

EL MIRALL

Núm. 192

3 EUR

Opinió

Joan Guasp

• • •

Entrevista

Sonia Mitrovic

• • •

Itineraris

*Volta a la talaia
de Cals Reis*

• • •

Art

• • •

Llibres

• • •

Cinefàgia



Dossier

Els nous projectes ferroviaris

"SA NOSTRA" DESTINA 725.000 € A PROJECTES SOLIDARIS 2008

**88 projectes reben ajut.
72 entitats beneficiàries.**

Els ajuts estan destinats a projectes per a millorar la qualitat de vida de:

- Persones amb **discapacitat**
- Persones amb **malaltia crònica**
- Persones en situació de **desatenció**
- Persones en situació de **risc d'exclusió social o marginació**



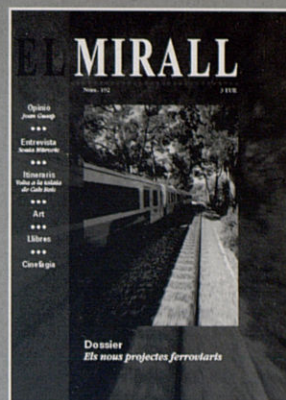
 **Obra Social**

SA NOSTRA Caixa de Balears

EL MIRALL



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



EL MIRALL

REVISTA CULTURAL
Octubre de 2008 · Núm. 192

Edita:
OBRA CULTURAL BALEAR

Publica:
Associació EL MIRALL
C/ del Pare Bartomeu Pou, 31, bxs.
07003 Palma

Adreça electrònica:
<http://www.ocb.cat>
comunicacio@ocb.cat

President:
Jaume Lladó

Director:
Josep Melià

Caps de redacció:
Macià Calafat
Esther Balaguer

Consell editorial:
Jaume Lladó
Josep Melià
Pere Bueno
Joan Guasp
Joan Miquel Chacon
Gabriel Matas

Publicitat:
Santi Adrover

Producció, administració
i publicitat:
Tel.: 971 72 59 37
Telefax: 971 71 93 85
Apartat de correus 179
07080 Palma

Delegació a Barcelona:
Omnium Cultural
C/ de la Diputació, 276 pral.
08009 Barcelona

Delegació a València:
Acció Cultural del País Valencià
C/ del Baró de Càrcer, 37
46001 València

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

Disseny
Marco Spinazzola

Maquetació i fotocomposició
Ecogràfic

Impressió
Xisco Arts Gràfiques
C/ del Baix Riera, 1-A, Palma
Tel. 971 475754

Dipòsit legal
PM 10-1987

UNIVERSITAT DE LES ILLES BALEARS



5108947433

EDITORIAL

LA LEGISLATURA DEL TREN

4

DOSSIER

ELS NOUS PROJECTES FERROVIARIS

5

OPINIÓ

JOAN GUASP

16

ENTREVISTA

MACIÀ CALAFAT. SONJA MITROVIC

18

MISCEL·LÀNIA

JAUME LLADÓ

26

EL SEMÀFOR

OFICINA DELS DRETS LINGÜÍSTICS

27

LLIBRES

BIEL MESQUIDA. MERCÉ RODOREDA

28

ART

JOSEP MARIA ALAMINOS. LUIS MARAVER: DIÀLEGS DE L'AIGUA

32

ITINERARIS

GASPAR VALERO. VOLTA A LA TALAIA DE CALS REIS

34

CINEFÀGIA

MATÍAS VALLÉS. PAUL NEWMAN, A LA IMATGE I SEMBLANÇA NOSTRA

40

La legislatura del tren

Editorial

La legislatura 2003-2007 passarà a la història, entre altres coses, com la legislatura de les autopistes. Més enllà de la valoració que es pugui fer d'aquesta infraestructura i la seva relació amb el territori, cosa que a més requereix anar cas per cas, allò innegable és que l'executiu Matas va donar una empenta de primer ordre al transport per carretera, aquesta va ser la seva aposta estratègica.

Aquesta legislatura que vivim (2007-2011) hauria de passar a la història com la legislatura del tren. La nova majoria governant ha fet bandera de la posada en funcionament de noves vies: a) L'arribada del tren a Alcúdia; b) La recuperació del tren fins a Artà; c) La connexió amb l'aeroport probablement a través de tramvia; d) El desdoblament de la via Inca-l'Enllaç per donar més fluïdesa i poder multiplicar els viatges del tren. No serà gens fàcil que aquestes propostes, que sembla que tenen el consens de tothom, siguin una realitat el 2011, i això per diverses raons.

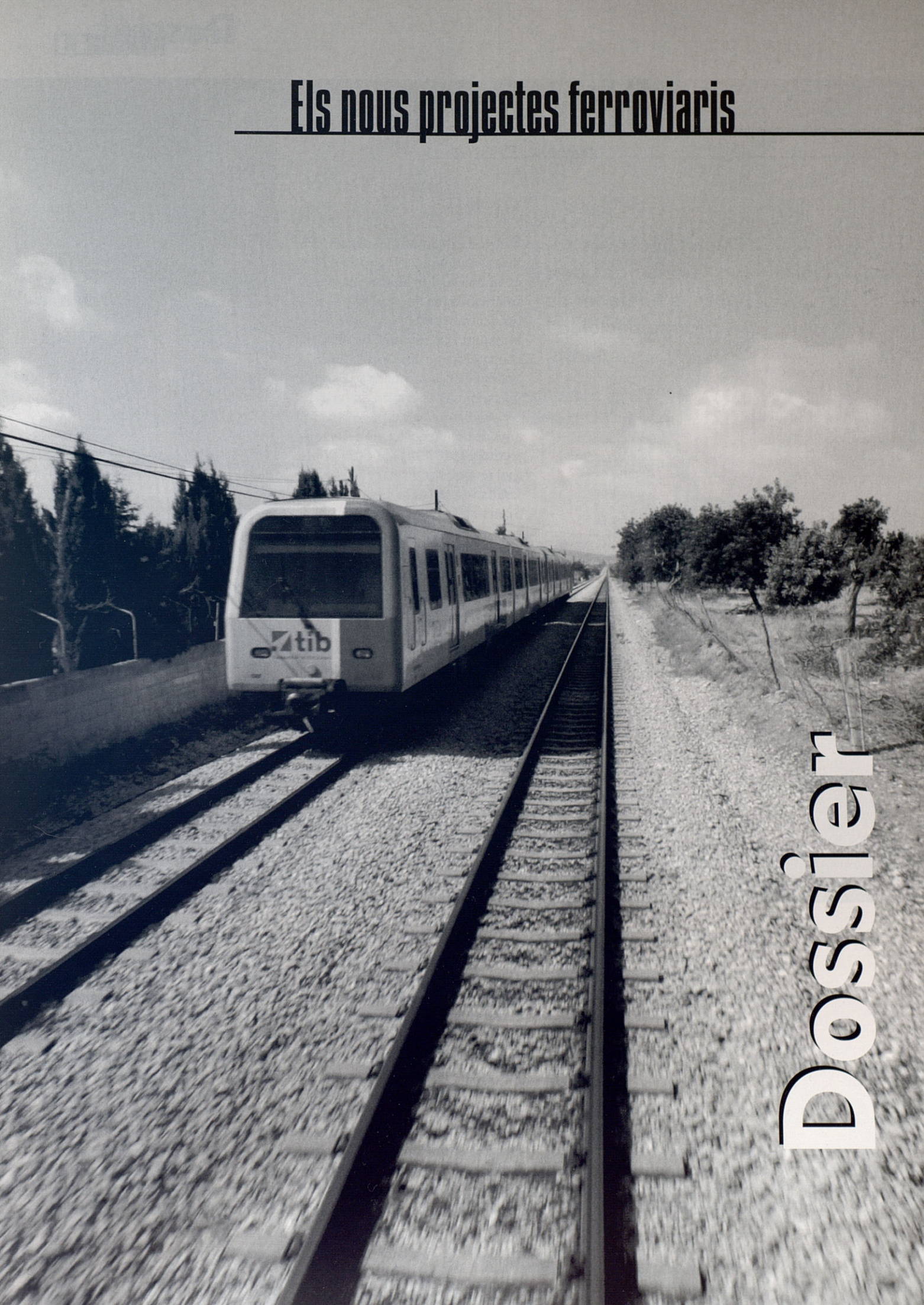
Una primera raó de les dificultats amb què es pot trobar l'ampliació de la xarxa de tren és el finançament. Sembla que una part de les inversions està garantida perquè el Govern ha firmat un conveni en aquest sentit amb el Ministeri de Foment. En relació amb això, cal fer dos comentaris. El primer és que el tema de l'enllaç amb l'aeroport encara no té ni tan sols compromès finançament estatal, ja que ha quedat fora del conveni, quan probablement de les noves vies que es plantegen és la més important. Segon comentari, l'experiència ens demostra que tenir un conveni firmat no és una garantia suficient que la cosa anirà endavant; el conveni pot ser simple façana sense cap contingut concret.

Una segona raó és que la concreció tècnica i territorial dels projectes tampoc no és senzilla. Travessar Manacor no és gens fàcil, com no ho és arribar a Alcúdia. Plantejar el tren com la gran alternativa al transport terrestre, com una espècie de substitut en lloc de complement, tal vegada sigui generar una expectativa que els trajectes plantejats no poden abastar. Per ventura és hora de començar a concebre el tren com una oferta de mobilitat molt relacionada amb el turisme i les segones residències. Com més enfora geogràficament es fa el tren de Palma manco competitiu és amb el cotxe privat, almanco en qüestió de temps. Si el tren arriba al Port d'Alcúdia, a Cala Millor i, en una segona fase, a Cala Rajada, i si hi ha un tramvia a la Platja de Palma, connectarem a través d'aquesta opció una part molt important de les principals zones turístiques i de segones residències de l'illa. Aquesta concepció és molt rellevant i de vegades no té el pes i les conseqüències que hauria de tenir en les decisions que es proposen.

Una tercera raó és que ja acumulem un endarreriment que segur que ens farà fer tard. Entre que només s'ha mig resolt el tema del finançament i mentre trobam les solucions tècniques i territorials adequades i s'obté el consens desitjable de les autoritats urbanístiques, el temps passa i el 2011 s'acosta ràpidament. Caldrà molta agilitat en la gestió perquè aquesta legislatura sigui realment la del tren.

És evident que a Mallorca el transport ferroviari necessita una empenta forta i potent. És evident que la nova majoria política està totalment en sintonia amb aquesta necessitat. És evident que s'estan fent passes perquè els desitjos es converteixin en realitats tangibles i incontestables. Ara bé, el que no és tan evident és si serem a temps en aquesta legislatura a marcar el punt d'inflexió pertinent en aquest àmbit. Tant de bo! I si no és així, allò realment cabdal és deixar enllestida la base perquè l'objectiu sigui assolit.

Els nous projectes ferroviaris



Dossier

El tren a Mallorca

ANTONI VERGER

Quan l'aposta és sobre el transport públic, s'ha de fer de forma decidida i valenta.

No poden ser mitges tintes. Fa massa temps que a les nostres illes quedam en el primer replà de les intencions pel que fa a aquest sector del transport.

Hi ha un Pla director sectorial de transports que des del 2004 marca uns deures clars en matèria de transports, i posa un termini fins al 2012 per assolir-los. Han passat quatre anys, la meitat del termini, i els objectius estan lluny de ser assolits (pot ser que durant els primers anys les institucions s'hi adormissin?). Si ens centram en el transport ferroviari, hem de coincidir en el fet que queda moltíssim per fer: nous corredors ferroviaris al nord, llevant i migjorn, i a l'aeroport, a més d'actuacions tramviàries a les badies d'Alcúdia i Palma, desdoblament de vies, supressió de passos a nivell, electrificació de la xarxa, nous tallers, nou material mòbil, etc. Tot un repte que, si bé serà impossible d'aconseguir en només quatre anys, s'ha de perseguir amb convicció, previsió i feina constant. Una feina que, feta amb seny, però sense pausa, fruitarà d'aquí a uns anys (en temes ferroviaris, ni els projectes es fan d'un dia per l'altre, ni l'adquisició de material es pot fer amb un carret de supermercat). I cal tenir molt en compte que les infraestructures mai no s'han de fer des de l'arbitrarietat i la desmesura, i han d'imperar, per sobre de tot, les solucions de transport proporcionades, ben estudiades i ben argumentades, que no responguin a improvisacions, capritxos o deliris de grandesa, sinó que responguin a l'eficiència, a la sostenibilitat, a la modernitat, a l'interès general i al bon servei públic.

És ben ver que, quan arribarem a la Conselleria, només hi trobarem un projecte elaborat, llest des del 2004 i que havia quedat dins el ca-

laix de l'oblit. Un projecte que ara ha hagut de ser actualitzat i que podem dir que ja s'està executant. I no és altre que el desdoblament del tram de via entre l'estació d'Inca i la de l'Enllaç. Cinc quilòmetres de gran importància per al trànsit de trens de sa Pobla i Manacor, i per a futures prolongacions de les línies. La Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori treballa, des dels primers dies de legislatura, en quatre grans projectes de futur: la recuperació de la línia Manacor-Artà, amb l'estudi de la prolonga-





ció fins a Cala Rajada, l'arribada del tren a Alcúdia, l'inici del tramvia de la badia de Palma i l'inici de l'electrificació de tota la xarxa ferroviària.

Són quatre grans projectes ambiciosos que, si tot va bé, a final d'enguany (2008) estaran definits i a punt de ser exposats. Això vol dir que dins l'any 2009 se'n podran iniciar les obres.

Cal dir, també, que ja tenim funcionant els plans de supressió de passos a nivell, plans de modernització de xarxes de comunicació,

de remodelació, d'adaptació i de manteniment d'estacions, etc.: petits projectes però molt necessaris per a la seguretat i el bon funcionament de tot el sistema.

Manacor-Artà, més a prop

El dissabte 18 d'octubre, el conseller Gabriel Vicens va presentar a Sant Llorenç el projecte bàsic de recuperació de la línia Manacor-Artà: una línia emblemàtica i molt reivindicada per una bona part de la població del Llevant. Un pro-

jecte que la Conselleria ha pogut presentar un dia després (i per tant aprofitant al màxim el temps) d'haver-se signat definitivament amb el Govern de l'Estat un conveni de 443 milions i escaig d'euros per a inversions ferroviàries a Mallorca. Si tot això ha estat possible és gràcies a l'esforç i a la feina intensa que durant aquests mesos s'ha fet tant des dels serveis tècnics dels SFM per tenir enllestit els projectes, com de l'equip humà de la Conselleria i dels grups de negociació amb Madrid per tenir el finança-

ment per iniciar la recuperació del transport ferroviari.

Un poc de memòria

La línia Manacor-Artà es va iniciar el 1916 i, després de 5 anys d'obres (molt més dels 2 anys que estaven prevists inicialment), es va celebrar l'arribada del primer tren a Artà el 16 de juny de 1921.

Seguiren anys de màxim desenvolupament de la xarxa ferroviària mallorquina, que va arribar a tenir una longitud de 250 quilòmetres (pensem que ara tan sols en tenim 77 quilòmetres), els anys en què els trens (posteriorment locomotores dièsel), a 46 km/h i durant poc més de 2 hores, anaven i tornaven de Palma a Artà 2 o 4 vegades per dia.

Una explotació que va estar en servei fins al juny de 1977, data en què se suspèn definitivament el servei de la línia Manacor-Artà per manca de pressupost de la companyia. Després de 30 anys estam preparats per retornar la vida a aquell traçat.

El projecte

Aquest primer projecte bàsic presenta unes obres des de la sortida de la ciutat de Manacor, amb una estació de capçalera provisional, fins a l'estació d'Artà (28,7 km). El tram situat a la zona urbana de la ciutat de Manacor (és a dir, des de l'estació actual fins al final del pas-seig del ferrocarril) és ara mateix objecte d'estudi i de valoració d'alternatives i formarà part d'un altre projecte.

