



elpou.cat | 4,50€ | abril 2026 | Núm. 429

EL POU DE LA GALLINA

REVISTA MANRESANA D'INFORMACIÓ I OPINIÓ

EL COL·LAPSE DE RODALIES



L'entrevista a Joel Abad, il·lustrador, muralista i dissenyador gràfic



Portes obertes!

Divendres,
8 de maig de 2026
(en horari de tarda)

Dissabte,
9 de maig de 2026
(en horari de matí)

Visita les instal·lacions

Parla amb professorat
i alumnat

Informa't sobre estudis,
beques i tràmits



UMANRESA

UNIVERSITAT DE VIC
UNIVERSITAT CENTRAL DE CATALUNYA

Inscriu-t'hi!



No anem a l'hora



Del col·lapse de Rodalies se n'ha parlat a bastament i potser llegint el número d'aquest mes, a part de descobrir un altre petit desastre d'un immens tren-caclosques de despropòsits, tampoc no en traurem l'entrellat. Ara bé, de la realitat dels trens a Manresa també en podem parlar hores i hores. Segles, de fet. Perquè el comboi que va de la nostra ciutat a Barcelona sortint des de l'estació del riu, no només no ha accelerat el temps del trajecte, sinó que, amb el pas d'una centúria, l'ha augmentat. El punt decisiu a l'hora de cercar els motius pels quals el tren no s'accelera camí de la capital catalana és diàfan: l'orografia. Una via que hagi de serpentejar per la riba del Llobregat mai no serà prou ràpida ni s'estalviarà grans talussos per arribar fins al Vallès o el Baix Llobregat. Aquesta realitat és idèntica tant pel traçat que utilitza Renfe com pel que ressegueixen els Ferrocarrils de la Generalitat (FGC). Però això, que també valdria per al recorregut que enfila cap a Lleida –allà li diuen el borriquero!– esdevé sagnant per la dersinversió històrica que ha sofert.

Deixant al marge la geografia, doncs, el servei ferroviari del qual disposa Manresa és certament llastimós i, amb el pas dels anys, programa electoral rere programa electoral, no hi ha hagut equip de govern municipal que hagi aconseguit avenços, com a mínim, en la connexió de la ciutat amb Barcelona. Si hi ha hagut desinversió en el conjunt de Rodalies, en els trams més complexos de la línia R4, n'hi ha hagut com a mínim el doble i el trajecte és llarg i feixuc, això sempre que no hi hagi incidències.

El resultat és que les hortes d'espera es multipliquen, ningú dona explicacions i al final molts usuaris opten per viatjar amb autobús o amb cotxe particular. Semblava que el govern Illa apostava per recuperar l'eix transversal ferroviari, una aposta que reconnectaria Manresa amb el territori, però que caldria veure si solucionaria l'enllaç amb Barcelona. Mentrestant, el futur sembla que no brinda gaires novetats per deixar de pensar que, en tema de trens, des de Manresa, no anem a l'hora.

Taula rodona sobre música autogestionada

El dia 4 de març es va fer una nova taula rodona, dins del cicle Temes del Pou, a la Sala d'Actes del Centre Cultural el Casino, sobre el tema: *25 anys programant des de l'ombra*, amb la participació de Guillem Lafoz, membre del col·lectiu RockAction i del Festival Guirigall; Albert Palomar, reconegut músic i productor manresà, i Sergi Vila, motor creatiu de l'associació 1234! Durant l'acte, es va presentar la revista de març, en què es parlava amb els protagonistes invisibles de l'escena manresana.



El Pou, 922 lectors diaris, entre paper i web

Segons l'estudi realitzat d'octubre a desembre de 2025 a l'àrea de Manresa i voltants per Audimedia per a l'Associació Catalana de la Premsa Comarcal, sobre 280 entrevistes telefòniques, el 63,5 per cent de la població ha llegit algun cop la publicació impresa **El Pou de la gallina**. En l'últim mes l'han seguit 17.418 persones, que li dediquen un temps mitjà d'audiència de 39,9 minuts durant el conjunt del mes, el que equival al 2,3 per cent de *share* de premsa en paper. La versió web **elpou.cat** és coneguda pel 15,3 per cent de la població de l'àrea, on 305 usuaris dedicats visiten el web durant més d'un minut en 24 hores. Del global d'internet rep una mitjana de 341 usuaris únics al dia, amb un temps mitjà d'1,6 minuts.



Per Sant Jordi, us esperem al Passeig

El dijous 23 d'abril serem al primer tram del Passeig, davant del Casino, per complir amb la cita anual amb els lectors i els subscriptors. A la parada del Pou hi podreu recollir l'exemplar de maig, commemoratiu dels 39 anys de la revista. I també hi podreu adquirir les cobertes per enquadernar les revistes del 2025, al preu de 10 euros. També les podeu encomanar a la redacció de la publicació (Sobrerroca, 26), tel. 938725018, o mitjançant correu electrònic a elpou@elpou.cat. Aquest exemplar inclou la butlleta per escollir les persones mereixedores dels trenta-unens premis Oleguer Bisbal, que lliurarem el dimecres 6 de maig, a la sala d'actes del Casino. Podeu fer-nos arribar el vostre vot a la parada, entrant al nostre web (elpou.cat) o deixant-lo a la redacció de la revista, abans del 30 d'abril.



Maria Picassó torna a presentar el seu llibre

La il·lustradora Maria Picassó, col·laboradora habitual de la revista, farà una segona presentació a Manresa del seu llibre *150 anys en veu de dona* (Enderrock Llibres), un recorregut literari per la presència femenina a la música popular, amb 101 retrats de dones referencials, el dijous 9 d'abril, a les 19 h, a l'espai Tercer Segona, de Ca la Buresa (pl. Fius i Palà, 1).



Francesc Comas rep la Medalla de la Ciutat

El dia 3 de març Manresa va fer un reconeixement merescut a Francesc Comas Closas, amb el lliurament de la medalla de la ciutat. I és un honor que celebrem, perquè el Francesc, a qui l'any 2017 vam tenir l'honor de concedir-li el guardó de *manresà més manresà*, ha estat sempre un ciutadà compromès, des de l'ensenyament fins a la recerca, d'aquells que mai no tenen un no, i que sempre que des d'aquesta revista li hem demanat una col·laboració hi hem pogut comptar.





Associació cultural El Pou de la gallina

President: Jaume Puig

Vicepresident: Ramon Fontdevila

Secretària: Lourdes Muñoz

Tresorer: Francesc García

Vocals: Joan Cals, Carles Claret,
Josep Maria Mata, Lluís Matamala,
Josep R. Mora, Montse Rosell, Jordi
Sardans, Teresa Torra i Joan Vilamala.

**Redacció, administració,
publicitat i subscripcions:**

Carrer Sobrerroca, 24, baixos

08241 - Manresa

Telèfon: 93 872 50 18

www.elpou.cat

elpou@elpou.cat

NIF: G58376682

Coordinador: Jordi Sardans

Cap de redacció: Carles Claret

Redacció: Jordi Estrada, Josep M. Oliva,
Alba Pararols, Ferran Sardans, Roger To-
rras, Lluís Virós.

Disseny: Carles Claret i Marc Prat

Maquetació: Marc Prat

Portada: Tren sortint de l'estació de Manre-
sa cap a Barcelona. Foto: Enric Casas.

Fotografia: Jordi Alavedra, Enric Casas,
Joan Closas.

Col·laboradors: Isaac Bosch, Gemma Cal-
met, Maria Camp, Llorenç Capdevila, Car-
me Carrió, Jordi Casas, Ignasi Cebrian, Cer-
cle Artístic de Manresa, Col·legi d'Enginyers
Tècnics Industrials de Manresa, Laura Estrada,
Carla Fernández, Josep M. Fius, Àngels
Fusté, El Galliner, Maria Gallofré, Jordi Gira-
bal, Josep Girabal, Pau B. Gros, Jaume Gu-
bianas, Robert Martí, Josep M. Mata, Oriol
Pérez, Maria Picassó, Quaderns de Taller,
Montse Rosell, Laura Serrat, Erques Torres,
Joan Vilamala.

Administració:

Roger Torras

Impressió:

Difoprint, SL.

General Prim, 3-5.

08272 Sant Fruitós de Bages

Tel. 93 876 05 27

Distribució:

Sobrerroca Centre SL.

Tel. 93 873 92 34

Dipòsit Legal:

B-13.528-1987

ISSN: 2253-6647

Revista fundada el 1987

Membre de l'Associació

Catalana de la Premsa Comarcal

Premi Tasis Torrent 1991



Amb el suport de:



**Generalitat
de Catalunya**

Les col·laboracions que apareixen
signades a la revista no representen,
necessàriament, l'opinió
d'El Pou de la gallina

SUMARI 429

Abril 2026

6 DE MES A MES

8 ÀLBUM DE VISITES NEUS TOMÀS. Ramon Fontdevila

9 600 PARAULES ELS VUITANTA DEL SEGLE PASSAT

Josep Maria Fius

10 FAVETS...

NOELIA. Josep M. Oliva

PERRAMON I BADIA DURANT LA GUERRA CIVIL. Jordi Sardans

11 ...I TREMENDES

UN MATEIX DRET, DIFERENTS VERSIONS. Montse Rosell

MESTRES I METGES FAN VAGUES. M. Carme Carrió

12 TEMA DEL MES

RENFE UTILITZA EL PATRIMONI FERROVIARI D'ESQUENA

A LA CIUTADANIA

Josep Tomàs. Fotos: Arxius particulars

28 D'AQUÍ I D'ALLÀ JOEL SCHULTZ PERRAMON (FILIPINES/NOVA ZELANDA)

29 INNOVACIÓ I TECNOLOGIA EL RADÓ: EL GAS INVISIBLE QUE HA

ENTRAT DE PLE EN EL DEBAT DE LES CONSTRUCCIONS. Josep M. Macià

30 INDRETS EL FORAT DEL BULLI. Josep M. Mata, Josep Girabal

31 NATURA URBANA SALUT, NATURA I ENERGIES. Ignasi Cebrian

32 L'ENTREVISTA JOEL ABAD CLARENA. Jordi Sardans

37 ESPAI D'ART Mariana Tellechea

38 FILA CULTURAL ESCULIES-SINCA, PERTINENÇA I EXTRARADI EN LA

LITERATURA ESCULIANA J. Estrada

40 LÈXIC A LA MANRESANA COL VERDA MANRESANA. Jaume Puig

41 CRÒNICA SOCIAL MÀQUINA DE VAPOR D'OLVAN A MANRESA.

CELEBRACIÓ DELS REIS D'ORIENT (1961). J. S.

42 PROPOSTES Maria Camp, Gerard Escudé, Joan Morros i Roger Torras

43 PATRIMONI CIUTADÀ XEMENEIA DE TINTS FLOTATS. Lluís Virós

44 FANAL DE CUA

LITERATURA JUVENIL. Llorenç Capdevila

ROVELL. Joaquim Noguero

45 EL CUL DEL POU

Francesc Comas rep la Medalla de la Ciutat

3 de març. L'historiador Francesc Comas Closas rep la Medalla de la Ciutat al Mèrit Cultural al saló de sessions de l'Ajuntament de Manresa. Hi intervenen Raquel Valdenegro, vicepresidenta del CEB, la historiadora Rosa Serra i la coral USénior.

Dolors Rosinés, premi Maria Casajuana

5 de març. La doctora Dolors Rosinés, cap clínica del Servei de Cirurgia i Traumatologia d'Alhaia i cooperadora al Senegal, rep als Carlins el premi Maria Casajuana, que atorga ERC i Jovent Republicà.

