

EL FULL

de l'Albera Marítima

Gener de 2008

Portbou – any XI – número 53

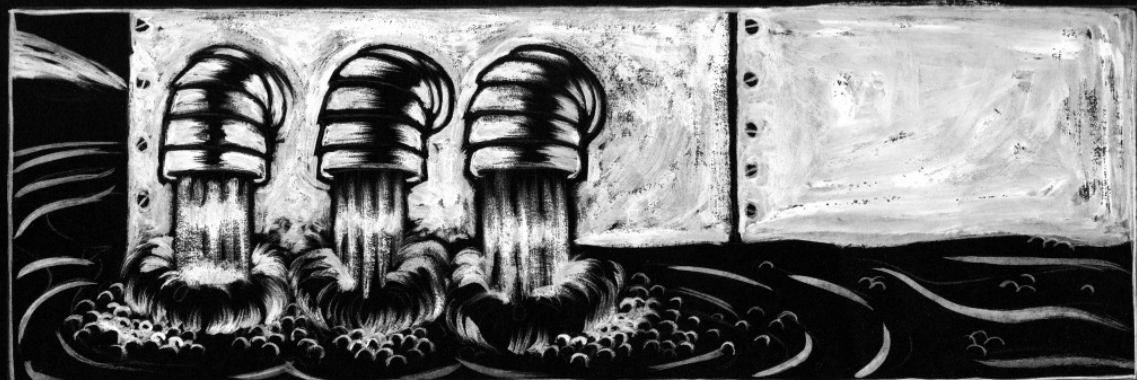


Amb la col·laboració de l'AJUNTAMENT DE PORTBOU i de la DIPUTACIÓ DE GIRONA

ROMAN

NINOTALLA per Carles Roman

"La fàbrica"



EDITORIAL

PORTBOU, EL TREN I LA QÜESTIÓ SOCIAL

Tornen a bufar vents de tempesta social, que amenacen molt directament el nostre encisador poble de Portbou. La qüestió ferroviària, en la seva vessant més negativa, torna a estar de rabiosa actualitat. El túnel del Portús, l'intent de l'actual equip de govern de l'Ajuntament de Figueres de volen suprimir l'estació del seu actual enclavament cèntric, així com una política irracional de l'administració central, que vol potenciar – per damunt de tot – el tren d'alta Velocitat “el gran tren” i que, paulatinament, va sancionant, discriminant i suprimint els anomenats, trens regionals – els que fan falta a Portbou i a l'Alt Empordà – forma tot un conglomerat que incideix, d'una forma demolidora, en el nostre estimat poble de Portbou.

Situada la qüestió, caldria esmentar (tot fent un resum sintètic) que l'any 2007, amb tota probabilitat, ha estat el pitjor de la història del transport públic a Catalunya d'ençà de la mort del dictador. D'aquesta manera, a hores d'ara gairebé totes les enquestes posen de manifest que el transport públic i la mobilitat són el principal problema que pateix la nostra

nació catalana. A més, s'ha d'especificar, molt clarament, que Catalunya no pateix un col·lapse per déficit d'infraestructures sinó per una manca de transport públic i per fer-ne una gestió nefasta; per altra banda, qui frena l'economia i la convivència del país són els qui prioritzen l'AVE i les autovies per davant dels trens regionals i els de rodalies. Aquests problemes generals, aquí a Portbou i a la contrada, tenen una implicació molt greu perquè generen molta incertesa social i territorial, de cara al futur. De fet, el nostre poble, en la qüestió del tren, tant pel que fa a viatgers (mobilitat) com a mercaderies (llocs de treball directes) ha esdevingut l'ase dels cops, sense que cap administració (excepte la local) no es vulgui responsabilitzar de res. Fa la sensació que ens volen fer combregar amb rodes de molí.

Amb tot, cal dir, més enllà de la xerrameca, que l'actual Ajuntament de Portbou és molt conscient de la gravetat dels fets (va aprovar una moció molt compromesa a finals de setembre i ha endegat accions positives de cara a les administracions superiors) potser la seva mancança és que no ha sabut

traslladar, comunicar a tots els ciutadans de Portbou la gravetat de la qüestió ferroviària. No ens podem pas enganyar: la posada en marxa del túnel del Portús, per a viatgers de llarg recorregut i mercaderies, i el desplaçament de l'estació de Figueres a Vilafant, amenacen de mort el poble de Portbou. Qui no ho vulgui veure així és que és cec o, potser, quelcom pitjor, vol fer demagògia i entabanar la ciutadania, de la mateixa manera que l'equip de govern de l'Ajuntament de Figueres està enredant la seva ciutat i comarca amb l'aberració antisocial de voler suprimir l'estació del centre de la ciutat. D'altra banda, no hi ha dubte que les bones intencions de l'actual consistori portbouenc queden superades per la realitat dels fets i, sobretot, perquè els anteriors consistoris no van fer els deures ni es varen mullar en aquest qüestió vital del tren.

De tota manera no tot està perdut. Cal no perdre l'esperança. Cal que Portbou cerqui aliats per defensar un tren digne, als municipis veïns, del Nord i el Sud, les plataformes i associacions a favor del ferrocarril i el transport públic i els milers de ciutadans, empordanesos gironins i rossellonesos, que reclamen una mobilitat decent i europea.

En síntesi, la qüestió del tren és una qüestió social de primer ordre a Portbou i comarca, cal denunciar que la política ferroviària portada a terme en aquests darrers anys, d'exclusió social i déficit zero ha estat un desastre. Cal una rectificació, com més aviat millor. En definitiva, hem de ser ambiciosos i, de la mateixa manera que caldria tenir una educació francesa, una cultura italiana i una democràcia anglesa, també hem d'exigir un canvi de mentalitat per tal de reclamar uns trens de primera com a Suïssa. ■



Foto Gubert

UN MODEL DE BAIX NIVELL

Som una economia que creix a un molt bon ritme en el context europeu. Però els sous no acompanyen. El salari mitjà a Catalunya ha crescut, en termes reals, només un 1,9% des de 1997. Això vol dir que, tot i els augments, un cop aplicada la inflació, els sous han experimentat el creixement interanual més baix dels últims 11 anys. I les previsions no són gaire optimistes: en els propers mesos el salari real mitjà podria créixer tan sols un 0,9%, en comparació amb el mateix període de l'any anterior.

A més, segons dades de l'empresa de treball temporal Adec-

co i l'escola de negocis IESE, el març de l'any que ve la taxa d'atur a Catalunya podria arribar al valor més alt dels darrers tres anys.

Els llocs de treball que s'han creat en els últims temps són, sobretot, dels sectors de la construcció, la restauració i serveis relacionats amb el turisme i el comerç. Estem parlant de mà d'obra relativament barata en un país que ofereix, bàsicament, serveis. Que avui per avui ens trobem en aquesta situació vol dir que, des de fa temps, no hi ha hagut la inversió que caldria en recerca i en estudis d'excel·lència. No s'ha apostat amb prou força per les

bones titulacions universitàries, pel lideratge en el camp acadèmic i per la innovació en tecnologia. Tampoc no s'ha invertit en infraestructures necessàries per al desenvolupament econòmic, i ara en comencem a pagar el preu.

Hem estat incapaços de transformar la societat il·lusionada que sortia de la dictadura en una economia moderna, basada en les telecomunicacions, la indústria cultural o la biomedicina.

Aquests són els terrenys on la feina qualificada adquireix un valor afegit que es tradueix, després, en sous més alts. ■

UN NOU LLIBRE: "MAR DE POEMES"

El passat 18 de desembre a l'escola de Portbou, es va presentar el llibre, escrit pels alumnes de P3 a 2on d'ESO i finançat per l'empresa CADEFER, "Mar de Poemes". Des d'aquesta revista ens congratulem per aquesta mena d'iniciatives que col·laboren a enriquir el panorama cultural del nostre poble.

Transcrivim a continuació, el discurs de presentació de la directora del centre, Ferrana Roldan. "Endinsar-se en un llibre sempre és un acte íntim i plaent, significa dedicar-se un temps a un mateix on el rellotge s'atura i els problemes es dilueixen. Llegir, ens ajuda a créixer com a persones, a conviure amb els altres i a viure millor. Però també, llegir ha de ser una aventura engrescadora.

Ensenyar a llegir, aconseguir que els alumnes siguin bons lectors capaços d'entendre, d'emocionar-se i d'estimar els llibres és un dels objectius principals de la nostra escola. Però formar lectors és, també, formar escriptors. Aprendre a llegir escrivint i aprendre a escriure llegint. Per arribar a aquest objectiu des de fa tres anys la nostra escola

participa molt activament en el projecte de Biblioteques Escolars, PUNTEDU i des de fa dos anys organitzem el concurs literari Premi Llidrac.

Tenir a les mans la publicació del vostre recull de poesies, *Mar de poemes*, ens produeix una gran satisfacció. La satisfacció de veure acomplert un treball realitzat entre tots, amb la suma de molts esforços individuals. Primerament l'esforç de les mestres que han sabut fer néixer il·lusions i contagiar l'esperit creatiu als nois i noies de l'escola, veritables protagonistes del llibre.

El gran suport econòmic i desinteressat d'una empresa privada com CADEFER, fet no gaire habitual en els temps que corren i en especial l'interès del seu gerent, Pablo Antolín vers la nostra escola.

L'esforç de tots els membres del jurat per la lectura atenta i entusiasta dels poemes.

També voldria tenir present l'escriptora Maria Mercè Roca pel magnífic pròleg d'aquest llibre. Ella, per raons de feina, no ha pogut ser aquí, però m'ha encomanat que us digui, que conside-

reu els llibres com uns bons amics per a tota la vida

Abans d'acabar us vull llegir uns fragments de *Les Metamorfosis* d'Ovidi, poeta romà que va néixer fa uns 2000 anys. Ell ens parla de la immortalitat de les bones obres literàries i crec que avui us podeu sentir una mica com ell:

L'obra que en aquest punt he acabat no podran destruir-la la ira de Júpiter, no, ni el ferro, ni el foc, ni molts segles.

Que aquell dia que sols té dret al meu cos posi terme com li plagui al període incert que em toca de vida: la millor part de mi, malgrat tot, ha d'alçar-se per sempre per damunt dels estels, i el meu nom serà inextinguible per arreu on s'estén, dominant, l'imperi de Roma.

Em llegirà la gent recitant-me i, famós tots els segles, mentre resulti cert el poètic presagi, he de viure.

Finalment, aquest llibre, *Mar de poemes*, significa un reconeixement a la nostra feina i un estímul creatiu a tots els qui han participat en aquest recull de poesies.

Moltes gràcies i enhorabona a tots i a totes". ■

CARTES AL FULL

“OBRA MAGISTRAL”



Voldria felicitar molt particularment a l'autor d'aquesta "obra magistral", i donar-la a conèixer

arreu, tota vegada que Catalunya esta en uns moments d'assetjament constants, tot i l'assoliment

de la "democràcia" en un molt ampli sector de la societat de l'estat espanyol, però el parany mes immediat el tenim al costat de casa, quan hauria de ser el puntal mes ferm per afrontar junts el greu problema que tants anys fa que ambdós "nacions" han hagut de fer front.

De ben segur que aquest ruc, ase o burro era català, i que no li deuria fer molta gràcia el risc de coincidir amb Matas, Camps o Zaplana.

Bon Nadal i un venturós any 2008 per a tothom, és el desig més fervent d'aquest català, ciutadà del món des d'aquesta petita però gran Nació, que és Catalunya. ■ **Màrius Viella**

RESPOSTA A NATI PERAL

Benvolguda Senyora Nati Peral: Havent llegit el seu article publicat en aquesta revista de data octubre 2007 m'agradaria puntualitzar-li, principalment, sobre el paràgraf en què diu "segons m'han dit els senyors de l'oposició no volen fer res ..., estimen molt poc el seu poble".

Doncs bé, no és en absolut veritat el que afirma i és una versió que ofèn molt ja que no té cap mena de sentit, si no volguéssim treballar no tindria cap sentit haver-nos presentat. És més, com a cap de llista de CIU a Portbou, el meu objectiu era i és servir el meu poble i a les portbouenques i portbouencs. M'hagués agradat i molt fer-ho com a alcalde, perquè ha estat sempre una il·lusió i un repte personal, amb voluntat de servei i de fer, per descomptat, les coses millor i més encertadament possible per a tothom. Malauradament, tot i haver aconseguit el més gran nombre de

vots i la confiança de les persones de Portbou, (el grup de portbouenques i portbouencs que representàvem la llista de CiU vàrem guanyar les eleccions) però no va ser suficient per accedir a l'alcaldia. I no serà per voluntat del meu equip i, sobretot, la meua forma de dialogar amb els altres dos grups amb representació municipal, PSC i ERC; l'endemà de les eleccions vaig posar-me en contacte amb el cap de llista del PSC, Sr. Antoni Vega Cané, i el dimarts 29 de maig amb el cap de llista d'ERC, Sr. Joan Gubert Macias, expressant-los la meua voluntat de dialogar i veure quines possibilitats d'acords podríem emprendre entre tots plegats. A dia d'avui encara no ha estat possible i, repeteixo, no per manca de voluntat del meu equip i jo mateix com a cap.

Espero que quan llegeixi això ja haurà sortit publicat el primer butlletí del Grup Municipal de

Convergència i Unió anomenat "Parlem-ne de Portbou", en el qual anirem informant a tothom del que fem a l'Ajuntament i de les iniciatives, propostes i accions que emprenem, sempre amb l'objectiu de defensar els interessos generals de Portbou. Tothom podrà llegir la realitat del paper que exercim i estarà basat principalment en fets, escrits, accions, actituds i voluntats que el nostre equip ja va pronunciar en el programa electoral que vàrem presentar al poble el passat mes de maig de 2007. Fa referència també a actuacions empreses pel nou equip de govern, les quals són criticables, lloables o indiferents. No és per a mi, com a cap de CiU a Portbou, ni el lloc ni el moment de, sobretot, qüestionar-les, ja que no comparteixo en absolut, polititzar les pàgines que corresponen a aquesta revista pròpiament dita. En canvi, som partidaris de recuperar l'es-

perit inicial de l'acord entre la revista i l'Ajuntament en el seu començament, per introduir-hi en cada edició unes pàgines centrals d'informació municipal.

És clar que tots som humans i per això ens podem equivocar a l'hora d'interpretar, entendre, dir o escriure, com és el cas, que no és cert que no volem treballar. I també és clar que després d'una campanya electoral dura i difícil com la que vàrem patir, amb crítiques, amb manipulacions com la del continuisme (quan la llista que representava i represento era tota nova entre els 12 primers llocs), d'ambigüitats com la del parc eòlic en el qual vàrem dir la veritat i no podrà dir ningú (ni abans, ni ara ni en un futur) que vàrem enganyar. Recordo que en la campanya, el PSC va canviar

el seu discurs "d'un NO rotund (al principi) a matisar el NO", el qual no sabem com acabarà. ERC, en canvi, va dir NO i, ja veurem, el temps a qui donarà la raó. El que demanem als dos grups esmentats és, sobretot, coherència. Perquè ja fa més de 12 anys que sentim a parlar d'aquest parc, i és trist confondre la gent, ara bé, el que si és greu és enganyar a la gent, i això nosaltres no ho hem fet. Una cosa és el que un col·lectiu no vulgui o no comparteixi fer i l'altra, és la necessitat de fer-ho en benefici del nostre poble i de Catalunya, que reporti un bé, no solament econòmic important, sinó de respecte al medi ambient i a l'entorn, compatible amb la tecnologia i, principalment, aprofitant energia eòlica, que a casa nostra n'hi ha molta. El canvi climàtic està

present i nosaltres som receptors d'aquesta preocupació, per tant, si altres energies renovables, a més de l'eòlica, es poden implantar a Portbou, benvingudes siguin en benefici de tots.

Sempre a la seva disposició i, en nom de l'equip de Convergència i Unió de Portbou, estem i estarem a la disposició de les portbouenques i portbouencs amb la voluntat de servir-los, en l'exercici de les nostres funcions com a representants municipals.

Agraeixo a la redacció de la revista haver-me publicat aquest escrit. Salutacions cordials a tothom. Visca Portbou i la seva gent. Portbou, novembre de 2007

■ **Josep Lluís Salas Mallol. Cap de CiU de Portbou.**

CARTA AL CONSISTORI

Aquesta vegada no volia escriure. Sembla però que per culpa del meu últim escrit, els regidors de l'oposició estan molt dolguts i enfadats. I dic regidors perquè tenen el carnet de regidors.

No era la meua intenció ofendre. Ho sento, ni a ells ni a ningú. Si vols mentir, digues el que sens a dir i en aquesta cas escriure.

Gràcies, Sr. Trinidad Martínez, per haver-me dit cara a cara el que pensava del meu escrit. Ho vaig escriure per la mala premsa que es fa. Em va dir que era mentida que no volien fer res. Que ells s'estimen molt Portbou. També que la feina que fan un altre dia es veurà. Potser que sigui veritat, no ho poso en dubte, però de moment és una feina

molt ingrata, no es veu.

Gràcies pel butlletí "Parlem-ne" on s'expliquen moltes coses. Per exemple allò que es va dir el dia de la possessió. Recordo que aquell dia érem quatre gats. Espero que seguireu escrivint. El temps descobrirà la veritat.

D'altra banda, els regidors que ara tenen la paella pel mànec, no sé com s'ho fan. Segons l'escrit al Full del Sr. Llorenç, ell té tres regidories. ¿No hauria estat millor repartir-ne alguna? Suposo que els altres deuen anar igual de carregats. Bé, això ho fan tots els Ajuntaments quan entren de nou.

La gent es pregunta: ¿veieu algun canvi? Jo contesto que cal donar més temps. No hi ha euros, i si no n'hi ha no es pot fer gaire cosa.

De moment com que la caiguda de la fulla s'ha acabat, els carrers es mantenen més nets. Les plantes, però, estan mig mortes de set en no ploure. Pacència, tot es farà. Els llums semblen intermitents, ara s'encenen, ara s'apaguen. Això sembla els anys quaranta quan teníem restriccions. Jo crec que es per culpa de les línies que estan mig podrides. Deu faci que tot s'arrangi. De moment ja tenim rellotge al campanar. El poble n'ha pagat 1.300 euros i l'Ajuntament la resta, uns 2.000.