S'ha optat per mantenir el corredor ferroviari que ja hi ha (i així ho havien demanat tots els ajuntaments de la comarca i diverses plataformes ciutadanes); el traçat també es manté en tota la seva longitud per l'antic traçat ferroviari. Això permet recuperar totes les estacions i estructures ferroviàries i minimitzar l'impacte i les afeccions que generaria un nou traçat. Les estacions recuperades són les de Sant Llorenç, Son Carrió, Son Servera i Artà. Si bé la de Sant Llorenç no forma part d'aquest projecte ja que se n'ha actualitzat un que ja hi havia.

El traçat és de via única, però inclou tres llocs d'avançament i d'estacionament de trens i una plataforma a Artà per ubicar-hi uns tallers de manteniment i d'estacionament del material mòbil (situada a menys d'un quilòmetre de l'estació de capçalera d'Artà) prop del cementeri municipal.

El traçat és a cel obert, excepte en els túnels de sa Cova (59 m) i de Son Sureda (79 m), a més d'un fals túnel que hi ha de 18 metres.

- La superestructura serà de via única sobre placa i no sobre llit de balast calcari.
- Les instal·lacions de seguretat i de comunicacions tindran el sistema ATP (protecció automàtica de tren), que limita la velocitat màxima segons els senyals del sistema
- La línia serà electrificada, amb electrificació aèria a 1.500 V en corrent continu, amb catenària alimentada per tres subestacions al llarg de la línia.
- Hi haurà 9 passos inferiors i 5

passos superiors i la reposició de 46 carreteres i camins que milloraran la permeabilitat i evitaran els encreuaments a nivell.

El material mòbil previst serà del tipus tren tram, que permet una velocitat de 100 km/h en zones interurbanes, i en zona urbana circula com un tramvia (a velocitats menors a 30 km/h). Aquest material mòbil permetrà recuperar la tipologia d'estacions i d'andanes, ja que es de pis baix.

Amb aquest projecte s'inicia la recuperació de la línia d'una forma moderna i eficaç, adaptant el traçat i les estructures al nou material mòbil, en principi, com ja s'ha esmentat, del tipus tren tram i d'acord amb la concepció d'una línia ferroviària independent Manacor-Artà.

La Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori ja va anunciar que els criteris de redacció eren (ateses les peticions de la comarca) recuperar l'antic traçat i les antigues estacions que tenen un valor patrimonial considerable. A més, els darrers estudis de mobilitat evidenciaven que la mobilitat entre els pobles de la comarca i Manacor era d'un 75% enfront d'una mobilitat del 25% cap a Palma. Això, juntament amb la recuperació del traçat antic d'uns 30 quilòmetres, aconsellava una línia independent de la que ja hi havia entre Palma i Manacor, la qual cosa no vol dir que en un futur, segons la solució que es doni a la part urbana de Manacor, no puguin integrar-s'hi.

***Antoni Verger és director general de Mobilitat.**



Cream espais per conviure

Roldan
Cream espais per conviure

971 763 666 · www.rolan.es

El model ferroviari mallorquí

PERE BRUNET

El ferrocarril és el mitjà de transport terrestre que permet transportar més tones de mercaderies i més passatgers per expedició amb menys ocupació de territori i de despesa d'energia.

Tanmateix, la valoració positiva del ferrocarril des d'una perspectiva general pot perdre validesa quan es canvia d'escala, quan s'analitza dins un context territorial concret. És bo també reflexionar sobre el fenomen ferroviari amb tota l'objectivitat que sigui possible, sense magnificar-lo de forma tan frívola com se sol fer quan se celebren esdeveniments, cicles, etc. Sens dubte ens hi ajudarà que el 2008 no serveixi per recordar cap fet notable al llarg dels 133 anys que ens separen de 1875, data de posada en servei de la primera secció ferroviària mallorquina (1875: Palma-Inca).

Un cicle de 133 anys al llarg del qual el ferrocarril ha experimentat canvis importants, subjecte pacient dels èxits i dels fracassos de les decisions dels seus gestors, de la seva capacitat d'adaptació a les diferents circumstàncies i conjuntures.

El ferrocarril, a Mallorca, va aparèixer en un moment en què no hi havia competència d'un altre mitjà de transport, la major part dels municipis de Mallorca només tenien un nucli de població i l'estructura urbanística d'aquests era compacta. I com que les dimensions territorials de l'illa eren petites, els nuclis urbans pocs desenvolupats (a excepció de Palma) i el trànsit relativament reduït, es construí un infraestructura fixa a escala, de via estreta (iarda anglesa: 0,915 metres). Per donar servei al major nombre de nuclis de població i abastar les principals àrees de producció agrícola i industrial, la xarxa arribà a tenir un diàmetre

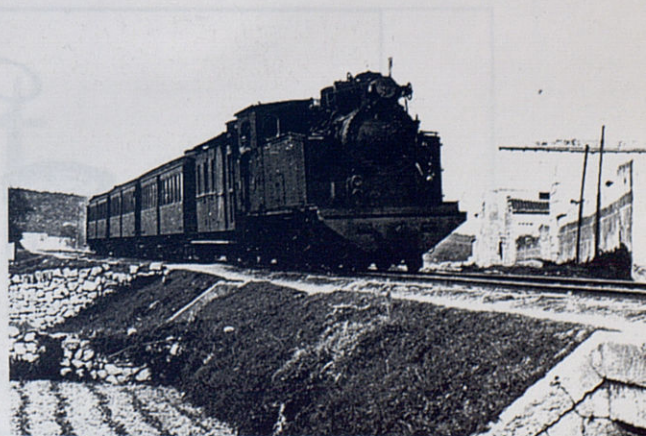
exageradament extens, de més de 250 quilòmetres. Fou una xarxa que evità arenals, garrigues i terres magres de les marines i, en canvi, donà especial cobertura a Palma, capital, principal port comercial i centre d'activitat insular, i a les explotacions de més rendibilitat agrícola del pla i del raiguer.

El que queda en explotació d'aquella xarxa ferroviària històrica, la línia Palma-Sóller-Port i els eixos Palma-Inca-sa Pobla i el ramal a Manacor, és el resultat de diferents processos. En el cas del Ferrocarril de Sóller, la supervivència del ferrocarril i del tramvia s'explica per la capacitat d'adaptació al mercat turístic emergent. La decisió política de salvar de la sistemàtica desfeta que patiren els Ferrocarrils de Mallorca a partir de la seva integració a FEVE explica la permanència en servei de l'eix Palma-Inca des de 1875.

El protagonisme renovat que s'atribueix al ferrocarril mallorquí dins el sistema de transport interior des de la meitat dels anys noranta coincideix amb les reivindicacions de certs col·lectius i amb el nou estatus creat amb la constitució dels Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM), el traspàs de competències ferroviàries i l'aprovació de les Directrius d'ordenació del territori (DOT), i es materialitza amb la redacció del Pla director sectorial de transport (PDST), que finalment s'aprova el 2006, amb una vigència de vuit anys.

Els principals projectes que s'han dut a terme han estat el reforçament de la dorsal ferroviària Palma-Inca, la reobertura de la Y Inca-sa Pobla-Manacor, la construcció de l'estació intermodal de Palma i l'establiment del metro fins al Campus de la UIB. Els projectes no executats però que pareixen més viables són el de recuperació de

Des de certa perspectiva teòrica general, el fet de comparar els diferents modes de transport permet presentar el ferrocarril com el mitjà de transport més eficient des del punt de vista ambiental, social i econòmic.





línies abandonades (Manacor-Artà), la construcció de nous enllaços (Artà-Cala Rajada), la progressiva electrificació de les línies, l'allargament del ferrocarril de sa Pobla a Alcúdia i la construcció de noves seccions tramviàries a les badies de Pollença i Alcúdia, així com a Palma.

Totes aquestes intervencions i previsions, visualitzades sobre un mapa o traduïdes en dades estadístiques del trànsit, no poden més que fer-nos sentir optimistes sobre el futur del ferrocarril. Però ens sentiríem més optimistes si l'objectivitat i el sentit haguessin pre-

sidit la taula on es prengueren certes decisions. Son nombrosos els exemples de males pràctiques, amb autoria i sigles polítiques perfectament conegudes.

Així, per exemple, la reobertura de la línia a sa Pobla (2001) i a Manacor (2003) obeí a raons d'oportunitat, ja que la rehabilitació de velles línies abandonades, propietat del Govern balear, va permetre executar els projectes amb certa celeritat i amb un cost constructiu reduït. Tanmateix, la baixa demanda generada i la realització de certes intervencions puntuals, petites però costoses, devaluaren la iniciativa. Mentre l'es-

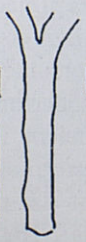
tació de Sineu i els seus accessos ferroviaris s'integraren perfectament dins la trama urbana i pogueren continuar gaudint de les rendes de la centralitat, la decisió política de desplaçar l'estació de Petra a la perifèria i de construir una trinxera inestable, separadora i amb vocació de torrentera per allotjar una via de circumval·lació, han tingut l'efecte contrari.

Si Sineu i Petra representen dos models diferents d'intervenció a escala urbana, dues maneres diferents de valorar el patrimoni ferroviari, els recursos disponibles i l'impacte sobre el medi, l'elecció del sistema metro per connectar-se amb la UIB respon a un model d'infraestructura ferroviària tan desencertat com el model mateix de campus universitari. Es tracta d'una infraestructura que no es necessitaria si el campus universitari s'hagués entès com una part de la ciutat i no com un polígon marginal, i a més hauria estat més assumible, des de qualsevol punt de vista, construir un tramvia en lloc d'un metro amb un traçat poc eficient des del punt de vista constructiu (neix soterrat, després apareix en trinxera, recupera l'horitzontalitat del trespòl natural, s'encastella a un pont per finalment tornar a adoptar les modalitats anteriors i amagar-se de nou sota terra). La problemàtica creada amb la construcció d'una estació de metro al campus, terminal i excèntrica des del punt de vista de la localització, no s'hauria produït amb l'arribada d'un tramvia construït en superfície o ocupant una plataforma reservada o compartida (per exemple,

"Encara queden botigues"

Casa Domar Flores







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

SANT MIQUEL, 77 - Telèfon 971 721 483 - Fax 971 719 312 · 07002 - PALMA (MALLORCA)

ARA TAMBÉ
PREMSA I PAPERERIA

amb el Ferrocarril de Sóller) i que, en arribar al campus, amb vista a futures ampliacions, no patiria els inconvenients d'una estació de metro soterrada i terminal.

El ferrocarril mallorquí no ha sabut resoldre adequadament algunes qüestions importants, com la seva vinculació, activa o passiva, amb centres generadors de gran trànsit com l'aeroport, els centres hospitalaris, etc. No ha estat gaire eficaç la política de protecció del patrimoni ferroviari ni de rehabilitació d'infraestructures abandonades per a usos alternatius. Pareix que s'ha perdut l'oportunitat d'integrar urbanísticament el Ferrocarril de Sóller dins de la trama urbana de Palma, de compartir serveis amb els SFM o d'assumir el protagonisme que li pertoca dins el sistema de transport urbà i metropolità. D'altra banda, és necessari potenciar les iniciatives que han donat bon resultat: millora dels serveis i de les infraestructures, modernització dels vehicles, bus llançadora entre estacions i certs nuclis de població, serveis a demanda, construcció d'aparcaments de dissuasió, el servei tren + bici... L'experiència adquirida al llarg dels temps ha de servir perquè l'aposta per una acció determinada o una modalitat concreta de transport sigui el resultat d'una anàlisi seriosa que permeti comparar amb garanties les diferents alternatives possibles, eviti operacions innecessàries i asseguri una mobilitat sostenible.

***Pere J. Brunet Estarellles és professor de la UIB.**



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

La reivindicació del tren de Llevant, a prop de ser realitat

PLATAFORMA EN DEFENSA DEL TREN DE LLEVANT

**Fa deu anys que demanam
que a Cala Rajada arribi
el tren, i ara reclamam
que n'Antich no ens obliidi.**

**Que no ens poden oblidar
ni n'Antich ni en Zapatero
perquè els hem de recordar
que la inversió en tren
[ha estat zero.**

Aquestes són dues estrofes de la cançó de la Marxa pel Tren de Llevant d'enguany, feta dia 8 de juny de 2008. Justament ara, a l'octubre, s'acaba de presentar el projecte bàsic de la línia de tren Manacor-Artà: sembla que les reivindicacions de la Plataforma en Defensa del Tren aviat seran una realitat.

**Una mica d'història del tren al
Llevant**

L'any 1998, un grup de joves del Llevant de Mallorca començaren a plantejar la idoneïtat de reobrir la línia de tren fins a Artà (en aquells moments, només hi havia tren fins a Inca) i a estendre-la fins a Cala Rajada. Era un grup petit, però amb moltes ganes de fer feina, i, amb la col·laboració del GOB i dels ajuntaments de la comarca, organitzaren amb èxit la primera Marxa pel Tren.

Aquella primera marxa recorregué les antigues vies des d'Inca i Cala Rajada fins a Manacor, i comptà amb la participació de més de mil persones. Va ser l'inici d'un moviment reivindicatiu que s'ha mantingut durant deu anys, ha organitzat un total de set marxas pel tren, dues festes reivindicatives, l'edició d'un conte i, sobretot, que ha fet una gran feina de sensibilització a la comarca i a l'illa en general sobre la necessitat i el dret de tenir un transport públic segur, econòmic, ecològic, còmode i de futur com és el tren.

Quan els Joves de Llevant plantejaren per primera vegada la necessitat que el tren tornàs al Llevant, no tothom s'hi mostrà d'acord. Feia 21 anys que s'havia tancat la línia, a favor de l'ús del cotxe i del trans-

port amb autocars d'AUMASA. El 1998, el servei d'autocars ja era deficient (encara ho és ara), però la majoria de famílies ja tenien cotxe propi, i a més s'havien fet inversions en carreteres a la zona. Molts prengueren per bojos i idealistes aquell grup de joves. N'hi ha que encara ho pensen, però no gosser dir-ho en veu alta, perquè, sortosament, la societat ha canviat. Mostres d'aquests canvis en la societat foren l'alegria i l'emoció amb què reberen els manacorins el retorn del tren l'any 1993. I no tan sols la rebuda que en feren el dia de la inauguració, sinó també molts mesos després, en què es podien veure els veïnats sortint a rebre el tren, cada dia amb més passatgers. El retorn del tren fins a Manacor suposà la revitalització de la zona de l'estació i que Manacor fos més capital de comarca. Sineuers i petrers ja tenien més bo de fer arribar a Manacor. I gent de Sant Llorenç, Son Servera i Artà començà a emprar en els seus trajectes fins a Palma o Inca la com-





binació cotxe i tren. Tot i tenir un «tren de joguina» (el tren que tenim té moltes mancances), el nombre de cotxes que circulen per les carreteres és menor del que seria si no el tinguéssim.

El perquè de la demanda

De tota la gent que al llarg d'aquests deu anys ha reivindicat el retorn del tren fins a Artà i l'extensió fins a Cala Rajada participant a les marxes, n'hi ha alguns, no ens n'amagam, que ho feim per romanticisme: ens agrada el tren. No és l'únic motiu, però. N'hi ha que ho feim per necessitat: no tenim cotxe, no en volem tenir o no tenim edat per conduir-lo. D'altres ho feim per comoditat: sabem que quan anam dins un tren no hem de preocupar-nos dels perills de la carretera i podem llegir, dormir o parlar. I d'altres ho feim per principis: el tren és el mitjà de transport sostenible i ecològic per excel·lència. A la comarca de Llevant, com a altres zones de Mallorca, la vida

no és possible sense cotxe. Durant molts anys, els governants han ignorat el dret que tenim els ciutadans a moure'ns no exclusivament per carretera. No ha interessat solucionar el problema de mobilitat a Mallorca, sinó que s'ha alimentat: s'han construït carreteres i autopistes a dojo però no s'ha invertit en altres sistemes de transport. D'ençà de les darreres eleccions autonòmiques, a la Conselleria de Mobilitat hi ha hagut un canvi de tarannà. Hem sentit el conseller Gabriel Vicens dir coses com «el transport col·lectiu sempre serà subvencionat, mai no serà rendible, però no per això no hi hem d'apostar». I altres com «cal planificar el transport i necessàriament s'ha de fer de forma coordinada amb la planificació territorial». Hem assistit a un canvi de paraules, d'actitud i de respecte cap a la ciutadania (res comparable a la frase: «Son los de siempre», de l'anterior consellera Mabel Cabrer). Però no hem vist canvis en els fets.

