quant a l'ocupació d'aquest col·lectiu i mereixedors d'una reflexió oberta. La primera cosa sorprenent ha estat que, amb posterioritat a la notícia publicada als diaris locals de Mallorca, ningú en aquestes illes no n'ha fet cap comentari: ni de l'Administració pública, ni dels sindicats, ni de les organitzacions empresarials, ni dels partits polítics, ni —el que és pitjor— de les entitats representants del sector de la discapacitat. Res de res, cap ressò..., com si no anés amb ells, com si l'estudi fos anecdòtic, o una notícia d'aquestes de tercer o quart ordre, en què ningú no hi para l'atenció.

Això no obstant, davant aquesta realitat hi ha motius per estar preocupats: només 3 de cada 10 persones amb discapacitat en edat laboral de la nostra comunitat treballen, és a dir, només el 30% d'aquestes persones es podria dir que són ciutadans normalitzats, que contribueixen i que participen en la construcció de la societat, que tenen un salari i un poder adquisitiu, i que, per tant, tenen també el poder de prendre decisions i d'accedir als mateixos nivells de qualitat de

vida que la majoria dels ciutadans. Només un 30%.

I d'aquest exigü percentatge, segur que el nombre de persones amb discapacitat que tenen una ocupació integrada dins les empreses ordinàries és més exigü encara. Es podria concloure, doncs, que l'ocupació integrada d'aquest col·lectiu continua essent un fenomen atípic i excepcional a les Balears, i que no ha entrat encara dins la cultura empresarial. És aquest un indicador d'una societat poc evolucionada, impropï de les Illes Balears.

Què convé fer davant aquestes dades negatives?

En primer lloc, els polítics amb responsabilitat en aquest sector, com a bons administradors, s'haurien d'asseure per estudiar seriosament quines polítiques convindria desplegar per canviar la tendència d'aquestes dades. Després, haurien d'explicar a la societat què pensen d'aquesta situació i quines seran d'aquí endavant les seves polítiques per aconseguir que les persones amb discapacitat puguin ser contractades normalment, com tota la població, per les empreses de la comunitat. Col·laboració de la societat civil per «treure el carro endavant» no els n'hi mancarà: aquest sí que és un problema de tots. Però s'hauria de saber cap a on anar, amb quins recursos es compta, i quins esforços s'exi-

geix a cadascú. Massa sovint es fan rodes de premsa per propagar com que es fan de bé les coses i com es fa de molt en aquesta comunitat per a les persones amb discapacitat. Fa poc, per exemple, un alt càrrec del Govern, sense cap pudor, va dir públicament que les Balears fins i tot eren una comunitat model·lica en l'àmbit estatal quant a l'atenció que dona a aquest col·lectiu... Poques vegades, però, s'acostuma a fer una roda de premsa per explicar unes dades negatives i per fer públic, almenys, el sentiment de preocupació que en tenen els qui manen, i quines mesures o polítiques es posaran en marxa per corregir la tendència.

En segon lloc, el sector de la discapacitat d'aquestes Illes seria desitjable que no baixés la guàrdia i obrís la perspectiva en què treballa, perquè tal volta cadascú està massa tancat en el seu redol, i s'ha perdut la visió de conjunt, de tal manera que, quan es produeix una notícia d'aquesta naturalesa, ningú no es dona per al·ludit, i evidentment, així no s'arribaran a canviar les coses... S'inauguraran molts de centres específics més, s'ampliaran les places existents, s'incrementaran els recursos assistencials, tot el que es vulgui, però d'integració, integració, no se'n veurà gaire. S'ha de tenir en

opinió

compte que la població atesa pels recursos institucionals és d'unes 2.500 o 3.000 persones, i que fora de les institucions sobreviuen com poden més de 20.000 persones amb discapacitat, ciutadans passius la majoria d'ells, depen-

composició del personal i quant als valors imperants. Comptar amb un 9% de treballadors amb discapacitat en la plantilla -que és la proporció natural de discapacitat que hi ha a Europa- no hauria de ser una cosa estranya. Els

empresaris de les Balears segur que estan disposats a incorporar aquestes

però, canviaran d'actitud si l'entorn col·labora de manera unànime en aquesta direcció. Es tracta, doncs, que qualcú doni un cop de timó i endreci l'embarcació cap a un rumb adequat, sense que ningú remi en direcció contrària.

Només així es veuran els resultats d'aquí a uns anys, quan la UIB torni a fer un estudi per valorar la situació de la població amb discapacitat d'aquestes Illes. Esperem que aleshores, després de l'aplicació de polítiques de xoc, els investigadors puguin trobar una millora sensible en l'ocupació de les persones amb discapacitat i que almenys el 50% d'aquest col·lectiu en edat laboral estigui ja d'alta en la seguretat social, ocupant un lloc de treball integrat en la comunitat.

***Ferran Bellver Silván és president honorari de l'Asociación Española de Empleo con Apoyo (AESE).**

Els polítics han d'actuar decisivament a la societat

dents d'una pensió, moltes vegades ben baixa, sense els recursos necessaris de suport comunitari i sense possibilitats d'obtenir molts d'ells una ocupació digna en el futur. Si això no és motiu suficient perquè el sector s'aturi a reflexionar, què hauria de passar més?

En tercer lloc, els empresaris i els qui generen ocupació en general tenen aquí un paper important. Les empreses haurien de ser un reflex de la societat quant a la

polítiques integradores, alguns fa 15 anys que ho demostren col·laborant en iniciatives de «treball amb suport», en el moviment del qual els mallorquins varen ser capdavanters arreu de l'Estat. D'altres no, encara es neguen a obrir la seva empresa a la diversitat i mai no s'han plantejat donar oportunitats de treball a persones que presenten alguna limitació, però que són molt capaces de contribuir, si se les col·loca en el lloc adequat. Aquests empresaris,



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

LLIBRES DE TOTS
ELS PAÏSOS
CATALANS



LLIBRES INFANTILS
I JUGUETES



LLIBRES DE TEXT



DISCOS I CASSETTES



SERVEI
DE LLIBRES
ESTRANGERS



Pianos Can Garcias

Des de 1.951

Pere Josep Garcias
Pianer

Reparació, Restauració i Afinació

Venda i Lloguer Opció-Compra

Assessoraments - Transports

Joan Maura, Bisbe, 10
07005 · Palma de Mallorca
Tel./Fax: 971 462 016 · Mòvil: 607 891 930
www.lasguias.com/pianosgarcias

PREMIS A LES ESCOLES

14 premis de 3.300 euros cadascun

CEIP Sant Joan de Berga (Berguedà)

Col·legi El Carme de Vilafranca (Baix Penedès)

CEIP Mas Perera de Vilafranca (Baix Penedès)

CEIP Horta Vella de Sant Carles de la Ràpita (Montsià)

CEIP Mare de Déu del Remei d'Alcover (Alt Camp)

IES La Serra de Mollerussa (Pla d'Urgell)

CEIP Loia Anglada d'Esplugues de Llobregat (Baix Llobregat)

CEIP Joan Maragall de Sabadell (Vallès Occidental)

Escola Mare de Déu de la Soledat de Barcelona (Barcelonès)

CEIP Lloriana de Sant Vicenç de Torelló (Osona)

IES Gabriel Ciscar d'Oliva (la Safor, País Valencià)

IES Berenguer d'Anoia d'Inca (El Raiguer, Illes Balears)

CP Gabriel Palmer d'Estellencs (Serra de Tramuntana, Illes Balears)

La Bressola del Soler del Soler (Rosselló, Catalunya Nord)

PREMI A MESTRES I PROFESSORS

Dotat amb 9.000 euros: 6.000 euros a l'autor del treball guardonat i 3.000 euros de subvenció per contribuir a la seva edició

Ha estat atorgat al treball **L'aigua, en tenim poca i cal conservar-la** de Josep Ramon Torres-Baldoví i M. Guadalupe Palau i Monteagudo de La Pobla Llarga (Ribera Alta, País Valencià)

El jurat ha establert una menció especial al treball **Visquem la llengua! Engresquem la lectura! Recursos lingüístics i experiències pedagògiques viscudes** de Josep M. Calbet i Cassanyes de Valls (Alt Camp)

PREMIS ALS ALUMNES

75 premis de 700 euros cadascun

EDUCACIÓ INFANTIL I CICLE INICIAL

Projecte Picasso Alumnes de 2n de cicle inicial del CEIP Perú, de Barcelona

Descobrim el nostre entorn Alumnes de 1r i 2n de cicle inicial de primària del CEIP Mare de Déu del Remei, d'Alcover

Vivim la llengua Alumnes de 1r i 2n de cicle inicial de primària del CEIP Martí Poch, de l'Espluga de Francolí

Projecte animals Alumnes de 2n de primària del CP Professor Ramiro Jover, de València

Anem a Poblet Alumnes de 2n de primària del CP Platero y yo, d'Aldaia

El bosc del nostre entorn Alumnes de 1r i 2n de cicle inicial de primària del CEIP Enric Casassas, de Sabadell

Llibre dels somnis Alumnes de 2n de cicle inicial del CEIP Guillem-Sant Miquel, de Vic

Els ocells Alumnes de 2n de cicle inicial del CEIP Lloriana, de Sant Vicenç de Torelló

Nosaltres també som escriptors Alumnes de P3 i P4 d'educació infantil del CEIP La Monjoia, de Sant Bartomeu del Grau

La línia del temps, Barceloneta (1753-2003) Alumnes de 1r i 2n de primària del CEIP Alexandre Galí, de Barcelona

Cargols al pati, P3 Alumnes de P3 d'educació infantil del CEIP Marianao, de Sant Boi de Llobregat

Organitza't amb la recerca Alumnes de 1r i 2n de cicle inicial del CEIP Sant Jordi, de Navàs

CICLE MITJÀ I SUPERIOR

Per llepar-se els dits Alumnes de 4t de primària del CEIP Escola Enxaneta, de Valls

La vinya i el vi Alumnes de cicles mitjà i superior de primària del CEIP Sant Domènec, de la Ràpita - Santa Margarida i els Monjos

Un passeig pel Bages Alumnes de 4t de primària de l'escola Vedruna, d'Artés

La vida associativa del nostre poble. Sùria Alumnes de 6è de primària del Col·legi Sagrat Cor de Jesús, de Sùria

La història de la meua vida. Alumnes de 6è de primària del CEIP Vista Alegre, de Castelfelers