Junts pacta amb Avenç Nacionalista

6 de març. Junts per Manresa i Avenç Nacionalista, representats per Ramon Bacardit i Sergi Perramon, acorden presentar-se conjuntament a les eleccions municipals. El dia 24, Sílvia Orriols afirma que el cap d'Avenç Nacionalista li havia proposat una llista conjunta amb Junts, cosa que Perramon nega.

Clam feminista sota la pluja

8 de març. Mig miler de persones es manifesten pel 8-M malgrat la pluja persistent. Durant la marxa, convocada pel Comitè 8-M, la seu de Junts del passeig de la República rep una agressió. El dia 22, la desena Cursa de la Dona aplega un miler de participants.

UManresa presenta el grau de Dret

13 de març. Durant la jornada *Les professions del Dret*, un dels autors del pla d'estudis del nou grau, Albert Toledo, explica la nova titulació, dissenyada amb la voluntat d'adaptar-se a la realitat social i econòmica de la Catalunya Central.

La Fira del Llibre omple la FUB

14 de març. Els espais FUB1 i FUB4 acullen la primera edició de la Fira del Llibre Infantil i Juvenil de Manresa, organitzada conjuntament per Plataforma per la Llengua, l'Ajuntament de Manresa i UManresa, que aplega 1.500 persones.



Fira del Llibre Infantil i Juvenil (foto Ajuntament de Manresa)

fa 25 anys



L'al·lèrgia creixia de manera espectacular

El número 155 de la revista, de maig del 2001, publicava el reportatge de Joan Barbé *Al·lèrgia: la malaltia del nou segle*, en què s'explicava que l'al·lèrgia era la malaltia que en els darrers quinze anys havia afectat més gent, tot que s'havia avançat en els mètodes de diagnòstic i tractament. En parlaven els doctors Antonio Grande i Albert Estiarte, al·lèrgòleg i director mèdic del Centre Hospitalari, respectivament, els doctors Santiago Nevot i Ramon Leonart, de l'equip de l'Hospital General, i l'homeòpata Lluís Sallés, a més de diversos afectats per la malaltia.

La revista incorporava el Pou Jove

El dia 27 d'abril la sala El Sielu acollia la Festa del **Pou Jove**, amb l'actuació del grup Males Llengües, amb motiu de la presentació del nou suplement juvenil de la revista, elaborat per un equip de sis joves col·laboradors. El dia 7, s'havia tancat la II Setmana del Llibre Infantil i Juvenil. El dia 9, Jordi Pujol havia presidit la inauguració del Centre Tecnològic de Manresa. El dia 21, Bloc havia celebrat els quinze anys amb un macroconcert al Congost. I el dia 24, la ciutat havia homenatjat el pintor Josep Vila-Closas amb l'atorgament de la medalla de la ciutat.

4.000 participants a la Transéquia

15 de març. Unes 4.000 persones –el màxim permès– participen en la caminada pels 24 quilòmetres de la Séquia, en una 42a edició que recapta 3.033 euros per al Servei d'Acompanyament en el Dol.

7,7 milions de superàvit

17 de març. L'Ajuntament de Manresa tanca l'exercici 2025 amb un resultat pressupostari de 7,7 milions d'euros. El romanent de tresoreria és de 14,4 milions d'euros, xifra superior en 1,35 milions a la de l'any 2024.

La Plana acull Marcel Gros i recorda Xesco Boix

17 de març. L'Espai Plana de l'Om acull la mostra *Marcel Gros, pallasso!!!* i tres funcions del clown manresà amb el mateix títol. Fins al dia 15, l'espai havia acollit la mostra *Xesco Boix encara canta*, en el 80è aniversari del seu naixement.

Els docents surten al carrer

18 de març. Una marxa de prop de dos-cents mestres surten dels Serveis Territorials fins a tallar la C-55 en tots dos sentits. El dia 27, l'assemblea docent del Bages escridassa el conseller Dalmau en la seva visita a Manresa.

Un Dia de la Poesia multilingüe

20 de març. En la vigília del Dia Mundial de la Poesia, l'Espai Òmnium acull una nova edició de l'A Tota Veu, amb 13 parelles i 12 llengües: wòlof, àrab, ucraïnès, roma-

nès, italià, polonès, bielorús, veneçolà, rus, francès, persa i bambara, a més del català.

La cuina de pagès arriba a les Jornades Gastronòmiques

21 de març. Les Jornades Gastronòmiques del Camí Ignasià reivindiquen al Museu del Barroc la varietat i l'equilibri del menjar fet a casa, davant l'auge dels precuinats i del producte fora de temporada.

L'Anònima mostra els canvis

22 de març. L'Anònima rep la visita de 650 persones al llarg del cap de setmana, per veure els resultats de la primera fase de rehabilitació de l'edifici, que acollirà serveis municipals i un ampli espai cultural, sense parets interiors.

'Manresa enganxa' mostra 50 anys d'adhesius

27 de març. A l'Espai7 del Casino s'inaugura una exposició, impulsada per Marc Rodríguez Juanola, amb el suport de Genís Frontera i Júlia Badrenas, que mostra mig segle de vida ciutadana a través de més de 200 adhesius del període 1975-2025.

El Passeig s'omple de titelles

28 de març. El primer tram del Passeig acull tres espectacles de titelles, a la plaça Neus Català: De faula (La Guilla Teatre), al pati del teatre Kursaal: No tinc por (Companyia Kali Teatre) i a l'exterior del Quiosc del Mig: On és l'erició (Companyia Txo Titelles).

Amunt i avall, per Jordi Sardans

Centenari de la Penya Ciclista Bonavista

La penya ciclista manresana ha commemorat els cent anys d'existència des que va néixer el 15 de març de 1926, quan els pioners van fer la primera sortida a Sant Martí Sesgueioles. De cara als associats l'acte més rellevant ha estat l'exposició que durant quinze dies s'ha pogut veure al vestíbul de la Biblioteca del Casino, amb fotografies, pòsters, mallots, medalles, trofeus i d'altres objectes, cedits per familiars i socs de l'entitat. L'actual president de la Penya Ciclista Bonavista, Miquel Closa, va recordar totes aquelles persones que havien fet créixer l'entitat, que per damunt de tot constituïen una gran família. Un altre dels actes significatius va ser la inauguració d'un monòlit, més o menys al lloc on durant dècades hi va haver la botiga de bicicletes Bueso, que va ser el local social de l'entitat. El conegut empresari Sebastià Catllà a més de finançar el monòlit també es va encarregar de l'edició d'un llibre commemoratiu de l'efemèride, fet per Josep Massanés.

Baxi Manresa es complica la vida

La marxa de Xevi Pujol al Baskònia va suposar una baixa significativa en l'organigrama de l'entitat, però per la bona tasca desenvolupada els darrers anys era lògic que els grans clubs el volguessin fitxar –entre ells la secció de bàsquet del FC Barcelona–, però va preferir l'entitat basca, on possiblement podrà desenvolupar-se amb més llibertat i sense ingerències extraesportives. L'entrenador Diego Ocampo s'ha integrat plenament a la ciutat, treballa com qui més i és una peça bàsica en l'estructura esportiva de l'equip, que compta amb jugadors de bon nivell, malgrat el pressupost i que alguns dels seus puntals han patit lesions inoportunes. Eliminats pels pèls de l'Eurocup, ara han d'afrontar un darrer tram de temporada en què no es poden adormir i han de millorar els resultats que darrerament han estat desfavorables, fins i tot contra l'últim classificat que només havia guanyat un partit, mentre els aficionats esperen la necessària remodelació del Nou Congost.



Neus Tomàs, periodisme honest

Ramon Fontdevila i Subirana

Foto: Joan Closas

Neus Tomàs Gironí (Lleida, 1973) va ser al Casino el dijous 12 de març, convidada pel cicle *Pessics de saviesa*. És la directora adjunta d'*eldiario.es* i, també, la responsable de la delegació de Catalunya. Cronista política –«però a vegades també m'agrada fer incursions a cultura»– defensa que l'únic requisit imprescindible d'un periodista és la curiositat. I de seguida recalca que, en moments d'incertesa com els que estem vivint, és més necessària que mai la política. «Amb Trump veiem l'extrem on mai no hauria d'haver arribat la política. És racista, xenòfob... però triomfa per incompareixença de l'adversari!». Jordi Morros, el periodista que condueix la conversa apunta, prudent, si no serà que el món està fora de control. La dona arronsa discretament les espatlles, després de dues dècades d'ofici: «S'han comès errors com ara quan la socialdemocràcia o l'esquerra ha acceptat fàcilment postulats neoliberals. I ara que la gent reclama solucions, només creixen les respostes populistes...». La Neus, com qui no vol la cosa, aleshores repassa d'una revolada els partits tradicionals, amb Junts que ha de decidir candidat –Puigdemont o Turull?– o ERC amb Junqueras inhabilitat –«aquests també tenen soroll a dins!». O el PSOE, a qui les enquestes no li reconeixen cap creixement, tot i fer bande-

ra de la gestió. Ras i curt, en aquestes circumstàncies només Vox o Aliança catalana desitgen unes eleccions anticipades. I aleshores Neus Tomàs sentència: «Perquè política és fer que et puguin atendre al CAP quan toca». La conversa es fa curta i, a la recta final, la dona pondera el model d'*eldiario.es*, sense suport paper, i sense deutes. «El paper només aguantarà mentre s'allargui l'esperança de vida de la gent». Com que en Jordi Morros sembla neguitejar-se, la Neus afina: «No té futur el paper, tret potser de la premsa local». Els darrers titulars els donarà parlant de les notícies falses, que creixen i s'acumulen. «Es bàsic avaluar les fonts, però també recordar que la informació no és gratis, i que els periodistes dinem». Posats a no desairar les futures generacions, encara deixa anar un parell més de perles: «En aquesta feina sempre passen coses, però no saps pas què passarà demà!». L'altra, amanida amb el record de la seva recent entrevista a Gisèle Pericot, valora que «aquesta feina et permet conèixer gent que mai haves pensat que coneixeries». I malgrat que de vegades els maldecaps es multipliquin –«A *eldiario.es* ens gastem 200.000 euros anuals en advocats!»– el cert és que en un món convuls «el periodisme honest no pot mirar cap a una altra banda». I ho arrodoneix: «perquè avui el futur dels mitjans de comunicació només passa per fer més bona informació».

Josep Maria Fius



Els vuitanta del segle passat

Els anys vuitanta del segle passat queden lluny. Enyorem quan tots érem *súpers* i ens buscàvem a la pantalla de TV3 el dia del nostre aniversari. Quan *flipàvem* amb en Tomàtic fins que un dia ens van presentar en Son Goku i l'Arale i res no va tornar a ser igual. I la nostàlgia viatja fins a l'any 92. Revivim encara la nit del 20 de maig, quan tot el país va cantar el gol del Tintín holandès i els clàxons, els petards i la felicitat van retro-
nar arreu. I l'alegria continuava quan un mes després, veiem un gran HOLA al mig de l'estadi i pensàvem que això era la modernitat, que vivíem al millor lloc del món i que, per fi, tothom ho descobria. I mentre cantàvem un etern «amics per sempre», a casa arribava un 486 DX 33, una pantalla, un teclat i un ratolí que no sabíem que ho canviaria tot. Anàvem fent-nos grans i passàvem al rock català. Jo vull ser Rei, però s'ha acabat i l'Empordà queda ben lluny ni que agafis el tren de mitjanit. I vèiem l'*Sputnik* i descobríem MTV i bona música, i miràvem *Més enllà del 2000*. I el Pentium multiplicava la velocitat i el PC Futbol era el millor invent mai creat. Però també patíem i l'estiu del 1994 semblava que tot cremava. Però de les cendres neixen oportunitats i calia continuar endavant. Ens fèiem grans i s'estrenava la gran revolució educativa de l'ESO, on amb dotze anys arribàvem als instituts i podíem escollir crèdits variables esportius, alhora que repetíem el verb *To Be* cada dos per tres. I de sobte, el famós 2000 que tant ens havia fet somiar trucava a la porta i la paranoia dels 0 ens feia patir un daltabaix tecnològic. Però ni els cotxes volaven ni els caixers escopien diners ni cap ordinador explotava. L'euro també arribà i Europa semblava prope-
ra, oportuna, digna, necessària i útil. I de sobte, les cent peles es convertien en un euro, però el preu de la modernitat i de la unió bé s'ho valia. I a casa, un so estrident

ens connectava amb el món, tot i penjar-se quan algú trucava. El temps passava i els amics canviàvem. Però de sobte, amb els títols universitaris a la mà, ens vam adonar que érem grans: que l'època per fer la revolució ja ens havia passat i no teníem fàcil liderar res perquè els més grans s'eternitzaven al davant i els del darrere tenien fam.