La locomotora, comença a avançar?

Amb dos mesos de retard respecte del que esperàvem, i un any i cinc mesos després de les eleccions, s'ha presentat públicament el projecte bàsic de reobertura de la línia Manacor-Artà i s'ha reiterat la intenció d'estudiar-ne l'extensió fins a Cala Rajada.

Del projecte no en sabem gaire cosa, hauréu d'esperar encara més per veure'n els detalls, però creim que reflecteix bona part de les demandes de la Plataforma.

- Des del Llevant veim amb bons ulls la creació d'un tren elèctric, tipus tren tram, independent del tren Manacor-Palma. El tren de gasoil actual presenta moltes mancances: no és tan còmode com hauria de ser, no és tan ràpid com hauria de ser, el sistema d'acceleració i de frenada no és l'adequat per fer aturades cada pocs quilòmetres, fa renou, no pot anar soterrat (tot i això, entra a Palma soterrat (!) i l'alçada dels vagons fa que les andanes hagin de ser molt altes i no es puguin aprofitar les que ja hi ha. Per tant, si han necessitat deu anys de mobilització social, és just que ara els governants facin bé el tren i electrifiquin després (hauria de ser aviat) el tram Manacor-Inca.
- No creim que sigui un problema el fet que ara el tren no vagi directe a Palma. Molts dels desplaçaments es fan a la comarca, i per a la gent que ha d'anar fins a Palma, allò que és decisiu i important no és haver de canviar de tren a Manacor, sinó no haver d'esperar-lo (i també és igualment important no haver d'esperar el bus llançadora a les estacions on actualment hi ha tren).
- El nou tren respecta el traçat de l'antic. Sabem que aquest traçat no és el més ràpid per anar d'Artà a Palma (tampoc no ho és anar a Palma passant per Inca) i suposam que la Conselleria ha pres aquesta decisió pensant que així no hi haurà expropiacions. Però respectar l'antic recorregut



té avantatges: no fragmenta el territori, uneix punts on hi ha consciència de tren, respecta la reivindicació històrica i, si tal vegada no és la millor solució per anar a Palma, sí que és una solució per moure'ns per la comarca.

Es començarà a construir per Artà, pendent de la solució que s'hagi d'adoptar al tram urbà de Manacor. Un tren elèctric no és ni com el tren de 1977 ni com el tren dièsel actual. Europa és plena de trens i tramvies dins les ciutats. Però els manaco-

rins necessiten temps per assumir-ho, i serenor per acceptar la solució tècnicament viable, òptima per al transport públic i la ciutat, i econòmicament racional. L'Ajuntament i la Conselleria hauran de fer feina conjunta, independentment del color polític, per aconseguir-ho.

Veus en contra

Ben segur que ara, després de deu anys de demanda social, sortiran veus en contra del retorn del tren. Els propietaris de terrenys de devora les vies, que tenen tota la legitimitat per defensar les seves propietats, s'hi oposaran. Els hem de dir que les vies sempre han estat allà, que s'han de donar solucions als problemes de mobilitat i que un tren té molt poc impacte (s'estimarien més que per devora ca seva passàs una autopista de quatre carils?).

Hi ha qui opina que al Llevant el nombre de passatgers no justifica la inversió de fer un tren, o que hi altres inversions prioritàries (com pugui ser el tramvia de Palma). Sabem que fer aquest tren no basta per solucionar tots els problemes de mobilitat a Mallorca, la Conselleria té encara



**llibreria
Quart
Creixent**

LLIBRES DE TOTS
ELS PAÏSOS
CATALANS

⌘

LLIBRES INFANTILS
I JUGUETES

⌘

LLIBRES DE TEXT

⌘

DISCOS I CASSETTES

⌘

SERVEI
DE LLIBRES
ESTRANGERS

Carrer d'en Rubí, 5
Tel. i Fax 971 71 38 21
07002 Palma (Mallorca)
quart_creixent@palma.infotelecom.es

arts
xisco
gràfiques

Tel. / fax: 971 475 754

molta feina per fer. Però la part forana existeix i té dret a tenir un sistema de transport públic digne i eficaç. I, recordant aquell principi «pensa globalment, actua localment», si al Llevant ens podem moure amb alguna cosa que no sigui un cotxe, Mallorca sencera en sortirà beneficiada. Tots hem de pitjar per aconseguir que la xarxa ferroviària sigui completa i eficient.

Queda molta feina per fer

El Govern s'ha torbat molt a aconseguir el finançament (i encara no se sap bé quan arribarà la part més important), i la Conselleria s'ha torbat molt a presentar el projecte, del qual no tenim detalls. Les coses s'han de fer bé, però s'han de fer. Si passen més mesos només amb paraules, sense fets ni obres començades, el tren no tornarà al Llevant. Volem que la Conselleria no badi.

Quan vegem el projecte concret, hi presentarem, si cal, al·legacions. Ara encara no ho podem fer. Però no ens volem trobar un projecte que respongui només a les necessitats actuals ni que només pugui satisfer poques freqüències. Això per començar.



No volem que el tren s'aturi a Artà, ha de continuar fins a Cala Rajada. I mentre s'estudia la viabilitat d'estendre la xarxa, els horaris d'autobús han d'estar coordinats amb els de tren per arribar a Porto Cristo, Cala Millor i Cala Rajada.

La Conselleria no ha acabat els deures. Malauradament, creim que la nostra feina com a Plataforma en Defensa del Tren tampoc no ha acabat!

Plataforma en Defensa del Tren de Llevant

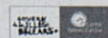
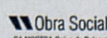
Els reptes econòmics i ambientals



FÒRUM
INTERNACIONAL
D'INSULARITAT
PALMA'08 A LA MEDITERRÀNIA

El proper dia 28 de novembre de 2008 es durà a terme a les Illes Balears una trobada internacional per tractar dels aspectes econòmics i ecològics que afecten els territoris insulars, amb una referència especial al cas de les illes de la Mediterrània.

Inscripcions i programa al web
<http://foruminsularitat.cbalears.eu>



L'autoria dramàtica

JOAN GUASP

L'autoria teatral a les Illes Balears és dramàtica. Segurament no ho havia estat mai tant com ara.

Ho dic des de la meva condició d'autor teatral mallorquí. I amb això no vull dir que el dramatisme es degui al fet que s'escriguin més drames que comèdies, que pot ser que sigui així en aquests moments, sinó que, per moltes comèdies que un autor teatral d'aquí escrigui, la seva tasca és tan desagraïda que els resultats són del tot dramàtics. Gairebé freguen la tragèdia.

Perquè, és clar, no tan sols el dramatisme frega el seu treball autoral, sinó també la seva vida i el seu entorn: el dels seus amics, el dels seus familiars, el dels seus coneixuts. Els esguards que l'autor teatral ha de patir al llarg de tota la seva trajectòria creativa són molt desesperançadors. Les reflexions i els comentaris que rep de «la gent que li vol bé» són del tot paternalistes. El futur que se li augura és patètic. I, malgrat tot, malgrat tantes adversitats en l'entorn domèstic, l'autor teatral continua escrivint i vivint el seu drama particu-

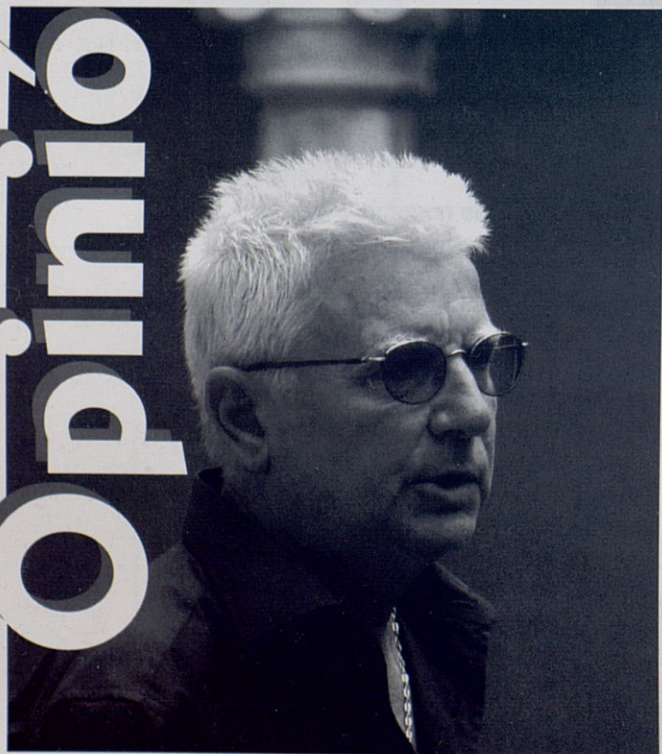
lar: sol i capcot, callat, deprimat, esperant allò que sap que mai no arribarà, pseudoil·lusionat per un esdevenidor més plaent, ell continua fent la seva tasca, construint el seu propi sarcòfag. Perquè de res no li serveix acudir a les institucions ni a les persones que regeixen la programació cultural dels òrgans de govern, ja siguin d'una fundació pública o privada, ja siguin d'un color o de l'altre, ja siguin d'un tarannà més o menys progressista. Res no li serveix de res. Ell ha de fer la seva obra, arrecerat a l'ombra del seu petit estudi i de la seva petita o gran inclinació per aquest gènere literari, pell seu fantasiós o indiscutible talent. No com-

prenc com la Divina Providència permet que a les nostres illes hi hagi aquesta exòtica vocació d'autor teatral, així com no permet la de penitador d'ericones. Quin futur tindrien aquests ronsejaires si es volguessin dedicar professionalment a un ofici tan poc sol·licitat? El mateix passa, idò, amb els que escrivim teatre: a pesar de no deixar d'escriure'n, passam del tot desaparebuts, ningú no pretén els nostres serveis. I això que, ben mirat, podríem considerar-ho un servei al país, a la cultura del poble, a l'augment de la riquesa patrimonial comunitària.

Arthur Miller es va equivocar quan va elegir un viatjant de comerç per protagonitzar la seva cèlebre obra de teatre dels anys cinquanta: *La mort d'un viatjant*. És evident, a hores d'ara, que el protagonista hauria d'haver estat un autor teatral, i els fets haurien estat semblants, amb unes altres circumstàncies naturalment, però amb molts vincles semblants. En aquests moments, jo estic corregint aquella «errada». L'obra de teatre que escric ara mateix es titula *La mort d'un dramaturg*, i aquest dramaturg que mor, el mateix protagonista de l'obra, no és altre que l'autor teatral mateix que l'està escrivint. De fet, està basada en fets absolutament reals: no cal anar gaire lluny d'un mateix per descriure el que està succeint en el món de l'autoria teatral al nostre voltant més immediat. I és que, aquí, un autor teatral, un dramaturg, pot romandre mort molt de temps encara que sembli que fa vida normal. Esper que la vida em doni temps suficient per acabar d'escriure la meva pròpia mort.

Postarticle. Un entranyable record per l'amic del nostre teatre català Gabriel Sabrafín.

Opinió





BIBLIOTEQUES MUNICIPALS

TERRENO

Dos de Maig, 1 - 07015

☎ 9712737709 - bibelterreno@sf.a-palma.es

Horari: dilluns i divendres de les 9 a les 15 h.

Dimarts, dimecres i dijous de les 15 a les 21 h.

COLL D'EN RABASSA

Albuera, 1 - 07007

☎ 971490354 - bibcoll@sf.a-palma.es

Horari: dilluns i divendres de les 9 a les 15 h.

Dimarts, dimecres i dijous de les 15 a les 21 h.

Dissabtes de les 9 a les 13 h.

ESTABLIMENTS

Carretera Esporles, 183 - 07010

☎ 971765192 - bibestabliments@sf.a-palma.es

Horari: dilluns i divendres de les 9 a les 15 h.

Dimarts, dimecres i dijous de les 15 a les 21 h.

Dissabtes de les 9 a les 13 h.

GÈNOVA

Barranc, 22 - 07015

☎ 971405481 - bibgenova@sf.a-palma.es

Horari: dilluns i divendres de les 9 a les 15 h.

Dimarts, dimecres i dijous de les 15 a les 21 h.

SA INDIOTERIA

Gremi Tintorers, 2 - 07009

☎ 971207505 - bibsaindioteria@sf.a-palma.es

Horari: dilluns i divendres de les 9 a les 15 h.

Dimarts, dimecres i dijous de les 15 a les 21 h.

MOLINAR

Xadó, 3b - 07006 Palma

☎ 971247649 - bibmolinar@sf.a-palma.es

Horari: dilluns i divendres de les 9 a les 15 h.

Dimarts, dimecres i dijous de les 15 a les 21 h.

POLÍGON DE LLEVANT

Ciutat de Querétaro, 3 - 07007

☎ 971242155 - bibpoligondellevant@sf.a-palma.es

Horari: dilluns i divendres de les 9 a les 15 h.

Dimarts, dimecres i dijous de les 15 a les 21 h.

RAFAL VELL

Joan Estelrich Artigues, 50 - 07008

☎ 971474414 - bibrafalvell@sf.a-palma.es

Horari: dilluns i divendres de les 9 a les 15 h.

Dimarts, dimecres i dijous de les 15 a les 21 h.

SON SARDINA

Camí Passatemps, 123 - 07120

☎ 971438473 - bibsonsardina@sf.a-palma.es

Horari: dilluns i divendres de les 9 a les 15 h.

Dimarts, dimecres i dijous de les 15 a les 21 h.

Dissabtes de les 9 a les 13 h.

SANTA CATALINA

Fàbrica, 34 - 07013

☎ 971286069 - bibstacatalina@sf.a-palma.es

Horari: dilluns i divendres de les 9 a les 15 h.

Dimarts, dimecres i dijous de les 15 a les 21 h.

SON CLADERA

Cala Mitjana, 41 - 07009

☎ 971470839 - bibsoncladera@sf.a-palma.es

Horari: dilluns i divendres de les 9 a les 15 h.

Dimarts, dimecres i dijous de les 15 a les 21 h.

Dissabtes de les 9.45 a les 13 h.

SON FERRIOL

St. Joan de la Creu, 43 - 07198

☎ 971429856 - bibsonferriol@sf.a-palma.es

Horari: dilluns i divendres de les 9 a les 15 h.

Dimarts, dimecres i dijous de les 15 a les 21 h.

Dissabtes de les 9 a les 13 h.

SON FORTEZA

Sant Isidre Llaurador, 25 - 07005

☎ 971243983 - bibsonforteza@sf.a-palma.es

Horari: dilluns i divendres de les 9 a les 15 h.

Dimarts, dimecres i dijous de les 15 a les 21 h.

SON GOTLEU

Regal, 105 - 07008

☎ 971273507 - bibsongotleu@sf.a-palma.es

Horari: dilluns i divendres de les 9 a les 15 h.

Dimarts, dimecres i dijous de les 15 a les 21 h.

SON RAPINYA

Catalina March, 4 A - 07013

☎ 971792337 - bibsonrapinya@sf.a-palma.es

Horari: dilluns i divendres de les 9 a les 15 h.

Dimarts, dimecres i dijous de les 15 a les 21 h.

SON XIMELIS

Cap Enderrocat, 14 - 07011

☎ 971791233 - bibsonximelis@sf.a-palma.es

Horari: dilluns i divendres de les 9 a les 15 h.

Dimarts, dimecres i dijous de les 15 a les 21 h.

SANT JORDI

Pau Bouvy, 31 - 07199

☎ 971742036 - bibsantjordi@sf.a-palma.es

Horari: dilluns i divendres de les 9 a les 15 h.

Dimarts, dimecres i dijous de les 15 a les 21 h.

CORT

Pça. de Cort, 1 - 07001

☎ 971225962 - bibcort@sf.a-palma.es

Horari: de dilluns a divendres de les 8.30 a les 20.30 h.

Dissabtes de les 9 a les 13 h.

