

Bea Cabezas

Se celebra el primer Festival Internacional de Mim a Reus.

OPINIO

11

L'efecte Piqué

Pere Martí

13

Estapé respon

Fabià Estapé / Toni Canís

13

La delicada ferum de la rosa

Toni Canís

15

Què és avui el Barça?

Ramon Besa

16

La derrota de Sigmund Freud

Martí Domínguez

17

Crida a repensar la societat

Martí Olivella

18

Dedicat a 'El Triangle'

Ramon Barnils

Objectiu 1

J. J. Pérez Benlloch

Trajectòries

Pau Viciano

19

Expectatives a Algèria

Llibert Ferri

Krutwig

Xavier Vinader

71

L'opinió de Pere Gimferrer

Agustí Pons

82

Benavent, Quatretonda

Joan Francesc Mira

EDITORIAL

L'AVE i el Quixot

Barrejar els polítics espanyols amb el ferrocarril sempre ha donat mal resultat. Cent cinquanta anys d'història ho demostren. La primera gran fita, la construcció de la primera línia ferroviària de la península, la de Barcelona-Mataró, va ser possible gràcies a la iniciativa privada. Era normal en aquella època. En canvi, les següents decisions importants, com per exemple l'amplada de via, les van adoptar des de Madrid els enginyers i polítics de l'època, que, com va dir aquell, "no van saber allargar el plat quan la mare natura va cridar els seus fills al voltant de la taula per repartir el do de la clarividència". Les conseqüències de no encertar-la quan era el moment són prou conegudes: els trens europeus no poden entrar a la península ibèrica perquè les vies de tren espanyoles són massa amples.

No contents amb això, els responsables de la política ferroviària espanyola van continuar amb la tradició de fer-se els originals, com quan van decidir la construcció de la primera via d'amplada internacional (d'alta velocitat) des de Madrid cap al sud, no cap al nord. Era l'AVE Madrid-Sevilla. La següent via d'amplada internacional, ara en construcció, ja va en la direcció encertada, cap a Barcelona, però com que no es tracta de vulnerar així com així una tradició centenària, es manté en suspens la data definitiva de la connexió amb la xarxa europea. Els precedents de la cimera hispano-francesa del cap de setmana passat, amb el ball de previsions sobre la històrica data (que si el 2004, que si el 2007, que si una altra vegada el 2004...), han fet honor

al popular joc de paraules sobre el tema: "Saps per on va el tren?" "Per la via." "Calla, burro, que ja ho sabia."

Convençuts que, en això dels trens, el que es porta és el quixotisme, els presidents autonòmics del País Valencià i de Madrid, Eduardo Zaplana i Alberto Ruiz-Gallardón, van reunir-se a la capital de l'estat per a signar un paper que diu que, si algú el paga, ells també volen un AVE entre Madrid i València. "Algú", és a dir, el ministre de Foment,

"Ara ja sabem que a l'any 2000 encara no hi haurà AVE entre Barcelona i la Jonquera, ni entre Barcelona i Madrid, ni entre Barcelona i València, ni entre València i Madrid."

va contribuir al projecte en confirmar que no pensa pagar. I José Bono, el president de la comunitat autònoma del mig (Castella-la Manxa), per on hauria de passar el tren, va superar-los a tots demanant "que se'ns tracti igual que al senyor Pujol, és a dir, que passi l'AVE i que s'hi aturi, i que paguem el que ha pagat ell, és a dir, ni una pessesta". El mateix Quixot no s'hauria explicat més bé.

La centenària i peculiar tradició ferroviària espanyola, per tant, sembla que es manté en plena forma, com el primer dia. Quan fa quinze anys va començar la reivindicació d'unir Barcelona amb la frontera francesa amb una via d'amplada internacional d'alta velocitat, el segle XXI es veia encara molt lluny. Però ara ja sabem que a l'any 2000 encara no hi haurà tren d'alta velocitat entre Barcelona i la Jonquera, ni entre Barcelona i Madrid, ni entre Barcelona i València, ni entre València i Madrid. Encara que tothom estigui d'acord que aquestes connexions ferroviàries són del tot necessàries. Les tradicions són les tradicions. ■