Els incendis Alumnes de 6è de primària del CEIP Sant Miquel, de Cornellà de Llobregat

La prehistòria Alumnes de 4t de primària del CEIP Doctor Fleming, de Viladecans

Quart de mil·lenni de la Barceloneta. Murals Alumnes de 3r i 4t de primària del CEIP Alexandre Galí, de Barcelona

"La corrida" Alumnes de 3r de primària de les Escoles Parroquials Anunciata, de Puig-reig

Harry Potter... A casa nostra Alumnes de 5è i 6è de primària del CEIP Bernat de Riudemeia, d'Argentona

Gent de la nostra terra Alumnes de 6è de primària del CEIP Miquel Granell, d'Ampostà

Els pastorets Alumnes de 6è de primària del CEIP El Cabrerès, de l'Esquirol - Santa Maria de Corcó

Projecte Titelles Alumnes de 5è i 6è de primària del CEIP Enric Grau Fontserè, de Flix

Crèixer junts. Millor Alumnes de 3r de primària del CP Ausiàs March, de Picanya

ESO

Juguem amb la llengua Alumnes de 3r i 4t d'ESO del SES Fonts del Glorieta, d'Alcover

Els castells... a Valls Alumnes de 1r i 2n d'ESO de l'IES Jaume Huguet, de Valls

Gàbies fora! L'aventura ve d'antic Alumnes de 2n d'ESO de l'escola Vedruna, d'Artés

Temps de castells Alumnes de 1r d'ESO de l'IES Llobregat, de Sallent

Pitò, el drac del Parc Güell; L'ocell viatger; Ara fa 50 anys Alumnes de 2n d'ESO de l'IES Gaudi, de Reus

Estudi sociolingüístic dels alumnes de 4t d'ESO. Mapa lingüístic Alumnes de 4t d'ESO de l'IES Estany de la Ricarda, del Prat de Llobregat

Passions africanes Alumnes de 2n d'ESO de l'IES El Cairat, d'Esparreguera

Cria natural i cria artificial Alumnes de 4t d'ESO de l'escola L'Horitzó, de Barcelona

Jocs tradicionals Jaume Fàbrega i Jordi Riera, alumnes de 3r d'ESO de l'IES Bell-lloc del Pla, de Girona

Experimentació assistida per ordinador Alumnes de 4t d'ESO de l'IES Guindàvols, de Lleida

La immigració Alumnes de 4t d'ESO de l'escola Tabor, de Santa Perpètua de Mogoda

L'herbari virtual del Parra Alumnes de 3r d'ESO de l'IES Josep Maria Parra, d'Alzira

2004 Odissea de l'espai. De la lluna a Mart, de Mart a Saturn, des del planeta blau Alumnes de 1r i 2n d'ESO de l'IES Porçons, d'Aleio de Malferit

12 redaccions en PowerPoint

El meu poble: una activitat en PowerPoint Alumnes de 1r i 2n de cicle d'ESO de l'IES Josep Sureda i Biances, de Palma

BATXILLERAT

Prevenció de lesions en l'activitat castellera Anna M. Jiménez Ruiz i Raquel Ruiz Olivares, alumnes de 2n de batxillerat de l'IES Lluís Companys, de Ripoll

Auditoria ambiental: anàlisi del confort a l'ala nord de l'IES de Castellar Alumnes de 2n de batxillerat de l'IES de Castellar, de Castellar del Vallès

Les quintes de l'Hospitalet, història del nostre passat militar Ivan Ramos Martínez i Marcos Rodríguez Romero, alumnes de 2n de batxillerat de l'escola Sant Josep Obrer, de l'Hospitalet de Llobregat

Aproximació a la interferència lingüística en l'alumnat de 1r d'ESO a 2n de batxillerat Anna Tudela i Isanta, alumna de 2n de batxillerat de l'escola Cervetó, de Granollers

La química del vi Anna Miró Pons, alumna de 2n de batxillerat de l'IES Martí l'Humà, de Montblanc

Cançons dels avis del Pla d'Urgell Arnau Vilarió i Moncasí, alumne de 2n de batxillerat de l'IES La Serra, de Mollerussa

Les formes de relleu a la Pinyalada Elisenda Fàbrega Pascual, alumna de 2n de batxillerat del CE Les Alzines, de Girona

De la Farga F. Bori a Alts Forns de Catalunya. Arqueologia industrial Eduardo Sacristán Díez, alumne de 2n de batxillerat de l'escola MM. Concepcionistes, de Barcelona

Sant Antoni: una festa que ens agermana Sandra Gisbert, Marta Lizana i Andrea Vizcaino, alumnes de 2n de batxillerat de l'IES Campanar, de València

La música popular urbana Núria Ollero Cano, alumna de 2n de batxillerat de l'IES Isaac Albéniz, de Badalona

Les coves del Salnitre: una aproximació dual Joan Sánchez Corominas i Xavier Barceló Montañés, alumnes de 2n de batxillerat de l'IES El Castell, d'Esparreguera

La portalada de Ripoll: tempteig d'una interpretació Carlota Navarro Torres, alumna de 2n de batxillerat de l'Escola Pia de Nostra Senyora, de Barcelona

La química del color Mònica Valls Sanagustín, alumna de 2n de batxillerat de l'IES Guindàvols, de Lleida

La veu de les imatges Alumnes de 1r de batxillerat de l'IES Arabista Ribera, de Carcaixent

Els republicans als camps de concentració nazis Catí Gómez García, alumna de 2n de batxillerat del Centre d'Estudis Montseny, de Barcelona

Vil·les romanes a Tàrraco Edgar Sansó Camps, alumne de 2n de batxillerat de l'IES Gaudi, de Reus

Viure a Gràcia durant la Guerra Civil Pilar Aliart Rodríguez, alumna de 2n de batxillerat de l'IES Vila de Gràcia, de Barcelona

Un temps, una gent Carles Mercader Rodríguez, alumne de 2n de batxillerat de l'escola La Salle Horta, de Barcelona

Revista Xusky Alumnes de 1r i 2n de batxillerat de l'escola La Salle Barceloneta, de Barcelona

Mataró. Quo vadis? Ester Fernández Ibrán, alumna de 2n de batxillerat de l'IES Alexandre Satorras, de Mataró

Cementiri de Sinera Laia Fontbona i Serradó i Silvia Núñez i Sillué, alumnes de 2n de batxillerat de l'IES Els Tres Turons, d'Arenys de Mar

DIVERSOS

El romànic a Catalunya Alumnes d'educació infantil, cicle inicial i cicle mitjà del CEIP Serena Vall, de Sant Andreu de Llavaneres

Mojart Alumnes de tots els nivells del CEIP Circell, de Moja Olèrdola

El paper a la Riba Alumnes de tots els nivells del CEIP La Riba, de La Riba

Un tomb per l'espai Alumnes de tots els nivells del CEIP les Morenes, de Les Pobles - Aiguamúrcia

Ràdio Espill 100.6 FM Alumnes de tots els nivells de l'escola L'Espill, de Manresa

Poesia per a tots Alumnes de tots els nivells del CEIP Bonaventura Gran, de Riudoms

L'aventura de llegir Alumnes d'educació infantil i primària del CEIP Mare de Déu de la Muntanya, d'Esparreguera

Festa de Sant Ponç Alumnes d'educació infantil i primària del CEIP L'Aguila, del Catllar

El conte viatger Alumnes de tots els nivells del CEIP Escola Bellaterra, de Cerdanyola del Vallès

La meua ciutat Alumnes de 2n 4t i 5è del Col·legi Joaquina de Vedruna, de Terrassa

Llibre gran de la setmana cultural curs 2002/03. La màgia de Gaudí Alumnes de tots els nivells del CP Taquígraf Martí, de Xàtiva

El nostre entorn natural Alumnes de tots els nivells del CEIP El Sitjar, de Linyola

Quina port Alumnes de tots els nivells del CEIP Mediterrani, de Tarragona

EDUCACIÓ ESPECIAL

Teatre: 25 anys d'escola, 25 anys d'històries Alumnes d'educació especial del CEE Horitzó, de Pineda de Mar

Comitè organitzador

Montserrat Carulla i Font
Josep González-Agàpito i Granell
Rosa Boixaderas i Sáez
Carme Alcoverro i Pedrola
Joaquim Arenas i Sampere

Jurat

Carme Alcoverro i Pedrola
Rosa Boixaderas i Sáez
Maria Isabel Espinosa i Bort
Josep González-Agàpito i Granell
Jordi Martí i Feixes
Joaquim Monclús i Llorens
Antoni Solé i Bonet
Rosa M. Pujadó i Polo
Enric Queralt i Catà

Si voleu més informació consulteu la nostra web: www.fundaciolluisacarulla.org

Premis Baldiri Reixac
Aribau 185. 08021 Barcelona
Tel. 932005347

Encara no hi ha cap alternativa al tancament de Som Ràdio

E. VIDAL

El tancament de Som Ràdio ha suposat la desaparició d'un mitjà de comunicació fins aleshores inèdit a les Balears: una ràdiofórmula emesa íntegrament en català, feta des d'aquí i que arribava a totes les Illes.

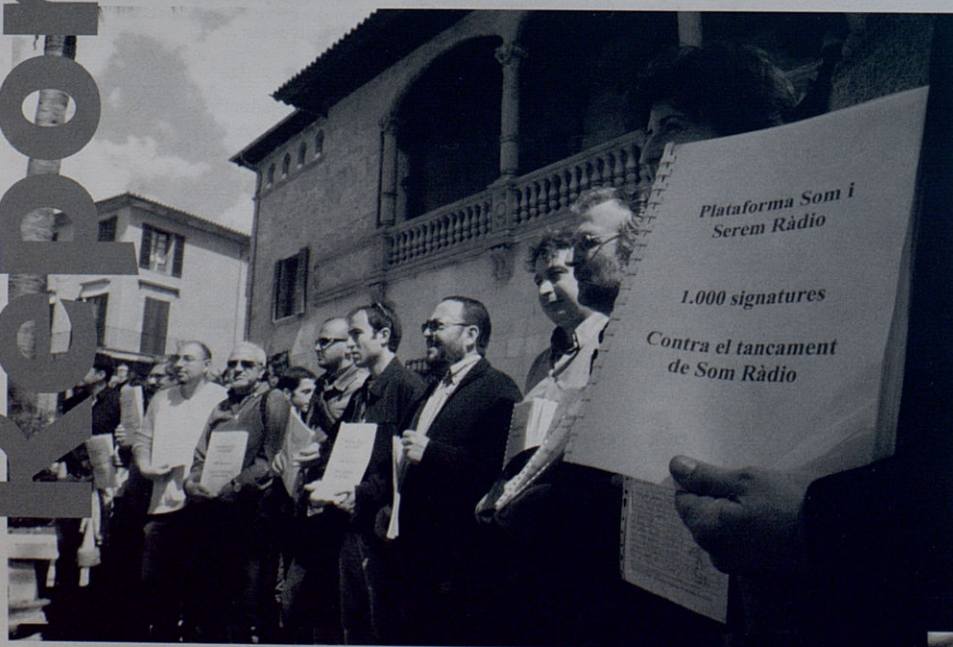
Som Ràdio havia arribat a assolir, segons els seus responsables, una quota d'oients gens menyspreable, 20.000, i era punt de referència bàsic per a qui volgués estar assabentat dels esdeveniments artístics i culturals de les nostres illes. El fet que el 25 per cent de la música que hi sonava fos en català, i d'aquesta, bona part fos d'artistes illencs, va convertir Som Ràdio en una important, si no l'única, eina per difondre la producció dels músics locals. Fa mesos que l'emissora va tancar i no hi ha cap alternativa.