RAMON LLULL

Institut Balear, s/n - 07012

☎ 971299260 - bibramonllull@sf.a-palma.es

Horari: de dilluns a divendres de les 8.30 a les 20.30 h.

Dissabtes de les 9 a les 13 h.

CASAL SOLLERIC

Passeig del Born, 27 - 07012

☎ 971722092 - caguilo@sf.a-palma.es

Horari: de dilluns a divendres de les 8.30 a les 14.30 h.

Dimarts també de les 17 a les 20 h. Especialitzada en art

ESTUDI GENERAL

St. Roc, 4 - 07001

☎ 971495346 - bib.estudigeneral@sf.a-palma.es

Horari: de dilluns a divendres de les 9 a les 13 h.

i de les 16.30 a les 20.30 h.

INFANTIL

Antoni Planas Franch, 4 - 07001

☎ 971719190 - bibinfantil@sf.a-palma.es

Horari: de dilluns a divendres de les 16 a les 20 h.

Dissabtes de 9.30 a 13.30 i de les 16 a les 20 h.

OLIVAR

Pça. de l'Olivar,

edifici Mercat de l'Olivar, 1ª planta - 07002

☎ 971726580 - bibolivar@sf.a-palma.es

Horari: dilluns a divendres de les 8 a les 14 h.

Dissabtes de les 9 a les 13 h.

S'ARENAL

Pça Gaspar Rul-lan, 5 - 07600

☎ 971492866 - bibarenal@sf.a-palma.es

Horari: dilluns i divendres de les 9 a les 15 h.

Dimarts, dimecres i dijous de les 15 a les 21 h.

BLANQUERNA

Sant Joaquim, 9 - 07003

☎ 971758871 - bibblanquerna@sf.a-palma.es

Horari: dilluns i divendres de les 9 a les 15 h.

Dimarts, dimecres i dijous de les 15 a les 21 h.

BIBLIOTEQUES MUNICIPALS

Sonja Mitrovic

«La Unió Europea hauria de fer més esforços
per facilitar els canvis als Balcans»

MACIÀ CALAFAT

Entrevista

Sonja Mitrovic (Belgrad, Sèrbia, 1978) des del 2005 és doctoranda en Ciències Polítiques per la Universitat Autònoma de Barcelona.

És membre del Grup Emergent de Recerca sobre Turquia, l'Orient Mitjà i els Balcans de la UAB i del Grup de Seguretat de l'Institut de Ciències Polítiques i de Sociologia (Barcelona). És llicenciada en Relacions Internacionals per la Universitat de Belgrad (Sèrbia), i ha fet estudis complementaris de ciència política a les universitats de Twente (Holanda) i de Georgetown (EUA). És col·laboradora de la revista *Catalan International View*. Ha estudiat els processos de democratització i pacificació, la seguretat europea i la justícia i la memòria històrica a l'àrea política i geogràfica dels Balcans.



Els Balcans són una zona marcada des de fa segles pels enfrontaments entre les diferents nacionalitats que hi conviuen. Quins són els fonaments estructurals que els expliquen?

L'argument que s'ha utilitzat sem-

nera satisfactòria. També és una zona que ha patit crisis econòmiques molt fortes des del començament de l'Estat modern. A més, s'ha de dir que les similituds de llengua i de cultura de vegades no són prou per promoure una coexistència pacífica. Els recels entre pobles, coincidint amb els canvis a la conjuntura internacional, varen explotar en un moment determinat i el resultat va ser la guerra.

«Milosevic volia mantenir el poder utilitzant el nacionalisme serbi»

pre és que entre els pobles balcànics hi ha un odi ancestral. Jo voldria dir que això és fals. Els conflictes són la conseqüència de l'acció dels imperis enfrontats i de les fronteres que aquests han traçat. La qüestió de les minories ètniques mai no s'ha solucionat d'una ma-

Es pot considerar la derogació de l'autonomia de Kosovo per part de Sèrbia el principi de la fi de la unitat iugoslava?

En aquell moment la idea de Iugoslàvia ja era morta. Els matei-

xos ciutadans de Sèrbia la consideraven una idea molt desacreditada.

El règim de Milosevic va organitzar una situació d'apartheid a Kosovo, amb l'acomiadament de treballadors i la repressió contra la identitat albanesa. En una situació que es podia mantenir només a través de la violència, la majoria d'albanesos optà inicialment per la resistència pacífica. Per què?

Perquè en aquells moments no tenien cap altra possibilitat. I també perquè les societats intenten no agafar les armes si hi ha altres maneres. Però quan s'acabà la guerra de Bòsnia els albanesos varen comprendre que la via pacífica no donava resultats i decidiren agafar les armes. A començament dels anys noranta encara no tenien accés a les armes i tampoc no havien internacionalitzat prou les seves demandes. Durant els anys 1998-1999 la situació canvià radicalment, amb un segment de població jove que va optar per la lluita armada davant la manca d'alternatives.

A l'Estat espanyol assistim de vegades a discursos polítics i mediàtics que inciten a l'odi contra els nacionalismes perifèrics. Pensau que es poden establir paral·lelismes entre el discurs del nacionalisme serbi i d'altres nacionalismes de la zona balcànica amb el discurs del nacionalisme espanyol?

Hi ha certs paral·lelismes. Jo destacaria el victimisme de l'Estat cen-



GRUP AVA



Viajes

Martel

BAL. 029 M/D

**PONT DE
LA CONSTITUCIÓ**

BERLÍN del 05 al 09 de desembre 685 EUROS
MUNIC del 05 al 09 de desembre 620 EUROS
VIENA del 05 al 09 de desembre 650 EUROS
GRANADA del 05 al 08 de desembre 505 EUROS
SEVILLA del 06 al 08 de desembre 316 EUROS
LISBOA del 05 al 08 de desembre 487 EUROS
PRAGA del 05 al 08 de desembre 625 EUROS
MALTA del 05 al 08 de desembre 520 EUROS

ESPECIAL CAP D'ANY A LAPÒNIA • VOL DES DE PALMA
del 28 de desembre al 2 de gener 1.845 EUROS
CONSULTA-NE MÉS INFORMACIÓ

Oms, 50 · Ap. de correus 696 · 07003 · Palma (Mallorca) · Tel. 971 72 38 42 · Fax 971 72 69 42
A/e: ventas@viajesmartel.com

tral, que representa el grup ètnic majoritari, que de vegades es queixa i considera que els seus interessos estan perjudicats a les zones perifèriques. Això és semblant a l'antiga Iugoslàvia i clarament exagerat. Però en el cas dels Balcans la classe política era encara més irresponsable i va optar per utilitzar aquest discurs (i fer una guerra) per mantenir el poder.

Hi ha semblances entre els nacionalismes serbi i croat i les ideologies feixistes de l'Europa d'entreguerres?

Els règims serbi i croat durant els anys noranta eren autoritaris, apostaven per la força, pel control dels mitjans de comunicació i de la població. Sí que hi havia elements de societats totalitàries. Podíem participar a les eleccions, però els resultats eren manipulats.

Hi ha gent que no s'explica per què comunitats que fins aquell moment havien tingut una bona convivència es varen començar a matar. Quina pensau que és l'explicació?

Els mitjans de comunicació i l'elit intel·lectual hi tenen molt a veure. Si tenim un grup dirigent irresponsable que manipula els mitjans, les persones poden sentir por dels seus familiars i dels seus veïns, i és molt fàcil entrar en una mecànica de violència. Però així i tot l'explicació no és clara, no es poden entendre fàcilment els mecanismes psicològics individuals.

La guerra de Bòsnia va ser molt cruenta, amb centenars de milers de morts i desplaçats. Quins objectius perseguia el règim de Milosevic?

És un tema complicat. Milosevic volia mantenir el poder utilitzant el nacionalisme serbi per mantenir una base social. En el cas dels serbis de Bòsnia era diferent: tenien un pla per controlar els territoris bosnians al preu d'eliminar-ne els musulmans. Per exemple, Biljana Plavsic, que era líder dels serbobosnians, durant la guerra deia que per aconseguir un Estat mataria la meitat dels serbis si calia. Parlam de persones per a les quals la vida humana no tenia

gens de valor. Avui dia molta gent de Sèrbia se sent nacionalista, però no reivindica els territoris de Bòsnia. Pensen que la nació i l'Estat no són el mateix.

Juntament amb un sector de la població sèrbia que va donar suport a la guerra hi va haver moviments d'oposició, alguns dels quals molt interessants, com les Dones de Negre. Quin paper varen tenir a l'hora de fer caure el règim?

Varen ser molt importants. L'any 1996 varen organitzar grans manifestacions durant quatre mesos, després que Milosevic manipulàs les eleccions locals. No tan sols les Dones de Negre, els moviments estudiantils i diverses ONG varen treure al carrer un milió de persones. Però en aquells moments s'havia acabat la guerra de Bòsnia i els Estats Units i la Unió Europea no veien clara la qüestió del canvi de règim a Belgrad. Jo crec que pensaven: «Sabem com és Milosevic, si ve una altra persona no sabem què passarà.» Tota l'energia del moviment es va perdre, i la gent es

Ajudes per a llibres Curs 2008/09

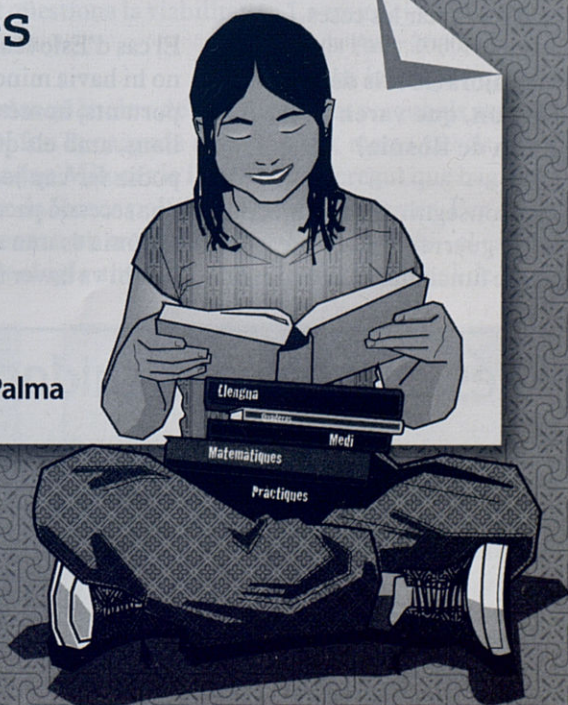
Sol·licita-les del 15 d'octubre
al 23 de desembre

- Presentar el justificant de compra

010

www.palmademallorca.es

Ajuntament de Palma





va sentir molt decebuda. Jo he militat des de sempre en diferents associacions, i moltes vegades m'he sentit traïda per la comunitat internacional, que ens deixava tirats. Aquestes entitats eren un oasi de llibertat, de pau i de responsabilitat moral durant el règim de Milosevic. Avui en dia hi ha ONG que aposten per recuperar la memòria històrica, en molts de casos dirigides per dones que encara ara pateixen repressió en forma de telefonades a mitjanit i de visites de la policia. És molt curiós que en una societat tan masclista i violenta com la sèrbia hi hagués dones que apostaven per canviar les coses.

Quina valoració feis dels Acords de Dayton, que varen posar fi a la guerra de Bòsnia?

Varen aconseguir el seu objectiu, aturar la guerra, però no crear un Estat que funcionàs. Ara tenim un

monstre sense identitat comuna, sense futur econòmic, del qual tothom vol emigrar, dividit en dues o tres parts, segons com es miri. I sense un projecte comú, com podria ser l'entrada a la Unió Europea, tindran molt difícil aglutinar una població tan traumatitzada per la guerra.

En contrast amb Bòsnia i Croàcia, Eslovènia i Macedònia varen aconseguir la independència sense vessament de sang. Per quin motiu en aquests casos no hi va haver conflicte amb el poder central?

El cas d'Eslovènia és molt senzill: no hi havia minories ètniques importants, només hongaresos i italians, amb els quals Milosevic no podia fer cap joc. Per això va ser una secessió pactada. El cas de Macedònia és una mica més complicat: hi va haver un conflicte armat

el 2001 entre els macedonis i la minoria albanesa. Els albanesos són un grup important i amb tota legitimitat demanaven més poder polític i econòmic. En aquesta ocasió, Estats Units i la Unió Europea varen actuar de pressa i forçaren un pacte basat en més autogovern i més reconeixement cultural per als albanesos. A canvi, la Unió Europea hi va comprometre ajudes econòmiques. Aquesta acció internacional va aconseguir mantenir el conflicte controlat.

Pensau que en cas que els Estats occidentals haguessin mantingut la mateixa actitud al començament de tot s'hauria pogut evitar la guerra a Bòsnia?

La dissolució no, la guerra tal vegada sí. Però mai no se sap: les elits polítiques de la zona en aquell moment eren partidàries del conflicte bèl·lic.

Més de 150 anys cuidant el nostre futur

Sostenibilitat

força

arrels

futur

Energia sostenible, un futur més segur
Des de sempre impulsam amb energia el desenvolupament sostenible i el futur de les nostres illes

E gesa endesa

El darrer acte de les guerres iugoslaves comença a Kosovo. Què creis que provoca la intervenció occidental?

Jo crec que la comunitat internacional se sentia culpable per haver tolerat la guerra de Bòsnia, amb casos tan sagnants com Srebrenica. Quan occident veu que Milosevic aposta per repetir la neteja ètnica, ara a Kosovo, els països de l'OTAN diuen prou, i decideixen bombardejar i promoure el canvi de règim a Belgrad.

La proclamació d'independència de Kosovo obre molts d'interrogants, entre els quals hi ha si es respectaran els drets de la minoria sèrbia o si l'Estat serà viable econòmicament. Què en pensau?

L'any 2008 els kosovars eren el grup més nombrós de sol·licitants d'asil a Alemanya. Avui dia la gent vol marxar de Kosovo, tant la majoria albanesa, per falta de futur econòmic, com les minories ètniques, per por de la venjança. Els polítics kosovars, tant serbis com albanesos, haurien de treballar de valent per reactivar l'economia i per crear una societat realment multiètnica, perquè de moment estam parlant de segregació gairebé absoluta. El serbis viuen en guetos, i tant ells com els seus veïns albanesos tenen una situació econòmica precària. L'atur se situa en un vuitanta per cent i hi ha molt de crim organitzat, tolerat per la comunitat internacional, que aposta més per l'estabilitat que per la democràcia. S'ha de donar una oportunitat al nou govern i a la nova missió internacional, però actualment la situació és molt compli-

cada, la realitat qüestiona la viabilitat de l'Estat kosovar.

Una de les conseqüències de l'acció de l'OTAN fou la caiguda definitiva de Slobodan Milosevic i l'arribada al poder de forces polítiques que no representen un trencament total amb la ideologia anterior.

La transició democràtica sèrbia, iniciada l'any 2000, ha estat massa lenta. No hi ha hagut un rebuig total del passat perquè els partits polítics, o han estat massa dèbils o simplement no han cregut que haguessin de rebutjar aquest passat. Per exemple, el Partit Radical Serbi –el cap del qual, Seselj, està al tribunal de la Haia acusat de



EL MIRALL
amb el suport de



Consell de Mallorca

ESTOP
ESTUDIS TOPOGRÀFICS



FOTOGRAFIA-TOPOGRAFIA-PROJECTES

- Plànols Topogràfics
 - Mesuraments
 - Replanteigs
- Fotografies aèries
 - Verticals
 - Panoràmiques
- Publicitat aèria
- Peritatges
- Valoracions
- Projectes agrícoles
- Estudis mediambientals



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



crims de guerra—, durant anys ha estat a punt de guanyar les eleccions. No ho ha aconseguit de moment, per sort, però s'ha aprofitat de l'economia precària, de l'aïllament del país i d'una situació social que encara nodreix el xovinisme. La Unió Europea hauria d'apostar més fort a favor de la democratzació. Una mesura positiva seria llevar els visats d'entrada als països occidentals, perquè d'aquesta manera els serbis podrien viatjar i la mentalitat canviaria. La zona dels Balcans és una de les més aïllades del món, la gent jove i la de més edat no han viatjat mai a la Unió Europea. Aquest aïllament és una font de manipulació nacionalista i de violència.