A la llarga tot surt d'allà mateix, del poble. Als uns i als altres que no decaiguin. Gràcies a tots ells que estimen Portbou. ■ **Nati Peral. Portbou**

LLEI CONTRA LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA (II)

L'Àngel Vega i Lorente ens envia el text de la "Llei contra la contaminació acústica" i ens demana la seva publicació. Així ho fem per creure que és important per la bona convivència de les persones. Volem assenyalar, però, que per la llargada de la mateixa, el text serà publicat, íntegrament, si bé en diversos capítols. **Consell de Redacció**

**CAPÍTOL III NIVELLS D'AVALUACIÓ D'IMISSIÓ I D'EMISSIÓ.
ARTICLE 10. DETERMINACIÓ**

DELS NIVELLS D'AVALUACIÓ

1. Els nivells d'avaluació es determinen separatament en funció de

l'emissió i la immissió a l'ambient interior o exterior i del tipus d'emissor acústic, d'acord amb el

que estableixen els annexos.

2. Els nivells d'avaluació han d'ésser iguals o inferiors als valors límit corresponents, que figuren en els annexos d'aquesta Llei.

ARTICLE 11. DETERMINACIÓ DEL NIVELL D'EMISSIÓ

Per a la determinació del nivell d'emissió de soroll dels emissors acústics inclosos en l'àmbit d'aplicació d'aquesta Llei s'han de tenir en compte els valors límit d'immissió.

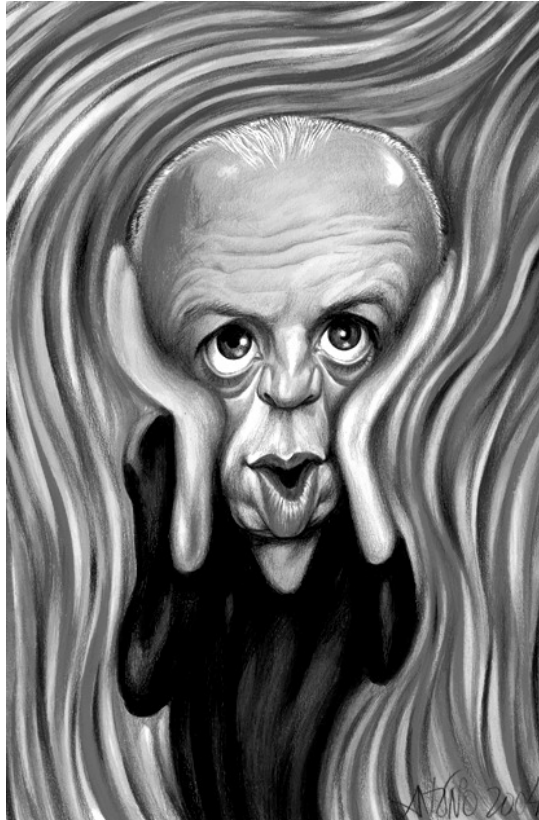
ARTICLE 12. RÈGIM DE LES INFRAESTRUCTURES

1. Els sectors del territori amb infraestructures de transport viari, marítim i ferroviari construïdes a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei s'han de qualificar com a zones de sensibilitat acústica moderada, en les quals no es poden sobrepassar els valors límit d'immissió fixats per l'annex 1.

2. Els emissors acústics que per llurs peculiaritats tècniques o d'explotació, per llur caràcter singular o per raons d'interès públic no es poden ajustar als valors límit d'immissió establerts per aquesta Llei només es poden construir excepcionalment i amb una justificació prèvia, que ha de constar en el projecte. En aquest supòsit, s'ha de minimitzar l'impacte acústic amb les millors tecnologies disponibles, adoptant mesures sobre les construccions destinades a l'estada de persones, com ara habitatges, hospitals, centres docents i d'altres d'assimilables.

3. Per a les infraestructures a què fa referència l'apartat 1 existents a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, en cas que sobrepassin els valors d'atenció fixats per l'annex 1 per a les zones de sensibilitat acústica baixa, l'administració titular ha d'elaborar, donant audiència a les administracions afectades per la infraestructura, un pla de mesures per a minimitzar l'impacte acústic, d'acord amb el que estableix l'article 38.

4. A les línies aèries d'alta tensió i a qualsevol altre tipus de conducció susceptible de causar pertorbació acústica, els són aplicables les mateixes mesures que a la resta d'infraestructures. En cas de construcció de nous aeròdroms o heliports, ampliació dels actuals o augment significatiu de trànsit, d'acord amb la declaració d'im-



pacte ambiental, la societat que explota la instal·lació ha d'assumir el recondicament dels edificis afectats dins la nova zona de soroll.

5. Als habitatges situats al medi rural els són aplicables els valors límit d'immissió establerts per l'annex 1, corresponents a una zona de sensibilitat acústica alta, si compleixen les condicions següents:

- a) Estar habitats de manera permanent.
- b) Estar aïllats i no formar part d'un nucli de població.
- c) Ésser en sòl no urbanitzable.
- d) No estar en contradicció amb la legalitat ur-

banística.

ARTICLE 13. NORMES PER A LES NOVES CONSTRUCCIONS A LES ZONES DE SOROLL

1. En les noves construccions situades a les zones de soroll a què fa referència l'article 6, on hi hagi una contaminació acústica superior als valors límit d'immissió establerts per aquesta Llei, els promotors han d'adoptar, com a mínim, les mesures següents, d'acord en tot cas amb les Normes bàsiques d'edificació (NBE):

- a) Mesures de construcció o reordenació susceptibles de protegir l'edifici contra el soroll.
- b) Disposició, si escau, de les dependències d'ús sensible al soroll a la part de l'edifici oposada al soroll.
- c) Insonorització dels elements de construcció d'acord amb el que estableix l'annex 9.
- d) Apantallament per motes de terra o barres artificials en la proximitat de la infraestructura.

2. Abans que s'atorguin els permisos i les llicències corresponents el mateix ajuntament ha de comprovar que es compleixen les me-

asures establertes per aquest article. Si no se n'acredita el compliment, no es pot atorgar el permís o la llicència corresponent i el procediment administratiu d'atorgament resta en suspens fins que la persona interessada l'acrediti. A les construccions ja existents els són aplicables les mesures establertes per les lletres c i d de l'apartat 1.

3. Les administracions han de vetllar per l'establiment d'ajuts i subvencions, concedits per la mateixa Administració o pels subjectes amb règim de concessió, per a minimitzar l'impacte acústic de les edificacions que hi ha a les zones de soroll.

ARTICLE 14. NIVELLS D'IMMISSIÓ DE LES ACTIVITATS I DEL

VEÏNAT

1. La regulació de les activitats i les relacions de veïnatge corresponen als ajuntaments, d'acord amb el que disposa l'article 21 d'aquesta Llei.
2. Les activitats que es posin en marxa a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei i els comportaments ciutadans que originen sorolls no poden sobrepassar els valors límit d'immissió fixats pels annexos 3, 4 i 5.
3. Les activitats existents abans de l'entrada en vigor d'aquesta Llei no poden sobrepassar els valors d'atenció fixats pels annexos 3 i 5 ni els valors límit d'immissió fixats per l'annex 4.
4. Els emissors acústics inclosos en l'àmbit d'aplicació d'aquesta Llei que originen vibracions han de complir els valors límit d'immissió fixats per l'annex 7.

ARTICLE 15. VALORS LÍMITS D'EMISSIÓ DE VEHICLES DE TRACCIÓ MECÀNICA I DE MAQUINÀRIA

1. Tots els vehicles de tracció mecànica han de tenir en bones condicions de funcionament els elements capaços de produir soroll perquè l'emissió de soroll del vehicle

amb el motor en funcionament no excedeixi els valors límit d'emissió a què fa referència l'annex 6.

2. L'emissió sonora de la maquinària que s'utilitza en les obres públiques i en la construcció s'ha d'ajustar a les prescripcions que estableix la normativa vigent, d'acord amb la Directiva 2000/14, de 8 de maig de 2000, que regula les emissions sonores a l'entorn produïdes per les màquines d'ús a l'aire lliure, i les normes complementàries.

3. L'horari de funcionament de la maquinària utilitzada en els treballs a la via pública i en la construcció es fixa entre les 8 i les 20

hores, llevat de les obres urgents, les que es fan per raons de necessitat o perill i les que, per llurs característiques, no es poden fer durant el dia.

4. S'exceptuen del compliment d'aquesta franja horària les obres que s'hagin d'executar urgentment, especialment les que tinguin com a finalitat el restabliment de serveis essencials per als ciutadans, com ara el subministrament d'electricitat, d'aigua, de gas i de telèfon, i els serveis relacionats amb l'ús i la difusió de les noves tecnologies; les obres destinades a evitar una situació de risc o perill imminent per a les persones i els béns, i les que, per llurs pròpies característiques, d'acord amb allò que s'estableixi per reglament, no puguin executar-se durant el dia.

5. El treball nocturn ha d'ésser expressament autoritzat per l'ajuntament.

ARTICLE 16. NIVELLS D'IMMISSIÓ EN

ESPÀIS PÚBLICS

1. L'Administració ha de vetllar per la qualitat acústica de els espais públics concrets, com ara

els vehicles de transport col·lectiu, les estacions de metro i l'interior d'àrees comercials.

2. En espais tancats, com ara vagons, vehicles i sales d'espera, el nivell sonor màxim permès és el nivell sonor de fons més 5 dB(A). En espais oberts, com ara àrees comercials i estacions de metro o tren, el nivell màxim d'immissió és el de la zona de sensibilitat acústica que correspon a l'emplaçament.

ARTICLE 17. MÈTODES DE CàLCUL I EQUIPS DE MESURAMENT

Els mètodes per a calcular les immissions de soroll i les especificacions que han de complir els ins-

truments de mesurament, que han de correspondre a tipus amb aprovació de model, si escau, són els establerts per l'annex 8.

CAPÍTOL IV RÈGIM D'INTERVENCIÓ ADMINISTRATIVA
ARTICLE 18. ACTIVITATS AMB INCIDÈNCIA AMBIENTAL

Les activitats incloses en els annexos I, II i III de la Llei 3/1998, de 27 de febrer, de la intervenció integral de l'Administració ambiental, i en llurs modificacions han d'incloure en el projecte tècnic que ha d'acompanyar la sol·licitud d'autorització ambiental o de llicència ambiental, o en la documentació que ha d'acompanyar la comunicació a l'ajuntament o, si escau, la llicència d'obertura d'establiments, un estudi d'impacte acústic que ha de tenir el contingut mínim establert per l'annex 10.

ARTICLE 19. ACTIVITATS I INFRAESTRUCTURES SOTMESES AL PROCEDIMENT D'AVALUACIÓ D'IMPACTE AMBIENTAL

1. Les activitats i les infraestructures sotmeses al procediment d'avaluació d'impacte ambiental susceptibles de generar sorolls i vibracions per si mateixes o per l'ús a què són destinades han d'incloure, en el corresponent estudi d'impacte ambiental, un estudi de l'impacte acústic d'aquelles emissions, amb les mesures preventives i correctores necessàries per a contrarestar-lo.

2. L'estudi d'impacte acústic a què es refereix l'apartat 1 ha de tenir el contingut mínim establert pels annexos 10 i 11.

ARTICLE 20. ACTIVITATS I INSTAL·LACIONS SOTMESES A LLICÈNCIA D'OBRES O ALTRES ACTES D'INTERVENCIÓ MUNICIPAL

Les activitats i les instal·lacions no incloses en cap dels supòsits a què fan referència els articles 18 i 19 que siguin susceptibles de generar sorolls i vibracions, d'acord amb un informe fonamentat de l'ajuntament, han de presentar un estudi d'impacte acústic que ha de tenir el contingut mínim establert per l'annex 10.

ARTICLE 21. ORDENANCES REGULADORES DE LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA

1. Correspon als ajuntaments, o bé als consells comarcals o les entitats locals supramunicipals, en cas que els municipis els hagin delegat les competències, elaborar i aprovar ordenances reguladores de la con-



taminació per sorolls i vibracions, en el marc del que regula aquesta Llei i la

normativa que la desenvolupa, sense que en cap cas aquestes ordenances puguin reduir les exigències i els paràmetres de contaminació acústica establerts pels annexos d'aquesta Llei.

2. Les dites ordenances han de regular, en especial, els aspectes següents:

- a) Les activitats de càrrega i descàrrega de mercaderies.
- b) Els treballs a la via pública, especialment els relatius a l'arranjament de calçades i voreres.
- c) Les activitats pròpies de les relacions de veïnatge, com ara el funcionament d'aparells electrodomèstics de qualsevol classe, l'ús d'instruments musicals i el comportament d'animals domèstics.
- d) Les instal·lacions d'aire condicionat, ventilació o refrigeració.
- e) Les activitats de lleure, d'espectacle i recreatives.
- f) Els sistemes d'avís acústic.
- g) Els treballs de neteja de la via pública i de recollida de residus municipals.
- h) La circulació de vehicles de motor, especialment ciclomotors i motocicletes.

3. Les ordenances poden tenir en compte les singularitats pròpies

del municipi, com ara les activitats festives i culturals, i les que tenen un interès social, sempre que tinguin un cert arrelament.

4. El Departament de Medi Ambient ha de prestar el suport tècnic, jurídic i administratiu necessari per a l'elaboració d'aquestes ordenances als ajuntaments que ho sol·licitin.

ARTICLE 22. RÈGIM D'AJUTS

1. El Departament de Medi Ambient i les entitats locals poden establir línies d'ajuts específiques per a promoure l'adaptació de les activitats, les instal·lacions i els altres elements generadors de sorolls i vibracions a les prescripcions d'aquesta Llei i de la normativa que la desenvolupi.

2. Ha d'ésser criteri preferent d'atorgament en les línies d'ajuts el fet que l'adaptació de les activitats, les instal·lacions i els altres elements generadors de sorolls i vibracions afecti les zones habitades més exposades al soroll.

3. Les sol·licituds que es formulin, d'acord amb el que regulen els apartats 1 i 2, s'han de presentar acompanyades del projecte tècnic que justifiqui les mesures preventives o correctores de la instal·lació i el seu pressupost.

ARTICLE 23. MAPES ESTRATÈGICS DE SOROLL

1. Les entitats locals i les administracions titulars d'infraestructures han d'elaborar cada cinc anys a comptar de l'entrada en vigor d'aquesta Llei mapes estratègics de soroll de les aglomeracions de més de 100.000 habitants, de tots els gran eixos viaris on el trànsit sobrepassi els 3.000.000 de vehicles l'any, dels grans eixos ferroviaris on el trànsit sobrepassi els 30.000 trens l'any i dels aeroports i els ports, d'acord amb els indicadors establerts per l'annex 12.

2. El Departament de Medi Ambient ha de prestar el suport tècnic, jurídic i administratiu necessari per a l'elaboració d'aquests mapes estratègics als ajuntaments i les entitats titulars d'infraestructures.

3. El primer mapa estratègic de

soroll de cadascun d'aquests elements s'ha d'elaborar en el termini de tres anys, a comptar de la data d'entrada en vigor d'aquesta Llei, i s'ha de traslladar al Departament de Medi Ambient.

ARTICLE 24. INFORMACIÓ I EDUCACIÓ AMBIENTAL

1. Les entitats locals i el Departament de Medi Ambient han de posar a disposició dels ciutadans i publicar les dades relatives al soroll, d'acord amb el que estableix la normativa d'accés a la informació ambiental.

2. Les entitats locals i el Departament de Medi Ambient han de promoure campanyes d'educació, formació i sensibilització ciutadana amb relació a la problemàtica que comporta la contaminació per sorolls i vibracions. Les campanyes han de posar èmfasi en la prevenció i la correcció de la contaminació acústica, tant pel que fa als aspectes tècnics com als cívics.

ARTICLE 25. INSTRUMENTS DE COL·LABORACIÓ

1. En el marc del principi de col·laboració, s'han de promoure convenis de col·laboració entre l'Administració de la Generalitat, l'Administració local i, si escau, l'Administració de l'Estat per a aplicar les mesures que estableix aquesta Llei.

2. Els convenis de col·laboració als quals es refereix aquest article se subjecten a allò que disposa la legislació sobre règim local i la Llei de l'Estat 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, i les modificacions corresponents.

ARTICLE 26. INFORMACIÓ ENTRE ADMINISTRACIONS

Les administracions locals, l'Administració de la Generalitat, i, si escau, l'Administració general de l'Estat, especialment quan es tracti d'informacions que s'han de remetre a la Unió Europea, han de facilitar-se mútuament la informació referent a la matèria de què tracta aquesta Llei.

(Fi de la segona part)

OPINIÓ

NO ES POT JUGAR AMB ELS CIUTADANS, per Joan Gubert i Macias - 1er Tinent d'Alcalde i regidor de mobilitat i ferrocarril de l'Ajuntament de Portbou

D'ençà les noves expectatives del tren d'alta velocitat pel Portus, ja fa massa temps que les autoritats de l'estat espanyol, es mofen dels ciutadans i ciutadanes de la línia del ferrocarril de Figueres a Portbou. Encara és hora que per part del Ministeri de Foment espanyol s'informi oficialment a l'Ajuntament de Portbou de les intencions i realitats a curt i mitjà termini sobre que pretenen fer amb la nostra estació internacional tant a nivell de mobilitat social com de l'administració i transport de mercaderies. O una de dues: o bé encara no ho tenen gens clar, o bé creuen que no val la pena perdre el temps amb una població com la nostra que no arriba als mil cinc-cents habitants.

Per a Portbou, el ferrocarril ha suposat des de l'any 1879, un equilibri econòmic i social que ha desenvolupat una població dedicada al trànsit ferroviari i a la duana. Amb el Tractat de Mastrich, el nostre poble va patir les conseqüències derivades de les decisions econòmiques de la Unió Europea. Ho hem patit però encara

ens ressentim del fet. El transport per ferrocarril, és a dir, la línia del tren de baixa velocitat de Gi-



Les actuals vies del ferrocarril al seu pas per la ciutat de Figueres.

rona a Perpinyà per la costa, no es pot convertir en un altre Mastrich. No es pot jugar amb els ciu-

L'estat espanyol, l'estat francès i el govern de Catalunya al mig, no poden ignorar per més temps, la preocupació que aquest desgavell comporta als pobles entre Figueres i Portbou i, sobretot, Portbou no s'ho mereix després de totes les aportacions econòmiques que ha generat cap a l'estat d'ençà la posada en marxa de la línia i el seu enllaç amb l'Europa del segle XIX.

tadans i la seva llibertat i dret a la mobilitat eficaç i seriosa vers un equilibri territorial digne del segle XXI.