I quan la flama del país cremava amb més força i els dels vuitanta empenyíem endavant, res no va anar com creíem i de cop tot es va aturar. Les ciutats han anat canviant. I la demografia ens fa patir i la llengua, se'ns escola entre els dits. Molts somnis han passat i no veiem com podem alliberar aquest nostre racó de món que no és ni net, ni culte, ni noble, ni ric, ni lliure, ni desvetllat, ni feliç, com tampoc ho és aquesta vella Europa que ha passat de ser esperança a ser una vella rondinaire. I els *millennials* dels vuitanta, entaforats entre la generació X i la generació Z, tinc la sensació que hem fet camí acompanyant i, molt pocs cops, liderant. I potser ha de ser així, però caldrà continuar empenyent perquè encara tenim ganes de complir somnis i oportunitats. I el món, el nostre món, ha canviat des d'aquell ordinador al mòbil que tinc aquí just al davant; des de descobrir que a Barcelona alguns pen-

Els
millennials
dels vuitanta
hem fet camí
acompanyant i,
molt pocs
cops,
liderant

sen que després de Sabadell arriba la selva a conviure entre parlants de més de 300 llengües; de pensar que vivim en un país pròsper envejat per tot el món a constatar que el sistema aplaudeix aquell que no arisca, que viu del mateix sistema, que no ajuda a fer-lo avançar. Tots aquells canvis s'han fet sense preguntar, gairebé sense ser-ne conscients. Però ens en sortirem. I encara que els nens rondinaires tossuts i mandrosos ens recordin d'on venim i ens compliquin l'existència, aconseguirem deixar-los un món millor. No sé pas com ho farem, però ho aconseguirem.



Josep M. Oliva

Noelia

Va néixer fa 25 anys, quan l'èxit del Nino Bravo ja era llunyà, però encara ressonava l'eco de la cançó, aquella que va decidir el seu nom. Noelia es deia. L'he vist en algunes fotos i era maca de debò. Quan la petita Noelia va obrir els ulls a aquest món l'alegria que devia provocar en el seu entorn no podia augurar de cap manera l'ambient de tristesa en què acabaria tancant-los per sempre. Escric això dos dies després que se li aplicués l'eutanàsia i no me la puc treure del cap.

La Noelia se n'ha anat voluntàriament, després d'una cruel i agònica lluita judicial empresa pel seu pare per tal d'estrancar la seva decisió, i tot el país ha estat pendent del seu final. La seva és una història coneguda: l'any 2022 es va voler suïcidar llançant-se des d'un cinquè pis, però no va reeixir en l'intent i va quedar paraplegica. Enfonsada anímicament pel seu impediment físic i el seu dolor psicològic va demanar l'eutanàsia. Amb uns informes mèdics que avalaven el seu sofriment crònic i la impossibilitat de recuperar-se, l'abril del 2024 li va ser aprovada. Però els recursos interposats pel seu pare per frenar-la en van retardar l'aplicació fins ara. I va ser justament ara, en les hores finals de la seva vida, quan va aflorar la part de la seva història que molts no coneixíem. Que havia crescut en una família desgraciada –ara se'n diu *desestructurada*–, amb un pare alcohòlic i ludòpata, que després de la separació del matrimoni ella va haver d'ingressar en un centre de menors; que quan en va sortir la seva vida va quedar a la intempèrie; que mai no es va sentir protegida ni volguda per ningú; que de ben jove va ser violada en alguna ocasió i que l'última vegada, després que la violessin tres nois en grup, es va decidir suïcidar... infructuosament.

Certament va néixer marcada per una mala estrella, la Noelia, però la crueltat amb què la va castigar la vida no va ser fruit de l'atzar sinó de la maldat d'uns quants i la desídia de molts. Abans que li injectessin el verí que se la va endur ja l'havien matat en vida moltes persones que mai no respondran per la seva mort. També la fredor de les institucions, la rigidesa dels seus protocols i la seva burocràcia... La deshumanització que es va acarissar amb ella. Ara ja descansa en pau.



Jordi Sardans

Perramon i Badia

Una donació de la família Perramon a través de l'historiador Lluís Virós, autor de *Perramón & Badia 1926-2001*, ja figura a l'Arxiu Comarcal (ACBG). És un conjunt documental de l'empresa que estava domiciliada al número 109 de la carretera de Vic. Hi ha les relacions de treballadors durant el conflicte bèl·lic i posteriors. La documentació de la guerra pertany a la secció d'assegurances socials (AS) de la Caixa de Pensions per a la Vellesa, organisme col·laborador de la Generalitat per registrar l'assegurança dels treballadors, en concret, els dies mensuals treballats. A finals de la guerra, d'octubre a desembre de 1938 encara se'n conserven tres còpies, que s'havien d'haver quedat la Caixa, però els responsables del Comitè ja no les van poder lliurar, signe indiscutible que desapareixien les institucions. Tot i que hi figuren les jornades treballades al mes, cal suposar que no són del tot verídiques, perquè no hi havia primeres matèries per fer cintes de seda natural i artificial ni comandes, però el comitè havia de justificar activitat de cara a la jubilació. S'hi marquen 29 dies treballats sobre 31, poc creïble, perquè hi havia quatre diumenges. Sí que ho és que les obreres estan a Manresa el desembre de 1938. Hi ha petits salts comptables i cal estar alerta alhora de fer-ne la suma definitiva.

En aquell mes hi havia 124 persones, de les quals el 90% eren treballadores. Els papers estan segellats en vermell per "Perramon i Badia Col·lectivitzada" des del 12 de febrer de 1937, amb el sindicat UGT majoritari al Comitè. Els dos mesos anteriors arribaven a 128 i 130 obreres. L'informe es presentava a la sucursal de la Caixa de Pensions de la Muralla de Sant Domènec. Podem observar-hi d'altres característiques significatives: les llistes no estan ordenades per ordre cronològic sinó per antiguitat. Hi consten algunes jubilacions i es contracten noies de 16 anys com a plegadores i per a la màquina de fer canonets per a les llançadores. El juny de 1937, alguns treballadors són baixa perquè s'han d'incorporar a l'exèrcit per lleva. La majoria de treballadores tenen cognoms catalans i alguns clarament manresans, ja que no hi havia gaire immigració entre els obrers de l'època, només refugiats. A partir dels anys 50 hi apareixen cognoms castellans procedents d'Andalusia, de Múrcia, d'Astúries o la Manxa, entre d'altres regions.

Montse Rosell



Un mateix dret, diferents versions

La conciliació de la vida personal i professional és aquell conjunt de drets i mesures que han de permetre compatibilitzar les responsabilitats laborals amb les obligacions familiars, socials i de cura, tot garantint un equilibri real entre la feina i la vida privada. És un dret relativament recent, que té origen en la protecció de la maternitat de la dona treballadora i que es va ampliar amb la incorporació massiva de la dona al mercat laboral. El dret a la conciliació, però, tot i els importants avanços normatius, continua sent fràgil en alguns sectors quan baixem al terreny de la realitat. Una fragilitat especialment visible entre els treballadors autònoms, que sovint depenen exclusivament de la seva activitat diària i no disposen d'equips que puguin cobrir absències. Per a molts d'ells, compaginar feina i vida familiar segueix sent un repte diari i, sovint, una font de tensió constant.

Dins d'aquest col·lectiu, la situació dels advocats és especialment significativa. Fa pocs dies, l'Advocacia Espanyola, alertava que aquest dret continua sent una «assignatura pendent» en la professió, ja que en la pràctica depèn massa sovint de la discrecionalitat dels jutjats. Encara no fa un any es va aprovar el Reglament d'Empara Col·legial per protegir aquests professionals. Doncs bé, una enquesta realitzada entre els diferents Col·legis d'Advocats de l'Estat, posa de manifest que aquest servei d'empara ha hagut d'intervenir en casos tan sorprenents com la denegació de la suspensió d'una vista en una incapacitat laboral per cremades de segon grau, o el cas encara més extrem d'un advocat al qual se li acabava d'amputar una cama. I n'hi ha més: baixes mèdiques que recomanen repòs absolut en embarassos de risc, o vistes no ajornades malgrat estar previstes pocs dies després d'un part. Conciliar no és un privilegi, sinó un dret legal, i els professionals de l'advocacia haurien de comptar amb les mateixes garanties que qualsevol altre treballador. Per sort, segons les mateixes fonts, en disset col·legis no s'ha registrat cap petició d'empara. I he de dir que, durant tots els anys que vaig exercir, personalment mai em vaig trobar en una situació semblant. Tot i així, no deixa de ser paradoxal –i inquietant– que encara es produeixin vulneracions de drets precisament per part de qui té el mandat de salvaguardar-los.

M. Carme Carrió



Mestres i metges fan vagues

El 18 de març, vam viure l'esclat de la vaga de mestres a casa nostra. No fa pas gaire eren els metges que manifestaven el seu malestar davant de les actituds de l'Administració per no atendre les seves demandes. Què està passant, que els nostres mestres i metges hagin arribat a prendre decisions no volgudes davant de les mancances que cada dia tenen per el desenvolupament de les seves tasques professionals? I com és que siguin tan poc escoltades les seves reivindicacions del tot conegudes per la ciutadania, que està molt preocupada perquè dues de les potes més importants del sistema democràtic d'un país rebin tan pocs recursos per atendre els infants i joves, i també per poder atendre amb qualitat l'atenció de la salut que mereixem totes les persones que vivim a Catalunya, tinguem l'edat que tinguem.

Mireu, he estat mare i també soc una iaia en aquests moments. Quan els meus fills anaven a l'escola pública ens sentíem agraïts per la feina que feien els mestres, eren apreciats i volguts per les famílies i pels infants, però llàstimosament ara no és així per moltes causes. Ara no ho explicarem, però tots les coneixem. Després, quan he acompanyat els meus nets a l'escola també hem valorat molt positivament tota la tasca docent que desenvolupaven tant a la primària com a la secundària. En aquests moments vull llançar un missatge cap als docents: estem al vostre costat, no us rendiu, teniu raó en les vostres demandes i part de la ciutadania us dona les gràcies pel vostre esforç i pel vostre patiment en l'actualitat. També, vull parlar del col·lectiu dels metges i metgesses, no defalliu, perquè les vostres demandes milloren la nostra salut. Nosaltres, la ciutadania, seguim la vostra lluita per una sanitat pública i de qualitat, i cada vegada que sortiu al carrer us seguim i animem, estem al vostra costat! I un missatge per a la classe política: a veure si també us moveu per canviar totes les burocràcies que priven els mestres i metges de fer la seva feina sense ser coaccionats pels funcionaris de torn, que segueixen ordres de les respectives conselleries, responsables de tot aquest malestar. No és només un problema econòmic que també ho és, és un problema d'actitud política envers les problemàtiques que vivim la ciutadania, que està molt preocupada per tot el que està passant.