Montenegro s'ha independitzat recentment de Iugoslàvia, malgrat que és un territori de majoria sèrbia que va participar en la guerra dels Balcans. Què ho explica?

Simplement l'existència d'una elit política que mira pel seu interès i que dins Iugoslàvia no podia tenir tant d'espai de maniobra com dins un Estat independent. Montenegro té la sort de tenir costa. A més, no té un nombre important de membres de minories ètniques. La majoria montenegrina pot viure pacíficament amb la minoria albanesa. A més, l'Estat ha sabut construir aliances en l'àmbit internacional. Per això Montenegro té un gran futur econòmic, semblant al de Croàcia, a diferència de Kosovo, que no té mar.

A les darreres eleccions, tot i la independència de Kosovo, hi ha hagut una victòria dels partidaris d'entrar a la Unió Europea. És un canvi d'època o només és conjuntural?

Crec que és un fet important. Molta gent ha votat només per motius econòmics, però també hi ha persones que han pres consciència del passat i no estan disposades a viure sota un règim autoritari i en una situació de penúria econòmica i de guerra. No volen més aïllament.

I aquest canvi passa per fer un exercici de memòria del que han suposat les guerres?

Molt lentament. Encara hi ha molta gent implicada en la guerra amb càrrecs importants dins l'Administració o en la vida econòmica. La seva influència impedeix que hi hagi un rebuig total. Però on falla l'Estat entren els moviments socials, que van canviant la mentalitat de la gent.

El futur passa per la integració a la Unió Europea?

Si la Unió Europea decideix seguir aquest camí, sí. Però si miram els casos de Romania i Bulgària, o fins i tot de Grècia, l'entrada a la Unió Europea no ha estat una solució màgica per a unes economies criminalitzades i corruptes. Cal treballar-hi molt abans. La Unió Europea hauria de fer més esforços per facilitar els canvis i la pau als Balcans.

Ronda de Catalunya, 56 - baixos - Tel. 971 65 16 16 - Fax: 971 65 15 27
07630 CAMPOS - Illes Balears / impadro@gmail.com



impremta
ADROVER

Sa Nostra distribueix 150.000 bosses ecològiques als seus clients

EL MIRALL

Amb l'objectiu de conscienciar la societat de la necessitat de no utilitzar bosses de plàstic d'un sol ús, Sa Nostra, Caixa de Balears, i la seva Obra Social distribuïran entre els seus clients 150.000 bosses d'un plàstic 100% reciclable.

«La bossa verda que respecta la natura» és l'eslògan imprès en aquest sac de polipropilè, un material 100% reciclable i reutilitzable. En destaca la funcionalitat, perquè és de format plegable. Pel que fa al disseny, és de color verd fosc i porta imprès en blanc el logotip de l'Obra Social i de Sa Nostra. Aquestes bosses es lliuraran entre els clients de Sa Nostra i es podran recollir a partir de dia 14 d'octubre.

Estop a les bosses de plàstic

L'alt impacte ambiental que suposa la utilització de bosses de plàstic ha fet que Sa Nostra i la seva Obra Social posin en marxa aquesta iniciativa. Les bosses de plàstic necessiten més de 400 anys per descompondre's i ser eliminades de la natura. Aquest procés implica que es fragmentin en plàstics de mida reduïda, la qual cosa afavoreix que hi hagi éssers vius que els ingereixin perquè els confonen amb aliment. A Espanya, el consum de bosses de plàstic és de 238 unitats per persona a l'any, xifra que representa uns 10.500 milions de bosses.

Préstecs ecològics

Aquesta iniciativa se suma a un plec d'actuacions que l'entitat ofereix relacionades amb el medi

ambient. L'entitat disposa des de fa més de deu anys de préstecs ecològics adreçats a famílies i empreses de diferents sectors amb condicions avantatjoses. El tipus d'interès és de l'Euríbor a un any +0,65, amb una periodicitat de revisió d'interès semestral i sense comissió d'obertura, d'estudi, d'amortització ni de cancel·lació anticipada. El termini màxim dels préstecs ecològics és de 6 anys i el límit d'operació per a empreses és de 200.000 euros. Quant a les famílies, el límit és de 35.000 euros. Les finalitats d'aquesta modalitat de préstec són l'estalvi de recursos naturals (aigua, energia elèctrica, combustibles fòssils) i la disminució dels impactes ambientals (renous o tractament de residus).

Correspondència web

Seguint aquesta línia respectuosa amb el medi ambient, l'entitat també ofereix als clients la correspondència mitjançant la plataforma web. Amb aquest servei, els clients reben les comunicacions habituals (càrrecs de rebuts, targetes...) a través de Línia "SA NOSTRA, el servei de banca electrònica. D'aquesta manera ja no es consumeix el paper dels rebuts. A més, els avantatges de la correspondència web són la rapidesa a l'hora de rebre les comunicacions habituals i l'estalvi de paper, amb la protecció consegüent del medi ambient. També permet gestionar la correspondència, que queda arxivada durant un període llarg de temps, i evita les despeses que impliquen els enviaments.



Signat el conveni del tren

El dèficit de finançament i d'inversions estatals que patim a les Illes Balears és la causa fonamental de les greus mancances que hi ha en el transport públic. Després de mesos de negociacions entre el Govern de les Illes Balears i el central, a la fi s'ha aconseguit signar un conveni entre totes dues institucions per finançar la reobertura de línies de tren i la creació de noves. El conveni té una vigència de quatre anys i suposarà l'arribada de 443 milions d'euros. Els projectes que es pensen executar de forma prioritària serien la reobertura de la línia Manacor-Artà amb la possibilitat d'allargar-la fins a Cala Rajada i l'allargament de la línia d'Inca-sa Pobla fins a Alcúdia, a més de diverses millores en la maquinària i els talles dels Serveis Ferroviaris de Mallorca. Tanmateix, queden fora del conveni altres obres molt necessàries, com el tramvia de la Platja de Palma o la reobertura de la línia Palma-Santanyí.

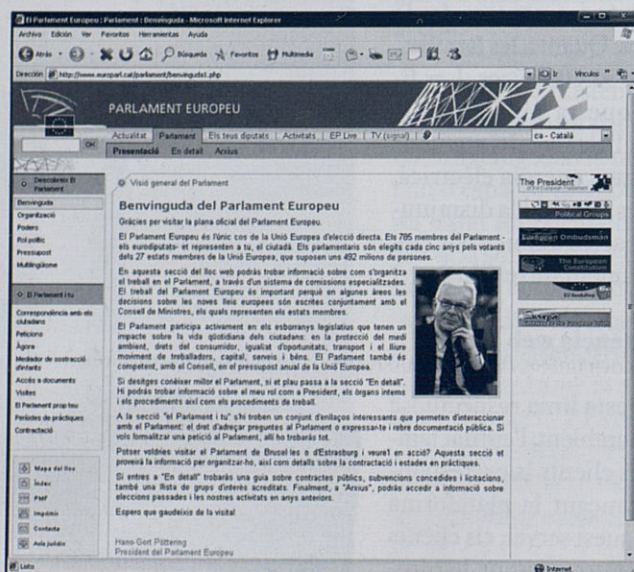
Televisió europea en català

Ja fa una partida de mesos que l'informàtic Miquel Català ens ofereix la versió en català del web oficial del Parlament Europeu a l'adreça www.europarl.cat.

Ara hi acaba d'afegir la traducció de la nova televisió en línia que ha estrenat el Parlament Europeu fa poques setmanes, EuroparlTV. En el seu dia d'emissió d'aquesta televisió, Miquel Català va rebre les amenaces de diversos responsables del Parlament Europeu de denunciar-lo per haver infringit els drets d'autor, i el van instar a tancar la pàgina web, cosa que el jove no va fer.

La seva pretensió és cridar l'atenció sobre la manca de reconeixement de la llengua catalana a les institucions europees. Aquesta iniciativa ha rebut ja el suport de molts de ciutadans i d'alguns europarlamentaris, la qual cosa ha provocat que el Parlament Europeu s'hagi compromès a obrir una pàgina web en llengua catalana que s'estrenarà properament.

La intenció d'obrir la versió catalana de la televisió del Parlament Europeu és continuar les pressions d'aconseguir l'oficialitat de la llengua catalana a la Unió Europea. Per aquest motiu, al mateix web es pot signar per reclamar aquesta oficialitat.

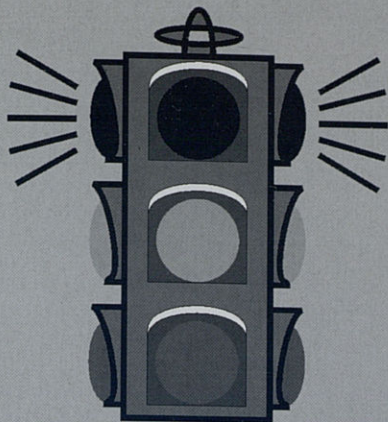


Es presenta un diccionari d'infermeria en català

Acaba de sortir publicat el *Diccionari d'infermeria*, elaborat pel TERMCAT amb l'assessorament del Consell de Col·legis de Diplomats en Infermeria de Catalunya i la Comissió NORCAI (Normalització del Català en l'Àmbit de la Infermeria). L'edició compta amb el suport del Departament de Salut de la Generalitat de Catalunya i el Govern d'Andorra.

El diccionari té 197 pàgines i conté 1.044 denominacions catalanes, amb definició i equivalències en castellà, francès i anglès, indicacions de les relacions de sinonímia entre els termes i, quan escau, notes amb informació contextual. Alguns dels neologismes que es recullen en el diccionari han estat normalitzats pel Consell Supervisor del TERMCAT, l'òrgan encarregat de fixar els nous termes en català.

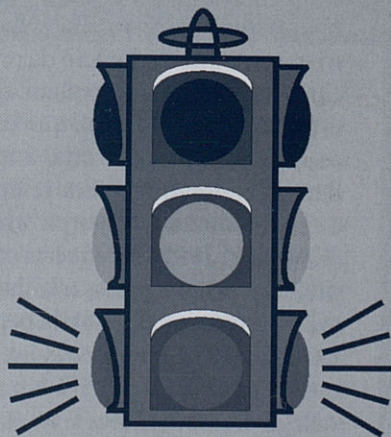
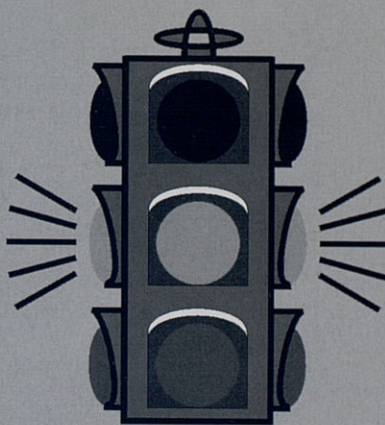
Vist l'escassa normalització dins l'àmbit sanitari, podria ser interessant que el Govern de les Illes Balears s'afegís a la iniciativa i en repartís exemplars als professionals de la infermeria i als centres de salut.

**VERMELL**

A la junta de personal de l'IB-Salut, per rebutjar els requisits de català en els processos selectius i de trasllats de l'organisme. Amb l'única oposició de l'STEI-i, CEMSATSE, CCOO, UGT, SAE i SITESSIB, han votat en contra de l'aprovació d'un nou decret que reguli els coneixements que ha de tenir el personal de la sanitat. És inexplicable l'actitud dels sindicats cap a una norma que només pretén el compliment de la Llei de normalització lingüística i el respecte cap als drets lingüístics dels pacients catalanoparlants. Sense l'obligatorietat de conèixer la llengua, com es pot garantir una atenció adient dels usuaris del servei? Els sindicats de l'IB-Salut proposaran la contractació d'un servei de traducció per evitar diagnòstics equivocats?

GROC

A l'Ajuntament de Palma, per la seva erràtica política lingüística. Si per una banda la institució ha posat en marxa una Direcció General de Política Lingüística i ha posat en marxa un Pla pilot de dinamitzadors lingüístics a les barriades, la majoria d'àrees mostren poca sensibilitat per la llengua tant en l'ús públic que en fan els membres de l'equip de govern com en les campanyes i la documentació interna. La política lingüística de l'Ajuntament de Palma necessita millorar.

**VERD**

Al Govern de les Illes Balears, per modificar el decret que regula els coneixements de català que han de tenir els funcionaris per accedir a la funció pública. Els tribunals de justícia varen anul·lar, a instàncies de CCOO i l'STEI-i, els articles regressius del decret Rodríguez, de l'any 2001, que representaven una retallada dels nivells de català exigits. L'executiu actual no ha fet més que tornar a la normalitat, i els funcionaris a partir d'ara hauran de tornar a acreditar el nivell C.

OFICINA DELS DRETS LINGÜÍSTICS

L'Oficina dels Drets Lingüístics és un mecanisme de defensa contra les agressions lingüístiques pel fet d'expressar-se en català. Si heu patit alguna agressió o discriminació per raons de llengua, podeu fer-ho arribar a l'Oficina pels mitjans següents:

Correu electrònic: drets@ocb.cat

Correu postal: Oficina dels Drets Lingüístics

C. del Pare Bartomeu Pou, 31, baixos

07003 Palma

Telèfon: 971 723 299

El Semàfor

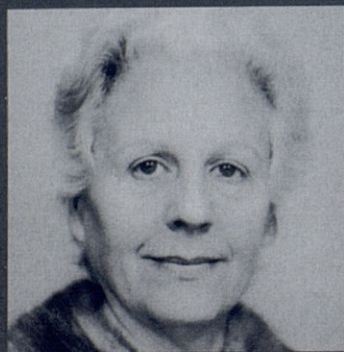
Mercè Rodoreda

BIEL MESQUIDA

M'ÉS BEN IGUAL QUE DIA 10 D'OCTUBRE DE 2008 FACI CENTS ANYS QUE VA NÉIXER MERCÈ RODOREDA! La seva veu és aquí: dins la meva boca quan la llegesc, dins el meu aire quan la sent, dins tota la meva còrpora quan la delir. Només puc donar gràcies a una dona catalana que va sofrir tota la megamort del segle XX, que va travessar els horrors de dues guerres, que va patir la duresa de l'exili, que va lluitar contra els

feixismes, que va viure denses i intenses històries d'amor i d'abandonament, i que estimà tant la llengua catalana que, amb els materials d'un idioma en construcció, d'un idioma prohibit, d'un idioma perdut molt lluny, va bastir una obra literària d'una força verbal d'altíssimes energies que no s'aturen d'enrampar-me, de deixondir-me, d'enamorar-me, de fer-me escriguera. Com a escriptor puc donar testimoni que sense els seus textos no hauria sabut com desfer-me'n per crear una prosa artística i contemporània, que sense la seva literatura moltes de les meves recerques no haurien trobat el detonador que les posàs en marxa. Això no és una declaració de principis una mica grandiloqüent, sinó la publicitat d'un treball que volia conjuguar creació personal i festa lletrera rodolediana. Em referesc a *Excelsior o el temps escrit* (Empúries, 1995). En aquesta obra, dividida en tres parts, n'hi havia una que funcionava amb la benzina de *La mort i la primavera*, literalment i en tots els sentits. No solc rellegir els meus llibres si no és per a les revisions d'una reedició o per dir-los en veu alta dins un recital. Aquest text, titulat «Les epifanies i els epitafis», l'he llegit molt aquests darrers anys perquè hi trob alguns dels harmònics que he intentat immortalitzar travessats per aquesta correntia que et produeix girades de ventre quan menys ho esperes dels verins rodoledians. I ara, sorpresa magnífica, m'he trobat d'ulls amb un text de l'amic i excel·lent poeta Albert Roig que es titula «*La mort i la primavera*» de Mercè Rodoreda. Versió dramàtica (col·lecció La Butzeta, Lleonard Muntaner, Edi-