El Govern de Jaume Matas ha justificat el tancament de l'emissora en el seu caràcter «il·legal i il·legalitzable», atès que el Consorci per al Foment de l'Ús de la Llengua Catalana i la Projecció Exterior de la Cultura de les Illes Balears (Cofuc), l'organisme del qual depenia Som Ràdio, no disposava de la concessió de les diferents freqüèn-

cies a través de les quals emetia a les quatre illes. Un altre argument que també fa servir és que, amb la supressió d'aquesta emissora, el Cofuc s'estalvia 151.000 euros anuals.

La decisió va ser anunciada davant el ple del Parlament per Francesc Fiol, titular de la Conselleria d'Educació, de la qual depèn el Cofuc, el passat 13 de novembre de 2003. Som Ràdio va suspendre la seva programació regular al final d'aquell mes i es va limitar a emetre música. A mitjan desembre, i no el 31 de desembre, com havia anunciat el conseller, Som Ràdio abandonava l'espai radioelèctric illenc, després de quasi 28 mesos de sortir en antena. L'emissora va néixer el mes de setembre de 2000 «amb un triple objectiu –recorda Joan Melià, director general de Política Lingüística durant la passada legislatura–: fer d'aparador dels músics illencs, oferir una programació en català per a totes les illes i crear una oferta d'entreteniment per al jovent, que és que el que assegura el futur de la llengua». La Conselleria d'Educació –impulsora del projecte– va optar per convocar un concurs públic per adjudicar la gestió de la nova emissora, ja que el Govern no disposava de la titularitat de cap freqüència. Al final de 1998, el Govern balear, aleshores també presidit per Jaume Matas, va repartir les freqüències que li va atorgar l'Executiu central entre diferents cadenes de ràdio, però no se'n va reservar cap en previsió de muntar en el futur una ràdio autonòmica. «Tant Radio Nacional d'Espanya com Radio Balear es varen mostrar interessades en l'adjudicació, però al final només s'hi va presentar Última Hora Ra-

Reportatge



dio», apunta Melià.

El Grup Serra va iniciar les emissions de Som Ràdio des dels seus estudis del passeig de Mallorca. Posteriorment va traslladar tot els seus mitjans audiovisuals al polígon de Son Castelló, a l'edifici on fa anys va ocupar la rotativa del diari *Baleares*. La ràdio fórmula en català es podia escoltar a través de diferents freqüències –una per a Mallorca, una altra per a Menorca i la tercera per a Eivissa i Formentera– que el Grup Serra va llogar a Editora Balear, l'empresa propietària del *Diario de Mallorca*.

L'inici de la situació que, segons el criteri de l'actual Govern balear, ha originat el tancament de Som Ràdio l'hem d'anar a cercar a l'escrit que envia el Grup Serra a la Conselleria d'Educació en què comunica que, el mes de juny de 2002, se li acaba el contracte de lloguer de les freqüències amb l'Editora Balear, ja que aquesta darrera empresa les havia reclamat perquè l'interessava poder disposar-ne. Al 106.1 de la FM –freqüència de Som Ràdio a Mallorca– ara hi podem escoltar Màxima FM, una ràdio fórmula propietat del Grupo Prisa.

«Per evitar haver de tancar l'emissora, tot d'una vàrem cercar solucions amb la Direcció General de Comunicació. Ens varen dir que havien fet gestions amb titulars de freqüències que no estaven ocupades, per si algun d'ells podia estar interessat a gestionar Som Ràdio, però varen resultar infructuoses», indica Joan Melià. Cal apuntar que, segons confessa l'exdirector general de Política Lingüística, d'aquestes gestions realitzades per Comunicació, dependent de la Conselleria de Presidència, «no hi ha cap constància escrita, es varen fer totes de forma verbal».

La solució que es va adoptar va ser «encretar un període de provisionalitat fent servir freqüències que estaven desocupades i que no poguessin interferir ningú». Melià justifica aquest procediment assenyalant que «és el mateix que varen fer servir en els seus inicis TV3 o Localia. Moltes de televisions i ràdios d'arreu, institucionals i locals, han passat per aquesta fase, si no hi continuen: lluny de ser una via excepcional, és l'habitual».

Al mateix temps, la Conselleria d'Educació va assumir la titularitat de l'empresa a través del Cofuc, atès que és l'organisme responsable de fomentar l'ús de la llengua catalana. A tot això, i per donar una cobertura legal a l'emissora, Educació va remetre, al principi del mes de setembre de 2002, un escrit a l'aleshores president del Govern, Francesc Antich, en el qual li demanava que sol·licitàs a Madrid poder disposar d'unes freqüències de ràdio. Setmanes després, es va enviar una altra carta, en aquest cas al president del Parlament, Maximilià Morales, en què se li demanava que Som Ràdio estigués sotmesa al control de la Cambra i s'hi proposava que, mentre no es creàs l'ens autònom de ràdio i televisió, fos el Consell Assessor de RTVE l'òrgan encarregat de fiscalitzar Som Ràdio.

L'actual gerent del Cofuc, Antoni Vera, justifica el tancament perquè «no podíem mantenir una ràdio il·legal, muntada, curiosament, pel mateix Govern que va tancar Ràdio Marratxí». Vera assegura que la intenció inicial de l'Executiu del PP «era el de mantenir Som Ràdio. De fet, ja cercàvem un nou local, ja que el de l'avinguda de Portugal era petit. Però, el mes d'octubre de 2002, el Ministeri de Ciència i Tecnologia ens va avisar que l'emisso-

ra no tenia cobertura legal». El responsable del Cofuc certifica que s'havien interposat dues denúncies contra l'emissora dependent d'Educació: una per part de Rafel Company, exdirector de Ràdio Marratxí, i l'altra per l'Asociación Española de Radios Comerciales. «El que passa és que d'aquesta darrera no en parlen», apunta Vera, que denuncia que els anteriors responsables de la Conselleria «varen intentar amagar que emetien per freqüències il·legals». Com a prova de les seves acusacions, afirma que «els responsables de Som Ràdio no varen fer cap campanya per anunciar el canvi de freqüència, i per aquest motiu varen perdre audiència». En recordar-li que es varen emetre falques publicitàries, Vera diu que «es varen fer dos canvis de freqüència, un el mes de juny de 2002 i l'altre el mes de setembre». La realitat, emperò, es que Som Ràdio només va canviar un cop d'ubicació en el dial, que en el cas de Mallorca va ser del 106.1 al 98.0 de la FM.

Joan Melià nega les acusacions d'Antoni Vera i assegura que «no vàrem amagar en cap moment que es tractava d'una solució provisional». Al seu parer, «al Govern del PP no l'interessava mantenir una emissora d'aquestes característiques. Amb aquesta decisió, varen servir als contraris a la normalització de la nostra llengua». Melià considera que el tancament de Som Ràdio «és una baula més en la cadena de decisions d'aquest Govern per avançar en l'extermi, no sé si d'una llengua, d'un poble, d'una gent que pensa que els mallorquins, menorquins, eivissencs i formenterencs, som molt importants, o de tot junt».

Com a alternativa a la clausura de la ràdio, l'exdirector general de Política

Embat
Llibres

PEDAGOGIA - PSICOLOGIA - CIÈNCIES SOCIALS

Pge. Papa Joan XXIII, 5-E • Geranis Centre - Tel. 971 713 350 • Fax 971 215 641 • 07002 Palma de Mallorca

Lingüística indica que «el Govern hauria pogut fer gestions amb Ràdio Nacional per ocupar la freqüència de Ràdio 4, que actualment serveix per reemetre Ràdio 5, emetre a través de les ràdios locals que hi poguessin estar interessades o per Internet».

Som Ràdio no suposava competència comercial per a les emissores privades

El propietari del segell discogràfic Blau i de la botiga de discos Xocolat, Miquel Àngel Sancho, va ser un dels fundadors de Som Ràdio, un dels «parès de la criatura». Reivindica la necessitat de «crear, de provocar infraestructures per promocionar la cultura» i recorda que «Som Ràdio era una bona base per promocionar els músics i la producció discogràfica locals. Donava a conèixer la seva obra, la qual cosa suposava possibles vendes. Funcionava molt bé, ja que, alhora que promocionava la música local, era universal». Sancho rebutja els arguments del Govern actual: «Si era il·legal, que l'haguessin legalitzada. Amb una telefonada a Madrid, on aleshores governava el PP, ho haguessin pogut tenir solucionat. Va ser una decisió purament política, una decisió personal de Jaume Matas, sense oferir alternatives.» L'empresari musical recorda que «Som Ràdio no emetia publicitat i, per tant, no suposava una competència per a les emissores comercials. Al contrari, donava sortida a una programació que ells no oferien». En aquest sentit, diu que «l'emissora que encara té més sensibilitat amb els músics illencs que canten en català són

els 40 Principales, al contrari que la cadena COPE, que, a diferència d'altres èpoques, viu d'esquena a tot el que és nostre».