Renfe utilitza el patrimoni ferroviari d'esquena a la ciutadania

Platja de vies a l'estació de Renfe Manresa (foto: Enric Casas)

Manresa és una de les ciutats més damnificades de l'actual crisi de Renfe. Entre Terrassa i Cervera hi ha un forat negre. Aquí s'hi concentren un nombre important d'incidències i de serveis alternatius per carretera.

La major part dels temps de desplaçaments triguen el doble.

Parlem d'una crisi excepcional, per la durada, pels procediments incomprensibles, pel grau d'opacitat i per la magnitud de l'afectació.

No hi ha antecedents. Les reivindicacions d'altres èpoques podrien semblar ridícules avui.

Els fets obliguen a la reflexió.

Josep Tomàs Puig

El 20 de gener, un tren de Rodalies de Catalunya (línia R4) va descarrilar entre Gelida i Sant Sadurní d'Anoia, després que caigués un mur de contenció sobre la via. Mor el maquinista i almenys 37 passatgers resulten ferits. Aquest fet va ser el desencadenant d'un període continuat d'afectació del servei de transport de viatgers de Renfe a tot Catalunya i especialment a la línia R4, que és la de Manresa. Aquesta esllavissada s'emmarca en unes setmanes de pluja intensa que va afeblir els murs de contenció que envolten les vies catalanes.

A l'estat espanyol, no ha estat un fet aïllat, sinó que dos dies abans van xocar dos trens d'alta velocitat a prop d'Adamuz (Còrdova). L'endemà, el 21 de gener, sense previ avís, s'interromp el servei. A les sis del matí, centenars de persones es van aplegant a les es-

tacions esperant que arrenquin els trens. Els informadors, identificables amb una armilla de Logirail, només descriuen el fet: els trens no funcionen. Diuen que estan fent revisions de l'estat de les vies, però desconeixen quan es restablirà el servei. Els usuaris esperen pacients. Una emissora de ràdio diu que podria ser que el servei es restablís a les deu del matí. I no va

ser fins pròpiament a les deu del matí que es va saber que això no seria així. És en aquest moment que els informadors de l'estació diuen que fins a nou avís no hi haurà servei.

El divendres 23 de gener es fa algun viatge amb autobús per unir Manresa i Terrassa i en paral·lel també es fan viatges amb tren de Manresa a Terrassa i a l'inrevés, de manera imprevista i a velocitat reduïda. Costa d'entendre què passa i quin és el sentit de tot plegat. Paral·lelament, el tram Manresa-Cervera també ha estat afectat. Ja hi van haver talls al desembre del 2025 per una avaria d'un tren de proves i la crisi derivada de l'accident del 20 de gener també va incloure la direcció Lleida. En el pont de l'Estació hi han coincidit els autobusos per a Terrassa amb els autobusos per anar a Cervera. El 7 de març hi va haver un despreniment important abans de Calaf que va obligar a tallar totalment la circulació.

**El
dilluns 26
de gener es
van sistematitzar
els viatges
alternatius amb
bus i van deixar de
fer-se trajectes
amb tren**



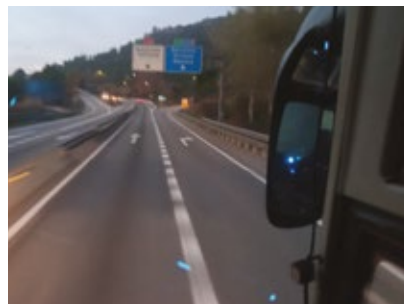
El detall dels fets d'aquesta crisi ferroviària és fruit de l'experiència personal de 57 persones que han respost una enquesta en format digital i també en paper, repartida i recollida al tren

(Foto: Enric Casas)

El servei alternatiu de bus

El dilluns 26 de gener es sistematitzen els viatges alternatius amb bus i deixen de fer-se els trajectes amb tren. L'alternativa del bus comporta retardar els desplaçaments. El recorregut inclou introduir-se per Sant Vicenç de Castellet. Aquest municipi disposa d'una parada d'autobusos propera a la sortida del poble, que permet fer fàcilment un canvi de sentit. Però el servei alternatiu de Renfe no fa servir aquesta parada. El que fa és travessar tot el poble passant per tots els semàfors i just abans de deixar el poble en direcció al Pont de Vilomara fa un canvi de sentit sense espai per fer un gir sen-

cer i havent de fer diverses maniobres. D'aquesta manera es pot situar a l'alçada de l'estació de Renfe. Allà baixen els viatgers que es queden al poble i pugen les persones que agafarien el tren a Sant Vicenç per anar a Terrassa. Tota la circulació per Sant Vicenç pot durar més d'un quart d'hora. Això vol dir que aquest nucli urbà ha de suportar diàriament més vint circulacions d'autobusos que transiten pel tot el seu interior, parant i arrencant en tots els semàfors des de finals de gener fins al dia de la publicació d'aquest reportatge. Daniel Mauriz, alcalde de Sant Vicenç de Castellet, lamenta que la coordinació amb Renfe hagi estat insufi-



La crisi de Rodalies ha provocat que una part dels usuaris hagin optat per allargar la cua del bus interurbà a Barcelona. A sota, alguns dels busos alternatius de Renfe passen de llarg l'accés a l'autopista. Al costat, Dolors, Patrícia i Joan esperant entrar a l'autobús a Terrassa per tornar a Manresa. A les estacions els altaveus diuen que per saber quan sortiran els trens cal veure els rètols frontals o laterals dels trens. (Fotos: J. Tomàs)

cient, «ens hem trobat amb decisions ja preses. El pas diari d'autobusos ha incrementat les retencions».

Una altra particularitat del servei de bus és que de vegades passa per l'autopista i de vegades no. Vehicles que porten seixanta persones es permeten la laxitud de no utilitzar l'autopista. Hem demanat a dos conductors per què no van per la via més ràpida. Un d'ells ens diu que compleix ordres i l'altre ens diu que «depèn de per allà on em dona». Des de la conselleria de Territori se'ns explica que «el criteri general del recorreguts del bus és el de seguir el més fidel possible al recorregut del tren».

L'arribada a Terrassa dels autobusos de la primera setmana va ser pel costat sud de la ciutat. Això vol dir que es va passar per carrers com el de Tope-te, el de Sant Antoni i el del Mas Adei, que no són gaire més amples que l'autobús. En algun cas, el conductor o conductora dubtava de les indicacions del GPS i eren els mateixos usuaris més experts que guiaven la conducció entre carrers. Més endavant es va normalitzar l'ús per l'autovia de Mada-depera, que permet accedir a Terrassa pel nord, cosa que va fer més àgil aquest accés.



El pont de l'estació de Terrassa

Quan els usuaris que es desplacen de Manresa en direcció a Barcelona arriben a l'estació de Terrassa venint del bus es produeixen escenes surrealistes. Un cop picat el tiquet d'entrada, les persones s'acumulen en el pont entre les vies. Ningú no baixa les escales que donen accés a les andanes. El motiu és que no se sap a quina andana cal anar per accedir al tren que va en direcció a Barcelona.

En un moment donat, els informadors dirigeixen els usuaris a l'andana de la via 1 i 2. La munió de persones baixa per la primera escala per accedir al tren que hi ha en aquesta via. Al cap d'una estona el mateix personal de Logirial que havia indicat la via 2 avisa que cal tornar a pujar al pont i anar a la via 3. Centenars de persones tornen a sortir del tren, fan cua per pujar l'escala i de manera pacífica i amb molta paciència canvien d'andana i de tren. Aquest mateix ritual es va anar repetint tots els dies de la segona setmana d'aquesta crisi amb més o menys rectificacions, amb anades i tornades pel pont que travessa les vies de l'estació de Terrassa. En una ocasió, una informadora crida: «Via 3», un altre informador demana: «Qui ho ha dit?» i la primera respon: «Circulació!» «Ah, d'acord. Sí és circulació, llavors sí!».

Trens Terrassa-Manresa

A mitjans de febrer va entrar en funcionament un tren llançadora entre Manresa i Terrassa. Des de llavors és possible tornar a fer amb tren un tra-

jecte que semblava impossible. Però el tren amaga sorpreses: el personal de Logirial, a cada hora i quart, canalitza les persones que aspiren a anar a Manresa a l'andana 2. «El bus ja ha marxat», adverteixen. Fins i tot ho demostren mostrant la informació que han rebut pel telèfon mòbil. Fa il·lusió, després de mesos de no fer-ho, traspassar el túnel de l'estació de Terrassa en direcció a la teva ciutat. És com reconquerir un espai que havia desaparegut.

Fins a Sant Miquel de Gonerres-Viladecavalls tot sembla normal. A partir de llavors comencen les reduccions de velocitat. Segons les normes de circulació, en els trams assenyalats d'obres s'ha de circular a un màxim de 30 km/hora, encara que només hi hagi material d'obres. El dijous 5 de març, trobem rotlles de xarxa de fil ferro per protegir murs de contenció i material de poda a prop de Viladecavalls i a prop de Vacarisses-Torreblanca, però sense activitat humana. En canvi, a l'estació de Castellbell i el Vilar sí que hi ha diversos operaris treballant en una bastida per refer la paret de pedra de davant de l'estació. Cada un d'aquests trams obliga a reduir la velocitat. Aquest és el motiu pel qual aquest servei s'ha de fer amb llançadora, desvinculat de la resta de la línia 4 per no pertorbar la resta de la circulació d'aquesta línia, i això mateix també justifica que no hi hagi servei regular, únicament en uns moments determinats. El dissabte 28 de març la situació és exactament igual.

La reducció de la velocitat no és l'única singularitat d'aquest servei. Diversos testimonis en dies diferents han experimentat haver baixat del tren que els ha portat fins a Terrassa, esperar-se mitja hora i el tren no marxa. Cal sortir de nou del tren, adreçar-se a la mateixa persona de Logirial que mitja hora abans havia assegurat que calia esperar el tren i que ara reconeix que «és millor anar a buscar l'autobús. El maquinista no ha vingut». El bus s'omple i no pot engolir tot el pasatge del tren, sinó que mig centenar de persones es queda a contemplar el passeig de 22 de juliol de Terrassa. La visita a aquesta ciutat del Vallès es pot perllongar durant un hora, entre l'interior i l'exterior de l'estació.

En canvi, el tram entre Manresa i Cervera, el 13 de febrer ja va recuperar el servei amb tren, però amb velocitat reduïda i sense complir l'horari establert anteriorment. Després d'això hi hagut despeniments que han ocasionat afectacions.

Sense horaris no hi ha retards

Des de l'inici de la crisi fins al moment de la publicació d'aquest reportatge no han funcionat els horaris. No podem parlar de retards perquè, oficialment, Renfe s'ha deslliurat del compromís de complir horaris. En l'última setmana de gener es va escoltar un missatge en els altaveus de les estacions que advertia que «amb motiu de les inspeccions de la via no es compleixen els horaris. Recomanem informar-se a través dels rètols lluminosos laterals i

L'arribada del tren a Manresa

El primer tren que va arribar a Manresa ho va fer el 3 de juliol de 1859. L'endemà es va fer la inauguració oficial. Cal tenir en compte que el primer tren que es va posar en funcionament en tot l'estat espanyol va ser el Barcelona-Mataró, tan sols nou anys abans, el 1848. Manresa era una de les primeres cinc ciutats a formar part la nova xarxa ferroviària catalana. L'empresa constructora era la Compañía de Ferrocarril de Barcelona-Zaragoza, que va ser absorbida per la Compañía Camino del Hierro del Norte de España. Per aquest motiu, una estació situada al sud de Manresa va prendre el nom d'Estació del Nord.