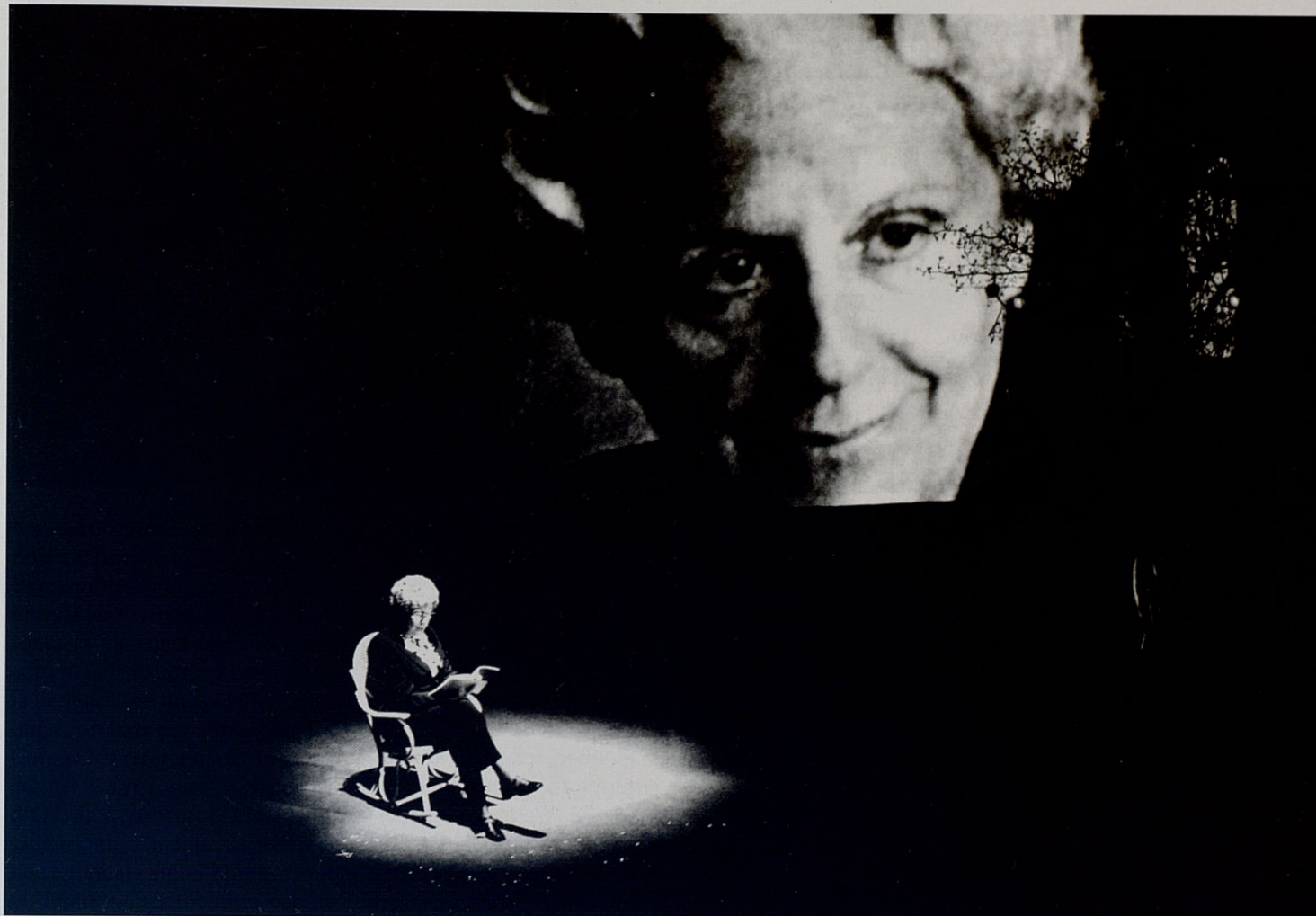
A cura de Mònica Miró Vinaixa
i d'Abraham Mohino Balet



MERCÈ RODOREDA
A
AUTORETRAT

Angle Editorial

Llibres



tor). La primera lectura ha estat un enlluernament. El pròleg de Perejaume —«Els boscos dels arbrats o les vivificacions»— constitueix la pancarta exquisida que convida els lectors al banquet de la llengua amb un aperitiu verbós que et prepara per al fruit madur. Com si les referències a la *Comèdia* del Dant i a les *Metamorfosis* d'Ovidi i, sobretot, els troncs sanguejants d'una sureda pelada de poc entaulats amb l'humà arbrat, no fossin bones menjues per entrar en gana, un fragment de la Rodoreda ens dona la clau d'or de la ficció: «Les morts arbrades podrides a dintre acabaven morint-se. L'arbre que havia recollit la mort es tornava pols molt de mica en mica, molt amb el temps del temps. Es desfeia i era com les erugues. La mort vivia a dintre de l'arbre com la papallona a dintre l'eruga.» Albert Roig, al principi, fa un avís i diu clarament: «Per fer aquesta versió, o variació, dels últims

somnis de Mercè Rodoreda he resseguit els morts, migrant-se, i els arbres, ombres i aigües del seus sonets, escrits a la vora del Sena entre 1946 i 1950.» I a continuació ens dona uns monòlegs —de la Nena Morta, de la Dona i de l'Home— que són un laberint de la més alta i fonda poesia. Roig emula les veus d'aquell poble mític, clarombrós, amb la llum negra dels boscs atapeïts i del poble esclavitzat i de les senzilles mirades de tres personatges que ho diuen tot amb paraules alades. L'emulació ha tensat amb formes noves els llenguatges rodoredians, els ha donat mots com sagetes que troben la diàna exacta per encendre lluminàries per un cantó i foscúries per l'altre. Les bombolles gàbia, la mort d'una criatura, el suïcidi de la marastra, els cossos morts plens de ciment i d'herbes, els troncs taüt, les primaveres malaltes, són algunes de les escenografies de la paraula que m'han fet córrer calfreds

per l'espina, que m'han enramat. Llibre per llegir en veu alta, per rellegir sobretot assaborint les boles de greix mesclades amb alguna abella viva que es mou pel vel del paladar com una paraula ardorosa que no vol morir. Tot un festival de vivificacions verbívores que et deixa amb talent, que et joïtza, que et fa més bo. Gràcies, Roig! Gràcies, Rodoreda! I que per molts d'anys i bons et puguem llegir sobre la terra erma com un hort inacabable de fruits saborosos!

RODOREDITZAR, SEMPRE RODOREDITZAR!

«Avui, a la meua edat, passada la frontera de tantes coses que m'havien fet malbé la vida, encara em queden unes quantes passions: escriure, el meu país, i el meu idioma tan dúctil i bell que em permet d'aconseguir una prosa neta i clara; de dir el que vull dir i de fer-ho entenedor als altres.»

Mercè Rodoreda i Gurguí



He rodoreditzat els ailants del caminal: cada arbre era un baül acarnosat possible. Espellar els troncs amb els gavilans, buidar-los amb un punxó i molta de paciència, dessagnar-los fins que amollin la darrera gota de suc, deixar-los nets: cilindres de mortalla amb argolles de ferro.

He rodoreditzat l'esbart dels coloms maleïts que concaguen els llibres amb tendreses falses i enfonsen els porxos amb les merderades corrosives: m'he vist dins la mortaldat colomera que practicava

amb totes les eines possibles, amb totes les ràbies possibles: perdigons, ganivets, xapetes, destrals, mans i ungles, boca i peus, fins que quedava sollat, tapat de sang de colom i de colomassa.

He rodoreditzat les parets seques envoltant els camps d'ametllers amb tota la collita de bessons penjada i perduda. Dins les juntes de les pedres mig esboldregades creixien els troncs rapinyadors dels esbarzers amb les móres seques: he pensat en la memòria seca, en la ferida morta, en els ulls lluent, en la benzina orgànica que mou aquells personatges seus tan a la meua vora, tan elèctrics, tan devastadors, tan euforitzants, tan vivíssims.

He rodoreditzat una conversa telefònica amb un amic: territori de desxiframents confiats en què, entre les ones del diàleg xiuxiuejat, es desplegaven teories viscudes, patides, sobre els riscos de viure, les plaents eloqüències de les amors, les aventures incomputables d'aixecar-te cada dia, els metabolismes sorprenents i *touchants* de l'amistat, les forces d'acció tan apassionants de l'inconscient, les creixences, les ferides, les joies i els trencaments de ser vius, les necessitats de lluitar contra l'amort: la presència persistent del fat com una criatura que només sap jugar per aquestes mars de terral on a la fi tot ésser s'ofega.

He rodoreditzat l'olor d'aquell moix assassinat a la vorera de l'asfalt, aquella pudor de mort que fa l'aire més dolç que el baume del gessaminer, i he vist com els devoradors de la putrefacció m'havien deixat un bell esquelet tan blanc

com el referit: un esqueletitzat gat, ha, ha, hat!

He rodoreditzat amb la mà esquerra la lluna en quart creixent i l'he col·locada devora una flor sense nom que treia el cap per un filferro de caseta il·legal d'uralita: són flors de tot l'any, quan una es panseix, en surt una de nova de dintre la que ha mort. He ajuntat la boca amb la d'una fantasia perversa de la pell dels llavis inexistents d'un cos de lledoner, de l'esquelet amb músculs transparents d'un home dins el cilindre del lledoner, i he sentit l'escorreguda més carntremoladora que som capaç de viure. He rodoreditzat la marastra i li he tocat la cabellera llarga, les puntes dels mugrons, la maneta esguerrada amb el monyó com el d'una sargantana, i aixecant aquelles arrels seques d'aire, li he besat el clotell. El pare li havia matat el desig molt de mica en mica i la mirava com una criatura, content. La meua besada s'ha entrecreuat amb l'energia d'una abella que tenia dins la boca, mesclada amb una bolla de greix, i he pogut sentir l'estremiment feliç d'una carn reverdida.

He rodoreditzat cada paraula d'aigua i de sequera, d'aliment i de gana, de serenitat i de folia, de pornografia i de mortgrafia amb la cura exquisida d'un alquimista, amb tota la paciència de l'escriptura.

(Mots borratxats a corre-cuita en tornar de passeig per foravila com un brindis nou i fester de molts d'anys i bons per a la lletra de la mestraamigacomplíce Mercè Rodoreda i Gurguí.)

EL MIRALL amb el suport de



**Generalitat
de Catalunya**



Ma-10

98



ona Mallorca
98.0 FM

ràdio més sentida

Informació, entreteniment, música, cultura, esports... ara
al 98.0 FM. Perquè les coses les vius aquí i des d'aquí.
www.onamallorca.com

**Saps on
som, ara?**

98

Luis Maraver: diàlegs de l'aigua

JOSEP MARIA ALAMINOS



El salto de Ángel. Acrílic i llapis damunt paper. 150 x 70 cm.

Evocadora, suggerent, intimista i poètica són qualificatius aplicables a l'exposició que Luis Maraver (Puebla del Río, Sevilla, 1957) presenta al Casal de Can Fondo, a Alcúdia. Es tracta d'una selecció de dibuixos, pintures i escultures que l'artista ha preparat expressament, al seu estudi de Binissalem, per a aquest espai.

Maraver, com altres artistes de la seva generació (Barceló, Pérez Villalta, Menéndez Rojas o Sapere, per posar-ne uns quants exemples), s'interessa per una figuració que combina les tècniques de la il·lustració i la pintura, i que fou des de principis dels setanta una de les premisses per sortir del carrer sense sortida en què es trobaven les avantguardes dels seixanta. Aquesta tendència artística proposa un retorn a la pintura, com a reacció a les tendències conceptuals dominants fins al moment, i es caracteritza per posar en primer pla l'expressivitat personal de l'artista, la recuperació de la figuració i la tradició de la pintura manual.

Partint d'aquests plantejaments, l'obra de Maraver es vol allunyar de les etiquetes. L'artista reprèn constantment alguns dels grans temes i problemes tècnics de la pintura clàssica (el paisatge, la natura, la figura humana, la mitologia, la perspectiva, el tractament de la llum o la composició). Els seus treballs es concentren en la recerca de materials i tècniques que aportin el caràcter i la sensibilitat personal a la seva obra, i és així que ha aconseguit consolidar una trajectòria artística marcada pel rigor i la professionalitat.

Els dibuixos del viatger

Luis Maraver ha donat sempre

gran importància al dibuix, i mai no ha abandonat el costum de dur quaderns d'apunts del natural, estudis i anàlisis formals que moltes vegades desemboquen en pintures, en escultures (el camí també pot ser invers). Hem pogut veure, en exposicions anteriors, dibuixos que l'artista fa durant els seus viatges. El quadern de viatge, híbrid de diari íntim, d'àlbum d'imatges, de carpeta d'esbossos i de bloc de notes, es converteix en una eina important per envestir obres de més envergadura. Aquests apunts, convertits en obres amb entitat pròpia, tenen també un component narratiu perquè contenen històries, viscudes o imaginades.

El bany, l'arbre i l'aixeta

L'aigua, el bany, l'arbre... són els temes que Maraver utilitza a les obres de Can Fondo. L'aigua que dona vida, el bany que purifica, l'arbre com a símbol de creixement, l'aixeta, els pinzells, les espàtules, les eines del pintor... El punt de partida, però, són les palanganes (ribelles o plats fondos de test esmaltat), on el pintor mulla els pinzells, i que l'artista ha convertit en escultures. Aquestes palanganes de colors diferents, amb la massa de resines i pigments solidificada, contenen, incrustats, els pinzells i les espàtules de l'artista. També serveixen de banyera als personatges que se submergeixen en el seu interior, o aguanten l'arbre que sosté la figura al seu damunt. Són obres suggerents, a manera de poemes visuals, on l'artista juga amb el contingut simbòlic dels elements.

Als dibuixos de grafit hi trobam la palangana amb l'arbre i l'aixeta, amb l'arbre i el nedador, amb la

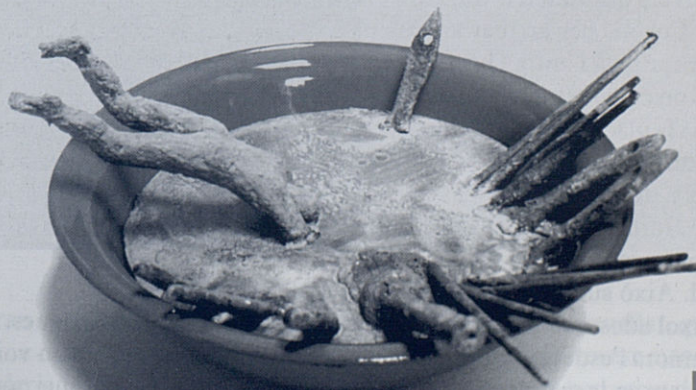


Taciturno. Acrílic damunt cartó. 38 x 33 cm.

canoas, amb els banyistes... Als acrílics damunt paper o cartó, el motiu recurrent és la figura amb l'arbre, la relació de l'home amb la natura. A les teles, les palanganes apareixen en primer pla, inserides en paisatges on la piràmide n'és l'element més important. Tot marcat per la presència d'una gamma cromàtica austera, dominada pels grisos, els terres i els ocres, amb la qual Maraver desplega una estètica intimista i subtil, i articula el joc en què es converteix l'acte de la creació.

Situat a la frontera entre modernitat i classicisme, elements antagònics a priori, Luís Maraver fusiona ambdós conceptes, juga amb ells i aconsegueix una obra madura, capaç de navegar per la figuració amb un traç impecable i d'aprofundir en el sentit dels colors i les formes per provocar emocions estètiques i visuals intenses, profundes.

Luís Maraver
«Pintures i escultures»
Casal Can Fondo, Alcúdia
Fins al 16 de novembre



El baño rojo. Técnica mixta. 41 Ø x 19 cm.