El fet de no saber encara, d'una forma seriosa i oficial, com quedarà el futur de la línia convencional entre la capital de l'Alt Empordà i la frontera per la costa, suposa un perill de conseqüències negatives per a la nostra població i pel nostre manteniment econòmic a curt termini.

L'estat espanyol, l'estat francès i

el govern de Catalunya al mig, no poden ignorar per més temps, la preocupació que aquest desgavell comporta als pobles entre Figueres i Portbou i, sobretot, Portbou no s'ho mereix després de totes les aportacions econòmiques que ha generat cap a l'estat d'ençà la posada en marxa de la línia i el seu enllaç amb l'Europa del segle XIX.

No és ètic menysprear tota aquesta aportació i no tenir-la en compte a l'hora de prendre decisions importants que afecten al transport per ferrocarril dins la nostra comarca.

Si volem una Catalunya ben comunicada per ferrocarril i que tingui en compte l'equilibri territorial dels seus pobles, per petits que siguin, i els seus habitants, cal sumar enlloc de restar i en conseqüència es fa del tot necessari un manteniment de la línia actual tant de viatgers com de mercaderies entre Figueres i Portbou. ■

¿PER QUÈ NO HI HA RES QUE FUNCIONI?,

per Màrius Viella

Educació, economia, canvi climàtic, comunicació, transports, benestar, seguretat, immigració, convivència, energia, hidrologia, sanitat.

Educació: com més avança la tecnologia i l'electrònica, més disminueix la intel·lectualitat i la formació qualitativa.

Economia: cada cop més, els rics són més rics i els pobres més pobres; amb l'entrada de l'Euro s'ha perdut poder adquisitiu, a favor de la banca.

Canvi Climàtic: si no ens alliberem de la dependència del petroli, les futures generacions no podran gaudir del planeta en les condicions que molts de nosaltres voldríem.

Comunicació: ¿qui atorga els drets per decidir, sobre allò que hom voldria gaudir, o fins i tot poder-hi col·laborar?

Transports: ¿quin sentit té invertir tants diners per a mitjans que només seran emprats per una minoria dels ciutadans, deixant a la majoria amb problemes de mobilitat en el seu dia a dia?

Benestar: la precarietat laboral i la deficient solvència econòmica de les famílies repercuteix a la viabilitat de difícil accés per a la gent gran a llocs d'atenció garantida, provocant situacions deplorables en molts casos.

Seguretat: el fet de projectar la construcció de noves presons vol dir que les institucions policials i jurídiques funcionen, però també fa evident, que la delinqüència augmenta, i que aquest càncer social és difícil de curar.

Immigració: si els respectius governs dels països migratoris no posen els mitjans per eradicar la corrupció i procurar de forma racional i democràtica el control d'immigrants, vol dir que els països receptors, hauran d'afrontar amb seny el problema que de ben segur anirà d'augment.

Convivència: que ningú pensi que la convivència entre les diferents cultures i religions serà gratuïta; tot al contrari, tal i com ja es pot comprovar, a curt termini, serem els convidats dintre de casa nostra.

Energia: lligada al canvi climàtic i

a la dependència del petroli. S'ha de ser conscient que s'han d'aprofitar i administrar amb intel·ligència els recursos naturals de la superfície del planeta, com el sotabosc i les plantes, i també prestar especial atenció al control de les aigües pluvials, mitjançant embassaments i rescloses.

Hidrologia: es pot aconseguir pluja artificial i neu artificial si tenim aigua; també dessalar l'aigua del mar, però el que no s'aconseguirà mai, és la producció d'aigua amb la facilitat que es pot produir electricitat; i aquí insisteixo en els embassaments i les rescloses per aprofitar i controlar les aigües pluvials.

Sanitat: s'ha passat de tenir un metge de capçalera que controlava a tota la família, a haver de demanar permís per poder estar malalt, sense saber quin metge t'atendrà, ni quin dia; i si parlem de l'especialista, ja és cosa de mesos, en el millor dels casos.

¿Això és progressar?; Això és llastimós i deplorable. ■

LA LLAR I EL TURSIME, per Simó Granollers

És ben evident que la llar i el turisme són dues coses antagòniques.

Estiu i hivern és avui una necessitat de posar a prova aquell interès que, desbordant economies, la societat té de buscar horitzons a la seva dèria de viure i de conèixer. Durant l'ambient estiuenc pot gairebé considerar-se com una obligació fugir de les ciutats. La calor i la incomoditat de conviure amb una munió que procedent d'altres països, acaben fent de les viles uns mercats sense ordre i amb l'afegit de prescindir d'hotels i residències, la major part, omplint carrers i places dies i nits per a gaudir d'un necessari descans.

Possiblement pugui donar-se la

(...) "torna a casa per Nadal", està passant de moda. El final de l'any amb festes de tant de pes familiar (...), estan deixant a la mínima expressió aquell respecte, ja no tan sols per part religiosa, sinó a la tradició ja mig divorciada d'aquell fervor de família (...)

culpa al turisme la necessitat d'abandonar aquest xivarri per caure en un altre de pitjor: la platja.

Acceptem aquesta indispensable obligació, i esperem l'hivern i darrera la neu més prescindible; Les llars també en pagaran les conseqüències.

Aquell clàssic "torna a casa per Nadal", està passant de moda. El final de l'any amb festes de tant de pes familiar com són Tots Sants, la Puríssima, Nadal, Cap d'any i Reis estan deixant a la mínima expressió aquell respecte, no sols religiós, sinó tradicional: s'ha perdut aquell fervor de família, en què s'intentava mantenir per tots els mitjans aquelles festes vora al foc.

Així es desenrotlla aquesta societat d'avui dia. I la culpa la donarem al manxaire. ■

RECORDS DE DESPRÉS DE LA GUERRA CIVIL, per Nati Peral i Homs

Sóc una persona gran, i per tant tinc molts records. Sé que molta gent dubta de la meva memòria, però us ben asseguro que no m'invento res.

Gairebé acabada la guerra civil, el dia 10 de febrer de l'any 1939, els nacionals varen entrar a Portbou. Un poble mig destruït primer pels bombardeigs i després per la retirada. La sort que vàrem tenir és que els qui volien cremar el poble es varen equivocar i en lloc de benzina van utilitzar "flit" (matamosques) que no crema.

Com he escrit altres vegades, misèria molta misèria. L'estació plena, però tot cremat.

Segons varen dir, no ho sé del cert, entraren una o dues companyies de soldats. Posaren la caserna on hi ha ara el casino Espanya i al costat la cuina. Allà feien el ranxo i quan els soldats estaven servits repartien el que sobrava a la gent del poble. Això ho podeu preguntar a en Madrigal. Com que tenien por d'ensorraiment, van traslladar la caserna als col·legis de la muntanya.

La meva generació, tant noies com noies, vàrem estrenar aquestes escoles però per poc temps. En elles varen sofrir el primer bombardeig, un dels molts que Portbou va tenir durant la guerra.

Varen posar la plana major a la casa dels Srs. Verdaguer (carretera Barcelona) on més tard hi hauria la seu de la falange i de les JONS (això no sé si ho poso bé).

Bé, jo vull explicar-vos les festes que llavors es feien. Com que els nacionals entraren el 10 de febrer del 1939, cada any es commemorava. Els soldats sortien a desfilar pel poble. Tot davant els gastadors, banda de tambors, cornetes i banderes i tot seguit la tropa. Tots molt nets i polits. Es feia missa, un bon àpat pels soldats i, si en sobrava, per al poble. Alguna vegada, fins i tot, ens donaven un xusco, el pa que menjaven. Aquesta era la primera

festa que els soldats feien. A més a més com que eren d'infanteria i la seva patrona era la *Purísima Concepción*, el 8 de desembre també es feia molta festa.

Recordo la festa del Corpus Christi. Al mes de juny es feien altars i catifes de flors pels carrers. Era molt divertit, tothom a les sis del matí anava a buscar ginesta i totes les flors que trobava.

A la processó hi anava molta gent, tots mudats. Els nens i les nenes que aquell any havien fet la comunió, el capellà sota pal·li amb quatre senyors acompanyant-lo amb molt de silenci i devoció. Ah! me n'oblidava, també hi anava el cor, tot cantant: *¡Cantemos al amor de los amores! ¡Dios está aquí!...*

Abans, totes les festes eren de guardar, Sant Joan, Sant Pere i els diumenges. Cada dia es feien dues misses, la de les vuit del matí i la de la tarda. I el mes de maig, tot el mes, rosari. De la missa d'onze dels diumenges es deia que la gent anava a lluir l'abric, el vestit, es a dir ben mudats.

Per Sant Jaume, festa major de Portbou, es feia missa solemne, cantada en llatí. Però si he de dir la veritat no hi enteníem res. Però era obligat anar a missa. S'estrenaven molts vestits. En aquells moments hi havia moltes modistes. Les que més destacaven eren la Sra. Lluïsa i la Sra. Ors, tenien oficines i aprenentes. Després aquestes noies es posaren pel seu compte. Jo el poc que sé de cosir, m'ho va ensenyar la Sra. Enriqueta Guanter Carenyana, mare d'en Pepe Martín.

Continuo amb la festa major. Es feien cucanyes al passeig, cucanyes i curses marítimes de tots els estils de piragües, partits de waterpolo, Portbou contra Cervera o Banyuls. Era molt divertit, nosaltres ens ho miràvem des de la platja. Als matins sardanes a la Plaça Major o on calgués.

El qui podia, per dinar, com a cosa extraordinària, menjava po-

llastre de pagès. No com ara que mengem pollastre cada dia. Dinàvem molt aviat perquè a les tres es feia concert i si havia La Bisbal no ens el podíem perdre i si havia la Selvatana, igualment.

A la tarda, teatre, alguna sarsuela i ball de tarda. Per la nit dues sardanes i ball de nit.

A la Penya Recreativa es feien moltes capjupinades que un altre dia explicaré.

Com que en havia moltes modistes, també se celebrava el dia de

Com que hi havien moltes modistes, també se celebrava el dia de santa Llúcia, cadascú al seu aire i la seva festa, això sí, amb molt d'aldarull.

santa Llúcia, cadascú al seu aire i la seva festa, això sí, amb molt d'aldarull.

Nadal, festa tradicional, si es podia, esperava l'olla gran dintre la petita. Vaja ja ho he escrit a l'inrevés! Gran festa familiar, tots reunits! A la nit, a les dotze, la missa del Gall solemne i en llatí, acompanyada de nades.

Cap d'any igual que ara. Balls, cava i molt contents. El ball s'acabava sempre amb un vals jota, ben suats i rebregats, però molt feliços.

Els Reis, sabates al balcó o a la finestra, aigua, menjar pels camells o cavalls i a esperar l'endemà a veure el que els reis t'havien deixat.

Tot això són records que jo he viscut. Sé que em deixo moltes coses. Ara també es fan coses, però molt diferents. Abans tothom col·laborava sense cobrar un duro, però ara qui mana és don Euro i sense aquest no es fa res. Direu que sempre ha estat així. I sí! però tot es feia més senzill amb companyonia i amor.

Espero que haurem passat unes BONES FESTES! ■

ELS HEROIS. (A Lluís M^a Xirinachs), per Santi Vancells Gascons (Coordinador del Projecte Benjamin-Portbou)

La tarda vespre del vint-i-cinc de setembre de 1940, Walter Benjamin, arribava a Portbou. La boca del túnel, pel camí de la ribera, com la gran balena de Jonàs, l'abocava, de nou, a la platja de la mort; la més dura, la més cruel: just quan l'esperança s'albira i ens fa creure que és possible, es produeix el descobriment d'una realitat única, contundent, brutal. La sortida ens ha estat negada, la veritat ens és escopida a la cara: "hi ha molta esperança, però no pas per a nosaltres". En un camí, sense sortida, en un poble petit dels Pirineus, em veig obligat a posar fi a la meua vida. La mort de Benjamin, a Portbou, és la mort de l'esperança, és la mort de la filosofia i de la moral. És la nostra pròpia mort. Hauran de passar molts anys per poder curar i superar la tragèdia de l'holocaust. Ningú vol ser assenyalat per la mort; els cul-

pables sempre són els altres. Però el suïcidi de Benjamin ens acusa directament, ens fa còmplices, conspiradors d'un silenci que calla, que abandona, que prefereix no adonar-se'n, ni prendre part. El dolor de la mort sura en la frontera de Portbou, com un fantasma que sobrevola la història. Un àngel sense ales condemnat a vagar entre nosaltres. Hi ha por, una por tenebrosa i

colpidora; una por que et pren el cor i l'asseca, el deixa erm, infèrtil com el passatge d'aquesta frontera. Contemplar-ho fa mal, molt de mal; tant que encara no ho podem mirar i preferim desviar la

mirada i distreure la nostra covardia amb la banalitat, construint herois de ficció, herois que no es corresponen amb la nostra realitat, sinó que són mers representacions, virtualitats dissenyades per morir i ser substituïdes: la mort no pot atrapar la moda. I una moda, un art, una vida que escapa de la mort és una negació, una no vida, una irrealitat, un no res. Aquest és el valor de la frontera: una confrontació, un passatge que et submergeix en la mort i en el dolor i que només al final, després de traspassar-lo et permet albirar la llum llunyana de l'esperança. Aquest és el camí que recorren els herois. Un camí que -com diu en Joan Margarit- si no va fins a la mort, és només un camí sense sortida. Però els herois, els qui ens redimeixen, els qui ens salven de tanta banalitat no són aquests personatges de

Aquest és el valor de la frontera: una confrontació, un passatge que et submergeix en la mort i en el dolor i que només al final, després de traspassar-lo et permet albirar la llum llunyana de l'esperança. Aquest és el camí que recorren els herois. Un camí que -com diu en Joan Margarit- si no va fins a la mort, és només un camí sense sortida.

cartró pedra que surten a la televisió, ni els polítics que confonen les seves necessitats amb el poble, ni els models mediàtics que són creats i incinerats en la foguera de la seva pròpia vanitat. No, els herois de veritat mai es van- ten de les seves gestes, ni esperen res dels altres, ni aspiren a la glòria: Els herois de veritat caminen pel desert durant anys, travessen mars i prenen els treballs més durs i suporten el nostre

menyspreu. Els herois accepten separar-se de la seva família i de la seva gent, per seguir un



somni. Les fronteres, qualsevol frontera, ha estat feta, només per ser creada, per poder anar més

lluny. Una frontera és també una utopia. La història no ha de ser mai objecte de maquillatge, no pot ser edulcorada amb succedanis que la desvirtuïn i la falsegin. A Portbou, a la seva frontera, l'experiència de la història t'ensenya sobre la pell del paisatge la seva cara més crua: la decadència, l'envelliment, el pessimisme, la covardia, la insídia, la deixadesa, la ignorància i sobretot l'oblit; una inenarrable tendència perturbadora i malaltissa a oblidar, particularment allò que ens fa mal i per tant a negar-nos la possibilitat de créixer. La ficció d'aquest país, el seu engany ens ha portat a renegar dels nostres herois. A renunciar a l'èpica.

Des del projecte Benjamin - Portbou, no volem construir museus - teatre que escenifiquin distorsions i distraccions.

No volem redecorar la història, no volem aprofitar-nos del dolor ni de la mort dels altres, ni aspirem a dissimular la nostra covardia.

Ans al contrari volem submergir-nos en la mort, en el dolor i en la incapacitat per trobar una sortida digna al nostre camí - al nostre projecte-. ■

¿EL TEMPS PASSAT FOU MILLOR?, per Simó Granollers i Batlle

El pas del temps ens recorda que la vida és efímera i, vivint d'aquesta manera cal preguntar-se si el temps passat fou millor.

¿Ho fou?

Ben segur que no podríem acceptar ara aquelles vivències. ¿Què determina el passat? Les dades fixes, un determinat sistema o la pròpia edat?

Penso que delimita l'ahir el nostre propi calendari i, viscudes, a raó de l'edat, les coses tenen un altre

sentit. El que fou motiu de les nostres satisfaccions, no forma part de la delectació de la joventut d'avui dia, com els seus plaers no estan d'acord amb la faisó de controlar-los. El sentit de la dita "tot temps fou millor" és ben notori; seria molt absurd negar aquells avenços que posa a un en un cel de comoditats i de benestar. Seria mereixedor de passar per casa d'un psiquiatre aquell que s'atrevis a negar-ho; no obs-

tant; en el fons i ben analitzat, també hauria d'optar a la mateixa visita aquell que ho hagués viscut quan la humanitat tenia el seu propi haver aquell temps que anava passant més d'acord amb les necessitats personals.

Vet aquí doncs que l'edat i el temps estan relacionats amb un passat i un present a raó de les pròpies circumstàncies. ■

EL REI GROC, per Quim Gibert

L'abril de 1940 les tropes hitlerianes van envair Dinamarca. Tot i que aquest regne era neutral, pels alemanys es tractava d'una península i d'un petit arxipèlag estratègicament ubicat de cara a avançar cap a Noruega i tenir sota control les importacions sueques de ferro. El representant del Reich a Copenhaguen va intentar reiteradament instaurar mesures repressives antisemites. Però sempre va topar amb el refús taxatiu del govern danès i del rei Cristià X (1912-47). A fi i efecte de combatre la judeofòbia, sense complexos el monarca feia el passeig diari amb una estrella groga de sis puntes cosida a la capa. L'esmentada estrella, també coneguda com de David, és un distintiu israelita que els jueus van estar obligats a portar en un braçolet durant la persecució nazi. La major part de la societat danesa

va voler imitar la iniciativa reial. És a dir, es va desencadenar una mena d'autoinculpació col·lectiva, basada en la no cooperació, que va ser providencial. I és que aquesta reacció popular va neutralitzar notablement la caça i captura de jueus. Així, doncs, fou

La història de Dinamarca no passarà mai per alt la valentia de l'esmentat monarca. El d'Espanya, en canvi, es va servir de la dictadura franquista per esdevenir cap d'Estat. La diferència és abismal, però hi ha una tendència molt humana a no voler veure certes vergonyes. No oblidem que l'estiu de 1974 Juan Carlos va ocupar interinament el seient de cap d'Estat arran de la deteriorada salut de Franco. I en cap moment va impedir l'execució de 5 sentenciats a mort, (...).

possible evitar a Dinamarca molts dels episodis racistes perpetrats en d'altres punts d'Europa per part de la Gestapo. Que la solidaritat dels danesos fos exemplar s'explica en part perquè el principal desafidador va ser el mateix cap d'Estat, Cristià X, el qual es considerava un presoner de guerra: «perquè aquí de jueus ho som tots».