Un cas que mereix —en opinió de Sancho— una menció especial és el d'Ona Mallorca. Aquesta emissora depèn del Consell de Mallorca, institució responsable de la campanya «Tenim una llengua per

sentir», la qual té com a objectiu fomentar l'ús social de la llengua catalana. Bona part de la seva programació és musical, amb la particularitat que tota la música que hi sona és en llengua anglesa. «Nosaltres els enviam exemplars de tots els CD que editam, què en fan ja no ho sé», diu el responsable de Produccions Blau, que reivindica «que una emissora pública de Mallorca hauria de promocionar la producció discogràfica dels músics mallorquins». Sancho planteja, ben igual que Melià, una sèrie d'alternatives que el Govern balear hauria pogut estudiar abans de tancar Som Ràdio: «Tenia l'oportunitat, per exemple, de rescatar alguna de les freqüències a les quals no es dona l'ús per al qual varen ser atorgades l'any 1998». I conta, a tall d'exemple, que ell es va presentar al concurs per a l'adjudicació de freqüències i que va demanar l'única emissora que hi havia disponible a Palma, al 95.1 de la FM. «L'adjudicació va ser per a Radio Cadena Ibérica, propietat de Luis María Ansón —fundador de *La Razón*— i d'altres. Aquesta emissora no ha fet mai ús d'aquesta freqüència. De fet, d'un temps ençà, s'hi pot escoltar Onda

Cero», explica Miquel Àngel Sancho. L'empresari pensa que «mantenir Som Ràdio era només una qüestió de voluntat política», i recorda, ben igual que Joan Melià, que el Govern tenia les opcions de demanar la freqüència de Ràdio 4 o d'emetre per Internet. Aquesta darrera opció és la que ha escollit Sancho per al projecte que té amb vista a un futur immediat de reiniciar les emissions de Som Ràdio.

Antoni Vera rebutja que el Govern tingués la possibilitat de rescatar freqüències, «ja que aquesta és una competència de l'Estat. I en tot cas, no hauríem pogut rescatar una freqüència destinada a una emissora comercial, ja que hi ha uns «quotes» per a cada tipus d'emissores». Pel que fa a aconseguir la freqüència de Ràdio, Vera es demana «per què no ha fer en Sàmpol?» i conclou que Sancho i els anteriors responsables d'Educació «exigeixen solucions quan ells fan les coses malament».

Arran de l'anunci de la desaparició de Som Ràdio, un grup de gent entre la qual hi havia músics, Joves per la Llengua, l'OCB i Miquel Àngel Sancho, varen muntar Som i Serem, plataforma per la continuïtat de Som Ràdio. Varen organitzar diversos actes de protesta, editaren un CD en el qual varen participar, de forma desinteressada, diferents músics i grups que canten en català, i, el passat 14 d'abril, varen entregar al Govern balear un escrit amb més de 10.000 signatures en què reclamaven la reobertura de l'emissora. El portaveu de la plataforma, Carles Llull, opina que «va ser molt fort el tancament», i rebutja els arguments del Govern: «És indignant que diguin que s'estalvien 151.000 euros quan només el sou de Maria Umbert, directora general d'IB3, és de 77.000 euros anuals.»

llum i gas
amb més energia que mai

E! gesa endesa

FONO
902 500 902
GESA

AVARIES: 902 534 902

*! Composició Maquetació i
Impressió de Llibres i revistes !
Disseny propi
Muntatges i Maquetació de fullets a color!
Pressupots sense compromís !*



arts
XISCO
gràfiques

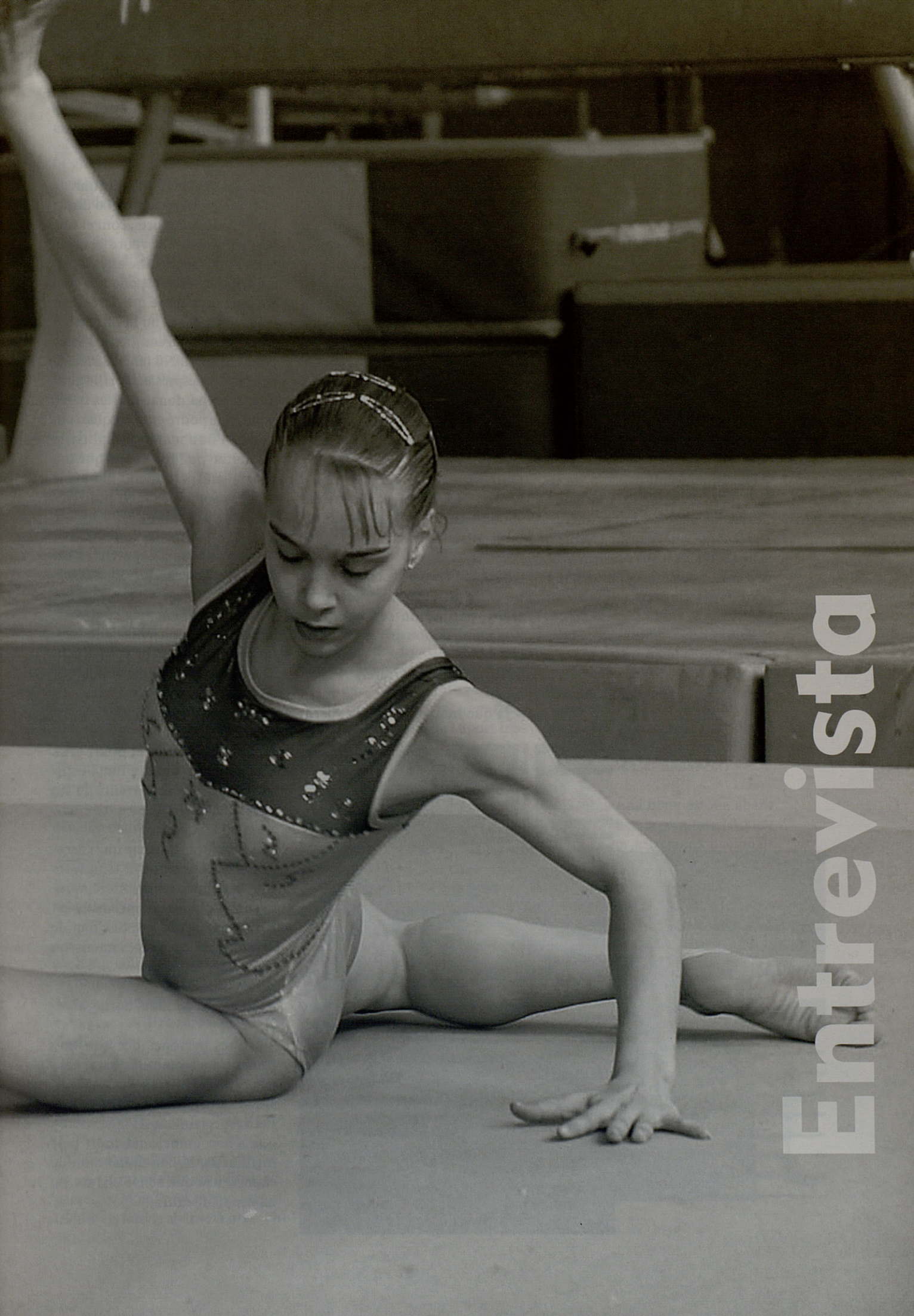
Tel. / fax: 971 475 754

Elena Gómez

«No sé què faré en retirar-me,
però no seré entrenadora: és molt dur»

Carles Canals

Elena Gómez i Servera és una d'aquelles persones que ens fan parlar amb familiaritat d'esports minoritaris, d'aquells que rarament s'emeten per televisió i no són destacats a les portades dels diaris. En el seu cas, el món de la gimnàstica artística es féu visible als mitjans de comunicació arran d'haver obtingut l'or al campionat mundial d'Hongria el 2002 en l'especialitat de terra, un dels aparells més exigents de la disciplina. Nascuda el 1985 a Manacor, aquesta jove simpàtica i un poc tímida –medita amb cura les respostes abans d'enunciar-les amb concisió àtica– prepara de manera exhaustiva al Centre d'Alt Rendiment de Madrid la seva presència a les Olimpíades d'Atenes.



Entrevista

– El vostre equip assolí el cinquè lloc en la classificació dels Mundials de Los Angeles l'any passat, de manera que es classificà directament per a les Olimpíades d'enguany. És això, com sembla, una bona expectativa?

– Tenim opcions, tot i que sabem que la resta d'equips van molt ben preparats i entrenats. El nostre objectiu ara ha de ser entrar entre els sis primers equips per arribar a la final, però sabem que això no ens ho regalarà ningú.

– I en individuals? No aspirau a l'or de terra, la vostra especialitat?

– Òbviament vull passar a les finals, però això implica que hauré de quedar entre les vuit primeres. I és clar que vull guanyar a terra..., si tot surt bé. Al cap i a la fi, m'hauré d'enfrontar amb les millors, i en aquests nivells és cosa difícil.

– Vaja, parlau com si no us fessis gaires ganes la competició.

– [Riu.] Sí, sí que em fa il·lusió, però

és millor anar ben alerta, quan t'enfrontes amb les vuit millors del món i tot depèn d'una mil·lèsima.

– La gimnàstica artística no és de cap manera un esport majoritari, però sí que ha estat ben coneguda per la seva cara més fosca: la del dopatge de persones que sovint ni tan sols s'havien desenvolupat físicament. O això ha canviat?

– Bé, a Espanya mai no ha passat, que en tingui constància. I crec que això ja ha canviat arreu del món, perquè sembla que era una pràctica limitada als antics països de l'Est. El cas d'Andreea Raducan [l'estrella de l'equip romanès a les Olimpíades de Sidney, a la qual retiraren les seves medalles per un suposat cas de dopatge] sembla molt aïllat.

– Així que el vostre posat infantil no és degut a cap tractament estrany, perquè no semblau una dona amb denou anys!

– No, no! [Torna a riure.]

– Ja que hem parlat de la vostra

edat, haurem de parlar també del vostre futur en abandonar la competició. Ja sabeu a què us voleu dedicar?

– És cert que la vida d'una gimnasta és molt curta; tant de bo duràs com en altres esports, com el futbol, en què es pot veure gent de trenta i de trenta-cinc anys a primera línia. Però, responent la vostra pregunta, no sé què faré quan em retiri. Per ara no hi ha presa, i continuaré en la competició sempre que pugui. No tenc ni idea de què puc fer després. Això sí, la gimnàstica m'ha donat moltes coses bones que podré emprar quan em retiri. M'ha donat la disciplina, la capacitat per fer coses que no m'agraden i per superar moments difícils. Són coses molt positives per al meu futur.

– Bona part dels esportistes esdevenen entrenadors...