Tendències Art

Volta a la talaia de Cals Reis

GASPAR VALERO

Itinerari:

Alaró – cases de ses Artigues
– Ca na Magdalena –
pas de s'Escaleta –
pas de s'Estaló – cases des Rafal
– coll de sa Galera –
cases de ses Artigues – Alaró

Horari aproximat:

3 h 40 min (temps aproximat de
marxa, sense les aturades)

Orientacions de camí

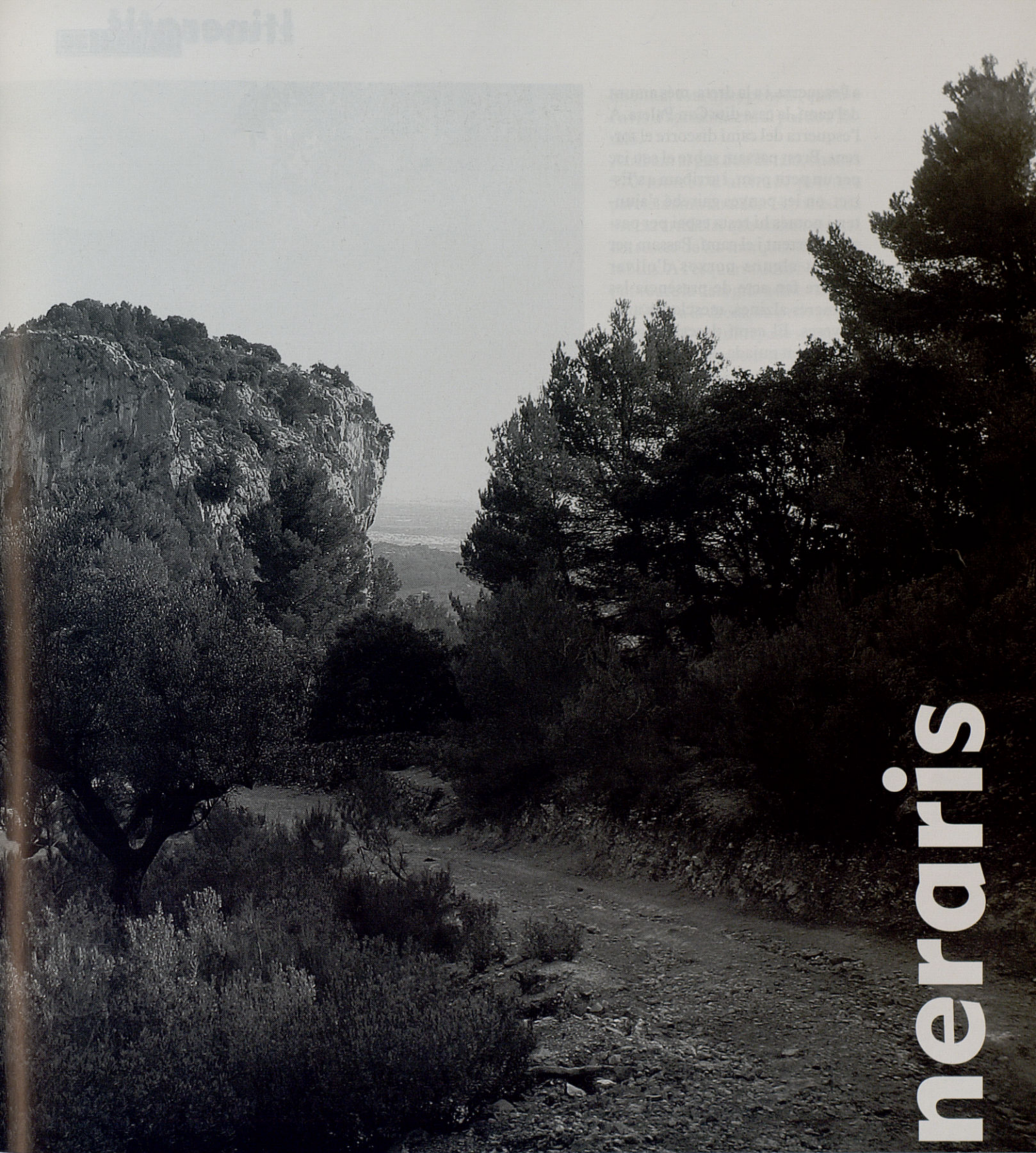
Des de la plaça de l'església d'Alaró ens dirigim cap al nord-oest (carrers des Xalet, d'Enmig i de Can Coxeti) per arribar a Los d'Amunt, típica i antiga barriada d'Alaró on es troben les cases de la Bastida i la plaça de Cabrit i Bassa, on, segons és tradició, foren cremats els defensors del castell d'Alaró Guillem Cabrit i Guillem Bassa per ordre del rei Alfons el Liberal. Això succeïa l'any 1285. Un nínxol adossat a la paret nord commemora l'esdeveniment. Continuem en la mateixa direcció i, pel carrer de Son Duran, arribam al final de la població. Ens trobam ja en el camí vell d'Alaró a Orient, el qual hem de seguir fins passat el pas de s'Escaleta. És un camí de

carro asfaltat fins a ses Artigues. A pocs minuts de camí passam vora el portell de Can Corona, que queda a l'esquerra. Un poc més endavant, a la dreta del camí, es troben les cases de la Font des Jardí. En destaca la voluminosa torre cúbica, que acollia el molí d'aigua fari-

ner. Continuem pel camí de carro, amb el torrent de s'Estret a la dreta, i poc després ens surten a camí un gran safareig regulador d'aigua, a la dreta, i les cases de ses Artigues.

Arribats a les cases de ses Artigues, observam en primer lloc la mina





de la font de la Vila, que actualment es troba tancada. Com el seu nom indica, aquesta font abastia les necessitats del poble d'Alaró. El seu ús es remunta, almenys, a l'època musulmana, ja que els darrers metres de conducció d'aigua abans d'arribar a la mina són una

gran síquia coberta segons la tècnica musulmana dels *qanats*. La galeria té una longitud de 100 metres i el pou té una profunditat de 7,30 metres. Les cases presenten una planta complexa, producte de l'afegit de diversos volums arquitectònics. En destacam el portal

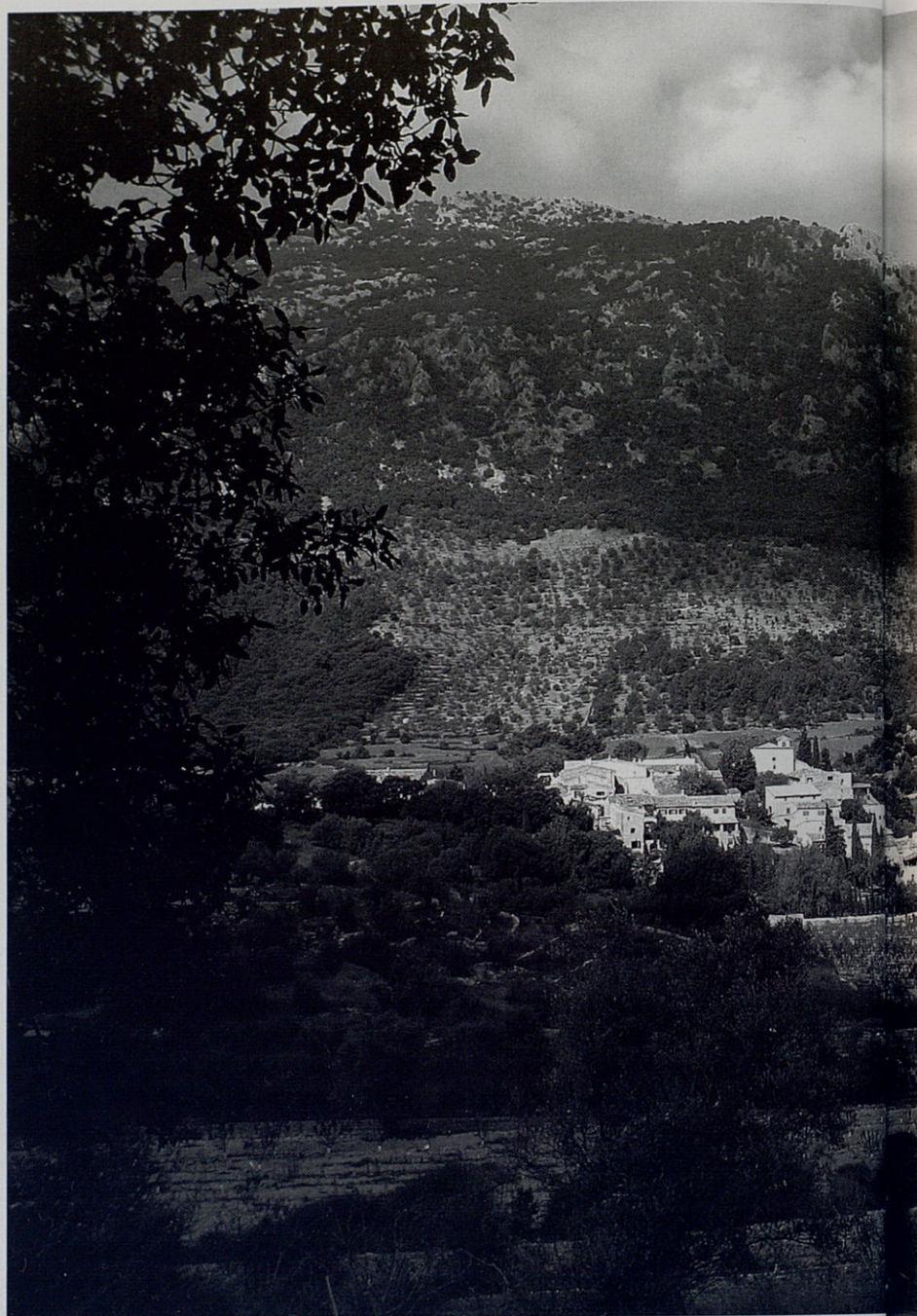
forà, d'arc rodó dovellat, que condueix a una clastra emmacada. Seguim el camí ben arran de la font de la Vila, on l'asfalt és substituït per una capa de ciment. Per l'esquerra, observam que davalla un camí, per on tancarem el circuit d'aquesta ruta. Deixam una caseta

Itineraris

a l'esquerra, i a la dreta, més amunt del camí, la casa dita Can Paleta. A l'esquerra del camí discorre el torrent. Prest passam sobre el seu jaç per un petit pont, i arribam a s'Estret, on les penyes gairebé s'ajunten i només hi resta espai per passar el torrent i el camí. Passam per davant alguns porxos d'olivar mentre fan acte de presència les primeres alzines, mesclades amb oliveres. El camí descriu alguns revolts, en pujada. Arribam a una caseta situada a la dreta, sobre el mateix camí. És coneguda amb el nom de Can Tòfol; té portal amb llinda de fusta i, a l'esquerra, hi ha un rotlle de sitja. Des d'aquesta posició podem observar Ca na Magdalena, també anomenada la rota des Metge; el penyal vermellós de ses Tosses (734 m) i, a la dreta d'aquest, el penyal de Can Llenderina (778 m). Prosseguim el camí, i molt prest arribam a la cruïlla amb el camí de Ca na Magdalena, a l'esquerra. Les cases ens queden a prop, a la nostra vista. Deixam de banda aquesta bifurcació i seguim pel camí que hem seguit fins ara, però a pocs metres de l'entreforc de Ca na Magdalena hem de posar molta d'atenció a la desviació que surt cap a l'esquerra, ja que hem de deixar el camí de carro i dirigir-nos per aquest camí de ferradura, que realment és el camí antic Alaró-Orient.

Avançam pel camí de ferradura, que s'endinsa per dins l'alzinar i presenta graons i marges laterals de sosteniment que ajuden a salvar el desnivell. A poc més de deu minuts de l'anterior bifurcació, arribam al pas de s'Escaleta, que ocupa el fons d'una gorja estreta per on discorre una torrentera que dissenya un petit salt. El nom *escaleta* prové dels deu graons que franquegen la paret transversal que va de part a part de l'estret.

Superat el pas de s'Escaleta, trobam a l'esquerra un forn de calç, mentre l'alzinar es converteix en més espès i ombrívol. Alguns minuts més endavant arribam al coll de ses Tosses (586 m), que configura un planiol travessat per una paret. A la dreta queda el puig de les Tos-



ses i a l'esquerra la talaia de Cals Reis (749 m). Cap a la dreta surt el camí de Can Garau, situat a la carretera Alaró-Orient. La nostra ruta continua cap a l'esquerra, mentre una paret discorre per la dreta. Passam per damunt un rotlle de sitja, amb una barraca i un coll de tords, i ens separam de la paret. Prest podem observar l'alta murada de muntanyes que apareixen davant la nostra vista, amb la serra d'Alfàbia, el puig de l'Ofre i al fons el puig de Massanella. El camí es fa més ample, amb escopidors laterals de protecció, i deixam el sender que puja a la talaia de Cals Reis

a l'esquerra. Mentre, observam la panoràmica que se'ns descobreix sobre la vall d'Orient. Passam un portell amb polleguera de fusta i poc després un tancat cobert per fibrociment. Després d'un altre portell, el camí davalla, rost avall en tendència cap a la dreta. El poblet d'Orient apareix ara ben a prop. Un poc més endavant arribam a la cruïlla del camí d'Orient, que parteix vers la nostra dreta, rere una barrera de fusta. El nostre itinerari continua recte, en certa disposició cap a l'esquerra, vora una gran alzina i un rotlle de sitja de carboner. A la bifurcació



de camins següent continuam per l'esquerra, però a la tercera, després d'un revolt, hem d'anar cap a

la dreta, en pujada. Després de la pujada, tenim a la dreta, enfront, el penyal des Castellot. El camí ens

ha situat sota unes penyes, que són l'avís d'aproximació al pas de s'Estaló.

Arribam al pas de s'Estaló, situat a 570 metres d'altitud, per una pareteta amb botador. El pas és una bretxa artificial que encara mostra les restes de les marques dels barrobins. A l'esquerra de la bretxa es pot veure la data gravada en la roca de 1905 i a la dreta, un petit pedrís per seure. Quan ultrapassem la bretxa del pas, entrarem en el vessant de Santa Maria, vora la vall de Coanegra.

Del mateix pas de s'Estaló surten dos camins. Per seguir la ruta cap a Alaró, hem d'anar pel de l'esquerra, atès que el de la dreta va pel comellar de sa Comuneta, i condueix a la zona de Coanegra i es Freu. El nostre camí es converteix en un estret sender, poc marcat, que avança per dins l'alzinar. A uns cinc minuts de s'Estaló arribam a un passet de roques i, tot seguit, a un conjunt de rotlles de sitja i barraques de carboner. Podem observar un forn de pa i una bassa. Poc després passam una paret transversal que ens indica el collet del Coster des Garrovers, amb la talaia de Cals Reis a l'esquerra, i la mola de Lluc a la dreta (620 m). Davallam el collet i ens situam en una nova zona de carboners. A la dreta, deixam la davallada pel comellar des Bous, que també ens conduiria a la vall de Coanegra. Més a la dreta, s'estén la comuna de Bunyola. Continuem recte cap a una portell amb restes de tanques de bestiar a la dreta i una marjada per al conreu a l'esquerra, ara amb domini del pinar. Així, arribam a una bar-



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

T'equipam per a l'aventura

**ES
REFUGI**

Via Sindicat, 21 (pati interior)
Palma

Tel. 971 716 731

Fax 971 718 597

refugi@detallsport.es

www.esrefugi.es



rera metàl·lica envoltada d'antics camps de conreu i amb una paret a l'esquerra. Ens acostam ja a les cases des Rafal, a les quals arribam després de voltar per un camí de carro a la dreta i davallar després a l'esquerra, ja vora l'edifici.

Les cases des Rafal es trobaven fins fa poc molt derruïdes, però recentment s'hi han fet obres de reconstrucció i tenen barrera tancada. Presenten una façana amb dues plantes, un portal forà de pedra i arc rebaixat i brancals d'una peça, i sis finestres amb ampit. La part de la dreta es troba esbaldregada. Alguns contraforts intenten reforçar l'estructura, i un empedrat rost se situa davant el portal. Davant la façana hi ha una carrera amb un gran pi. La coberta és de dos aiguavessos. L'aiguavés de darrere es troba en mal estat i, entre

les ruïnes, encara es poden veure les restes d'un molí de sang.