Túnel, ponts, rases i viaductes

Amb el tren, Manresa va fer un gran pas endavant. Els 67 km de via segueixen un recorregut molt pensat, amb el mínim de desnivell i el més recte possible, que comporta túnels, ponts, rases i viaductes, com el de Vacarisses-Torreblanca, amb obres rellevants d'enginyeria per a l'època. És un èxit perquè la construcció del traçat i la instal·lació de la via aporta un canal de comunicació que no serà superat en eficiència energètica i que quan arribarà l'electrificació (1925) tampoc no serà superat en reducció de la contaminació. A més, l'arribada del tren és l'arribada de la industrialització. Com en tota Europa, el descobriment de la màquina de vapor va transformar la manera de viure: La possibilitat de transportar persones i mercaderies en quantitats importants va viabilitzar la disponibilitat de matèries primeres per al tèxtil i l'exportació.

L'actual mapa de recorreguts i capitalitats es va dibuixar en aquesta època, vinculada a projectes empresarials com les mines de Carbó de Calaf, que van provocar que la connexió entre Barcelona i Lleida passés per Manresa. Un altre exemple és la construcció del carrilet entre Manresa i Berga, aprofitant les indústries tèxtils del Llobregat i la mineria. En aquest cas, però, el pantà de la Baells va fracturar un punt del seu traçat i no es va saber apreciar la importància que hagués tingut mantenir aquesta connexió ferroviària.

Comissió d'usuaris

El servei de transport de viatgers del 1859 feia dos viatges cada matí, un a la tarda i quatre els caps de setmana. El viatge de Manresa a Barcelona durava unes dues hores i el preu del bitllet depenia del vagó i el seient, però podia costar cinc pessetes. A partir d'aquí, hi va haver un progrés positiu quant a velocitat, electrificació, increment de passatgers i comoditat, que podríem situar al 1935. Aquesta és la data que va servir de referència per a un grup d'usuaris per reivindicar millores del tren. El 1989, Xavier Rubio, Quico Mestres, Sebastià Vives, Quim Aloy, Ignasi Quadros i altres viatgers habituals del tren van formar la Comissió d'Usuaris de la línia Manresa-L'Hospitalet. La seva acció més coneguda va ser la publicació d'una comparativa d'horaris entre 1936 (1h 5 min) i 1991 (1h 10 min). Ara podríem ampliar aquesta comparativa a 2006 (1h 30 min, segons l'horari oficial, però la realitat pot ser de més de 3 h).

La Comissió d'Usuaris va fer més accions: van fer un registre d'anomalies d'aquella època: una mitjana de retards diaris de mitja hora amb màximes de 40 minuts, es van queixar de la falta de neteja, van demanar la bonificació de targetes multi-viatges i van reivindicar més presència del català. Van fer una recollida de signatures per resoldre aquestes mancances i es van entrevistar amb la nova presidenta de Renfe, Mercè Sala, i el síndic de greuges, Frederic Rahola. Quim Aloy destaca «la bona predisposició de Mercè Sala. Vam notar que les nostres demandes es van traduir en incorporació de nous vehicles, millora de la puntualitat i la neteja».

Dades extretes del full del Carrilet, de Francesc Comas, editat per l'Ajuntament de Manresa en el marc de les Visites a la Manresa Desconeguda

frontals dels trens». En altres paraules: per saber quan surt el tren que es vol agafar, el que s'ha de fer és veure'l. I aquest missatge tan assenyat i aclaridor es va anar repetint en totes les estacions.

No hi ha horaris, però sí que hi ha fets consumats. Hi ha diverses aplicacions que disposen d'informació horària de la circulació de trens i tenen una certa capacitat de previsió. Renfe en té una i Adif, l'empresa que no és responsable de la circulació sinó de la infraestructura, en té una altra. I la informació no és la mateixa. La previsió més precisa i fiable és, curiosament, la d'Adif. Estem parlant de dues empreses públiques que haurien de cooperar i anar a l'hora. Quan el temps d'espera entre un tren i el següent és molt ampli, Renfe aclareix per megafonia que és per causes alienes a aquesta empresa. Gairebé tots els enquestats declaren que el temps que actualment ocupa el trajecte amb tren és el doble o més del previst anteriorment a la crisi.

Un altre mecanisme de desresponsabilització ha estat la gratuïtat. L'edició de tiquets gratuïts amb l'aclariment que la seva presentació no serveix per demanar compensacions econòmiques és una manera de cobrir-se les espatlles.

La crisi derivada de l'accident del 20 de gener no és una crisi aïllada sinó que forma part d'una situació de precarietat i deteriorament que dura molts anys. Per tenir una visió més àmplia d'aquest fenomen, hem parlat amb diverses persones que aporten punts de vistes diferents: usuaris, el Sindicato Español de Maquinistas Ferroviarios, coneixedors de l'administració i de gestió de la mobilitat i responsables de la Conselleria de Territori habitatge i transició ecològica de la Generalitat. Ens hagués agradat comptar amb el punt de vista de les empreses Renfe i Adif però han declinat parlar per El Pou. De les converses amb aquestes persones, n'hem separat els següents temes: la falta d'inversió, una organització difícil de comprendre i una alta conflictivitat laboral.



L'alcalde Marc Aloy, a l'estació: «Manresa no té el servei que li correspondria». Al costat, obres a l'estació de Castellbell i el Vilar (Fotos de J.P. i R.F.)

Falta d'inversió

Des del mandat de Mercè Sala (1991-1996) fins a dia d'avui, la qualitat del servei no ha deixat de baixar en tots els aspectes. Per aturar aquesta tendència, hi hagut diversos plans de Rodalies. El primer data de 2008. El percentatge entre els diners previstos i els realment invertits ha estat d'entre el 25 i el 40%. Al mateix ritme que s'ha deixat d'invertir, ha crescut la llista de les necessitats que cal cobrir.

Per què no s'inverteix prou?

Com és possible que governs de tots els colors polítics hagin incomplert any rere any amb una obligació que ells mateixos havien adquirit? Joan Canongia, exregidor de Via Pública durant el pacte de progrés de PSC, ERC i IC-EV-AUP, coneixedor de la vida política, especialment la del PSC i també de la gestió de la mobilitat, sentència que «un dels principals problemes que tenim és que molta gent que opina sobre el mal funcionament de la Renfe no puja mai al tren. Hi ha una incapacitat generalitzada per desenganxar el cul del cotxe i volem donar lliçons sense ser capaços d'integrar el transport públic en els nos-

tres desplaçaments». I alerta que «els trens que van a Manresa, a partir de Terrassa es buiden. El nivell d'ús que té l'àrea metropolitana i el Vallès no té res a veure amb els hàbits que tenim al Bages».

La reacció de Canongia propicia la pregunta: «Què és primer, l'ou o la gallina? No tenim bon servei de tren perquè no l'utilitzem prou o bé no l'utilitzem prou perquè no s'inverteix el que caldria? La realitat és que quan els governants es plantegen quines accions prioritzen per complaure la ciutadania esperant renovar els mandats a les urnes prefereixen assegurar el tret ampliant carreteres i no pas millorant les vies, malgrat que el tren sigui el transport més eficient en tots els sentits.

A l'eix del Llobregat, entre Castellbell i el Vilar i el túnel de Bogonyà en tenim una mostra. S'inverteix per desmuntar un tros de muntanya per desdoblant una carretera que circula en paral·lel a una autopista infrautilitzada i a una via del tren que té restringida la circulació per falta de manteniment.

Un altre focus d'inversió que s'ha prioritzat per damunt de Rodalies ha estat l'alta velocitat. Entre el 1990 i el 2018, a l'estat espanyol s'han invertit 57 milions d'euros en l'AVE contra 3,7 milions en Rodalies. Sembla, doncs, que no s'inverteix en la xarxa de trens de desplaçaments diaris perquè l'electorat prefereix desplaçar-se amb cotxe i només utilitza el tren per als viatges llunyans. Però, per a Marc Aloy, alcalde de Manresa, «si el servei és de qualitat la demanda augmenta i justifica la inversió feta». Per demostrar-ho posa l'exemple de la Pobla de Segur: «Renfe ho volia tancar perquè poca gent hi anava. La Generalitat se la va quedar, la va potenciar i ara és molt utilitzada».

Per a Aloy no hi ha prou ús perquè Manresa no té el servei que li correspon per la distància que hi ha amb Barcelona: «Per a una extensió de 10 km cal un servei de metro, per a 30 km cal un servei de Rodalies però per a 60 km no es pot mantenir Rodalies, s'ha de passar a un servei de mitjana distància. Hem de poder anar a Barcelona amb menys d'una hora, amb



Obres d'ampliació a la C-55 (foto: Ramon F.). Les intervencions a les carreteres tenen la preferència de molts electors. Al costat, els retards provoquen saturació (foto: R. Casas) i a l'estació subterrània de Terrassa el desori es multiplica (foto: Josep T.)

semidirectes. Un viatge de més d'una hora no és viable. Jo al president Illa el que li demano és un missatge d'il·lusió. M'ha de dir: per arribar amb una hora a Barcelona cal fer un seguit d'accions. Aquestes accions es podran realitzar en un determinat termini i a partir d'aquí que es vagin complint cada una d'aquestes accions. Avui Manresa està més lluny de Barcelona que no pas Girona. Girona està més a prop perquè està a una hora amb l'AVE de Barcelona i a uns preus molt competitius. Des que Girona té AVE ha guanyat 25 mil habitants. Molts més projectes són viables si estàs a una hora de la capital».

Aloy alerta de la necessitat que té Manresa de disposar de bons mitjans de transport. «La ciutat està patint aquesta situació. Nosaltres, com a ajuntament, hem hagut trobar solucions per ajudar treballadors nostres que no podien complir horaris. Res pot funcionar correctament si vivim immersos en aquesta precarietat. El bus interurbà de Barcelona també s'ha vist afectat perquè està suportant una part de la fuga d'usuaris de Renfe».

Daniel Mauriz, alcalde de Sant Vicenç de Castellet, coincideix en la importància que té el tren per a Sant Vicenç, malgrat tenir dues línies amb estacions molt properes.

Una organització molt difícil d'entendre

Per als representants polítics, l'expressió més utilitzada per referir-se al servei de Renfe és «falta d'inversió», però per als usuaris hi ha una altra realitat més evident i més constant que és «la incomprensió de les decisions que es prenen en el dia a dia i que arriben a ser ofensives. El recull d'anècdotes de les enquestes ens permet detectar possibles símptomes d'una mala gestió o bé d'una gestió que no respon ni a criteris de servei públic ni tampoc a criteris de rendibilitat econòmica.

Un d'aquests símptomes previs a la crisi actual i també un des més repetits és l'aventura matutina de les andanes. Els viatgers, quan arriben a l'estació, encara que cada dia hi arribin a la mateixa hora, no poden saber a quina andana han d'esperar el tren o quin és el tren en què han de pujar. A les pantalles encara no s'hi indica la via, falten pocs minuts per sortir però no ho poden saber. Ho demanen als informadors, però no ho saben. Hi ha informadors, però sense informació. Les persones que han d'utilitzar l'ascensor i, per tant, necessiten temps per canviar d'andana han d'apostar per una. Si s'equivocuen perdran el

tren i hauran d'agafar el següent. Com totes les apostes, de vegades es guanya i de vegades es perd.