– Això no, no em veig com a entrenadora. És una feina molt dura, molt més del que la gent no es pensa. Supòs que estudiaré qualche cosa. Però abans hauré d'acabar els meus estudis actuals.

– Enguany cursau el quart grau d'ESO. Com compaginau l'estudi amb uns entrenaments de set hores diàries?

– És difícil, però un cop que t'acostumes a mesurar bé el temps, les coses se solucionen. A més, els professors són molt comprensius i et donen un cop de mà. Si s'han de canviar les dates dels exàmens, no hi ha cap problema.

– Qui us ha donat el coratge?

– Moltes persones des que vaig començar a fer gimnàstica al col·legi, després al club de Manacor, ara al Centre d'Alt Rendiment... Però especialment els meus pares, que s'han emocionat molt pels meus èxits. M'han donat molt de suport, i sé que sense ells no ho hauria aconseguit.



– I si no hagués estat així, què seria ara Elena Gómez?

– No ho sé. Faig allò que m'agrada, la gimnàstica. No sé quina altra cosa hauria fet. Per ventura, m'hauria dedicat a la fotografia.

– En tot cas, la vostra vida ha estat ben diferent a la d'una jove com vós. No us penediu de res?

– No. Aquesta és una pregunta que em fan sovint, i la resposta és sempre la mateixa: no tenc cap interès especial per les pizzeries o les discoteques.

– Bé, sí que teniu interès per les sopes mallorquines. Em consta que és el vostre plat favorit.

– [Riu novament.] Sí, m'agraden moltíssim. Però insistesc que no tenc la sensació d'haver-me perdut res. En tot cas, sempre podré conèixer aquestes coses quan em retiri.

– No en menjau gaires, en tot cas. Just pesau trenta-vuit quilos...

– Quaranta-un quilos. He engreixat, els darrers temps! Però el meu pes correspon a la meva constitució. També els meus germans són petits i prims. I pensau que per competir s'ha d'estar ben nodrida. No duc mala vida!

– Sembla que ho digueu amb un grau d'orgull. No hi canviariéu res, doncs?

– Sí, les errades a la competició. És molt dur fallar després de tant d'entrenament. No canviaria tampoc els meus entrenadors. [Actualment és sota la direcció de Jesús Carballo.]

– I com podeu evitar les errades? Sé que la vostra preparació inclou la psicològica.

– El psicòleg m'ajuda a relaxar-me, a concentrar-me per visualitzar els exercicis. M'ensenya tècniques per reduir els nervis abans d'entrar en



acció... Fins i tot em recomana música per relaxar-me la nit abans. Però, sobretot, per evitar les errades és necessari molt d'entrenament i no improvisar absolutament res.

– Tornem, idò, a la vostra motivació per competir. Una altra mallorquina cèlebre que anirà a Atenes, la ciclista Marga Fullana, s'ha queixat repetidament de la manca de suport institucional durant anys i de les ànsies dels polítics per fer-se fotos amb ella després d'assolir un èxit. També aquest ha estat el vostre cas?

– Som molts els mallorquins que anirem a Atenes! Conec poc na Marga, tot i que hem estat presentades. Però aquest tema del suport institucional és complicat... Ara com ara n'estic contenta, tothom s'està portant bé amb mi. I això no obstant, sempre creus que hi ha d'haver més ajudes als esportistes, especialment quan comencen.

– Això suggereix una altra pregunta. Estau satisfeta de les compensacions econòmiques a la vostra feina?

– És evident que no es pot viure de la gimnàstica, a diferència d'allò que passa a altres esports, com el futbol...

– És la segona vegada que esmentau el futbol durant aquesta entrevista. Veig que és cert que teniu una certa fòbia a aquest esport, com m'havien assegurat.

– No, no tenc fòbia al futbol. És que, senzillament, no m'agrada.

– Mentre parlem d'aquestes coses, es debat l'oportunitat de seleccions esportives autonòmiques. Us trobau fent part d'una selecció de gimnàstica balear o dels Països Catalans?

– [Dubta una bona estona abans de respondre a la pregunta.] Aquest tema de les seleccions nacionals és delicat i molt complicat, però entenc que ara les coses estan com estan, i allò que hi ha és la selecció espanyola, de la qual som part. I, sincerament, crec que seguirà així durant molt de temps.

– Ja que hem parlat de qüestions polítiques: vàreu votar a les passades eleccions?

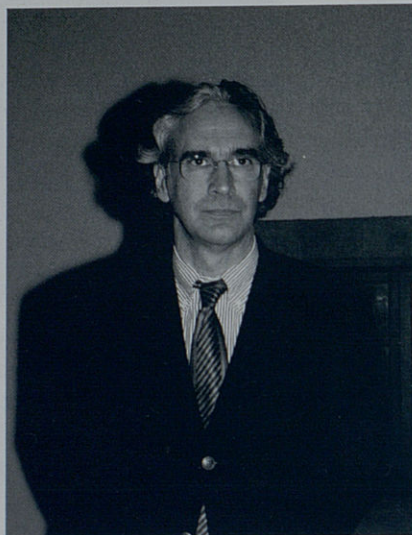
– Tenia pensat d'anar a votar, però em va resultar difícil, perquè era en plena competició, i també vaig fer tard per votar per correu. Dit això, vull exercir els meus deures com a ciutadana. Si no, no em puc queixar.

Espanya incompleix la Carta de llengües minoritàries

L'Observatori de la Llengua Catalana, al qual pertany l'OCB, ha constatat l'incompliment del Govern espanyol del contingut de la Carta de llengües minoritàries que va ratificar l'any 2001.

Segons l'Observatori, l'Estat s'excusa en l'exclusivitat de la competència lingüística de les comunitats autònomes amb llengua pròpia per justificar l'absència d'accions polítiques per aplicar la Carta, i no assumeix l'obligació de desenvolupar «una acció decidida de promoció de les llengües regionals o minoritàries, a fi de protegir-les» i d'emetre informes sobre les mesures adoptades. Precisament ha estat el darrer dels informes del Govern espanyol el que ha estimulat aquesta entitat a enviar una comissió a Madrid per entrevistar-se amb la Comissió d'Experts de la Carta europea de llengües minoritàries. Un dels membres de la comissió fou el president de l'OCB, Sebastià Frau.

L'Observatori va lliurar a la Comissió d'Experts un informe en què es lamenta de la «sistemàtica i exhaustiva sospita d'inconstitucionalitat de la tasca normativa desenvolupada per les comunitats autònomes amb llengua pròpia», la consideració del «valencià» com a llengua diferent, o els problemes que crearia l'aplicació de la LOCE a l'ensenyament del i en català, així com la manca de pluralitat lingüística als organismes estatals.



Llum verda a les seleccions autonòmiques

Tots els grups parlamentaris del Congrés dels Diputats, excepte el Popular, consensuaren una moció que instava l'Executiu central a reconèixer i impulsar les seleccions esportives autonòmiques. Aquest fet suposa una passa endavant quant al reconeixement de la plurinacionalitat de l'Estat dins l'àmbit esportiu. Tanmateix ja han sorgit veus divergents quant a la interpretació que se'n fa. Mentre que pels partits nacionalistes suposa l'inici del desbloqueig a

la participació de les seleccions autonòmiques en competicions internacionals, el PSOE assegura que en cap cas es permetrà que una selecció autonòmica s'enfronti amb Espanya en cap competició, que tal sols se'ls dona llum verda per seguir realitzant partits amistosos, però no mai d'oficials.

El Partit Popular, per la seva part, veu en l'aprovació d'aquesta moció el fantasma de la disgregació d'Espanya.

Tot plegat pot ser un estímul més per convocar les seleccions balears.



Ombres de crisi envolten el sector turístic balear

Diversos estudis i estadístiques publicats recentment mostren una reculada de l'ocupació turística als establiments tradicionals, així com una minva dels beneficis empresarials. Sembla que una bona part dels visitants que reben les Illes Balears s'allotgen en cases particulars o en establiments d'oferta il·legal.

Els hotelers demanen un tomb a la política urbanística de l'Executiu, ja que la proliferació de segones residències i d'habitatges d'ús poc clar els representa una competència deslleial.

Després d'uns anys que la prioritat de les associacions hoteleres semblava que era la derogació de l'ecotaxa i el canvi de govern, ara tornen a fixar la mirada en la construcció exagerada, tal com ja feren durant els darrers anys de l'etapa Cañellas.

Mentrestant, intenten sortir del pas abaixant els preus i decantant-se cada cop més pel tot inclòs.

L'Organització pel Multilingüisme vol una monarquia plurilingüe

L'Organització pel Multilingüisme és una entitat que té com a objectiu principal l'assumpció del plurilingüisme per part de tots els organismes i institucions de l'Estat espanyol.

La seva darrera campanya porta per títol «Monarquia plural» i pretén aconseguir una regulació per llei dels usos lingüístics dels membres de la família real dins el marc del plurilingüisme igualitari. Al mateix temps, denuncia que només s'emprà el castellà al casament del príncep Felip amb Letizia Ortiz, que el segell commemoratiu de les noces fos quasi exclusivament en castellà i que les monedes oficials de la boda encunyades per la Reial Casa de la Moneda i Timbre incloguin només el castellà.

La proposta de l'Organització pel Multilingüisme consta de nou punts. Cal destacar-ne la pretensió que els membres de la família real estiguin obligats a usar el castellà, el català, el basc i el galleg en totes les seves intervencions públiques dirigides a tots els espanyols, mentre que en les seves estades en una comunitat amb llengua pròpia distinta del castellà haurien de fer servir preferentment aquesta llengua.

Podeu informar-vos més sobre aquesta campanya a l'adreça www.om-plural.org.

La Biblioteca Nacional catalogarà els llibres en català amb una única etiqueta

La nova directora de la Biblioteca Nacional, l'escriptora Rosa Regàs, ha manifestat la seva intenció d'acabar amb el secessionisme lingüístic en aquest organisme. Fins ara l'esmentada biblioteca catalogava la major part dels llibres editats en català al País Valencià amb l'abreviatura «val», mentre que els editats a Catalunya, la majoria dels que provenien de les Illes Balears i alguns d'editorials valencianes eren classificats sota l'etiqueta «cat».

Rosa Regàs ha denunciat que això es feia amb criteris polítics i no científics, per la qual cosa considera necessari revisar-ho. Així i tot, de les seves declaracions es desprèn que el canvi no es produirà de forma imminent, sinó que abans de prendre la decisió definitiva cercarà assessorament científic entre els filòlegs per confirmar que tria l'opció científicament correcta.