La història de Dinamarca no pas-

sarà mai per alt la valentia de l'esmentat monarca. El d'Espanya, en canvi, es va servir de la dictadura franquista per esdevenir cap d'Estat. La diferència és abismal, però hi ha una tendència molt humana a no voler veure certes vergonyes. No oblidem que l'estiu de 1974 Juan Carlos va ocupar interinament el seient de cap d'Estat arran de la deteriorada salut de Franco. I en cap moment va impedir l'execució de 5 sentenciats a mort, tal com detalla l'historiador Josep Sort en l'article "Una execució a Cerdanyola" (www.annanoticies.com): «Té Juan Carlos de Borbón tacades les mans de sang per activa o per passiva?». És a dir, l'aleshores príncep va ser còmplice d'unes execucions que continuen impunes. Paral·lelament, el filòsof Josep Maria Terricabras recalca que és un rei que va jurar los Principios del Movimiento, però que no ha jurat la Constitució, només l'ha signat; «un rei que tampoc no s'ha sotmès a un referèndum i que, per tant, té al seu costat la legalitat però no disposa de la legitimitat democràtica» (El Periódico, 19-9-07). I no fa tants anys, una vigília de St. Jordi de 2001, sa majestat va negar alegrement els diversos intents lingüicides contra el català des que els borbons ocupen la

corona espanyola. Esgarrifós, oi? Tampoc és tan estrany que l'actual monarquia generi rebuïgs: fou imposada per un dictador i la unitat que simbolitza reté els Països Catalans en un regne que li és hostil.

D'aquí ve que, amb més o menys encert, la nació catalana no es doblegui a l'hora d'obrir-se camí

vers un horitzó de llibertat. En aquest sentit, no és desencertat aprendre de l'experiència danesa de la segona guerra mundial en aspectes de no cooperació. Lluís Maria Xirinacs apuntava que el volum de feina més important per a mantenir viva una societat gravita sobre les espatlles del poble senzill: «Si aquest no coo-

pera, tot cau. Les conseqüències són incalculables (...) Si callo i segueixo estic col·laborant amb el mal dintre de la meva consciència». Xirinacs també va deixar escrit que una nació no serà lliure si els seus fills no volen arriscar llur vida en el seu alliberament. I és que no arriscar és abandonar-se. ■

DESPRÉS DE PARÍS, per Joan M. Pau i Negre

Quan vaig anar per primera vegada a París tenia divuit anys. En aquell moment era per a mi un somni de cultura, art, arquitectura, història, ... , que se'm feia realitat. Després de llegir tants llibres especialitzats o veure tantes pel·lícules en què la ciutat n'era

Però un viatge és sempre una sorpresa i una aventura; de no ser així en tindríem prou veient els canals de viatges televisius que ens mostren aspectes d'arreu o consultant revistes, llibres, dvd's, o pàgines web que són magnífics instruments per viatjar des de ca-

de rodalies anaves apartant-te del centre notaves que la gent s'anava enfosquint fins a trobar barris sencers de gent negra amb les seves perruqueries "afro" i cinemes que passaven pel·lícules en la seva llengua.

Dir a uns francesos que en el tren havies fet amistat amb un noi argelí o travessar els parisencs barris marroquins o xinesos era mal considerat per ells. La meua obertura cordial a gent d'altres cultures, encara que només fos amb ànim de saber més, de comparar tradicions o experiències vitals, no era normalment acceptada. Qualsevol contacte amb altres races o creences semblava contaminant.

En aquest sentit hem avançat bastant i continuadament sentim parlar del mestissatge com quelcom enriquidor per totes les cultures.

S'ha acabat el buscar l'exotisme fotogènic. Ara tenim la diversitat a casa. En una sola obra de construcció que dirigeixi pot arribar a haver-hi treballadors de deu o dotze nacionalitats, de races diferents, costums i creences divergents i llengües distintes.

La convivència és difícil. El dret que tenim els catalans a ser respectats i estimats l'hem de defensar amb una mútua conducta d'obertura envers els nousvinguts. Tota la bona voluntat serà poca per resoldre el dia dia del nostre país en el que caldrà encaixar totes les peces d'un trencacaps que es presenta complex. ■



protagonista, era com si traspasés les pàgines o entrés en un plató d'un reality-show. Tot era enlluernador i com ho havia imaginat, només que ara ho podia tocar i fruit de les sentors, respirar-ne l'aire. Com si remirés un àlbum de cromos de la meua infantesa hi trobava les imatges tòpiques i vistes de postal que em feien sospirar per la que aleshores era la capital de món.

sa. El cas és que en aquell moment que vaig visitar París i també trenta anys més tard, aquesta vegada amb la meua dona, em cridava l'atenció l'aspecte cosmopolita de la gran capital, detall important que s'escapava de les visions clàssiques que se'n feien. Era un espectacle trobar-se envoltat de gent de totes les races, parles, indumentàries, colors de pell o cabell. Quan amb els trens

MONOGRÀFIC

LA LÍNIA DEL TREN PORTBOU - FIGUERES

UNA DECISIÓ PREPOTENT,
per Josep M. Loste i Romero

El passat 4 de desembre, en el ple extraordinari sobre el tren de l'Ajuntament de Figueres, l'actual equip de govern municipal (CIU-PSC-ICV) va donar un pas més cap a la irracionalitat i la injustícia social. En aquest ple es va constatar que els qui governen aquesta ciutat continuen en la mateixa línia erràtica de l'anterior consistori i, en conseqüència, no volen que Figueres exerceixi, de debò, de capital de l'Alt Empordà.

La decisió presa en aquest ple de desestimar, d'una forma arbitrària i prepotent,

la proposta d'ERC d'encarregar un estudi pel soterrament/cobriment de les vies del tren convencional, en el seu actual enclavament cèntric, implica que a Figueres es vol apostar per la

grandiloqüència, la mobilitat insostenible i l'especulació. En cap lloc civilitzat d'Europa s'ha tret una estació tan



Estació de Figueres en la seva ubicació actual

En cap lloc civilitzat d'Europa s'ha tret una estació tan estratègica del centre de la ciutat (la cinquena de Catalunya en nombre de viatgers) per ubicar-la a 2 quilòmetres del nucli urbà (...)

centre de la ciutat (la cinquena de Catalunya en nombre de viatgers) per ubicar-la a 2 quilòmetres del nucli urbà, del 80 % dels seus usuaris, i d'una infraestructura (turística i cultural) tan im-

portant per a la ciutat, la seva comarca i tot Catalunya com és el Museu Dalí.

A banda d'això, amb aquesta

actitud autoritària es menysprea, d'una forma molt classista, els usuaris del tren (de Figueres i comarca) que no disposen d'una altra alternativa de mobilitat. És a dir, la sociovergència figuerenca, amb el suport inexplicable d'ICV, s'encamina cap a uns postulats ideològics molt favorables a la plutocràcia (local i regional) que provocaran mortificació, exclusió social i més accidents de trànsit.

En definitiva, més suburbialització a Figueres i molta marginació i incomunicació a l'Alt Empordà. ■

EL TREN DE L'EMPORDÀ, per Pep Gou - portaveu de la Plataforma defensem el tren de l'Empordà.

La mortalitat provocada per la contaminació i pels accidents de trànsit, l'esgotament del petroli i la continuada alça del seu preu, els col·lapses circulatoris i el canvi climàtic, són problemes que fan pensar que el nostre futur passa per potenciar el transport públic; sobretot a la Regió de Girona, que és la que menys en té de Catalunya. En aquest context, el projecte de l'Ajuntament de Figueres i del Ministerio de Fomento de traslladar l'estació de Figueres a Vilafant, és l'expressió d'un món que s'acaba.

Actualment, un 80% de la població de Figueres viu a menys d'un quilòmetre de l'estació; amb el nou emplaçament, aquesta proporció baixaria al 15 %. Pel que fa a la comarca, la immensa majoria de la població viu a llevant de Figueres i no a ponent.

El tren convencional a més, no té res a veure amb el TGV. Les dades de la nova estació de Tarragona ho demostren: el 82% dels viatgers van anar a Madrid i menys d'un 4% a Lleida. És a dir que ens estem gastant una fortuna (entre tres i quatre mil milions de pessetes per quilòmetre) en un tren que competeix amb l'avió i que serveix per transportar a Madrid a una ínfima minoria dels usuaris del tren (bàsicament empresaris i turistes que abans no el feien servir). La resta dels usuaris (el 90 %) fa servir el tren normal i sobretot per a trajectes curts. És per això que, en el cas de l'Empordà, les dificultats

per accedir a l'estació aniran en detriment del tren i afavoriran l'ús del vehicle privat. ¿Qui anirà a Girona en tren, si li cal el cotxe per arribar a l'estació?

L'Ajuntament dóna preferència als interessos de quatre especuladors enllaminats pels cèntrics terrenys que alliberarà aquest trasllat i està disposat a sacrificar la quarta estació de Catalunya en nombre de viatgers per vestir una fantasmagòrica estació del TGV que no serà més que un baixador. La nova estació, a més, es projecta en una zona molt mal comunicada i això obligarà a fer-hi grans obres d'infraestructura, que inclouen dos túnels per sota el castell i que s'han de finançar especulant amb els terrenys de l'antiga estació. Si no hi ha prou

calers o si aquests arriben tard i les obres no es poden fer d'una manera coordinada, en resultarà una situació totalment caòtica i molt pitjor que l'actual.

Una situació que s'agreuja pel fet que pretenen traslladar també l'estació d'autobusos. Pels habitants de la comarca, accedir en

transport públic als comerços i als serveis del centre de Figueres, serà força més complicat.

Ens governen polítics tan clarividents que, en un moment de crisi de la construcció, fan dependre el futur de la ciutat i de tota la comarca de l'especula-



L'autor de l'article en una conferència de la Plataforma

ció i de les promeses pre-electorals de polítics desacreditats com la ministre Álvarez i el conseller Nadal.

Fomento vol complir el vergonyós contracte signat amb l'empresa Tp Ferro i desviar trens cap a l'únic túnel de peatge de tot l'estat. Si això hi afegim que aquest contracte té clàusules pensades per impedir la millora de la línia de Portbou i que el trasllat de l'estació comportarà una pèrdua d'usuaris, és ben clar que la continuïtat d'aquesta línia està en perill.

Si volem conservar els centenars de llocs de treball dels ferroviaris; si pensem que cal treure camions de la carretera; si volem donar resposta a la creixent demanda del nou turisme, que es basa en desplaçaments curts en transport públic; si volem garantir el dret a la mobilitat de totes les persones; si pensem que hi ha futur pels pobles de la costa nord; si volem un futur més sostenible, ens cal defensar el tren de tothom, el tren de cada dia i això vol dir defensar la línia de Portbou.

Necessitem una línia d'ample europeu, per viatgers i mercaderies i amb bones connexions internacionals. No ens la regalaran pas. Cal una intensa mobilització dels veïns i dels Ajuntaments de la comarca per aconseguir-la. Una mobilització capaç, en primer lloc, de bloquejar aquest projecte retrògrad i antisocial. ■

El tren convencional a més, no té res a veure amb el TGV. Les dades de la nova estació de Tarragona ho demostren: el 82% dels viatgers van anar a Madrid i menys d'un 4% a Lleida. És a dir que ens estem gastant una fortuna (entre tres i quatre mil milions de pessetes per quilòmetre) en un tren que competeix amb l'avió i que serveix per transportar a Madrid a una ínfima minoria (...)

QUAN LA CULPA NO ÉS NOMÉS DE MADRID, VOCACIÓ DE KLEENEX, per Francesc Canet i Coma - Regidor d'ERC i candidat al Congrés



Francesc Canet

(i la comarca !!) serà l'exemple paradigmàtic que Madrid ens ha utilitzat, amb la col·laboració inestimable d'alguns electes i empresaris locals, com un kleenex. És a dir, allò d'usar i llençar. Unes pinzellades per argumentar la meua afirmació.

El Ministeri de Fomento tenia un problema: el megacontracte signat per Álvarez Cascos poc abans de les eleccions del 2004, que atorgava la construcció i explotació del tram internacional (a partir de Figueres) a una empresa privada hispanofrancesa i establiria unes compensacions draconianes (60 milions d'euros anuals) si l'Estat no feia arribar el TGV abans del mes de febrer del 2009. I el Ministeri de Fomento va trobar una solució: projectar una variant que eliminés, sobre el paper, el tren convencional pel mig de Figueres i servís per fer arribar el TGV a Vilafant a l'intercanviador previst (només parlen d'això, d'intercanviar: encara a mitjan desembre Víctor Morlán condicionava la construcció d'una estació de TGV a la demanda, que és tant com negar que s'hi construirà, perquè TGVs a penes en parerà cap a Vilafant-Figueres). La meitat del projecte –de Vilamalla a Vilafant– el faran segur, per fer arribar el TGV per la línia convencional (per cert, algú s'imagina com quedarà de saturada la línia

Estic convençut que el temps –i no trigarem gaires anys– acabarà demostrant que l'afer del tren a Figueres

“compartida”?). L'altre meitat, ja en parlarem: ara costa poc de dir i de signar convenis de finançament parcial, en plena època preelectoral.

Si, com molts ens temem, no es construeix, a fer punyetes la comarca entre Figueres i Portbou, des del punt de vista de la mobilitat lligada al ferrocarril. Però és que fins i tot en el cas que s'executés, res no hi hauríem guanyat, al contrari, quant a mobilitat, connectivitat i defensa del paisatge de Figueres i comarca. A més, l'estació del tren convencional desplaçada a Vilafant arrossegaria la d'autobusos: això es traduiria en enormes dificultats d'accés per a la gent que vindria des de l'est de la comarca i, sembla que ningú no

hi pensi, convertiria la circulació a Figueres, per travessar-la, en un caos més monumental del que ja és avui. Com que amb l'enllaç (els plànols dels tècnics de Fomento ni tan solament en diuen variant !) fins a Vilafant ja resolen el seu problema, des de Fomento no tenen cap interès a estudiar la viabilitat del semi-soterrament i manteniment de la centralitat de l'estació de Figueres. Com que han tingut la complicitat de partits polítics (CiU i PSC) de l'Ajuntament de Figueres, s'han passat pel folre les peticions que s'han

fet des de molts ajuntaments de la comarca.

L'enginyer que ha demostrat a Vic que és possible una solució sostenible territorialment i beneficiosa urbanísticament per a la capital d'Osona, també té els documents a punt per demostrar que a Figueres seria possible i

L'enginyer que ha demostrat a Vic que és possible una solució sostenible territorialment i beneficiosa urbanísticament per a la capital d'Osona, també té els documents a punt per demostrar que a Figueres seria possible i mantenint la connexió amb el TGV, la qual cosa desmunta la tesi dels que parlen de doble estació (ja han anat a Lleida per veure com ho han resolt, fent passar el TGV per fora de la ciutat i fent arribar els trens que han de parar al centre de la ciutat?). La responsabilitat que es deixi passar una oportunitat excepcional de planificar la mobilitat a Figueres i comarca amb criteris de futur ... no és només de Madrid.

mantenint la connexió amb el TGV, la qual cosa desmunta la tesi dels que parlen de doble estació (ja han anat a Lleida per veure com ho han resolt, fent passar el TGV per fora de la ciutat i fent arribar els trens que han de parar al centre de la ciutat?). La responsabilitat que es deixi

passar una oportunitat excepcional de planificar la mobilitat a Figueres i comarca amb criteris de futur ... no és només de Madrid. Per cert, no els diu res que en la proposta d'eix ferroviari català (Lleida-Girona), el conseller Nadal hagi deixat fora Olot i Figueres, malgrat que els alcaldes d'aquests municipis ja tenien coll avall que el projecte no acabaria a la capital de la circumscripció, de la qual va ser tants anys batlle l'ara conseller de Política Territorial i Obres Públiques? ■

REFLEXIONEM-HI SI US PLAU, REFLEXIONEM-HI!, per Jordi Isern - Associació Respectem l'Albera

Sí, cal que hi reflexionem, tots i totes, joves i grans, treballadors i jubilats, absolutament tots! Si no ho fem, acabarem pagant i molt cares totes les misèries que ens vénen a sobre.

Ens les estan fotes pels descosits, pel davant i pel darrere.

El nostre País, la nostra Comarca, el nostre Poble, acabaran trinxats i esquarterats com un pobre senglar el cap de setmana.

Catalunya: Sense Estatut, sense Calés, sense Competències, amb infraestructures absolutament obsoletes.

L'Empordà: Trinxat per les grans infraestructures (MAT, TGV, PARCS EÒLICS etc.)

Sense estació de tren al centre de la capital, utilitzada dia a dia per una majoria de gent treballadora, jubilats, estudiants, mestresses de casa etc.

Portbou: Sense trens, sense feina, sense calés.. i veurem com acaba el parc eòlic.

Ens estan enganyant com a

"Xinos"- que em perdonin els xinesos - escalfant-nos el cap amb tota la parafernàlia publicitària sobre el que ens convé o no, que vomiten els mitjans controlats pels poders econòmic i polític. Ens fan passar per "cornuts i pagar el beure", ja que totes i cadascuna d'aquestes grans infraestructures estan subvencionades amb els diners que paguem religiosament a l'erari públic. De manera que la majoria treballadors/es, amb les nostres cotitzacions, estem subvencionant el benestar de les minories elitistes del país que ens volen fer creure les seves bondats i els grans beneficis que reportaran. En això últim, tenen tota la raó, ells s'emplenaran les butxaques amb la nostra complicitat.

La prioritat absoluta i a qualsevol preu (s'incompleixen lleis i normatives catalanes, espanyoles i europees) que s'ha donat al TGV és i ha estat en detriment de qualsevol inversió en ferrocarrils i per això volen eliminar trens i estaci-

ons, obviar la línia Girona – Portbou, ni sentir parlar de l'estalvi que suposaria el soterrament de l'estació de Figueres en comptes de vers la de Vilafant

Així doncs: NO A LA MACROESTACIÓ DE VILAFANT (perquè només beneficia una minoria)

SÍ AL SOTERRAMENT DE L'ACTUAL (per que es en benefici dels usuaris que la utilitzen cada dia, de la ciutat, de la comarca i del comerç en general).

NO A LA MAT. (No és tècnica-ment necessària. Hi ha altres alternatives).

SÍ, A UNA XARXA ELÈCTRICA COHERENT I SOSTENIBLE.