Netejadors que informen

Els anys d'experiència de l'usuari Jordi Orozco li han permès endevinar un mecanisme per anticipar-se a l'andana adequada. Ho fa escanejant amb la vista l'estació i identificant la ubicació del personal de neteja. Mentre un tren arriba a l'estació de Manresa i torna a marxar es fa una neteja a l'interior dels vehicles. Alguna persona ben intencionada de l'organització ha pensat que per optimitzar el temps de neteja és bo que els i les netejadores sàpiguen a través d'auriculars per on arribarà el tren. Orozco ha conegut personalment un netejador i li ha explicat aquest fet. Per aquest motiu, ell busca el seu amic netejador que l'avisarà de per quina via vindrà el tren. És curiós que aquest mateix pensament enraonat no serveixi per procurar que algú més ho sàpiga, ni tan sols el personal d'informació.

Hem llegit diverses anècdotes que ens parlen de la via 5 de l'estació de Manresa. Resulta que enmig del caos de gent demanant on han d'esperar el



Els viatgers s'acumulen al pont de l'estació de Terrassa. Ells no saben per què s'esperen, però s'esperen. Renfe encara no ha decidit per quina andana arribarà el tren (foto: J. Tomàs)

tren, apareix en la pantalla: «Via 5». La informadora de Logirial assegura que cal anar a l'andana de la via 5. Efectivament hi ha la via 5, està situada a l'extrem més proper al riu, però no té andana. Pel costat dret en sentit Lleida toca a la tanca de l'estació i en el costat esquerre hi ha la via 3. Impossible accedir a aquest tren. Quan es diu que el tren està situat a la via 5, el que passa és que el tren ha de fer una maniobra per sortir del lloc on està, circular en sentit Barcelona fins a l'alçada on pot fer canvi de via i ressituar-se en una altra via. I quan passa això els propis maquinistes preguntats per aquesta situació ens expliquen que cal fer aquesta maniobra, que no saben per a quina via es recol·locaran i que tampoc no saben si mentre es faci la maniobra algun altre tren ja estarà en disposició d'iniciar el seu trajecte cap a Barcelona.

A l'estació de França hi ha un centre de coordinació de la circulació des d'on es visualitza en pantalla tota la circulació de trens a temps real i des

d'allà es decideixen les circulacions i l'ús de vies i andanes. El que queda per comprendre és el grau de necessitat d'improvisar, de no poder establir horaris predeterminats. La segona pregunta seria per què és tan difícil comunicar l'ús de les vies a temps perquè els usuaris puguin accedir-hi amb comoditat. Per què és possible comunicar-ho al personal de neteja, però no als viatgers.

Les dificultats per informar són conegudes i han estat evidents en les incidències de tot tipus. Les tecnologies de la informació han avançat molt, però sembla impossible que els usuaris de Renfe puguin saber davant de qualsevol aturada del servei, de què es tracta, quan pot durar i quines alternatives hi ha per canviar de modalitat de transport. Fins i tot quan l'aturada és fruit de la decisió de l'organització, com va ser el cas del dia 20 de gener, en què ni els usuaris ni els informadors ho van saber a temps per poder reorganitzar desplaçaments.

Opacitat

Hi ha opacitat cap als usuaris i també hi ha opacitat cap a la premsa. Els companys dels mitjans de comunicació coneixen les reticències per acordar entrevistes i en el nostre cas ha estat molt evident. Tot i això, reconeixem la gentilesa del servei de premsa que ens va tornar la trucada per dir-nos que no acceptarien cap entrevista. Ho reconeixem sincerament perquè la negativa ha estat reveladora: «Amb l'èmbolic que hi ha és millor no dir res». Renfe considera que quan hi ha problemes no s'ha d'establir comunicació amb la ciutadania.

Un altre indicatiu de funcionament poc comprensible es va produir a l'estiu del 2024. Durant mes de dos mesos, l'ascensor que permet accedir a les andanes 2 i 4 no va funcionar. Això vol dir que quan els trens s'aturen a la via 2, que és el més habitual per als trens que van a Barcelona, les persones que no poden baixar escales no poden accedir al tren. No es va prendre cap me-



Espai destinat als futurs tallers de neteja i reparació de trens a Manresa (Foto: J. Tomàs)

El Pla de Rodalies 2026-2030

Aquest mes de febrer, la consellera de Territori, Habitatge i Transició ecològica, Sílvia Paneque, ha presentat l'última versió del Pla de Rodalies (2026-2030), amb una inversió prevista de 8.000 milions d'euros.

Les intervencions més interessants per a Manresa són:

1. Connectar Manresa amb Barcelona sense compartir les parades i les vies de l'àrea metropolitana, a partir de Montcada Bifurcació. Es faria a través de duplicar vies, fer passos alçats (el Salt de Moltó de les Aigües) i ampliar el túnel de la Meridiana. L'estació d'arribada d'aquesta nova conducció seria la Sagrera. Aquest projecte ja s'està executant a l'estació de Montcada Bifurcació.

2. Túnel de Montcada. Aquest projecte ja estava inclòs en les primeres versions del Pla de Rodalies. Actualment, el tren ha de resseguir la muntanya de Montcada. Foradar la muntanya faria el trajecte més recte i estalviaria temps. De moment, es conserva el projecte, però el cost és molt elevat i hi ha qui pensa que no és una prioritat. Hi ha d'altres projectes per fer el traçat més recte que es mantenen i poden tenir una realització més propera en el temps. Segons Pere Macias, comissionat per al Traspàs Integral de Rodalies, «els dos projectes estan previstos en el Pla i no són excloents».

2. Evitar que totes les línies passin per Sants. Avui la línia 4 va de Manresa a Sant Vicenç de Calders. Això vol dir que qualsevol incident de qualsevol punt d'aquest recorregut afecta a la resta de la xarxa de Rodalies. D'aquesta xarxa, col·loquialment en diuen *el 8*, perquè té aquesta forma i to-

tes les línies passen per Sants. Si hi ha un problema a Sants, tot Catalunya es para. De fet entre l'estació de Catalunya i la de Sants hi passa una mitjana d'un tren cada dos minuts. Aquest tram està dotat d'un sistema de catenàries fix que és molt més fiable, però el nivell de tensió que suporta és exagerat i imprudent. Pere Macias matisa que «a llarg termini es planteja un tercer túnel que probablement permetria que algunes línies no passessin per Sants. Però el motiu no són els retards, sinó la manca de capacitat del sistema de dos túnels».

4. Instal·lació dels tallers de neteja i reparació de trens a Manresa, a l'antiga estació de mercaderies, darrere de l'estació de passatgers. Aquest projecte es va anunciar el passat mes novembre i es va afirmar que es podria realitzar el 2029. Aquesta instal·lació és una garantia per a Manresa de mantenir i ampliar la seva centralitat ferroviària. El fet que a Manresa es facin revisions de trens vol dir que a Manresa es guardaran trens i, per tant, serà punt obligat d'arribada i sortida de vehicles. Segons Macias, Renfe està redactant el projecte del nou taller i Adif, la remodelació de la platja de vies».

5. Introducció de 130 nous trens a la xarxa catalana, 64 per a la línia R4. Pere Macias prefereix no fixar una data de disposició d'aquests vehicles.

6. Generalització del sistema ERTMS de semaforització. Aquesta és una mesura de seguretat que implica que els semàfors no tan sols actuen com a informadors per als maquinistes sinó que, de manera automàtica, són capaços de reduir la velocitat i aturar els trens.



Via 1: L'andana és la de davant de l'edifici de l'estació, la de més fàcil accés. Normalment s'utilitza en sentit muntanya i hi estacionen trens que van a Lleida o que finalitzen el recorregut a Manresa.

Via 2: Juntament amb la via 1 formen les dues vies principals i normalment s'utilitza en sentit contrari, mar. El seu accés és per les escales o l'ascensor. Normalment hi estacionen el trens que han vingut de Barcelona i que hi tornaran.

Via 3: És una de les vies que no arriben a l'alçada de l'edifici de l'estació, té un topall de formigó abans, queda al costat de la via 1 separada per una andana. Té accés sense graons tot i que cal caminar més.

Via 4: Està al costat de la via 2, separada per una andana. El seu accés és per les escales o l'ascensor. Normalment hi estacionen el trens que han vingut de Barcelona i que hi tornaran.

Via 5: És entre la via 3 i la tanca que limita amb l'aparcament. No té andana. És inaccessible per als passatgers. S'utilitza com a aparcament i els trens que surten d'allà abans han de fer manobres per col·locar-se davant d'una andana.

sura per evitar aquesta situació. Simplement no s'hi podia accedir: No es va prioritzar l'estacionament a les vies 1 i 3, que són accessibles sense graons, no s'arreglava l'ascensor i es van deixar passar dies i setmanes, i els trens que podien portar persones amb cotxets i cadires de rodes anaven estacionant a la via 2. Finalment i davant necessitats extremes, es va permetre el pas pel qual que travessa les vies.

Un tercer aspecte de l'organització que ha estat molt mal viscut pels nostres enquestats, tot i que té una certa lògica, és el sistema de correcció dels endarreriments. Els trens més puntuals solen ser els de primera hora de la matinada, a mesura que avança el dia es van acumulant petits retards i, si s'hi s'afegeix algun incident més rellevant, poden haver retards de més d'un quart d'hora.

Quan això passa és possible que un tren en direcció a Manresa no arribi a Manresa. Quan arriba a Sant Vicenç de Castellet es fa baixar el passatge, que pot ser de centenars de persones, perquè el retard provoca més acumulació. D'aquesta manera, el tren que no arriba a Manresa, recupera l'horari d'un tren que circula en sentit contrari a costa que centenars de persones suportin més temps d'espera.

Conflicte laboral obert

Alguns dels enquestats es pregunten si una part de les disfuncions del servei s'expliquen per una conflictivitat laboral especialment tensa. Un dels sindicats que representa els maquinistes de Renfe és el Sindicato Español de Maquinistas Ferroviarios (SEMAF), que s'oposa frontalment al traspàs del servei de Rodalies a la Generalitat i a la creació de l'empresa mixta Rodalies, que es va fer el passat 16 de gener. Teodoro Moreno, coordinador de comunicació i imatge del sindicat, ens explica que: «políticament se'ns ha utilitzat per tancar el rebuig quasi unànime de tots els treballadors de Renfe i Adif. En general tots volem dependre de Renfe i Adif perquè el problema és d'inversió en infraestructures i vehicles, manteniment i seguretat civil, no de gestió. La gestió la fan els que més en saben. El traspàs comporta duplicitats i sobre costos operatius i burocràtics. I suposa treure Rodalies de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, que és la xarxa estatal i europea. I treure els professionals. Això vol dir sortir d'un àmbit reglat per les directives europees i nacionals per passar a treballar en un àmbit regional en què una administració es responsabilitza de l'operació, la infraestructura, la re-

gulació i el control. I vol dir treballar dins un sistema més precari i insegur, en què les irregularitats queden ocultes», assegura. «Renfe i Adif són empreses on es pot fer carrera professional de nivell internacional. Si depenem d'una administració regional el nostre recorregut és molt més limitat. De fet, professionals d'FGC es presenten a convocatòries de Renfe o Adif i canvien i no a l'inrevés», conclou Moreno.