La doble catalogació de les obres en català havia estat denunciada per diverses organitzacions, entre les quals n'hi havia algunes de bibliotecaris i arxivers, durant la passada legislatura, però no varen rebre cap resposta positiva.



El camí vell del far de Formentor i cala Murta

GASPAR VALERO

Aquest itinerari ens recrea alguns dels paisatges cantats per Miquel Costa i Llobera, el poeta de Formentor, del qual enguany celebrem el 150è aniversari del seu naixement.

Itinerari

Carretera del far de Formentor, km 14,300 – camí vell del Far – el Fumat – coll de la Bretxa – cala Murta – cases de Cala Murta

Orientacions de camí

Començam l'excursió a la mateixa carretera del Far de Formentor (PM-221), després de la sortida del túnel del Fumat i de la fita del quilòmetre 14. Aproximadament a uns tres-cents metres més d'asfalt, abans del pla de la punta d'en Tomàs, hem de posar molta aten-

ció, ja que hem d'abandonar la carretera i voltar cap a la dreta, en pujada pel coster, per tal d'agafar el camí vell del Far de Formentor. Seguim el sender tradicional des del punt d'enllaç en tendència a la dreta, cap al sud-oest. La tipologia de la via és de camí de ferradura, amb marge de sosteniment a la banda del desnivell.

El far de Formentor i el camí vell

La comissió de fars que funcionà durant els anys 50 i 60 del segle XIX decidí bastir-ne un al cap de Formentor. El projecte de construcció del far fou encarregat a l'enginyer Emili Pou. Abans d'iniciar-se les obres, calgué obrir un camí, l'anomenat actualment camí vell del Far. Era una obra impres-

cindible, tant per traslladar els materials de l'obra com pel manteniment i el servei quotidià del far. Les obres del camí començaren el mes de gener de 1857 i acabaren el mes de setembre de 1859. Era tanta la pressa per enllestir el camí que s'hi treballava fins i tot en diumenge, cosa que produí la intervenció del bisbe de Mallorca, que protestà per l'incompliment del precepte del descans dominical. A la fi, el bisbe concedí permís per treballar en diumenge a canvi que es digués la missa corresponent. El camí té una extensió total de prop més de 17 quilòmetres i costà 529.000 reals.

Pel que fa a l'edifici del far, l'enginyer fou Emili Pou i el contractista de les obres en fou Pere Josep Vallès, de Binissalem, que guanyà la subhasta per 618.000 reals i esti-



gué al capdavent de 200 treballadors. Les obres començaren el mes de novembre de 1860 i acabaren el mes de maig de 1863. El primer sistema d'enllumenat del far fou una làmpada Degrand que funcionava amb oli d'oliva. L'any 1962 s'electrificà el senyal, que assolí un abast de 36 milles.

El camí vell fou pràcticament abandonat quan l'any 1951 s'inaugurà l'actual carretera del Far, que enllaçà amb la carretera de l'Hotel Formentor, vora el Pi de la Posada. El projecte del traçat és degut a Miquel Forteza, i les obres foren dirigides per l'enginyer Marià Pasqual.

El camí vell puja suaument entre càrritx, amb presència també de porrasses, mates, cebes marines, falgueres, estepes joanes, cards i romaní; el sender es se separa a poc

a poc de la carretera, que queda a la dreta, al fons, cada vegada més llunyana. A l'esquerra, sobre els nostres caps, s'alça el vessant nord de la roca Blanca, amb parets tallades. Després de deu minuts de pujada mantinguda en línia recta, el camí comença a dissenyar voltes en ziga-zaga; després d'un primer revolt cap a l'esquerra en segueixen cinc més, a dreta i a esquerra, fins que arribam al coll de la Creu (238 m). El coll ens obre noves vistes, concretament en direcció al cap del Pinar, al fons, i sobre la continuació del camí vell, que puja cap al coll de la Bretxa. El nom del coll prové d'una creu que es picà en una roca per tal d'assenyalar la meitat del traçat del camí. Al coll, abandonam el camí vell, que continua cap a l'esquerra, i ens disposam a pujar al cim

del Fumat. En direcció a ponent, per un tirany poc marcat i molt rost que sovint avança sobre roques, pujam directament cap al vèrtex del Fumat, on arribam a uns tretze o catorze minuts de la desviació del camí vell.

Una vegada que hem assolit el cim del Fumat (334 m), marcat per un vèrtex geodèsic, podem contemplar una gran vista panoràmica: al nord, el cap de Catalunya i la fondalada de cala Figuera; al nord-est, el cap de Formentor; a l'est, la roca Blanca (330 m); al sud-est, cala en Gossalba; al sud, el puig Garballó (271 m), l'Esquena i la Mosquera d'en Miquel; a l'oest, la plana de Formentor, na Blanca (332 m), i, rere la talaia d'Albercutx, la gran extensió de terra que s'escapa a la nostra vista, cap a Pollença i cap al puig Tomir; el nord-oest ens tanca

Itineraris

el cercle visual amb la cresta formada pel Pal (430 m), la penya de la Cova dels Morts (385 m) i el puig de l'Almangra (327 m). Als nostres peus, cap a ponent, es troben les cases de Cala Murta. La vegetació que envolta el cim és composta per càrritx, romaní, ginesta, garballó, porrasses, mates, aritges i estepa joana, bàsicament. Sembla que el nom de Fumat prové de les taques negres, com de fum, que hi ha a les parets tallades del puig.

Davallam del cim del Fumat per la mateixa via que hem emprat per pujar-hi, sense camí precís al principi i amb tirany molt tènue més avall. Novament arribats al coll de la Creu, recuperam el camí vell, ara en tendència cap a la dreta des de la posició del descens. En aquest tram, el camí vell davalla amb una ziga-zaga continuada; sis revolts més avall, passam sota la línia elèctrica del far, i alguns minuts més endavant, ja sense revolts, assolim el tàlveg de la coma que acull el torrent de les Agulles que, cap a l'esquerra, s'aboca ràpidament vers cala en Gossalba. En aquest punt d'inflexió, el camí comença a pujar, amb el serpenteig de la ziga-zaga molt accentuat, cap al coll de

la Bretxa (245 m). Revolts amunt, a la fi assolim aquest segon coll, on observam que forma una petita gorja o pas obert en la roca a la manera d'una bretxa feta a base de barrobins, d'on prové el nom. En el mateix coll hi ha les restes d'un doble pal d'electricitat.

Davallam del coll de la Bretxa pel coster oest del Fumat i del puig Garballó. En aquesta davallada, el camí adopta un disseny espectacular, amb giragonses continuades, en una ziga-zaga contundent; n'arribarem a comptar 30 fins a la platja de cala Murta! En un primer tram, aquests revolts són més estrets, però, més avall, es tornen més amples, en una adaptació al rost del coster. No obstant la bellesa d'aquest camí, els esbaldrecs i el caos vegetal, sovint producte d'incendis, es van apoderant del seu al·lucinant recorregut.

Mentre descabdellam revolts i salvam com podem els esbaldrecs i les esclavissades del terreny, ens trobam envoltats per mates, romaní, estepa joana, estepa llimonenca, càrritx i garballó, sense vegetació arbòria. A uns vint minuts del coll de la Bretxa, arribam a un esperó

arrodonit en forma de llom que divideix dues comes lleugeres, realment dos plecs del coster del puig Garballó; cap a l'esquerra, al sud, continua el camí cap a cala Murta; més a la dreta, al nord-oest, es pot davallar més directament cap a les cases de Cala Murta, que és una manera de fer més curta l'excursió. En aquest itinerari, ens decidim a davallar cap a la cala, per la qual cosa reprenem el camí vell del Far cap a l'esquerra, on ens esperen nous revolts, en conjunt denominats les voltes del Català. No ens ha d'estranyar que el camí vell continuï cap a la cala, ja que aquesta era usada per a les obres del far, i hi havia un petit moll de desembarc de material i persones, que posteriorment serví per al manteniment del far.

En aquesta nova orientació, prest fan aparició els primers pins. Després de dos revolts, apareix la vista de cala Murta, en una imatge de gran interès paisatgístic. Alguns revolts més avall, a uns quinze minuts de la bifurcació, el camí franqueja un xaragall i es dota d'un marge de sosteniment, bastit amb pedres més grosses, que passa sobre la torrentera amb un canal per on s'escola l'aigua. Ens apropam ja a la cala, a la part final del camí vell, que apareix molt deteriorat pels esbaldrecs. A uns quatre mi-



nuts de la torrentera, arribam a una reixa que marca el recinte del xalet de la cala i que tanca el camí. Per tant, en aquest punt davallam per un tiranyet rost ben al costat de la reixa, que ens deixa a la fi al camí ample de la cala. Alguns metres cap a l'esquerra ens separen de la cala.

Les aigües de cala Murta s'obren cap al sud-est, amb una platja de còdols i una imatge natural només trastocada pel xalet del vessant del nord-est. A la banda de terra, una línia de pins, amb joncs i mates, s'arreglaren davant la costa; a la part esquerra, si tenim la mar a l'esquena, hi ha algunes taules i bancs per als visitants. Si miram la mar, a l'esquerra tenim el puig de les Butzes (158 m), i a la dreta, amagat rere costers més propers, l'illot del Castellet.

Abandonam la cala i ens disposam a pujar pel camí de les cases de Cala Murta. Després d'un primer revolt a la dreta, passam el torrent de Cala Murta, i enllaçam amb l'asfalt del camí, en una volta cap a l'esquerra; a la dreta, l'asfalt comença vora una petita construcció situada a prop de la platja. Ben aviat deixam restes d'edificacions a l'esquerra i passam un portell poc marcat, seguit de pins, garballons, murta i romaní. Un poc més amunt, passam tres vegades més el torrent, amb els corresponents pontets sobre el jaç. En aquest tram, hi ha alzines joves i murteres, plantes que donen nom a la cala. Aproximadament a vuit o nou minuts d'anar pel camí de les cases de Cala Murta, des de la cala, deixam a l'esquerra un camí de carro que puja vora el que és el segon lloc d'acampada de cala Murta, que disposa d'instal·lacions estables. Pel camí principal, continuam la pujadeta per l'asfalt. Més endavant, a la dreta queda un bloc elèctric i després, a l'esquerra, observam restes de construccions agrícoles. Ben a prop, a la dreta deixam les instal·lacions del campament infantil, punt on el camí descriu un revolt a la dreta; després d'un portell, arribam a les cases de Cala Murta, vora la carretera (km 13), on acabam l'excursió.