NO ALS PARCS EÒLICS (tal com estan concebuts perquè ja són obsolets, i mai en llocs especialment protegits, com és l'Albera)

SÍ A LES ENERGIES RENOVABLES (però no a qualsevol preu) REFLEXIONEM-HI, senyors REFLEXIONEM-HI! ■

ALARMA SOCIAL DE DEBÒ, per Josep M. Loste

Mai l'intent de suprimir una infraestructura podria tenir unes conseqüències tan dramàtiques per a la majoria de la població de tota una comarca. Mai la feblesa dels

nostres polítics, de les nostres institucions democràtiques, i la força dels interessos plutocràtics havien creat tanta alarma social a Portbou, a la nostra estimada comarca de

l'Alt Empordà, i per extensió a tota la Regió de Girona.

La supressió de l'estació del tren convencional de Figueres del seu actual enclavament cèntric seria,

per damunt de tot, una catàstrofe social, que tindria unes conseqüències negatives més enllà de la comarca de l'Alt Empordà. L'allunyament d'aquesta infraestructura bàsi-

c a (diversos quilòmetres de l'actual estació) provocaria, d'entrada, un efecte letal: reduiria dràsticament el nombre d'usuaris del tren convencional, amb la qual cosa es tindria a l'abast la coartada perfecta per suprimir més trens "socials" i, en conse-

qüència, seria un cop mortal per a la mobilitat de la zona. Per altra banda, la supressió de l'actual estació de Figueres representaria una gran incertesa en el territori, concretament, en una àmplia zona geogràfica entre Portbou i Girona; a més, suposaria un augment desorbitat de la despesa en transport (per l'ús de més cotxes privats i taxis) i molta exclusió social per a milers de ciutadans de les comarques gironines.

Amb aquest panorama tan alarmant, i sabent, empíricament parlant que l'opció més racional, econòmica i ecològica és el manteniment de l'actual estació amb el corresponent soterrament/cobriments de les vies per evitar la barrera del pas a nivell de la

La supressió de l'estació del tren convencional de Figueres del seu actual enclavament cèntric seria, per damunt de tot, una catàstrofe social, que tindria unes conseqüències negatives més enllà de la comarca (...)

carretera de Roses, caldria preguntar-se el següent.

1. ¿Per què, des dels poders públics, es té tan poc en compte la mobilitat sostenible a la demarcació de Girona més enllà de l'àrea urbana de la ciutat de Girona?
2. ¿Què hem de fer amb els, anomenats actualment, trens regionals/de mitja distància, els quals funcionen encara molt pitjor que els trens de rodalies de l'àrea de Barcelona?

3. Des dels poders públics i la societat civil altempordanesa, i per extensió gironina, ¿què es pensa sobre el túnel de peatge del Portús?

4. ¿Per què hi ha tanta manca de voluntat política per tal d'escoltar la veu del territori?

5. ¿Per què, d'una vegada per totes, no s'activa, es planifica una —molt necessària— línia de rodalies Portbou-Girona, Girona-Portbou, amb unes decents inter-

connexions amb Perpinyà per la costa?

6. ¿Per què es posen tants pals a les rodes per tal de mantenir, consolidar l'actual estació de Figueres del tren convencional, tenint en compte que és el nucli dur, l'element cabdal d'un bon sistema de mobilitat ferroviària intercomarcal a la Regió de Girona?

Seria interessant que aquestes preguntes no quedessin sense respostes. ■

EL DRET A DECIDIR EL TREN DE L'EMPORDÀ, per Jordi Roig - Membre de la Plataforma Defensem el Tren de L'Empordà

Figueres, en una decisió sorprenent i inaudita, desestima que es faci un estudi —simplement un estudi!— de viabilitat perquè se soterrí la via del tren al centre de la ciutat i no se'n vaig a la perifèria. En un ple, que només podem qualificar de patètic, l'equip de govern d'en Vila i en Caselles demanen als figuerencs i empordanesos que, majoritàriament, desitgen que es mantingui el tren al centre de la ciutat que es resignin i que acceptin la dura realitat, el tren se'n va a Vilafant. Malgrat que el mateix alcalde Vila reconeix que l'opció del centre és una opció a tenir molt en compte i segurament la preferida per la majoria de figuerencs i empordanesos, manifesta que a Madrid, Fomento, ja ha decidit per nosaltres. Justament la setmana després que els del seu partit, CiU amb Pujol al capdavant, abanderessin la manifestació del dret català a decidir les nostres infraestructures. Pel que s'entreu del missatge d'aquest ple, Catalunya es deu acabar al Ter o al Fluvià perquè a l'Alt Empordà, es dimiteix a lluitar per decidir les nostres infraestructures.

Figueres perd, de nou, l'oportunitat de liderar la voluntat de la gran majoria dels municipis de l'Empordà: Portbou, Cadaqués,

Castelló, Roses, Sant Pere Pescador, Cabanes, Vilabertran etc; tots aquests pobles s'han posicionat mitjançant la presentació de respectives mocions als seus plens municipals en contra del desplaçament de l'estació a Vilafant. No



oblidem que Figueres tampoc no s'ha mullat mai amb el tema de la MAT tot i que és aclaparadora la voluntat empordanesa en contra. La dinàmica municipal sempre sembla quedar bé amb els seus "superiors" independentment del que pensi la gent del carrer.

Els arguments reclamant l'estació on és, i soterrada, s'imposen categòricament (el 70% de la població de la comarca (Roses, Castelló) viu al sector est —ara hauran de travessar una Figueres ja de per si saturada per arribar a l'estació—, igualment la majoria de la població a Figueres viu més a

prop de l'actual estació —les dades canten— i ara haurà de buscar-se la vida per anar a Vilafant a agafar el tren. I a la inversa, també ho hauran de fer els ciutadans foranis que arribin, com els tantíssims turistes del Museu Dalí, estudiants, persones grans de pobles que van al mercat etc... Tots aquests arguments són reconeguts per l'equip de govern i només són replicats amb matisos: no serà tan greu, ja posarem autobusos, el conseller Nadal ja ens farà les rondes... Però, en definitiva, des de l'ajuntament la política que es vol adoptar és la de la resignació: rebre el cop i baixar el cap tot esperant que Sant Pere ens il·lumini, sense cap esperit de lluita, ni dignitat mínima per defensar la voluntat de la gran majoria dels empordanesos.

Tanmateix, si l'ajuntament de Figueres ha dimitit de lluitar, que no es preocupi, que la societat civil empordanesa (a través de la plataforma "Salvem el tren de l'Empordà") ja ha agafat el relleu; com ho va fer, en el seu moment, contra el projecte de la MAT quan els partits grans se'n van desentendre. Al capdavant, nosaltres no hem de quedar bé amb ningú per aconseguir càrrecs. ■

EL TREN, PER ALS POBLES I PER A LA COMARCA, per Mireia Mata i Solsona - Regidora del Grup Municipal d'ERC a Figueres

El passat dia 4 de desembre l'equip de Govern de l'ajuntament de Figueres va desestimar la petició del Grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya (que havia demanat la convocatòria d'un ple extraordinari per a tractar el tema) de realitzar un estudi econòmic per tal de valorar la possibilitat de soterrar la via del tren al centre de Figueres; les dades – que s'estan demostrant molt fiables- de què disposem ens diuen que el soterrament seria molt més econòmic que el desviament.

La premissa principal és que la nova estació se situarà a dos quilòmetres i mig del centre de Figueres -fet que obligarà a un desplaçament a peu considerable – només per a persones en bones condicions físiques- o bé un desplaçament en transport rodat, públic o privat. L'increment de temps mitjà del desplaçament des de l'arribada del tren al centre de Figueres (Rambla) pot ser d'un mitjana de 35 minuts. Exactament el temps complementari que cal a un tren de rodalies per arribar a Girona, que té i mantindrà l'estació de Ferrocarril al centre i té la majoria dels serveis públics i comercials accessibles a pocs minuts a peu.

Entenem que això afectarà la ciutat en diversos camps:

La capitalitat. La capitalitat de Figueres, avui en franca decadència, està vinculada als serveis que presta i a l'accessibilitat. L'eliminació de l'accés al centre de Figueres a peu provocarà que moltes persones que tenen el tren com a mitjà de transport optin per Girona on les oficines de tramitació es troben al centre, com a centre de gestió.

Comerc. El petit comerç situat al centre de Figueres que es nodreix de clientela de la comarca, bona part de la qual es desplaça en tren, perdran la clientela que probablement voldrà evitar el doble transport (tren + bus). ¿Algú s'imagina, d'altra banda, que la gent

que dijous i dissabte es desplaça a Figueres a comprar a mercat, i torna a casa en tren, faran la distància fins a l'excèntrica estació?

Turisme. La nostra ciutat rep, al llarg de l'any, un flux constant de visites de turistes que, instal·lats a Barcelona, fan una visita diària a la nostra ciutat, atret pel reclam del Museu Dalí. La nostra ciutat està en competència amb altres destinacions turístiques com Girona o Tarragona, que tenen l'atractiu a peu de tren i no el perdran, com té el risc de fer-ho Figueres.

Estudis existents i futurs estudis possibles. Si aspirem a mantenir estudi i aconseguir que a la nostra ciutat se n'ubiquin d'altres, hem de mantenir accessos públics al centre de la ciutat, no podem pensar que els estudiants de Figueres i de la comarca acceptaran una major dificultat de transport per accedir als centres on estudien. És possible, per exemple, que els estudiants de l'EOI de Figueres optin per marxar a Girona, si el temps de desplaçament acaba sent el mateix, i les opcions d'estudi majors.

Mobilitat sostenible. El desplaçament de l'Estació del centre de Figueres implicaria necessàriament la necessitat de transport rodat per accedir a l'Estació, vehicles que en definitiva mouen i saturen la circulació (ja prou conflictiva) de la ciutat. D'altra banda, la supressió de l'Estació al centre induiria molts ciutadans de la comarca, ara usuaris del tren, a emprar el vehicle propi en els desplaçaments a la ciutat. I el que és encara més flagrant, el trasllat de l'estació de tren convencional arrossegaria amb ella l'estació de busos, provocant que tota la mobilitat pública estigui descentralitzada. I que per agafar un bus per anar a la costa empordanesa (aquest és el desplaçament més habitual) caldria travessar Figueres per accedir-hi, i tornar-la a travessar en direcció contrària per anar a destí.

Les conclusions ens porten a pensar en un panorama molt negatiu per la capital de la nostra comarca, que la situen com a **única** que accepta a renunciar al tren en el seu centre; ciutats com Vic han optat per un semi-soterrament amb èxit, la ciutat de Girona opta per l'estació central i soterrada, i aquesta mateixa setmana la premsa recull que el nou eix ferroviari transversal entrarà al centre de Girona i de forma soterrada.

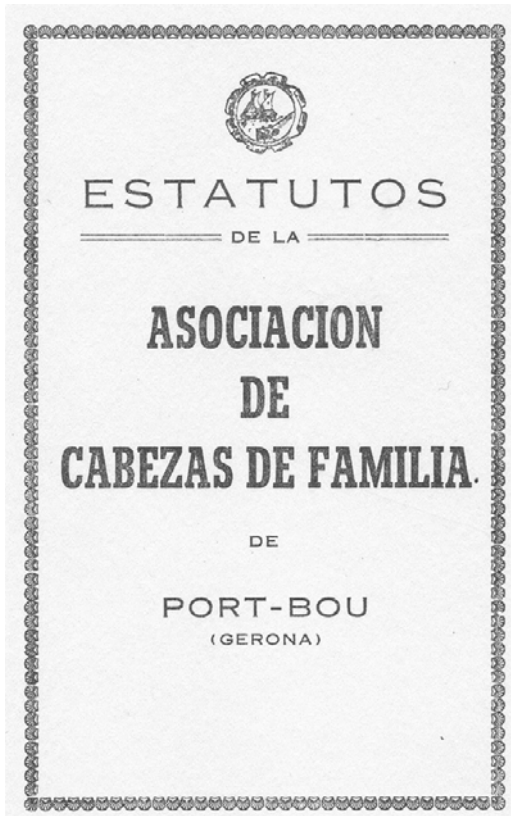
Aquest mateix mes de setembre el Secretari per a la Planificació territorial manifestava la necessitat que els serveis ferroviaris tinguessin centralitat, i, en el cas de Tarragona, i Reus, mostrava la disponibilitat del Govern en invertir perquè aquesta centralitat fos una realitat. ¿Hem de renunciar-hi nosaltres que ja la tenim?

El traçat del TGV pel Nord, per una gestió vergonyosa vinculada a l'únic túnel de peatge en tot el seu traçat estatal, és un fet difícilment revocable aquestes alçades; però no hi ha ni una línia traçada en relació a la via convencional, ni un sol euro destinat al que seria una lamentable involució en la planificació territorial de la nostra ciutat i comarca.

Hem rebut una ferida, per l'impacte territorial que significarà el traçat de l'alta velocitat; però no cal que ens suïcidem afegint-hi ara tota la mobilitat pública.

Els arguments, per a nosaltres, són inqüestionables i se'ns afegeix la raó econòmica, que sembla que l'equip de Govern de Figueres tem que es conegui.

Sabedors que aquest és un tema clau per al futur de la comarca, i que en depèn molt especialment la part nord, no abandonarem el treball ni ens donarem per satisfets amb l'argument "no hi ha res a fer". La raó ens acompanya i també esperem que ho facin els pobles i la gent de la comarca. ■




Aquest any farà 40 anys de l'aprovació dels estatuts de la Asociación de Cabezas de Familia de Portbou. Diu així part del decret d'aprovació:

"Vista la solicitud formulada por don José Sol Morató, como presidente de la Comisión Organizadora de la Asociación de Cabezas de Familia de Portbou (Gerona), a la que acompaña Proyecto de Estatutos por lo que ha de regirse la Asociación (...) se ordena su inscripción en la Sección correspondiente del Registro de Asociaciones del Movimiento y su inmediata comunicación al interesado."

Presentem la portada dels Estatuts i exemple d'una de les actes. Arxiu Gubert.

DOCUMENTS HISTÒRICS

Asociación de Cabezas de Familia de Portbou inscrita en el Registro núm. 2476-1809. Madrid 11 de noviembre de 1968.



En Portbou a diecisiete de Noviembre de mil novecientos setenta y ocho.

Siendo las diecinueve horas se abre la sesión de la reunión General de Junta de la Asociación de Veins Sant Jaume de Portbou, se acuerda iniciar con la presente Acta el libro de Actas de la Asociación debidamente registrado.

El Sr. Presidente nos informa nos ha sido cedido un nuevo local, que una vez debidamente acondicionada servirá para ampliar la existente como Casal de Infancia.

Queda acordado debido al elevado costo en la manutención de la Ambulancia, cobrar 5000 ptas por viaje normal (Figueras-Gerona) a toda persona no socia.


El Sr. Presidente nos informa del desplazamiento que conjuntamente con el Vice-Presidente hicieron a Rosas con respecto al cobro de facturas concesionarias aguas potables de la localidad.

Seu mas asuntos que tratar se levanta la sesión sigiendo las veinte horas, lo que como Secretario Certifico

El Secretario

V.º S.º

El Presidente



17 Mayo - 79
Reunión Junta

En Portbou a diecisiete de Mayo de mil novecientos setenta y nueve.

Siendo las diecinueve horas se abre la sesión de la Reunión General de Junta de la Asociación de Veins Sant Jaume de Portbou.

El Sr. Presidente informa está próximo a implantarse un dispensario Municipal, viniendo

LLENGUA

PORTBOU ALS LLIBRES (I), per Cari Oriol Serres

Quan llegeixo obres de creació literària (teatre, poesia, novel·la) i apareix sense cercar-ho i sense cap intenció premeditada per part meua, una al·lusió al poble de Portbou, experimento una complaent satisfacció. No es tracta només d'una qüestió de vanaglòria, la qual cosa sempre serà benvinguda, sinó que a més a més assaboreixo el poder del fet literari, gràcies al qual, Portbou, en aquest cas, deixa de ser el que és en realitat, per esdevenir quelcom amb una altra vida pròpia: el Portbou literari. Són dos conceptes independents; no tenen tampoc perquè coincidir. Hi ha un món real i un món literari creat, normalment, a partir del primer. El real com totes les coses de la vida és efímer, el literari, mai.

La primera vegada, fa ja molt temps, em va fer molta il·lusió. Estava estudiant Filologia catalana i llegia les poesies del poeta rossellonès Josep Sebastià Pons, nascut el 1886. Cantor del blau i de la blavor, de la neu i de la plata, dels paisatges assolellats, de les neus pirinenques del Canigó i de les gavines de la Marenda. També dels indrets veïns o molt propers: Cadaqués, Roses, Núria, el Cadí... Poeta influït pel Verdader del Canigó i pel Maragall de *La vaca cega*. Per això, els seus versos són el resultat de lligar el paisatge amb l'amor. Té una mirada amorosa cap al seu entorn, que tradueix en uns versos idíl·lics, idealistes, quasi panteistes; el resultat és una visió de la natura molt clàssica, quasi perfecta. Els seus llibres: *Roses i xiprers*, *Cantilena*, *Conversa...* el converteixen en un poeta fonamental de la literatura catalana, al qual s'ha

d'agrair l'elecció de la llengua catalana per escriure els seus poemes, quan la tradició de l'època era fer-ho en francès. Doncs aquest poeta va escriure una poesia titulada *El convent de Portbou*, referida a l'edifici que hi havia a prop del camp de futbol. Jo el recordo completament ruïnós, potser avui no en queda res...res material, és clar, ja que el convent literari roman infinit, immortalitzat.

Fem un salt a l'actualitat. La troballa més recent que acabo de descobrir. Es tracta d'una extensa novel·la de Juan Manuel de Prada, que porta per títol *El séptimo velo*, publicada en g u a n y . Obra guanyadora del "Premio Biblioteca Breve 2007" de

l'Editorial Seix Barral. Autor imaginatiu i geni del llenguatge, sobretot en la creació d'imatges suggerents a través de la comparació i l'adjectivació precisa; p. ex. diu de les orenetes: "...golondrinas...criaturas aladas que surcaban el aire como saetas disparadas por la ballesta de Dios". L'any 1996 ja obtingué el "Premio Ojo Crítico de Narrativa de RNE" amb la també monumental i extraordinària novel·la *Las máscaras del héroe*, de la qual Arturo Pérez Reverte va dir "...quizá la mejor novela española de estos últimos veinte años". Una

any més tard va rebre el "Premio Planeta" per la novel·la *La tempestad*, traduïda a uns vint idiomes. I no s'acaben aquí els guardons. L'any 2003 amb la novel·la *La vida invisible* aconseguí dos premis: el "Premio Primavera" i el "Premio Nacional de Narrativa". Amb tot això, vull demostrar la importància i categoria d'aquest escriptor.