L'empresa mixta

El passat 16 de gener, just abans de l'actual crisi, es va crear l'empresa mixta Rodalies, que inclou la participació de Renfe, Adif, Generalitat i els representants sindicals. Des del servei de premsa de la conselleria de Territori, ens han explicat que organitzativament encara no s'ha produït cap canvi i que el repartiment de funcions continua sent el que era. Hi ha el propòsit d'aproximar els equips de Renfe i Adif, però això encara no s'ha traduït en res concret. De fet, Òscar Playà, que n'és el nou director, encara no s'hi ha incorporat. Té una llista molt llarga de mitjans de comunicació que han demanat entrevistar-lo i **El Pou** s'hi ha posat a la cua, però, òbviament, no podrà

Necessitem tren

Miquel Rovira,
director de l'àrea de Sostenibilitat
d'Eurecat Centre Tecnològic



El ferrocarril ha de ser un dels eixos vertebradors de la mobilitat a Catalunya, però malauradament estem molt lluny que sigui així. El tren és clau per al desenvolupament sostenible del nostre país, i de fet la Unió Europea està avançant en aquesta direcció, amb uns objectius molt atractius: oferir un transport més net, assequible i eficient. Un bon sistema de transport és clau per a l'economia, però alhora té implicacions socials i ambientals, i influeix sobre la salut i el benestar de les persones.

A Catalunya, les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle causants del canvi climàtic tenen el seu principal origen en el transport, i són més elevades que les del conjunt de l'Estat espanyol i de la UE. Si volem tenir descarbonitzada la nostra economia el 2050, caldrà actuar sobre aquest aspecte de forma decidida, impulsant una xarxa ferroviària electrificada que s'alimenti d'energia renovable. Per altra banda, el nostre entorn mostra símptomes de saturació pel que fa a la mobilitat, ja que combina un fort creixement demogràfic amb una elevada densitat de població. A més, hi ha una forta dependència de l'àrea metropolitana de Barcelona, juntament amb una elevada activitat logística lligada al nostre model econòmic.

Segons l'OCDE, actualment a Catalunya la mobilitat està estructuralment orientada al cotxe, que resulta més còmode i competitiu, sempre que l'usuari s'ho pugui permetre. Cal accelerar les inversions per transformar el model, no n'hi ha prou amb millores puntuals. El sistema actual té infraestructura i cobertura insuficients fora de l'àrea metropolitana de Barcelona. Però, a més, si la situació de base ja no és bona, Manresa ha perdut des de fa setmanes la connexió directa de la R4 més enllà de Terrassa. S'ha reduït la freqüència de trens i s'ha alentit el trajecte, sense data de restabliment. Els autobusos de suport, lluny de ser una solució, reforcen un model basat en el vehicle per carretera i afegeixen vehicles a una xarxa ja prou saturada. Els desplaçaments s'han reubicat a la línia R5 de FGC, a les línies d'autobús ja existents i al cotxe. Tot això té també implicacions, sovint poc comentades, en la connexió ferroviària del Bages amb altres comarques fora de l'àrea metropolitana, com els Vallesos, el Penedès, el Pla d'Urgell o el Segrià.

Aquesta situació és un autèntic llast per al desenvolupament sostenible del país i del Bages i, per tant, perjudica les persones, el medi ambient i l'economia. El Bages pateix una desigualtat territorial en transport públic que s'ha de corregir urgentment, i quan això passi, també se'n veurà beneficiada la resta del territori. Si mirem la perspectiva històrica des de l'època preromana, Manresa ha gaudit d'una situació estratègica al centre de Catalunya que el ferrocarril ara mateix no contribueix a reforçar. El tren va arribar a Manresa l'any 1859, en una etapa primerenca del gran impuls ferroviari del segle XIX. Tanmateix, amb els anys, la seva integració en una xarxa radial ha condicionat el desenvolupament de la Catalunya central. Quin paper ha de jugar el ferrocarril, i el transport públic, en el futur? Ha de tenir un paper essencial per reduir emissions, millorar l'accés, reduir la dependència del cotxe i oferir un transport a l'abast de tothom. Cal molta més inversió, integració multimodal, millora de freqüències, connexions i accessibilitat, i una millor connexió amb l'urbanisme. En el context actual de canvi climàtic i necessitat de sobirania energètica, els arguments no deixen lloc a dubte: el futur de la mobilitat sostenible passa, necessàriament, pel tren.

ser per a aquest reportatge. L'empresa ha de materialitzar l'assumpció de responsabilitats de la Generalitat en aquest servei estratègic.

L'hostilitat de molts maquinistes a la creació d'aquesta empresa i al traspàs pot fer pensar que hi ha actuacions individuals i col·lectives que podrien pretendre entorpir aquest procés i per tant el funcionament del servei. I que l'aturada sobtada del dia 21 de gener sense cap avís, la roda de premsa de Generalitat i ministeri del mateix dia al vespre assegurant que l'endemà es reprendria el servei i el fet que l'endemà no hi hagués cap represa de servei fan pensar que no són els responsables polítics els que manen.

Qui mana?

Teodoro Moreno nega categòricament aquesta sospita i afirma que l'actitud del sindicat ha estat en tot moment salvaguardar la seguretat de treballadors i viatgers: «La represa del servei va ser molt accidentada, perquè no paraven de produir-se nous desmuntos de murs de contenció. Cada un d'aquests fets obligava a aplicar uns protocols de prevenció, que són molt estrictes. Els professionals demanàvem que les administracions garantissin mitjançant comprovacions prèvies la seguretat de les vies. Hi havia pressions per reprendre el servei al més aviat possible, però els maquinistes volíem garanties de seguretat en la realització de la nostra feina. Com que van seguir havent-hi despreniments, els treballadors vam forçar que s'apliquessin els protocols de seguretat més rigorosos i llavors es va suspendre el servei fins a nou avís. Es van produir missatges públics de represa del servei, per part dels titulars, que van ser desmentits per la pròpia realitat».

En aquest clima de desconfiança, el passat 25 de març, el diari *La Vanguardia* publicava una notícia sorprenent: «Un grup de maquinistes de Renfe falsifiquen justificants per no anar a treballar i el president de Renfe ordena paralitzar la investigació per no molestar els sindicats». Per si no fos poc, un fet que genera dubtes entre alguns dels usuaris és que la major part dels



Renfe necessita, més que pintors, nous maquinistes (Foto: Enric Casas)

maquinistes no són d'aquí. Segons Moreno, és cert que la majoria no són catalans i també es diu que bona part és personal destinat a Catalunya contra la seva voluntat i en modalitat de pràctiques. Sembla que aquest fet in-

flueix negativament en la prestació del servei. I això ho afirma una persona poc sospitosa de sobrevalorar els aspectes identitaris com és el socialista Joan Canongia: «Si volem millorar el servei, hauríem d'aconseguir que més

«Com que van continuar els despreniments, els treballadors vam forçar que s'apliquessin els protocols de seguretat més rigorosos»

joves catalans volguessin ser maquinistes, els importaria més la gent i el país». Segons Moreno, «sempre hi ha-hut més personal provinent de fora de Catalunya, però fins ara es quedaven. Ara quan poden marxar, ho fan. Fins i tot, també marxen els pocs catalans que hi ha».

També hem demanat al portaveu del SEMAF el motiu de l'incompliment dels serveis mínims durant la vaga del 9 de febrer. Hi havia cartells a les estacions que anunciaven que en les hores puntes els serveis mínims serien del 60%, a Manresa. No va ser així: No va sortir cap tren i tampoc no hi va haver busos. Els conductors d'autobusos no van voler fer d'esquirols.

Segons Moreno, «sí que n'hi van haver serveis mínims. Si un treballador amb serveis mínims notificats no els complís seria acomiadat. I no es va obrir cap expedient. El que passa és que per fer una operació ferroviària fa falta una gran varietat de tipus de personal. Si hi ha persones que pel motiu que sigui no treballen, el tren no pot sortir».



PM POSTAL SCCL
SERVEIS POSTALS PER EMPRESES
pmpostalsccl@gmail.com



Jordi Orozco, Mercè Argemí i Ramon Casas, usuaris quotidians de Renfe

Converses amb usuaris

A banda de les enquestes fetes als usuaris, hem parlat extensament amb Jordi Orozco, Tatiana Ceban, Mercè Argemí, Dolors Garcia i Ramon Casas.

Jordi Orozco és treballador de l'Ajuntament de Manresa i usuari de Renfe des del 1993. Són 33 anys al tren. Guarda una gran varietat de tiquets de tren i ha calculat que sumant tot el temps que ha passat al tren ha viscut dos anys de la seva vida damunt de les

vies. Utilitza el tren per anar de Fabra i Puig –anteriorment Sant Andreu Arenal– a Manresa. Orozco recorda amb nostàlgia un període en què hi havia trens semidirectes, que només paraven a Terrassa i Sabadell. De Sant Andreu a Manresa trigava 50 minuts. Aquest seria l'anhel de tots els usuaris entrevistats.

Diversos usuaris recorden els curiosos minuts d'espera que el tren feia

sistemàticament abans d'entrar a Manresa. Orozco relaciona aquests minuts amb el record de quan es va introduir l'AVE. Es produïen retards i Renfe va decidir espaiar els horaris per garantir-ne el compliment. Llavors calia fer parades d'espera en algunes estacions.

Mercè Argemí també és treballadora de l'Ajuntament i ha usat el tren durant vint anys per fer el trajecte Sa-

porquetprint.cat
Rètols i Impressió Digital

- RÈTOLS
- ROLL UP'S
- RETOLACIÓ DE VEHICLES
- PANCARTES I BANDEROLES
- IMPRESSIÓ FOTOGRÀFICA
- RETOLACIÓ PER APARADORS
- SENYALITZACIÓ

Jorbetes 40-42, Manresa - Tel.: 93 876 84 58



«Es dona per descomptat que els que viatgem en tren ho fem únicament perquè no tenim cap altra opció i d'això en dedueixen que no mereixem respecte»

badell-Manresa. Argemí no comprèn que una empresa pugui ser tan sistemàtica en el fet de no informar: «No informa de retards ni d'anul·lacions i també sembla innecessari avisar d'on cal esperar el tren. Un dia, tothom esperava un tren a la via 4 que anava amb retard; mentrestant, va arribar el següent tren a la via 3. Ningú no va avisar de res i el tren de la via 3 va tornar a Barcelona buit deixant a l'andana de la via 4 una munió de gent que s'havia esperat més de mitja hora». En el que sí que Renfe demostra agilitat és en l'anul·lació de trens. Dels que han de sortir a les 14:58 o 15:24 o 15:58, més de tres cops per setmana se n'estalvien un sense informar». Argemí hi afegeix que la major part dels maquinistes no se senten responsables dels viatgers: «En tot el temps que porto anant amb tren, només en un sol cas he sentit al maquinista disculpar-se

del retard pels altaveus». I tenint en compte que l'estació de tren és una instal·lació pública dedicada a l'activitat d'esperar, Argemí pensa que «caldria dotar-la de més bancs, que són els aparells més adients per fer-la».

Ramon Casas treballa al servei de Normalització Lingüística ubicat a Sabadell i fa el mateix trajecte que la Mercè, però en sentit invers. «A mi m'agradaria que algun dia algú sumés el CO2 que he estalviat utilitzant el tren en comptes d'anar a la feina amb un cotxe i malgrat haver suportat tot el que he hagut de patir. Casas destaca la poca importància que ens donen «com a persones vives». Hi veu tocs de classisme. Es dona per descomptat que els que viatgem en tren ho som únicament perquè no tenim cap altra opció i d'això en dedueixen que no mereixem respecte».