Les cases de Cala Murta

Abans del segle XX, sobre la contra-

da de les actuals cases de Cala Murta només tenim les referències de l'arxiduc Lluís Salvador, que parlen de l'hort de Cala Murta, integrat dins la possessió de Formentor. Al principi del segle XX la vasta possessió de Formentor es dividí entre Formentor de Ponent, amb les cases velles, i Formentor de Llevant. L'any 1926 Adan Diehl comprà aquesta darrera part a Pere Costa, germà de mossèn Costa i Llobera, per 260.000 pessetes. Després de la fallida econòmica de l'hotel Formentor esdevinguda l'any 1934, la possessió de Formentor de Llevant es dividí en diversos fragments. Entre aquella data i 1956, Ignasi Rotger Villalonga adquirí les distintes porcions fins a recompondre gairebé totalment el que fou la

propietat de Formentor de Llevant, que des d'aleshores es coneixeria amb el nom de possessió de Cala Murta, que té un total de 639 hectàrees. Un moment important fou l'any 1942, quan Ignasi Rotger comprà al pintor Tito Cittadini les cases de Cala Murta. L'oratori de les cases de Cala Murta fou beneït l'any 1944 per mossèn Llorenç Riber; és dedicat a la Mare de Déu de Formentor. L'anomenada aula de Cala Murta fou aixecada l'any 1983. Es tracta d'un ample espai compost per una sala de conferències, voltat de galeries, i un pòrtic d'entrada, realitzat per l'arquitecte Guillem Reynés Corbella. Al pinar de Cala Murta es troba el bust de Costa i Llobera, obra de l'escultor català Borrell Nicolau, inaugurat l'any 1949.

Relojeria Española S.L.
Fundada en 1885

Concessionari Oficial

Ω
OMEGA

LONGINES
SWISS WATCHES

⌚
TISSOT
Swiss Quality Time

RADO
Switzerland

⌚
COSMONAUTS CHRONOGRAPH
FORTIS
swiss watches

SWISS ARMY

EMPORIO ARMANI

HAMILTON
AMERICAN • SINCE 1892

Plaça de Cort, 14
Tel. 971 721 563 · 971 724 344
Fax 971 714 369

Tendències

cinefàgia

«El ala oeste», només televisió?

MATÍAS VALLÉS

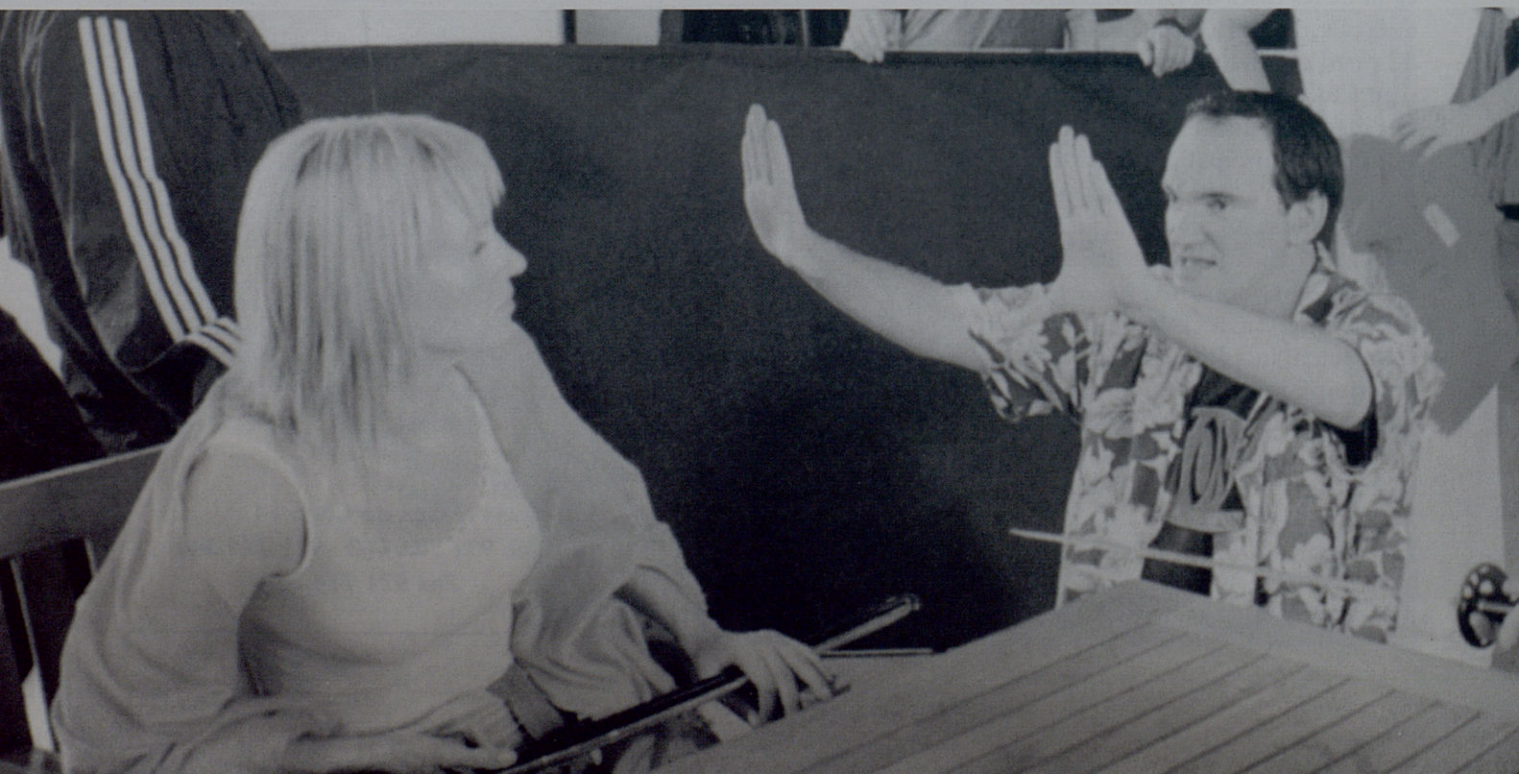
En principi, *Salvad al soldado Ryan* és una pel·lícula, *Macbeth* és una obra de teatre i *El ala oeste de la Casa Blanca* és una sèrie televisiva. Això no obstant, la tecnologia ens ha ensenyat a mesclar els gèneres més inesperats, i a inscriure'ns en la confusió. Així ocorre quan el suport dels tres productes abans enunciats passa a ser una làmina de DVD. La introduïm en el traductor adequat, i el contingut —que creïem perfectament compartimentat— ens assalta des del televisor mateix. Aquest primer estratagema provoca una aproximació gens menyspreable entre allò cinematogràfic, allò dramàtic i allò televisual, encara que ningú no adduirà «no l'he vist» si paladeja les peces esmentades pel procediment abans indicat. Per descomptat, el nostre experiment psicològic no es va a detenir en l'homoge-

neïtzació per compressió de Spielberg, Shakespeare i Aaron Sorkin.

Introduïm el punt de vista, concedim una oportunitat a l'espectador. Jo mateix, per no malgastar els escassos fons d'aquesta investigació sense precedents. Assegut en la mateixa butaca, enfront del mateix televisor, que vomita —per què hauríem de suavitzar el llenguatge detrític, només perquè la pantalla recull a Shakespeare— les tres obres citades. A partir d'aquí, la diferenciació haurà de fer-se exclusivament a partir dels continguts. Hem eliminat del discurs tota la prosa sobre el contacte directe amb els actors, o la necessitat d'una pantalla amb centenars de polzades. De fet, en comprimir les imatges i limitar-les al maldestre escombratge electrònic de la jugueta catòdica, hem atorgat preeminèn-

cia a les paraules, i als gèneres que tant presumeixen d'utilitzar-les amb una cura especial, sabent que no fabriquen productes destinats exclusivament al consum de masses. Ja ho veurem.

És clar que ara comença la part més compromesa de l'experiment. Recordem que la contemplació de pel·lícules a les sales de cine s'ha convertit en un fet episòdic, si més no excepcional, per a la majoria d'éssers humans. N'hi ha prou d'acostar-se a qualsevol multiplex per adonar-se que hi ha estrats molt importants de la població que no reclamen ni un percentatge ínfim de la seva població d'addictes. Els cineastes —tan preocupats per la integritat de la seva obra— renegaran de les distorsions que suposa la degustació del seu *chef d'oeuvre* en una pantalla diminuta. La Indústria de Hollywood, molt més



pragmàtica, sap des d'antic que la rendibilitat dels seus productes es juga en la venda de vídeos abans, i ara de DVD, a més dels drets percebuts per la programació televisiva de les seves superproduccions. Encara pitjor, l'únic sentit que encara tenen les estrenes massives és crear un estat d'opinió suficient perquè els pares, els padrins i els avis comprin la cinta o el disc corresponent. En una de les majors paradoxes contemporànies, els productes faraònics es cuinen amb la mirada posada en la seva minúscula exhibició casolana.

Amb el nostre preàmbul, volem recordar que la igualació televisiva s'ha acceptat per endavant. Una vegada metabolitzada aquesta premissa, ja podem centrar-nos en el comportament de l'espectador, jo mateix. Amb una advertència més, que no divagació. Ja coneixen les campanyes dels cineastes perquè les seves pel·lícules siguin programades sense talls publicitaris. Pitjor per a ells, perquè les interrupcions programades concedien al telespectador una oportunitat per a la ingent quantitat de tasques domèstiques que no aconseguïen retardar, ni les troballes estètiques del més gran *auteur*. De fet, quan algú et pregunta avui «has vist *Zoolander*?», per citar una pel·lícula imprescindible, et respon «sí, en cinc vegades». La nostra passió per allò seriat i els nostres

interval·ls d'*attention spans* decreixents fragmenten fins les realitats més espectaculars.