El séptimo velo és una novel·la ubicada en uns anys molts convulsos de la història. Una postguerra espanyola amb la retirada i l'exili que va comportar, seguida de l'ocupació nazi de França. Els personatges estan repartits i integrats en algun d'aquests escenaris o en tots dos alhora. Es denuncia el

No es tracta només d'una qüestió de vanaglòria, la qual cosa sempre serà benvinguda, sinó que a més a més assaboreixo el poder del fet literari, gràcies al qual, Portbou, en aquest cas, deixa de ser el que és en realitat, per esdevenir quelcom amb una altra vida pròpia: el Portbou literari.

govern francès i el cruel comportament amb els refugiats espanyols. Posa el dit a la llaga, que tot això es va fer amb la complicitat de les autoritats republicanes, que incitaren a la repatriació dels espanyols, que abandonaven els camps de concentració i eren conduïts en trens, el destí dels quals era Portbou. Més endavant la parella protagonista abandona França per traslladar-se a Madrid i instal·lar-s'hi. Transcriu literalment el que diu la novel·la:

"El paso de la frontera...había resultado expedito, tan expedito que

hasta sintieron algo parecido al remordimiento cuando una pareja de guardias civiles que habían tratado con franca hostilidad a los pasajeros que los habían precedido ante la garita donde sellaban los pasaportes se ofrecieron obsequiosos, a acompañarlos hasta el tren que aguardaba resollante en la estación de Portbou”.

Altres referències sense especificar el topònim sovintegen, al·lusions al sud o a creuar la frontera o els Pirineus...Totes coincideixen a utilitzar el poble de Portbou per la seva situació de pas fronterer, ja sigui el ferrocarril, la duana, el control de passaports...Enmig de tantes tragèdies i mesquineses causades per les guerres, Portbou en aquest llibre representa l'obligatorietat, ja que en molt poc espai es decidia la salvació o la mort, era forçós anar-hi i creuar -lo.

La novel·la de Bruno Arpaia *L'última frontera* es considera un homenatge a Walter Benjamin, ja que tota ella està centrada en la fugida desesperada el setembre de 1940; per tant, recull els seus últims dies fins a la mort a l'Hotel de França de Portbou. Bruno Arpaia destaca en el món editorial d'Itàlia com a un especialista en literatura espanyola. La novel·la *I forestieri* va obtenir el premi “Bagutta Opera Prima” en 1990. I amb *Tempo perso*, el premi “Hammett” italià, en 1997. Aquesta obra, traduïda al castellà com *Tiempo perdido*, anticipa el tema de la que serà el seu gran èxit: *L'última frontera*, que gaudeix de moltes traduccions a diverses llengües. En primer lloc, tenim el protagonista, un soldat combatent a l'exèrcit republicà, que va exiliar-se a Mèxic. Home humil, una persona més de les tantes que van haver de marxar. Un periodista vol obtenir d'ell informació sobre la mort de Walter Benjamin, ja que aquest se'l va trobar quan estava a punt d'entrar a Portbou i es van fer amics de penes i fatigues. La primera novel·la és un llarg monòleg centrat en la guerra espanyola i la

seva intervenció a la zona d'Astúries, d'on era natural. En canvi, *L'última frontera* la seva retirada, l'exili i la trobada casual amb el filòsof alemany a la tardor de 1940: “en plena nit...a la frontera entre Catalunya i França, pel camí del Líster”. Dues vides paral·leles, dos fugitius, que es troben a Portbou.

Diu la novel·la: “Benjamin no creia que el nazisme seria només un fantasma de pas, sabia que duraria molt de temps”, per la qual cosa decideix la partida. I així, el llibre en forma de ficció ressegueix l'última etapa de la vida del filòsof, convertida en una fugida constant. Paral·lelament, es descriu la retirada: “la gent, arraïmada, ja omplia els carrers, s'aturava mitja hora a descansar abans d'arrossegar-se els últims quilòmetres fins a dalt de la frontera”. El soldat es queda a Portbou amagat a casa d'una tal Mercedes, amiga seva. Per col·laborar en les despeses, es dedica al mateix que ella: al contraban. El llibre descriu el Portbou de l'any 40: “la frontera començava a esdevenir la darrera esperança per a centenars de pròfugs, d'hebreus, de belgues o de polonesos que fugien dels nazis, de la milícia del govern de Vichy i, al seu torn, aquests patrullaven la zona per tal de capturar tots els que poguessin”. I a tot això, els contrabandistes. Pretext que s'utilitza per posar en contacte el republicà amb Walter Benjamin, abans de creuar la frontera, pel camí del Líster.

Evidentment es tracta d'una ficció, ja que és una novel·la, no un llibre d'història. L'avantatge consisteix en el fet que emociona molt més que una crònica, és clar. Es llegeix amb una emoció continguda, des del moment en què es troben i veu el filòsof agafat d'un arbre per tal de protegir-se de la tramuntana. A partir d'aquí, els últims episodis de Walter Benjamin tindran el soldat de testimoni i en participarà d'alguns fets. Per exemple, el tancarà amb el seu abrís i li farà massatges per

reanimar-lo del fred. Una vegada al poble, el que succeeix, ja ho sabem. L'autor de la novel·la inventa el soldat republicà per posar-lo en contacte amb Walter Benjamin i convertir-se així amb la veu narradora indispensable. Però no es limita a ser un testimoni dels fets, es fan amics, fins al punt que li confia el manuscrit. Bruno Arpaia aconsegueix amb aquest recurs fer extensible el dolor humà, provocat en aquest cas per les guerres amb totes les atrocitats que comporten. Són dos figures que representen la humanitat en perill i sofriment. El Benjamin de Portbou és una més de les víctimes, que vol salvar la vida, com qualsevol dels milers de refugiats que fugien de l'horror. No obstant això, la lectura és agradable, ja que trobem més l'home que pateix, que el filòsof que elucubra; és una gran figura molt ben humanitzada: té fred, té por, té son, té molèsties...fins i tot perd els estreps quan la policia li nega el visat d'entrada; ell, davant la perspectiva de ser retornat amb el que això representa, li diu: “...per una estupidesa, per un simple segell, ens condemna a mort, ens lliura lligats de mans i peus a la Gestapo...Si en torna a enviar enrera, és un assassí”

I a més, hi ha el tema del manuscrit, que conté el seu darrer llibre. El lliura al que ja és amic seu —el republicà Laureano—. Li encomana que l'envii als Estats Units a l'adreça de l'editor. Aquest manuscrit no ha arribat mai al destí que volia Benjamin; el que passa a la novel·la no ho puc desvetllar. Aquesta feina l'ha de fer el lector.

Deixant de banda la trama del llibre, aquesta última part encomana tristesa, sobretot en pensar quant de patiment amaguen aquestes terres. Walter Benjamin des dels cims albira el poble: l'església, l'estació...és un home atribolat, que té por i fred, no el filòsof que ha fet història. La novel·la ha sabut crear l'home, no el geni. El filòsof és per als cronistes, l'home, per als poetes. ■

LLIBRES

DES DE LA BIBLIOTECA, per Teresa Puig.

Mes de juliol

En Jordi Banyeres ens ha portat una petita novel·la per als amants del mar, "Amarats de Mar" d'Alfons Morales i Neus Roca, "Ángeles y demonios" de Dan Brown (el d'El Codi DaVinci), "El clan del sos cavernario" de Jean M. Auel i dos clàssics, "Crònica d'una mort anunciada" de Gabriel García Márquez i "La isla del tesoro" de Robert Louis Stevenson. En Pierre Guigue ens ha donat l'Enciclopèdia Espasa i hem pogut canviar 26 volums de l'antiga editada el 1924.

N'Anita Tor ha donat 5 volums de la *Enciclopedia Planeta de la Vida Sana y Natural*.

N'Antònia Solsona dona "Inés del alma mía" d'Isabel Allende. Us en faig 5 cèntims: Inés Suárez (1507-1580), nascuda a Plasència (Espanya), viatjà al Nou Món el 1537 i participà en la conquesta de Xile i la fundació de la ciutat de Santiago. Va assolir gran influència política i econòmica. Les proeses d'Inés esmentades pels cronistes de l'època van ser oblidades pels historiadors durant més de 400 anys fins que Allende

les ha recuperat i dramatitzat en un llibret d'unes 350 pàgines.

Mes d'Agost

La parella Jaume Freixa i Montserrat Torres, han donat a aquesta biblioteca les següents novel·les en català: "Això que veus és un rostre" de Lolita Bosch, "Català de retruc" de David Mackay, "Marxem, papà, aquí no ens hi volen" d'Imma Monsó, "1000 peces de saviesa (antologia de citacions que inviten a pensar)" d'Antoni Bolinches, "El cas misteriós del Dr. Jekyll i Mr. Hyde" de Robert Louis Stevenson, "El inútil de la família" de Jorge Edwards, "Como el aire de abril" d'Arturo Echevarría, "Monsieur Ibrahim et les freurs du Coran" d'Eric-Emmanuel Schmitt, "Einstein's daughter" de Michele Zacheim, "The Lighthouse" de John Updike i "The Kalahari typing school for men" d'Alexander McCall Smith. Moltíssimes gràcies, parella!

Amb la donació de la Sònia Mallol s'ha fet una tria i des d'ara, a la biblioteca, podeu trobar uns quants llibres-eina: "The Penguin english dictionary", "Diccionari de

la Llengua Catalana" (Alberti), "Los grandes atlas visuales" d'El Periódico i l'"Atlas histórico universal" d'El País; "Workbook One" i "Student's Book One", "Viure la literatura", "Literatura Universal", "Música 1 i 2" i el mètode de francès "Espaces". I pels seguidors d'Expedient X, la novel·la "Duendes" de Charles Grant.

Mes de setembre

Família Cabré-Llistosella: "Atlas fotogràfic de anatomia del cuerpo humano", "Mis memorias" de José M. de Porcioles, "30 salones del automóvil en Barcelona" i "La sombra del viento", l'èxit del boca-orella de fa un temps, una molt bona novel·la.

Mesos d'octubre, novembre i desembre

S'ha començat a catalogar la donació de la família Cabré-Llistosella consistent en 100 volums d'Edicions Proa-Biblioteca A Tot Vent de l'any 1932. També cal esmentar una donació de la col·lecció de novel·les de la Biblioteca General Salvat de l'any 1971. ■



Terminal ADIF Mercaderies
17497 Portbou (Girona)
Telèfon (00-34) 972 390 404 Fax (00-34) 972 390 482
logistica@cadefer.es

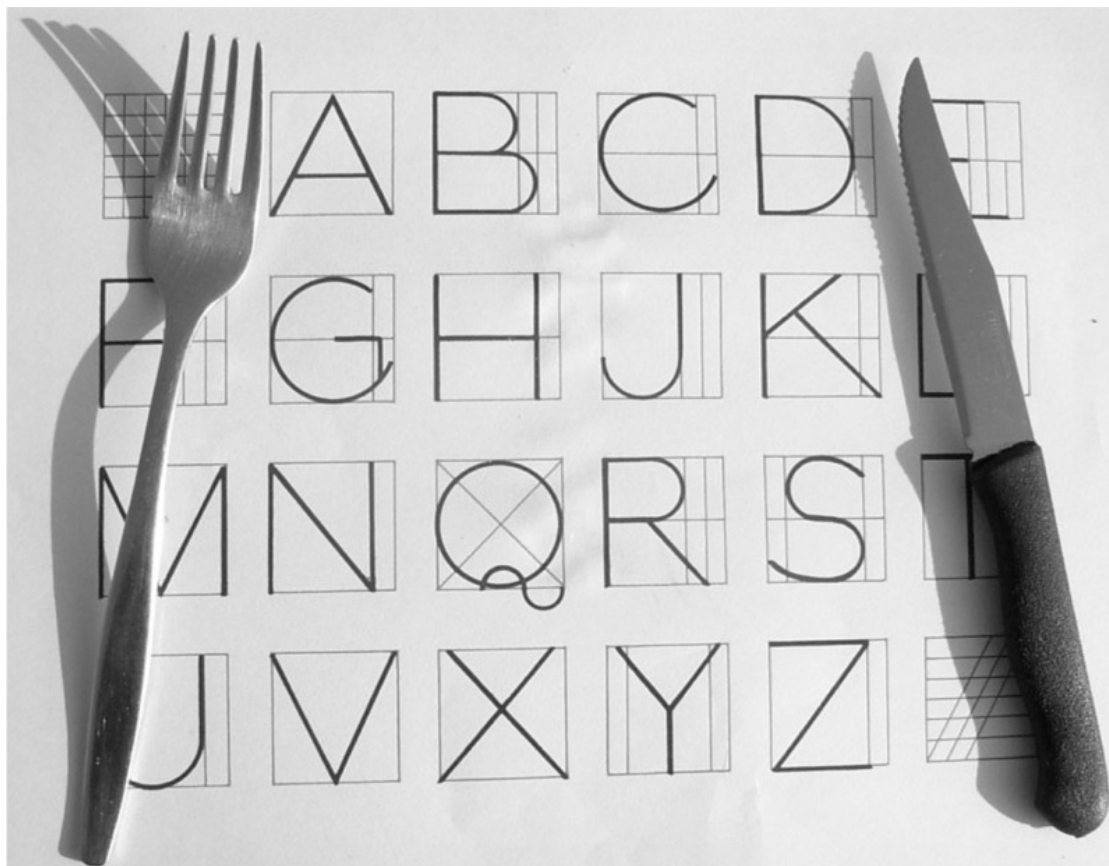
Pablo Antolín | Director Gerent

POEMES VISUALS

“a-trapada”, per Agustí Calvo



“elpoemagastronòmic”, per Agustí Calvo



POESIA

¿ANY NOU, VIDA NOVA?, per Simó Granollers

Passa el temps passa la vida
i tot canvia el teu entorn,
tot és nou, res té retorn,
el progrés serà límit o mida;
el que resta del passat
no té vigència ni valor,
el que ve sense fer remor
et deixa absort i desplaçat,
tant se val si no hi ha entesa
no hi ha res per a reclamar,
caldrà, esperant-ne l'atzar
per aprofitar l'avinentesa,
any nou no vol dir vida nova,
de qui fóra el mal acudit
que no fou molt eixerit,
per què no res s'hi renova;
si tot és nou, el vestit és vell
diga'm què hi vas a buscar-hi
a qui alegri el nou calendari
és que tindrà jove la pell.

LA MAR D'AMOR, per Renada Mathieu

El crepuscle és de sang. En la remota cala
en mi creix el delit
i mentre ens abracem la veu del mar exhala
tot l'amor en un crit.



REVELLA DE NADAL, per Ramon Crusí

Pels infinits camins del cel
s'apropen esbarts d'estrelles,
la vesprada plena d'anhels
ens desvetlla les parpelles.

Guspines com serpentes
belles garlandes divines,
és solemne benignitat
veure un cel engalanat.

Sorollen suaus les ones
esperant les bones noves
del nadó de l'establia
fill de la verge Maria.

Reptadora ve la gran nit, ens
mira a tots fit a fit
i prepara amb molt d'encert
el tradicional concert.

Pastorettes i pastorets
a tothom regalen joguets
i a l'homenatjat nounat
entre tots l'han apadrinat.

Per la revetlla de Nadal
tot això és habitual
la natura posa l'encant
i nosaltres els millors cants.

D'uns poetes molt inspirats
nostres músics han musicat
poesia del Principat
llegat per la posteritat!

*Adéu-siau, turons, per sempre adéu-siau,
oh serres desiguals que allí en la pàtria mia
dels núvols e del cel de lluny vos distingia
per lo repòs etern, per lo color més blau.
Adéu tu, vell Montseny, que, des ton alt palau,
com guarda vigilant, cobert de boira e neu,
guaites per un forat la tomba del jueu
e al mig del mar immens la mallorquina nau.*

*Plau-me encara parlar la llengua d'aquells savis
que ompliren l'univers de llurs costums e lleis,
la llengua d'aquells forts que acataren los reis,
defengueren llurs drets, venjaren llurs agravis.
Muir, muira l'ingrat que, al sonar en sos llavis
per estranya regió l'accent natiu, no plora,
que al pensar en sos llars no es consum ni s'enyora
ni cull del mur sagrat les lires del seus avis.*

Fragments "A la Pàtria" de Bonaventura Carles Aribau (1798-1862)



CALAIX DE SASTRE

INFORMACIÓ LOCAL: 07 EN TITULARS, per Joan Gubert i Macias (Cronista Local)

Aquest compendi és el resultat d'oferir un resum de les notícies més significatives de tot l'any 2007 a Portbou, que han sortit a la premsa diària. Cal destacar que la data només assenyalava el dia en què apareix la notícia al diari o setmanari i que els titulars són literalment transcrits. Arxiu de l'autor.

- **2 de gener. Demanen a Afers Estrangers que aturi el parc eòlic de Portbou.** La Plataforma Cívica Antimolins demana al Ministeri d'Afers Estrangers, en un informe jurídic, que aturi el projecte Tramuntana, previst a Portbou i autoritzat per la Generalitat el novembre de l'any 2002. La Plataforma argumenta motius de caire cultural, paisatgístic i ecològic.

- **16 de gener. Mireia Mata, Reina de les Nyacres de la 5a Trobada de Cantadors d'Espolla.** Dissabte va ser coronada Reina de les Nyacres la portbouenca Mireia Mata, aficionada al cant improvisat i successora de l'anterior monarca, el berguedà Francesc Ribera.

- **23 de gener. Portbou posarà en marxa un tren turístic que arribarà a Figueres.** Segons fonts municipals, els Amics del Ferrocarril Espanyol, consideren el projecte perfectament viable i veuen el poble de Portbou com el centre neuràlgic més important del ferrocarril de Catalunya.

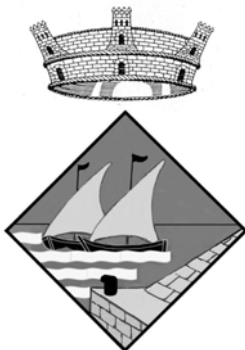
- **26 de gener. La policia deté a Portbou un presumpte membre d'ETA que es dirigia en tren cap a Barcelona.** En el moment de la detenció, Agirre Bernadal portava 3.000 euros en metàl·lic, sis documents falsos i manuals per a la fabricació d'explosius. Tanmateix, però, l'home anava desarmat.