Partim des Rafal cap al sud-est, per una pista molt recent. A prop de les cases es troba un pou, amb una pica a l'esquerra. Poc després del pou, per la pista principal, a la dreta es divideixen les cases de Cas Secretari. A pocs minuts des Rafal, arribam a una esplanada amb figueres abandonades, i continuam pel camí, en certa tendència cap a l'esquerra. Entre marjades i en lleugera pujada, franquejam un portell que ens indica el collet de sa Galera, amb el puig de sa Galera (629 m) a la dreta. Enfront, a la dreta, tenim la penya de sa Bastida, a la qual ens hem d'apropar. Passam per una antiga zona de rotes, amb restes de marjades i una era de batre. A dos o tres minuts del coll, passam per un passet a l'esquerra

d'una barrera de metall moderna, amb totxos a l'esquerra. L'esplanada que apareix immediatament constitueix una esplèndida miranda cap al puig del castell d'Alaró i, més a la dreta, la vall de ses Artigues i el poble d'Alaró. Després, la davallada s'accentua, per una pista que ha estat ampliada recentment, mentre apareixen diverses casetes d'olivar. La penya de sa Bastida (617 m) s'alça davant la nostra pista, amb la roca tallada impressionantment. A uns desset o devuit minuts de la barrera de la miranda, observam a la dreta un porxo d'olivar, amb llinda de fusta, i emmarcat per les penyes de la mola de sa Bastida. La paret vertical del coster de sa Mola acull la boca de la cova Major.

Sa Bastida constituïa un antic lloc de defensa i de refugi de la pobla-



ció d'Alaró en cas de perill o de guerra, equivalent en certa manera al castell d'Alaró, però de dimensions més reduïdes. També s'hi feia la vigilància dels camins que provenien de la muntanya. La penya de sa Bastida configura una gran mola calcària situada estratègicament, amb una protecció natural constituïda per les altes parets tallades a plom. Aquesta defensa natural era completada per un sistema de paraments de fortificació. Les restes que ens n'han arribat es troben molt deteriorades.

Continuam la davallada, inicialment per la pista, ara dotada de sòl de ciment, però, a tres minuts del porxo d'olivar, abandonam el camí ample i voltam a la dreta, pel camí vell, que es troba molt abandonat. La vista que s'estén als nostres peus abasta el poble d'Alaró i les cases de ses Artigues. Els pinotells joves i el càrritx envaeixen les marjades d'antics olivars. Anam uns sis minuts pel camí vell i tornam a enllaçar amb la pista ampla, que ha recorregut la contrada de Cas Serós. Davallam el graó disforjo de l'enllaç amb la pista, i continuam per la dreta. Superam alguns revolts de la pista, en davallada rosta, i, a uns tretze minuts de l'enllaç



del camí vell amb la pista, arribam a una cruïlla que agafam per l'esquerra. Passam per la dreta una barrera de metall i, molt a prop de les cases de ses Artigues, deixam una casa més nova a l'esquerra i enllaçam amb el camí vell d'Alaró a Orient, que ja coneixem en

aquesta ruta. Cap a la dreta, deixam aviat les cases de ses Artigues i la font de la Vila. Així, pel camí d'Alaró, tornam a passar per les cases de la Font des Jardí i per Can Corona. Arribam a Los d'Amunt i poc després al centre d'Alaró, on acabam la passejada.

Tendències **cinefàgia**

Paul Newman, a imatge i semblança nostra

MATÍAS VALLÉS

La mort de Paul Newman demostra que hi ha un moment en què l'artista es converteix en els seus admiradors. Els un i els altres devoren la personalitat creativa, en una fórmula que remet a l'oferta eucarística i que acaba per homogeneïtzar les dues parts. El sentiment unànime davant la desaparició de l'actor consolida una afinitat indestructible amb la seva audiència. Mai no va decebre els qui l'havien mitificat, a diferència de les icones —Marilyn, Elvis— fabricades des del rebuig i l'aspror. El protagonista de *Dos homes i un destí* no s'ajauria amb els milions d'ad-

miradors que va congrega al planeta. A canvi, tampoc no els traïria amb cap altre ésser humà, amb Joanne Woodward com a garant d'aquesta promesa. En la pel·lícula que hem esmentat, la seva relació amb l'erotisme es fa tangencial, enfront de l'obsessió per la intensitat que la ficció localitza en l'atractament a bancs, i que en la realitat va enfocar cap a la competició automobilística.

Un actor és una vida alienada. Tenir personalitat pròpia és un fracàs artístic. Les celebritats són els vedells d'or de la modernitat. Durant la primera meitat del segle xx, l'enormitat de la pantalla cinematogràfica atorgava una dimensió mítica a qualsevol rostre que s'hi plasmava. Paul Newman es veu catapultat a la fama en el trànsit a la quotidianitat de la televisió, un artefacte que anul·la amb voracitat qualsevol representació que passi en el seu si. El protagonista d'*El cop* va mantenir amb orgull l'estendard d'una època pretèrita, sense desgastar-se a l'altar dels escàndols contemporanis. La reacció a la seva sortida d'escena celebra un comportament senyorial. Tanmateix, fins aquí no ens hem referit a les seves habilitats professionals.

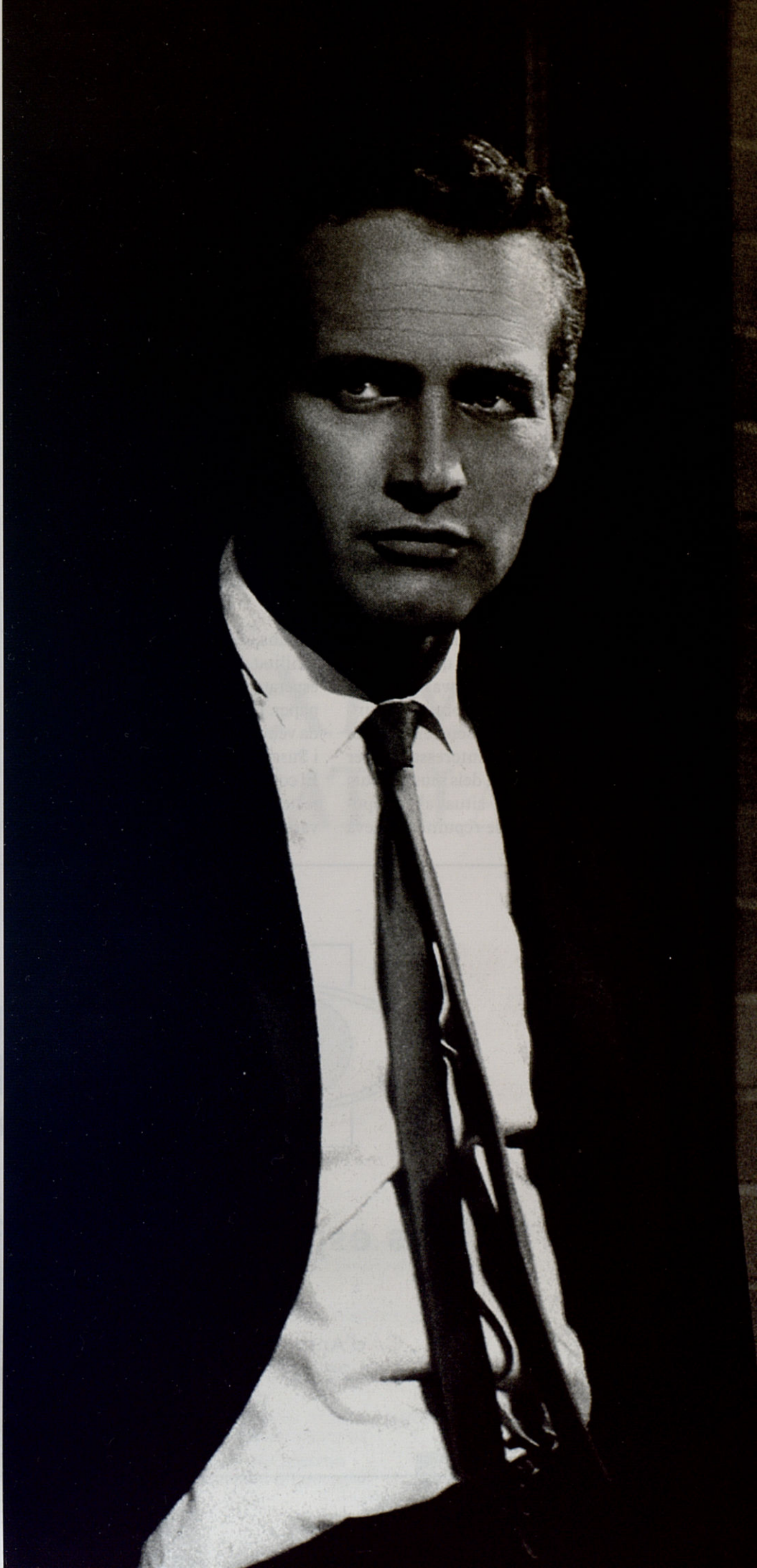
Paul Newman aconsegueix el seu primer Oscar als 61 anys. Aleshores, més de la meitat de la seva existència havia transcorregut amb rang estel·lar. El missatge de l'Acadèmia era diàfan, al protagonista de *La gata sobre la teulada de zinc* se



li negaven les condicions interpretatives exigibles a la seva professió. Només falta analitzar la reacció de l'objectiu d'aquest desdeny. El magnetisme de l'actor havia acumulat tants reconeixements que es podria haver desentès de la perícia. Això no obstant, i en una nova mostra d'honradesa, el destinatari del retret col·lectiu admirava en gran manera els codis de la seva professió. Hauria donat la seva bellesa a canvi d'assolir els dots interpretatius. Per comprovar-ho, n'hi ha prou de revisar la fotografia que el mostra amb devers trenta anys en una sessió de l'Actors Studio de Nova York de Lee Strasberg. Se'l veu aplicat, excitat de pertànyer a una activitat de molt difícil enquadrament professional, apassionat per perfeccionar en expressivitat les seves virtuts congènites.

A l'hora de traspasar el senyoriu de Paul Newman a les coordenades actuals, podríem encaixar el seu comportament en l'esportivitat. Ni tan sols va culpar el seu físic excels, com les Charlize Theron, Nicole Kidman o Halle Berry, que se senten obligades periòdicament a desfigurar-se per demostrar-se actrius. També és cert que l'Oscar li va arribar quan el seu físic irrepetible ja no era un obstacle. Un altre vèrtex del seu èxit es troba en la capacitat d'adaptació a les successives edats de la seva biografia, sense pretensions de barallar per una eterna joventut. Va envellir bé perquè va envellir, va cenyir la competició amb el decaïment a les carreres automobilístiques. Fins i tot per infringir la velocitat màxima necessitava un codi. Li bastava mirar per conquerir, aquesta característica el fa inimitable.

Endinsant-se en el vici de la crítica, admir Paul Newman quan pren la distància òptima respecte del seu paper en *Dos homes i un destí*, en què es demostra que el cinema nord-americà podia aconseguir la cima de l'existencialisme sense apartar-se de la seva vocació per l'aventura. En aquesta pel·lícula —que sempre figurarà en una llista





de les meves deu millors pel·lícules—dóna vida a la paròdia que va interpretar Ernest Hemingway i la seva cort d'imitadors. I, sobretot, qui insisteixi a desviar la fascinació cap a la interpretació ha d'interessar-se per *Twilight*. Desposseït dels seus atributs físics, en un paper situat als antípodes dels herois que repunten la seva

fortuna, aconsegueix finalment la credibilitat en escena. Es diria que havia esperat tota la vida a aconseguir aquest paper. Per descomptat, també hi ajuda veure's envoltat de Gene Hackman i Susan Sarandon.

El color celestial dels seus ulls i el trajecte perfecte de la seva mandíbula el varen acompanyar fins al darrer mi-

nut, incloses les fotos estiuenques amb Martha Stewart que varen constituir la seva darrera aparició pública. Encara que som insaciables, mai no varem demanar a Paul Newman més dades sobre la seva vida de les que ell estava disposat a subministrar. No tan sols imposava el respecte, es va guanyar el respecte, i advertesc amb preocupació que aquest recordatori està degenerant cap a la valoració de la normalitat en un actor que no va arrendar la seva categoria mítica. Va néixer en els anys vint, i la dictadura de les dècades obliga a trobar-li successors en les generacions successives. Sense pensar gaire se m'acudeixen Harrison Ford en els quaranta—una altra estrella hermètica sobre els vaivens de la seva intimitat—i George Clooney en els seixanta.

No necessitava apropiat-se perquè l'espectador sentís la seva proximitat. Un déu no pot ser mai un dels nostres, però Paul Newman semblava predicar sempre un paradís accessible. Per això no hi ha celebració pòstuma, sinó una nova mostra d'agraïment a qui s'ha mantingut en peu fins a la darrera actuació. I com no pot ser d'altra manera ens hem de remetre a l'escena final de *Dos homes i un destí*.



Metges especialistes en oftalmologia

C/ d'Anselm Turmeda, 10. Palma (Mallorca)
Tel. 971 20 15 12 - 971 29 47 44 - 971 29 54 50
Fax 971 75 52 38
A/e: iom@iom.es



JA SOU PARTICIPANTS ALS PREMIS PER A L'ESTÍMUL I EL RECONeixEMENT DE L'ESCOLA CATALANA?

XXXI PREMIS BALDIRI REIXAC 2008-2009

111.200 euros de dotació total

- A les escoles: 14 premis de 3.300 euros cadascun.
- Als alumnes: 70 premis de 700 euros cadascun a treballs escolars i 2 premis de 2.000 euros cadascun a experiències que fomentin la comunicació en català entre l'alumnat.
- A mestres i professors: 6.000 euros per a un estudi, assaig o recerca pedagògics i 3.000 euros de subvenció per a la seva edició, 3.000 euros per a una experiència didàctica i la seva aplicació.

Termini de presentació dels treballs: 13 de febrer de 2009

Trobareu les bases, els qüestionaris i les fitxes d'inscripció a www.fundaciolluiscarulla.cat

Fundació Lluís Carulla

Aribau 185 3r 08021 Barcelona
Tel. 93 200 53 47 - Fax 93 200 56 33
info@fundaciolluiscarulla.cat

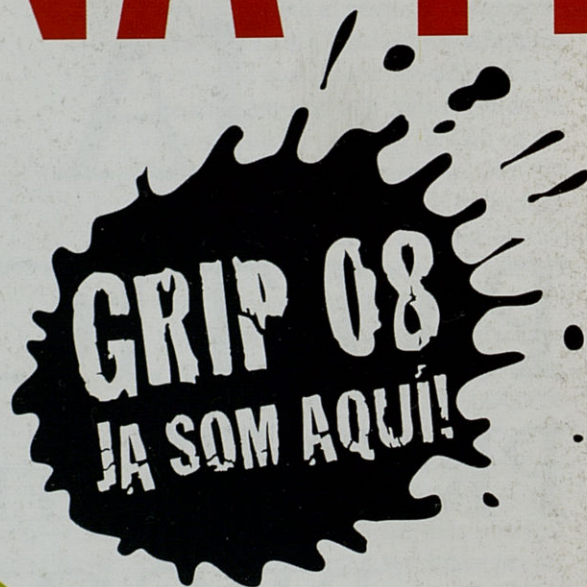
AMB LA COL-LABORACIÓ TÈCNICA D'ÒMNium CULTURAL
AMB EL PATROCINI HONORÍFIC DE:



Generalitat de Catalunya
Departament d'Educació



VACUNA'T!



CAMPANYA DE
VACUNACIÓ ANTIGRI PAL
15 OCT - 28 NOV

**SI ESTÀS INCLÒS EN ALGUN DELS COL·LECTIUS SEGÜENTS
ACUDEIX A VACUNAR-TE AL TEU CENTRE DE SALUT.**

- Persones que tenen 65 anys o més.
- Persones que pateixen afeccions pulmonars cròniques.
- Persones amb malalties metabòliques com diabetis, amb afeccions cardiovasculars cròniques, afeccions renals cròniques i hepàtiques.
- Embarassades en el segon o tercer trimestre.
- Persones immunodeprimides i les que pateixen anèmies severes.
- Persones que conviuen amb aquests malalts crònics.
- Personal sanitari i de residències de persones majors, educadors, personal de seguretat, com policies o bombers.

**CONSULTA EL TEU METGE
DE CAPÇALERA, PEDIATRE
O PERSONAL D'INFERMERIA**

PER A MÉS INFORMACIÓ, TELEFONA AL

061

GOVERN
de les ILLES
BALEARS

www.illesbalears.cat

Conselleria de
Salut i Consum