Tornem a la visió d'*El ala oeste*, *Soldat Ryan* i *Macbeth*. La pel·lícula de Spielberg em va costar una dotzena de visions -contra el que pogués semblar el telespectador és molt més selectiu que el cinèfil, agafat a la sala fins que s'encenen els llums-. La vaig trobar morosa, previsible, estúpida en bona part del recorregut. Per descomptat, no oblid les memorables escenes del desembarcament de Normandia, però si ens centram en aquest prodigi tècnic també hem d'aplaudir *El dia després* i la resta de producció de Roland Emmerich. Tom Hanks és una maledicció per a la pel·lícula, i en cap moment sobrevé aquesta descàrrega emocional que, evidentment, és més fàcil d'injectar al client en un ambient grandiloqüent. Això no obstant, el volum no hauria de ser un factor crític per definir obres d'art que es diuen basades en el llenguatge.

Seguim amb *Macbeth*. O el que sigui, perquè el problema amb la versió cinematogràfica de la tragèdia shakespeariana és que el nostre espectador cobai -jo mateix- va ser incapaç de treure el DVD del cartutx. Pitjor encara, ara mateix no estic en disposició d'assegurar si el títol era *Otel·lo*, o alguns dels *Enric V*. I francament, m'agradaria trobar-me un ciutadà que, esgotat

després d'una dura jornada en què ha recorregut als mètodes més imaginatius per no haver de fer feina, se sotmet voluntàriament a una versió immarcescible d'aquests drames. Consumir-los deu ser tremendament enriquidor, però poc efecte deuen tenir si no som capaços de desenroscar el flascó que alberga aquestes meravelles. Finalment, vegem què succeeix amb *El ala oeste*. L'individu posat a prova n'ha vist episodis amb l'abric posat i ha hagut de suprimir sopars i hores de son. Va adquirir temporades completes de 22 episodis per no haver de dependre de l'escassa dieta d'una entrega setmanal. I atès que en aquesta sèrie no hi ha sexe, ni desplegaments escenogràfics, haurem de reconèixer que conté els diàlegs i el ritme narratiu més impressionants de què es té notícia des que va aparèixer la televisió. I tornem a la pregunta de partida, és una obra menor?

Repasant les escultures de «Àfrica, la figura imaginada», en la interessant exposició de La Caixa, em dominava una incògnita que arraconava qualsevol possibilitat d'admiració. L'autor d'aquestes peces s'enfrontava amb una obra artística? Altrament, són només artesanía? A banda de la impossibilitat que tenim els occidentals d'examinar aquestes siluetes amb innocència -les veim una vegada passades pel microones de Picasso; visiti el cap corresponent en el Museu March-, costa atribuir-li al malagueny una intenció distinta a la pretesa pels autors tribals. També la frase «tot és silenci» adquireix ressonàncies diferents, segons que es presenti a seques en aquest article, o que s'incrusti entre els versos de *Hamlet*. En aquest últim cas parlariem de poesia. No hi ha jutges imparcials, ni cap voluntat deconstruccionista d'equiparar una sèrie televisiva a un quadre picassà, però un extraterrestre podria advertir en *El ala oeste* les virtuts suficients per desmarcar-la dels fems televisats habituals. Fins i tot dels fems cinematogràfics habituals.



Can Vila de tota la vida

Casa Vila de fotografies a Jaume III va ser inaugurada l'any 1963 pels germans Antoni i Sebastià Vila Vidal. El seu pare havia obert, l'any 1922, la botiga de la plaça de Santa Eulàlia, i aquesta va ser la primera casa de revelatges de pel·lícules destinada al públic en general. Sebastià Vila recorda que al principi del segle el revelatge de pel·lícules es feia amb paper de sol. És a dir que el paper de la pel·lícula s'estenia al sol i s'aixecava una coberta a poc a poc per saber si la foto estava revelada. Després s'intentaren els revelatges en cubetes i més endavant els negatius de 32 mm. I ara un noranta per cent de la tecnologia que es ven a la botiga és digital.

En aquesta tenda s'ha passat dels inicis de la fotografia a la darrera tecnologia en dues generacions. Ara els germans segueixen adaptant-se als temps moderns en què la característica és que han desaparegut els papers de revelatge i es comença a popularitzar, massivament, la tecnologia digital.

Casa Vila
Jaume III, 10
Tel. 971 722 474



La Pajarita, un clàssic

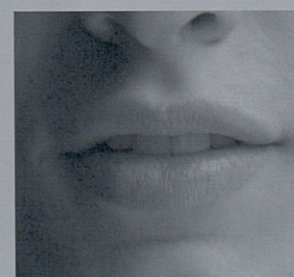
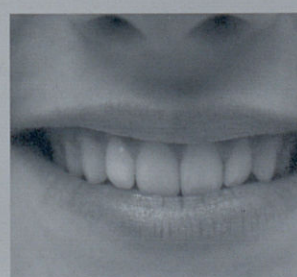
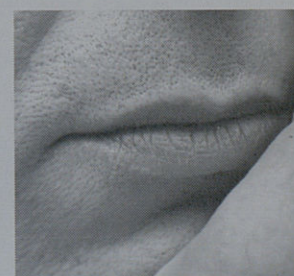
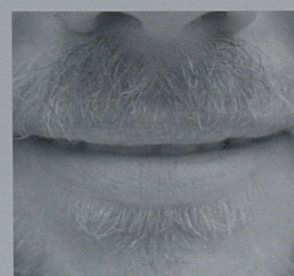
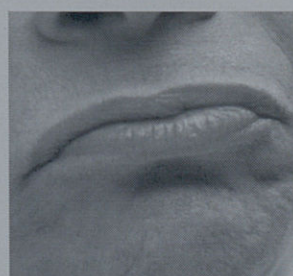
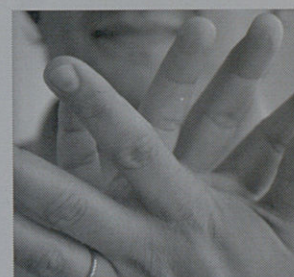
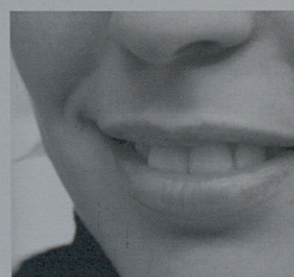
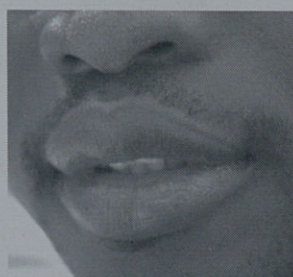
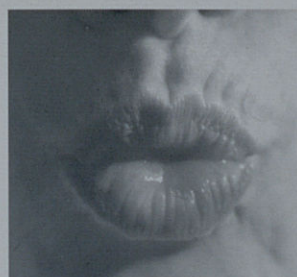
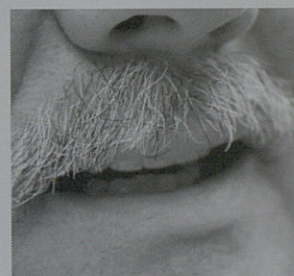
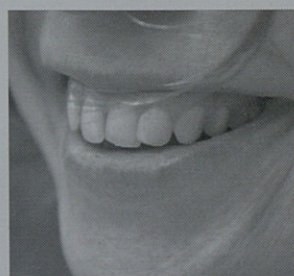
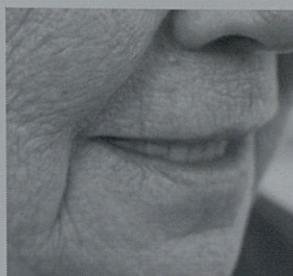
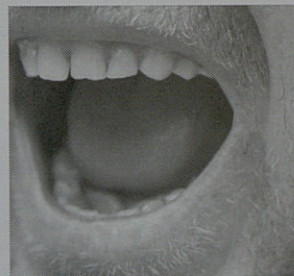
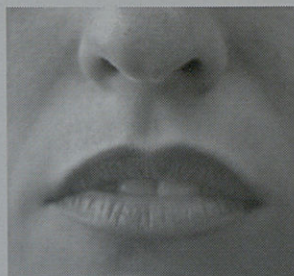
La Pajarita, al carrer de Sant Nicolau de Palma, va ser fundada l'any 1872. Bombons, *delicatessens*, xarcuteria... són la part bàsica del negoci, que darrerament gestiona Javier Mulet. El negoci ha tingut unes quantes etapes i l'any 1972 va adquirir l'aparença actual amb l'interiorisme de Miquel Sagrera i la pintura de Pau Lluís Fornés.

Fa pocs anys va ampliar el local amb una botiga més especialitzada en xarcuteria. S'hi poden trobar faves asturianes, xoriço, pernil i tots els ingredients necessaris per fer unes faves o un bullit, endemés de perdis escabetxades, tot tipus de patés, conserves, espàrrecs. En definitiva, és una botiga on es poden trobar molts productes d'alta qualitat. També destaquen els formatges, els dolços, els entremesos i els embotits de primera qualitat.

La Pajarita
Carrer de Sant Nicolau, 2-4
Tel. 971 716 986 · 971 711 849



“L'ESTATUT ÉS DE TOTHOM”



Parla

Pots cridar, pots suggerir. Pots proposar, pots discutir. Pots estar-hi a favor... o en contra. Pots opinar, criticar, exigir, reivindicar... El que no pots fer és callar. Ara tens l'oportunitat històrica de participar en l'elaboració del nou Estatut, l'Estatut de tothom. Parla, L'Estatut que fem ara marcarà el futur de Catalunya.

Com participar:

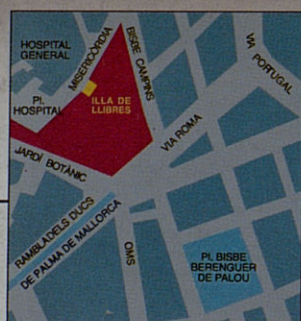
- www.gencat.net/nouestatut
- Apartat de correus Núm. 273 FD 08080 Barcelona
- Assistint als actes que s'organitzen



Generalitat de Catalunya

illa de llibres

Centre d'Informació i Promoció de la Cultura Escrita de Mallorca



Illa de Llibres neix amb la voluntat de ser la casa gran de tothom que tengui relació amb la cultura escrita a Mallorca: lectors, escriptors, editors, llibreters, bibliotecaris...

Horari

De dilluns a divendres de 8.00 a 21.00 hores
Dissabte de 10.00 a 13.00 hores



Consell de
Mallorca

Departament de Cultura



illa de llibres

CENTRE D'INFORMACIÓ I PROMOCIÓ
DE LA CULTURA ESCRITA DE MALLORCA



la Misericòrdia
Centre Cultural

Plaça de l'Hospital, 4 – 07012 Palma. Telf. 971 219 561
culturaescrita@conselldemallorca.net