- **26 de gener. Portbou lliura després de tres anys de retard els 11 pisos de protecció oficial.** L'empresa Adigsa, adscrita al Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat, va lliurar les claus d'onze habitatges situats al carrer de la Muntanya i construïts per l'Incasol en un solar cedit per l'Ajuntament.

- **29 de gener. ERC de Portbou presenta una moció per demanar millores a REN-**

FE. El ple ordinari de l'Ajuntament de Portbou va aprovar per unanimitat una moció, presentada per ERC, en què es demana millores en el tren convencional i s'alerta contra la disminució dels serveis de RENFE.

- **30 de gener. La Plataforma contra el part eòlic presenta un recurs d'alçada.** La Plataforma a banda de demanar la inexecutabilitat de l'autorització de construcció del part eòlic, va sol·licitar a més, que se la tingués com a part interessada en la implementació del parc.



- **1 de febrer. L'Ajuntament de Cervera s'oposa al part eòlic de Portbou.** L'Ajuntament de Cervera està en contra de la construcció del parc eòlic perquè considera que comportarà un impacte paisatgístic important. L'administració francesa va denegar un projecte perquè no s'ajustava a les normatives mediambientals europees.

- **6 de febrer. Portbou comença l'any estrenant un nou escut.** En l'última sessió plenària, del passat 25 de gener, el consistori va aprovar el nou disseny de l'escut municipal, per tal d'adaptar-se a la normativa vigent.

- **6 de febrer. Les obres de millora de l'N-260 estan aturades des de fa mesos.** El tram afectat per les obres està situat entre el quilòmetre 0 i 2,5. La via es va desdoblir fins a l'entrada del municipi, es van eliminar revolts i es va construir el túnel, però encara queda pendent el tram urbà i el que va fins a França.

- **20 de febrer. L'avinguda Barcelona de Portbou estrena cara després de les obres de l'ACA.** Els enormes forats que fa uns mesos van aparèixer a conseqüència de

les pluges de la passada tardor, han donat pas a una avinguda Barcelona, a Portbou, completament renovada, després de diversos mesos de treballs per arreglar-la.

- **20 de febrer. ERC de Portbou creu que la línia ferroviària hauria de tenir una freqüència d'un tren cada hora.** Des d'ERC creu que la línia és històrica, alternativa i pot ser complementària al TAV i, en referència a l'aspecte demogràfic, recorden que en el tram Figueres-Portbou hi ha diverses poblacions que sumen un 8.000 habitants.

- **2 de març. Manel Flores no es torna a presentar i Unió aposta per José Luis Salas.** Flores ha confirmat a



Mireia Mata

Diari de Girona que ha pres aquesta decisió perquè "estic una mica cansat i penso que hi ha gent que està preparada per agafar les regnes de l'Ajuntament", i alhora creu que s'han aconseguit projectes importants i d'altres estan en marxa.

- **8 de març. Portbou, Colera, Llançà i Vilajuïga reclamen a RENFE un increment dels trens.** Els ajuntaments han demanat a RENFE i al Ministeri de Foment que s'ampliï la freqüència horària de trens regionals entre Girona i Portbou. Consideren que actualment és insuficient i que no permet compaginar la vida laboral i personal.

- **12 de març. Portbou rebutja els trens amb càrrega perillosa.** L'alcalde té por que amb l'arribada de l'AVE, Portbou s'acabi convertint en una estació per la qual només passaran trens de càrrega, especialment amb material perillós.

- **20 de març. Activitats de les dones de Portbou.** El 8 de març passat, Portbou també va celebrar el dia de la dona treballadora i amb aquest motiu va celebrar una xerrada divulgativa amb la presència de Pilar Heras i Trilla, exdelegada de Benestar i família a Girona.

- **22 de març. Joaquim Nadal presenta els caps de llista del PSC de Portbou i Llançà.** El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, i president del PSC a les comarques gironines, Joaquim Nadal, va presentar els candidats de Portbou i Llançà. A Portbou, Vega substitueix S. Vancells.

- **29 de març. PSC i ERC fan front comú per intentar aturar el projecte de construcció d'un parc eòlic.** PSC i ERC han volgut declarar conjuntament que "ens oposem a la construcció d'un macroparc que, per la seva disposició i desplegament en el territori, provoca un dany irreparable al patrimoni paisatgístic i històric de Portbou".

- **30 de març. Flores deixa la decisió sobre el parc eòlic al proper equip de govern.** L'equip de govern de l'Ajuntament de Portbou no atorgarà la llicència municipal al parc eòlic Tramuntana abans de les eleccions i deixarà la decisió al futur consistori que surti dels comicis.

- **30 de març. ERC organitza una xerrada sobre energia eòlica a Portbou.** Amb el títol "Com desplegar la producció d'energia eòlica a Portbou" i amb la participació de Joan Budó i Alfons Quera es va celebrar una taula rodona per a tractar el tema del parc eòlic Tramuntana.

- **3 d'abril. Portbou ampliarà el port esportiu per potenciar el turisme nàutic.** El consorci que gestiona el port esportiu de Portbou té intenció d'ampliar el nombre d'amarradors per poder oferir més places als visitants. A més es destinarà un petit mirall d'aigua per acollir les embarcacions més petites que arriben a l'estiu.

- **20 d'abril. Els antimolins envien un recurs amb un informe nou sobre les aus.** La Plataforma de Portbou ha presentat davant la Direcció General d'Energia i Mines un recurs extraordinari de revisió del projecte del parc eòlic Tramuntana. Argumenten que han aparegut documents essencials, com un estudi sobre migració d'aus planadores a través de l'Albera i el Cap de Creus.

- **22 d'abril. CiU, PSC i Esquerra renoven els caps de llista per a una lluita que s'entreu molt oberta.** Les eleccions municipals del 27 de maig representen una renovació total de caps de llista de totes les formacions polítiques a Portbou. El parc eòlic s'entreu com el punt d'inflexió de les tres propostes.

- **4 de maig. La línia fèrria més usada en distància mitjana és la de Portbou.** La línia amb més influència de viatgers l'any 2006 va ser Barcelona-Girona-Figueres-Portbou amb 4,4 milions de clients.

- **15 de maig. Mostra floral, tota la setmana a Portbou.** El col·lectiu de Mestresses de Casa ha organitzat la segona edició de la Mostra Floral. Es guarneixen jardins públics i particulars, espais institucionals i es fan tallers tota la setmana.

- **18 de maig. L'Ajuntament haurà d'assumir la multa per obrir el túnel.** El nou equip de govern de Portbou haurà d'assumir la resolució judicial del procés engegat per l'obertura il·legal del túnel de Portbou en què hi va participar l'alcalde Manel Flores.

- **22 de maig. ERC presenta la llista davant 150 veïns a Portbou.** L'acte de presentació de la llista d'ERC es va desenvolupar a la sala W. Benjamin amb la presència de 150 persones. Després de fer una breu presentació de tots els integrants, Gubert va manifestar que per sobre de tot se sent "un ciutadà més" de Portbou.

- **22 de maig. El Consell parroquial celebra el 60è aniversari de Mossèn Pere Gubau.** Pere Gubau, mossèn de Portbou, va ser homenatjat el passat 19 de maig, per més de 140 veïns del poble que van voler commemorar els seu 60è aniversari. Durant el sopar es van oferir regals a mossèn Gubau i es va llegir una poesia i un manifest d'agraïment.

- **28 de maig. CiU guanya tot i que un pacte PSC-ERC la deixaria fora.** CiU ha conservat l'alcaldia, tot i que no ha pogut revalidar la majoria del 2003. Mentre ells han perdut un regidor, ERC-AM l'ha guanyat i el



Foto Gubert



Foto Gubert

PSC-PM ha mantingut els mateixos resultats que al 2003.

- **5 de juny. PSC i ERC treballen per prendre l'alcaldia de Portbou a CiU.** Tot i guanyar les eleccions municipals a Portbou, el cap de llista de CiU, Josep Lluís Salas, podria no ser l'alcalde. Aquest dilluns al vespre, dues delegacions del PSC i ERC s'havien de trobar per llimar els punts d'un pacte que donaria l'alcaldia al cap de llista socialista.

- **5 de juny. Portbou torna a França el canó dels nazis que va desmuntar.** L'Ajuntament col·loca al coll de Belitres, a Cervera, l'obús de la Segona Guerra Mundial instal·lat per l'exèrcit d'Adolf Hitler. Les peces de l'arma es van desmuntar l'any 2002 després de patir diversos intents de robatori.

- **6 de juny. PSC i ERC tanquen un acord i CiU perd l'alcaldia de Portbou.** El cap de llista del PSC a Portbou, Antoni Vega, serà el nou alcalde després que ahir a la nit els socialistes tanquessin un acord amb ERC per formar equip de govern i treure així CiU de l'alcaldia.



Foto Gubert

- **8 de juny. Senyalitzen el sender entre Banyuls i Portbou que va recórrer Walter Benjamin.** Gent de les dues bandes de la línia fronterera es trobaran el proper diumenge 24 de juny al Coll de Rumpissa per inaugurar la senyalització cultural que s'ha instal·lat al sender que el filòsof W. Benjamin va recórrer el 25 de setembre de 1940.

- **19 de juny. Vega i Gubert, nou tàndem de govern al poble de Portbou.** PSC i ERC van segellar aquest dissabte 16 de juny el pacte de govern de Portbou que deixa a CiU a l'oposició. Antoni Vega (PSC) és el nou alcalde i Joan Gubert, el cap de llista d'ERC, el primer tinent d'alcalde.

- **21 de juny. L'Ajuntament de Portbou i la UdG presenten un projecte per recuperar la figura de Benjamin.** La directora general de la Memòria Democràtica, M. Jesús Bono; l'alcalde de Portbou, Antoni Vega, i el cap del departament d'humanitats de la UdG, Georg Finer, presentaran a la Facultat de Lletres, l'acord de col·laboració per crear la Fundació Internacional W. Benjamin.

- **25 de juny. Banyuls i Portbou, agermanades pel camí senyalitzat de Walter Benjamin.** Unes 250 persones, de les quals un centenar procedien de la localitat nord-catalana de Banyuls, van participar ahir en les diverses activitats programades per inaugurar la senyalització històrica i cultural del camí de W. Benjamin.

- **26 de juny. Portbou i Colera s'uneixen contra el parc eòlic Tramuntana.** Els alcaldes de Portbou i Colera s'han unit per fer front comú contra la implantació del parc eòlic Tramuntana. "Les coses han canviat" va assegurar Vega, el nou alcalde socialista de Portbou que, amb el recolzament d'ERC, ha fet fora de l'alcaldia a l'anterior equip convergent.

- **4 de juliol. José Manuel Martos, nou director de l'editorial de Gredos.** José Manuel Martos és el nou director editorial de Gredos, una editorial que forma part del grup RBA des del 2006. Martos (Portbou 1966), és llicenciat en filosofia i lletres per la Universitat Autònoma de Barcelona i doctor en Humanitats per la Universitat Pompeu Fabra.

- **4 de juliol. ERC de Portbou culpa el parc eòlic de la retirada de la candidatura de la Unesco.** La secció local d'ERC, que forma part del nou equip de govern, considera que el parc eòlic Tramuntana "ha tingut part de culpa" en la retirada de la candidatura a Patrimoni de la Humanitat de la Unesco de la vessant mediterrània dels Pirineus.

- **10 de juliol. Prenen mesures davant el risc d'esllavissades a Portbou.** Per evitar que els banyistes que fan servir un camí per anar de la Platja Gran a la Punta Rosa passin a peu per sota uns penya-segats on s'han detectat despreniments els darrers tres anys, la Generalitat construirà un nou camí de ronda en aquest punt.

- **10 de juliol. L'Elenc Artístic Portbouenc presenta l'obra "Amor... direcció prohibida!".** A la sala W. Benjamin l'Elenc Artístic Portbouenc presenta "Amor... direcció prohibida". La peça és una adaptació de Josep Antoni Tudela, que dirigeix el grup de teatre des de fa tres anys.

- **11 de juliol. El nou alcalde de Portbou es queda Urbanisme i dóna Hisenda a ERC.** Antoni Vega ha assumit l'àrea d'Urbanisme en el nou cartipàs que ha aprovat el ple de l'Ajuntament. D'altra banda ERC tindrà les cartes d'Hisenda i Cultura, així com Sanitat, Serveis Socials i Governació.

- **17 de juliol. Portbou vol tapar l'esquerda del pantà.** El pantà de Portbou continua perdent milers de litres diaris d'aigua per l'esquerda que té a la presa i que ara fa aproximadament un any l'Ajuntament ja va tornar a denunciar. La presència de l'esquerda a la presa provoca que s'arribin a perdre 20.000 litres d'aigua cada dia.

- **17 de juliol. Portbou organitza el vuitè curs de música de cambra.** Aquest és el vuitè any que la Coral



Foto Gubert

Mixta de Portbou organitza el Curs Internacional de Música de Cambra. El curs adreçat a noies i nois de més de 12 anys, pretén que els joves adquireixin bon hàbit d'estudi i una tècnica bàsica en el seu instrument.

- **24 de juliol. Portbou reactiva la primera associació transfronterera.** El nou equip de govern de l'Ajuntament de Portbou, pretén reactivar la que en el seu moment va ser la primera entitat transfronterera anomenada Associació Cap de Creus-Cap de Sant Vicenç. Aquesta plataforma es va crear a principis dels anys 80 i tenia l'objectiu d'estrènyer lligams entre els seus municipis.

- **2 d'agost. Negocien fer pisos a l'actual caserna de la Guàrdia Civil.** La caserna de la Guàrdia Civil de Portbou, la més gran de les comarques gironines, després de la comandància, es convertirà en habitatges. L'Ajuntament negocia la possibilitat d'una permuta per construir una nova caserna en un altre terreny.

- **10 d'agost. La Generalitat dóna un ajut per al projecte Benjamin-Portbou.** La Direcció General de Memòria Històrica de la Generalitat ha donat una subvenció a projectes destinats a la restitució de la memòria històrica, entre les quals hi ha el projecte Benjamin-Portbou.

- **13 d'agost. ERC fa una crida a "reaccionar cívicament" contra la retirada del tren "Costa Brava".** La secció local d'ERC del municipi de Portbou va mostrar ahir la seva inquietud amb relació a l'anunci de RENFE sobre l'eliminació del tren Estrella Costa Brava que diàriament connecta Portbou amb Madrid.

- **23 d'agost. Colera, Portbou, Port de la Selva i Llançà, fan front comú perquè no s'instal·lin parcs eòlics.** Els alcaldes de Colera, Portbou, Llançà i Port de la Selva es van unir ahir en un comunicat per tal de demanar la retirada dels projectes dels parcs eòlics Tramuntana i Molinars els quals consideren que poden posar en perill la preservació del medi natural i, de retruc, afectar el turisme.

- **4 de setembre. Portbou impulsarà un centre d'acollida a l'entorn del projecte de Walter Benjamin.** El projecte de rehabilitació de l'edifici del centre d'estudis de W. Benjamin a Portbou es podria desencallar properament, després de cinc anys de la seva presentació. L'Ajuntament de Portbou preveu posar en marxa un alberg i un centre d'acollida per a estudiosos i visitants.

- **11 de setembre. Roben, de nit, una placa del parc de bombers de Portbou.** Els bombers de Portbou estan indignats pel robatori d'una placa que es va col·locar el mes de juliol de l'any passat a la façana principal del parc, en homenatge a l'Agrupació de Bombers Voluntaris del poble.

- **11 de setembre. Portbou, en contra del trasllat d'un centre mèdic.** Els habitants del municipi de Portbou recullen firmes dels veïns i participaran en una manifestació a Perpinyà per evitar el tancament del centre de rehabilitació i reeducació Bouffard-Vercelli de Cervera de la Marenda a la Catalunya Nord.

- **14 de setembre. Portbou penja la Senyera al seu pic més alt.** Ja fa 18 anys que a Portbou pugen la Senyera fins a les runes del Castell de Querroig, el cim més alt de la vall. Aquest cim divideix els termes municipals de Portbou, Cervera i Banyuls de la Marenda.

- **18 de setembre. Portbou estudia posar agents de la policia local a l'hivern.** El municipi de Portbou podria tenir durant tot l'hivern agents de la policia local. Actualment, l'Ajuntament està estudiant aquesta possibilitat, sobretot després de comprovar el bon funcionament de la plantilla de quatre agents que ha estat operativa durant aquest estiu.

- **25 de setembre. L'escola de Portbou commemora l'aniversari de la mort de W. Benjamin.** El col·legi d'educació infantil i primària Sant Jaume, ha iniciat un seguit d'actes per commemorar l'aniversari de la mort del filòsof W. Benjamin. Les activitats s'allargaran durant tota la setmana.

- **28 de setembre. El Govern es compromet a Portbou a desencallar la Fundació W. Benjamin.** El delegat del Govern a les comarques gironines, Jordi Martinoy, es va comprometre per tal que la Generalitat impulsés una reunió en què participin diverses conselleries, l'Ajuntament i la Diputació de Girona per tal de desencallar la creació de la Fundació W. Benjamin.

- **28 de setembre. Bosch Martí cedeix un quadre en homenatge a W. Benjamin.** Ahir el pintor gironí Lluís Bosch Martí, i dins els actes del 67è aniversari de la mort del filòsof, va cedir dues obres d'homenatge a Benjamin, un quadre a l'Ajuntament i l'altre a la futura Fundació Walter Benjamin.

- **2 d'octubre. Portbou emprèn accions per endreçar el poble amb la creació d'una deixalleria.** L'Ajuntament de Portbou està posant en marxa una sèrie de mesures per endreçar el poble, entre les quals hi ha l'estudi de la creació d'una deixalleria municipal, un servei que es destinarà només al sector professional. També s'estan instal·lant "illes ecològiques" per cobrir els contenidors d'orgànics i de reciclat.

- **9 d'octubre. Portbou vol la dignificació del tren convencional.** El ple de l'Ajuntament de Portbou va aprovar per majoria una moció presentada a proposta del grup d'ERC, a favor de la dignificació del tren convencional Girona-Portbou i el manteniment de la centralitat de l'estació del tren convencional a Figueres.

- **19 d'octubre. Mireia Mata pren possessió de la direcció de Governació.** La portbouenca Mireia Mata ha



Foto Gubert

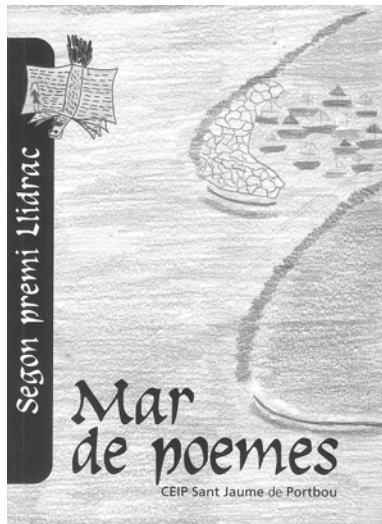
pres possessió del nou càrrec que desenvoluparà al capdavant dels Serveis Territorials de Governació i Administració Públiques. La nova directora territorial va afirmar que el nou càrrec "és un salt després de mitja vida dedicada a l'associacionisme juvenil".

- 19 d'octubre. Colera i Portbou denegaran la llicència per al parc eòlic, que s'estava a punt d'executar. Els Ajuntaments de Colera i Portbou han decidit denegar la llicència d'obres per a la instal·lació dels parc eòlics que es volen construir dins els seus termes municipals. El de Portbou és l'únic de les comarques gironines que ja tenia tots els tràmits complerts i només faltava el requisit de la llicència municipal d'obres.

- 23 d'octubre. Portbou reclama a Foment l'acabament de l'obra de l'N-260. L'Ajuntament de Portbou exigirà el Ministeri de Foment que acabi les obres de millora de la N-260 fins al frontera al quilòmetre 0. Els treballs van aturar-se on acaben les cases del municipi i encara falta un tram per executar.

- 23 d'octubre. Portbou vol refer un mirador deteriorat per les llevantades. Les causes principals que han malmès el mirador han estat les típiques llevantades de cada any, acompanyades per la forta tramuntana que bufa sovint en aquest indret. El mirador és un racó perfecte des d'on s'observa, si el dia acompanya, la punta de Cervera, tota la cota nord de Portbou, el seu port i també el Cap de Creus.

- 6 de novembre. Portbou tanca la deixalleria per evitar problemes de seguretat i d'insalubritat. L'Ajuntament ha decidit clausurar la deixalleria del municipi ja que s'hi ha detectat moltes irregularitats tant en mesures de seguretat com també en salubritat. La deixalleria, situada en un terreny particular pel qual es paga lloguer, s'ha convertit en un "veritable abocador insalubre".



- 20 de novembre. Portbou modifica el Pla Especial del port esportiu i el torna a presentar a Urbanisme. El Consorci Port de Portbou està pendent de rebre el vistiplau de la Comissió Territorial d'Urbanisme per consolidar els edificis que són d'ús públic, és a dir, els locals comercials, les oficines i els lavabos. Actualment aquestes dependències es troben ubicades en mòduls prefabricats.

- 27 de novembre. ERC tem una retallada de la mobilitat ferroviària. La secció local d'ERC a Portbou va fer una crida a reaccionar de forma "ferma i cívica" per garantir el "dret a la mobilitat" davant la indefinició de la companyia RENFE enfront d'una possible retallada de l'oferta de trens al nostre poble i comarca.

- 30 de novembre. Projecten la sèrie "Portbou" inspirada en aquest municipi. Portbou acollirà aquest cap de setmana la doble projecció de "Portbou" una producció de la productora Elisabeth, basada en una selecció de capítols que han estat emesos per la Xarxa de Televisions Locals de Catalunya en la franja de nous formats.

- 14 de desembre. ERC de Portbou no creu en la supressió de l'estació de Figueres. Des d'ERC de Portbou es considera que la supressió de l'estació de tren convencional del centre de Figueres, seria, per damunt de tot, una catàstrofe socials que tindria unes conseqüències nefastes més enllà de la comarca de l'Alt Empordà.

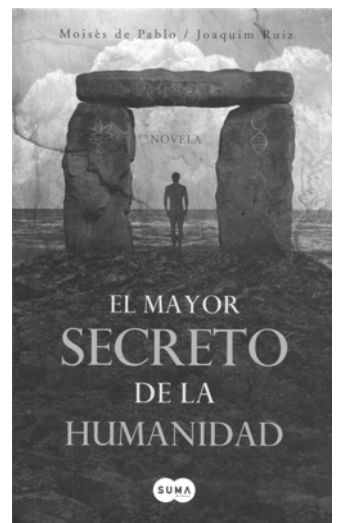
- 18 de desembre. Portbou demana un vial alternatiu per l'entrada de camions a l'estació. L'Ajuntament de Portbou vol fer un vial directe que surti de la N-260 i permeti als vehicles pesants anar directament a la zona de mercaderies de l'estació de tren, sense haver de passar per l'interior del poble.

- 21 de desembre. L'escola de Portbou edita un recull de rodolins, poesies i dibuixos dels alumnes. El CEIP Sant Jaume de Portbou va presentar el passat 18 de desembre, el llibre "Mar de poemes" escrit pels alumnes del centre. El llibre també inclou a part de la presentació de la directora de l'escola, un pròleg de l'escriptora portbouenca Maria Mercè Roca. El suport econòmic per a imprimir el llibre ha estat gràcies a l'empresa Cadefer.

- 29 de desembre. La Direcció General de Mines estudia la proposta de parc fotovoltaic. La Generalitat disposa del projecte de parc fotovoltaic que pretén posar en marxa l'Ajuntament de Portbou com a alternativa al parc eòlic per al qual han denegat recentment la llicència municipal d'obres per instal·lar-lo.

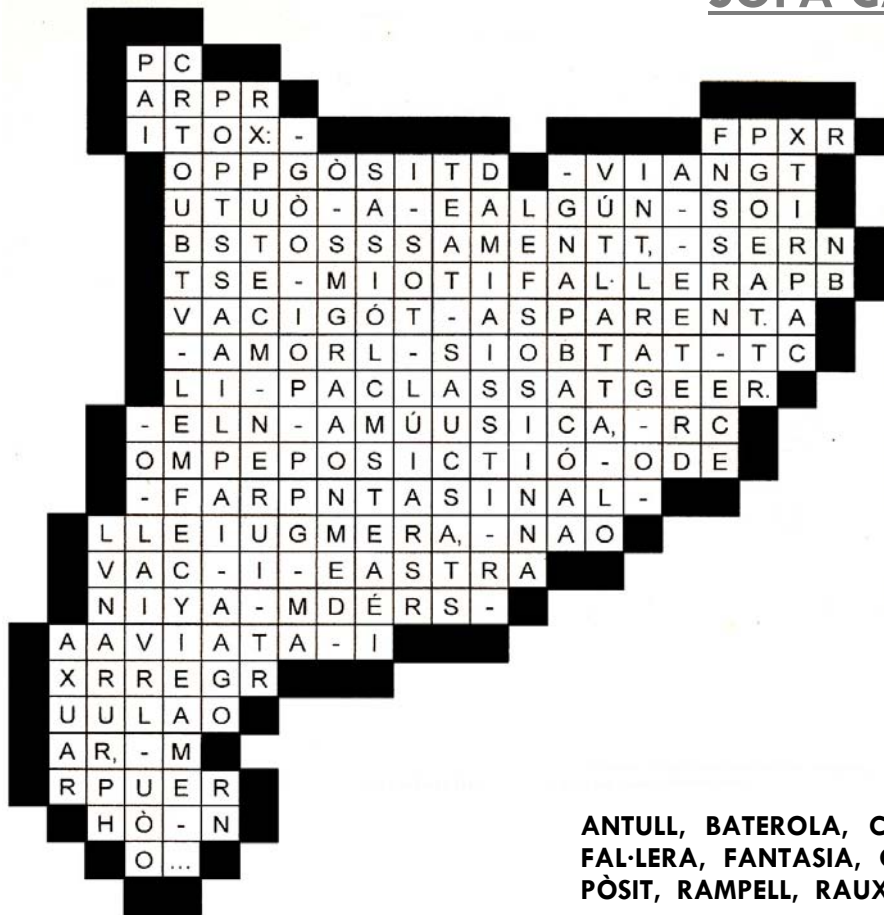
- 30 de desembre. El misteri i la ciència són els protagonistes del llibre "El mayor secreto de la humanidad". El periodista empordanès Moisès de Pablo (Portbou 1972) i el professor de ciències de l'IES de Llançà Joaquim Ruiz (Figueres 1968), són els autors del llibre "El mayor secreto de la humanidad". La seva presentació a la sala d'actes del Centre Cívic Ca l'Herrero va convocar a més de 60 persones interessades en la presentació.

- 31 de desembre. Portbou obliga els veïns a prendre mesures per estalviar aigua. L'Ajuntament de Portbou ha emès un ban en el qual fa públiques les mesures restrictives a adoptar per la falta d'aigua en el pantà del municipi. S'ha restringit el reg en parcs i jardins, també està prohibit l'ús d'aigua potable per a fonts i usos ornamentals neteja de vehicles i barques.



PASSATEMPS EL FULL

SOPA CATALANA *



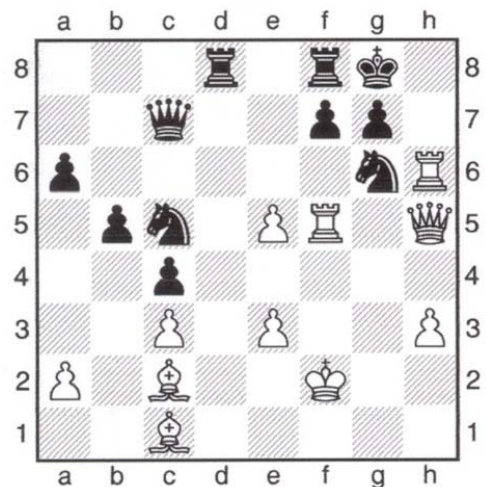
Una vegada hàgiu re-
marcat totes les parau-
les a l'encasellat, amb
les restants, llegides
correlativament, obtin-
dreu la definició d'una
d'elles.

ANTULL, BATEROLA, CAPRICI, PACRITX, DESIG,
FAL·LERA, FANTASIA, GUST, HUMORADA, PRO-
PÒSIT, RAMPELL, RAUXA.

ESCACS PER R. CRUSÍ I MORÉ – Mestre Internacional de la ICC –

Partida Cudinovskih - Muralev (Rússia, 1990)

Juguen blanques i fan mat en 4 jugades.



* Passatemps extret i publicat amb permís de la revista
"l'Oci – la diversitat en passatemps –"
Podeu fer la subscripció trucant al tel. 609 63 51 90 o per carta a
ASSOCIACIÓ CATALANA DE PASSATEMPS (A.C.A.P.)
Apartat de Correus 50 – 17486 Castelló d'Empúries

Solució : Capritx
1. - h6 x h8+
2. - h5 h7+
3. - f5 h5+
4. - c2 h7#
96 x h8
98 x h7
h7 g8

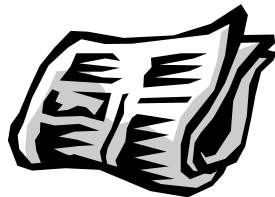
INFORMACIÓ

Podeu enviar els vostres escrits a l'adreça Passeig de la Sardana 3, 2n. pis - 17497 Portbou, o bé al correu electrònic elfull@wanadoo.es, o al fax (00 34) 972 390 331, amb una llargada màxima de dos fulls Din A4 a doble espai.

El Full sempre es reserva el dret de la publicació per raons temàtiques o d'extensió.

S'accepten pseudònims sempre i quan vagin acompanyats de nom i cognoms, núm. document d'identitat, adreça i telèfon de contacte.

El Full només respon de la secció Editorial, Calaix de sastre, Passatemps El Full i Records del passat. Els altres escrits i ninotalles són responsabilitat dels seus propis autors.



**Llegeix i col·labora amb El Full.
El teu mitjà cultural d'expressió.**

El Full a Internet:

A la web de l'Ajuntament de Portbou



www.portbou.cat

o bé a

GironaNoticies.com

connecta't al nou diari digital de les comarques gironines



El Full s'imprimeix amb paper ecològic lliure de C.F.C.

EL FULL

Publicació Catalana, Independent, Cultural, Trimestral i Gratuïta.

DIPÒSIT LEGAL:

GI-565-1999

EDITA:

Amics de Portbou

DOMICILI SOCIAL:

Avinguda de França 67
17497 Portbou - Catalunya

CONSELL EDITORIAL:

Joan Gubert i Macias, Maria Juandó i Llimona, Josep M. Loste i Romero, Fèlix Balanzó i Guerendiain i Jordi Banyeres i Barril.

MAQUETACIÓ I FORMAT:

Joan Gubert i Macias

SUMARI

NINOTALLA

2

EDITORIAL

Portbou, el tren i la qüestió social

3

Un model de baix nivell

4

Un nou llibre: "Mar de poemes"

4

CARTES AL FULL

"Obra magistral"

5

Resposta a Nati Peral

5

Carta al Consistori

6

Llei contra la contaminació acústica (II)

6

OPINIÓ

No es pot jugar amb els ciutadans

10

¿Per què no hi ha res que funcioni?

11

La llar i el turisme

11

Records de després de la guerra civil

12

Els herois

13

¿El temps passat fou millor?

14

El rei groc

14

Després de París

15

MONOGRÀFIC: EL TREN

Una decisió prepotent

16

El tren de l'Empordà

17

Quan la culpa no és només de Madrid

18

Reflexionem-hi, si us plau, reflexionem-hi!!

19

Alarma social de debò

19

El dret a decidir el tren de l'Empordà

20

El tren per als pobles i per a la comarca

21

DOCUMENTS HISTÒRICS

Asociación de Cabezas de Familia de Portbou

22

LLENGUA

LITERATURA

Portbou als llibres (I)

23

LLIBRES

Des de la biblioteca

25

POEMES VISUALS

"a-trapada"

26

"elpoemagratonòmic"

26

POESIA

¿Any nou, vida nova?

27

La mar d'amor

27

Revetlla de Nadal

27

CALAIX DE SASTRE

28

PASSATEMPS EL FULL

Sopa Catalana

33

Èscacs per R. Crusí i Moré

33

SUMARI

34

RECORDS DEL PASSAT

35

NINOTALLA

36

RECORDS DEL PASSAT



Amb tota probabilitat podem observar en aquesta fotografia, una imatge de les regates celebrades durant el matí de la Festa Petita de Portbou, el dia 7 de gener, a finals del segle XIX.

La curiositat de la imatge també se centra en la torre de la llum situada al costat del camí de França i on arribava per primer cop l'energia elèctrica al poble de Portbou provinent de Cervera. En aquest sentit cal assenyalar que Portbou fou dels primers pobles de la comarca de l'Alt Empordà en tenir electricitat i per tant llum a les cases que formaven part com abonades a una de les primeres companyia elèctriques de la zona.

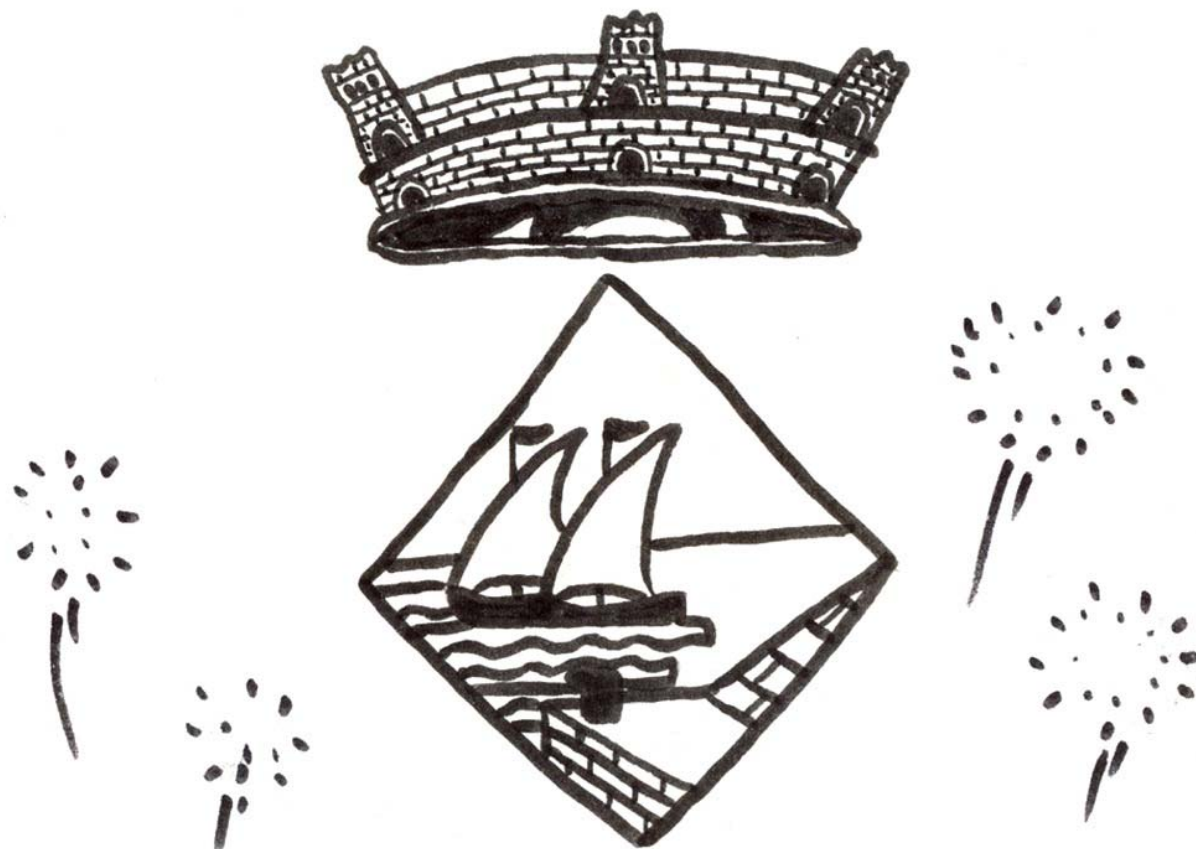
Passeig de la Sardana 11, 17497 Portbou (Girona)
Telèfon/Fax (00-34) 972 390 712
portdeportbou@telefonica.net

CONSORCI PORT DE PORTBOU



NINOTALLA

per Joan Martín Rubio



Felig 2008

PORTBOU.



serveis editorials
disseny i comunicació gràfica
preimpressió i impressió
serveis de reproducció digital

m gràfiques montserrat

T. 972 500 344
www.grafiquesmontserrat.com

l'orientem