Jordi Orozco es va sentir molt poc considerat quan Renfe el va deixar cinc hores a l'estació de Castellbell i el Vilar. Aquest és el record de temps d'espera. «Ens van dir que s'havia interromput la circulació entre Castellbell i Terrassa i que no es podia continuar el viatge en direcció a Barcelona. Després vam saber que el bus alternatiu passava per baix, on hi ha el poble. Em vaig haver d'esperar fins que van restaurar la circulació de trens». La tècnica de recuperar els retards d'horaris fent baixar els viatgers que van a Manresa a Sant Vicenç ja es practicava fa deu o dotze anys. Orozco explica que en un d'aquests casos, «un dels que viatjava amb nosaltres es va enfadar molt i ens va animar a posar-nos a la via, davant del tren, per impedir que el tren marxés cap a Barcelona. Així ho vam fer i vam aconseguir que el



MENÚ
DIARI 15,50€

MENÚ
DIUMENGE I FESTIUS 19€

MENÚ
DISSABTE 17€



CRTA. CARDONA 77 · MANRESA · 93 876 92 14 · CASAPIOMANRESA.COM · SEGUEIX-NOS A  

Un qüestionari pendent de la Renfe

El servei de premsa de Renfe ens ha comunicat que «no és el moment de fer declaracions perquè amb l'embolic que hi ha...». Com que no sabem quan serà «el bon moment», deixem les preguntes publicades i ens mantenim a l'espera:

1. Per què es tan difícil i costa tan temps decidir per a quina via arribarà un tren? Per què no es pot seguir una rutina diària d'usos de vies segons horaris?
2. Per què és tan difícil avisar d'incidències, retards i anul·lacions de servei? El 21 de gener es va trigar cinc hores per dir que el servei quedava anul·lat. Una anul·lació que porta més de dos mesos vigent.
3. Per què ningú no sap quan durarà la restricció del servei Manresa-Terrassa? Ni les empreses d'autobusos, ni informadors. Ningú no sap si demà es restablirà el servei o d'aquí a un mes o d'aquí a un any. No hi ha cap orientació temporal.
4. Com és possible que els viatgers que esperen un tren que venia amb retard vegin marxar buit el següent tren perquè ningú els ha avisat que s'havia aturat en una altra andana?
5. Com és possible que durant l'estiu de 2024 no hi hagués accés per a persones amb mobilitat reduïda i no es prengué cap mesura, ni tan sols la de prioritzar les andanes sense graons?
6. Com és possible que un servei alternatiu per carretera durant mesos hagi de travessar diàriament una vintena de cops d'extrem a extrem tot Sant Vicenç i fer un gir irregular quan a l'entrada del poble hi ha una parada de bus amb canvi de sentit i com és possible fer-ho sense haver-ho acordat amb l'Ajuntament?
7. Com es possible que aquest servei alternatiu no aprofiti l'autopista, si és la via més ràpida i còmode?

«Quan vaig decidir instal·lar-me aquí no em podia imaginar que els catalans fóssiu tan mesells»

maquinista acceptés de portar-nos a Manresa».

Casas descriu una situació similar: «Em van obligar a baixar a Sant Vicenç i vaig veure sortir el maquinista. M'hi vaig adreçar per demanar-li explicacions i em va respondre a crits i de molt males maneres. Em demanava que el deixés en pau, que si em volia queixar que anés a la Renfe. 'A la Renfe? Però qui és la Renfe? Què vol que parli amb els trens?'. Ell havia d'entendre que jo havia d'expressar el meu malestar i ho havia de fer davant d'una persona. Quan la resta de viatgers van veure com em cridava aquell home, el van envoltar i, per un moment, em vaig pensar que la cosa podia acabar amb



CENTRE DE NORMALITZACIÓ LINGÜÍSTICA MONTSERRAT

SLC Manresa – SCC Bages · Passeig de Pere III, 68
Tel. 93 872 17 07
manresa@cpl.cat www.facebook.com/SLCdeManresa

Apunta't al Voluntariat per la llengua!

Parles català fluidament i tens ganes de viure una nova experiència? T'esperem al Voluntariat per la llengua (VxL) on podràs formar part d'una parella lingüística i trobar-te amb un aprenent que vol millorar el seu domini del català. L'objectiu és que, a través de la conversa, els aprenents guanyin seguretat i naturalitat a l'hora de parlar la llengua. Les trobades són d'una hora a la setmana durant un mínim de 10 setmanes. Les converses entre voluntari i aprenent es poden dur a terme de manera presencial o

virtual, adaptant-se a les necessitats de cada parella. Les presencials es fan allà on els participants acorden, i poden incloure activitats diverses, des de passejades fins a trobades en cafeteries, equipaments culturals... En el cas de les sessions virtuals, s'utilitzen plataformes de videotrucada per facilitar la comunicació entre persones que viuen en diferents llocs, incloent-hi participants de fora de Catalunya o fins i tot d'altres països. VxL es va iniciar el 2003, des d'aleshores



ha format més de 185.000 parelles lingüístiques i té la col·laboració de més de 5.000 entitats i establiments col·laboradors a tot Catalunya.

Si estàs interessada a participar-hi, escriu un correu electrònic al vxl.montserrat@cpl.cat o truca'ns al 634 75 78 68.



Som a Vacarisses però a la pantalla hi diu una altra cosa. Per a d'altres usuaris, el viatge tot just comença (fotos: J. Tomàs)

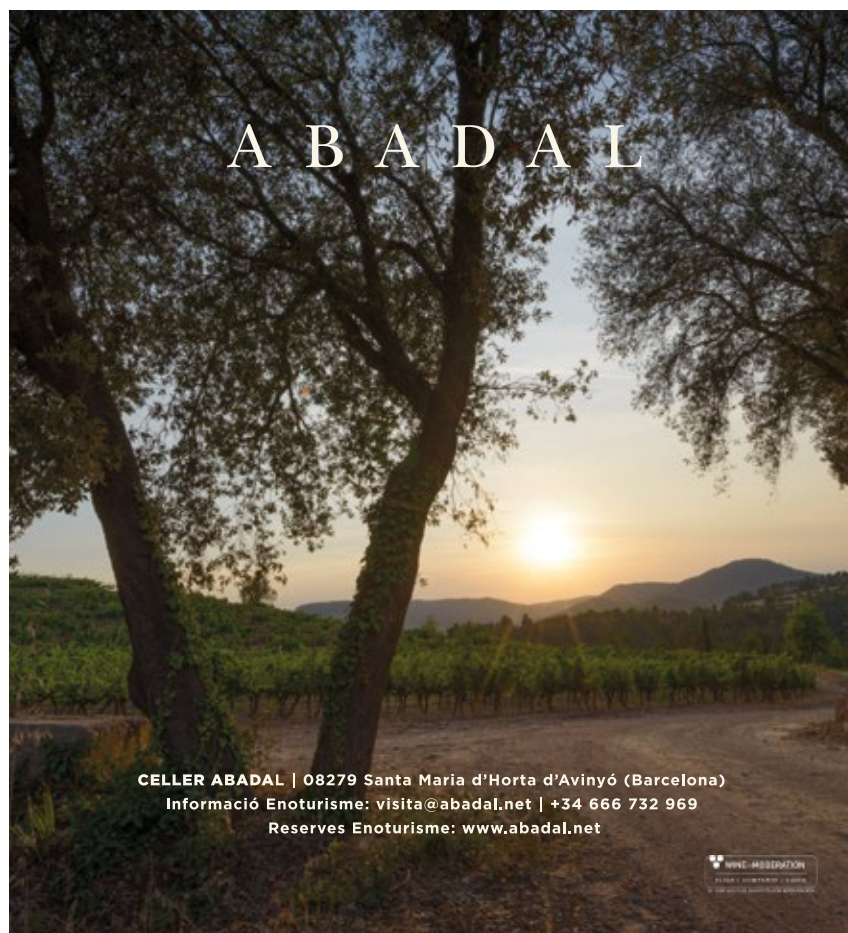
un linxament, però l'aigua no va arribar al riu». Orozco ens fa notar dues curiositats: «Ha desaparegut la presència del cap d'estació a les estacions, no el veiem mai, i el revisor només revisa de Terrassa a Manresa, mai entre Barcelona i Terrassa. Només se'ns controla que haguem pagat els que anem a Sant Vicenç o a Manresa».

La Dolors Garcia destaca la catalanofòbia que traspua la gestió de Renfe. «Sentim que ens tenen mania». Garcia va escoltar com una persona que sortia de la cabina de conducció del tren era interpel·lada per un viatger i s'expressava dient: «No sé perquè us queixeu si tot això que us passa és culpa vostra perquè aquí no sabeu votar. Sempre voteu els mateixos i hauríeu de votar els únics que encara no han estat al govern, ni a Catalunya ni a Madrid». En general, la sensació que hi ha és que se'ls maltracta. «Els informadors veuen als que viatgem amb tren com un problema». Però per a Orozco, «la culpa és nostra. Ens fan el que ens fan perquè ens ho deixem fer, perquè ho acceptem tot. No som capaços d'exigir un servei de qualitat».

Tots els usuaris entrevistats comparteixen aquesta idea de culpabilitat. Tatiana Ceban ho diu d'una manera que fa mal. Ceban és veïna de Sant Vicenç de Castellet, originària de Moldàvia, treballadora d'una empresa tèxtil molda-

va ubicada a Sabadell i proveïdora d'El Corte Inglés. «Quan vaig decidir instal·lar-me aquí no em podia imaginar que els catalans fóssiu tan mesells. Us ho deixeu fer tot. No sabeu protestar, accepteu que us facin el que vulguin. A Moldàvia, si fessin una engruna del que

fan aquí pararien el país fins que no s'arreglés». Tatiana Ceban és de les poques persones que han escrit una carta de queixa a Renfe per correu postal. Ho ha fet diverses vegades i en algun cas li han respost reconeixent que tenia raó i que procurarien arreglar-ho.



Joel Schultz Perramon

Filipines/Nova Zelanda

«El més important no és només on vas sinó la llibertat de poder escollir el teu propi camí»

Em dic Joel Schultz Perramon i vaig néixer fa 28 anys a Manresa. He crescut a Sant Salvador de Guardiola i he estudiat a Manresa fins als 19 anys, on vaig cursar dos mòduls d'esport. Sempre dic que com a casa enlloc: m'encanta la nostra terra, la nostra gent i, sobretot, la nostra gastronomia. Però, després de vint anys al mateix lloc, sentia que era el moment de sortir, de voltar i de veure món. Aquesta inquietud em va portar a la Vall d'Aran, on vaig fer temporades d'hivern d'esquí i vaig descobrir la intensitat de la vida de muntanya. Amb l'arribada de l'estiu, la necessitat de canvi em va empenyer cap a Eivissa, un lloc que marcaria un punt d'inflexió en el meu recorregut. Allà em vaig enamorar del mar i vaig decidir treure'm el títol de patró portuari per començar a construir un futur lligat a l'aigua. Amb aquesta nova direcció, l'any següent vaig continuar fins a Tenerife, on vaig passar un any treballant en un vaixell d'albirament de cetacis.

L'arribada de la covid em va obligar a tornar a casa, però quan el món es va tornar a posar en marxa, jo també. Vaig reprendre el meu camí amb una altra temporada a la Vall d'Aran i, poc després, vaig obtenir el títol de monitor de motonàutica. Això em va obrir les portes del Port Fòrum de Barcelona, on vaig treballar dues temporades d'estiu, primer com a monitor i després com a patró de *parasailing*. Aquella etapa intensa em va portar, més tard, a Mallorca, on vaig treballar com a mariner en un super iot de 70 metres d'eslora. El punt d'inflexió va arribar a les Filipines. Durant tres mesos vaig descobrir el busseig i em va captivar tant que a principis del 2025 vaig decidir instal·lar-m'hi. Vaig anar a parar a Malapascua, una petita illa tropical de només 3 km², on em vaig formar com a instructor de busseig per començar a treballar en un centre dirigit per un català de Roses. El dia a dia a l'illa combina rutina i moments únics. Em llevava cap a les cinc del matí per anar a bussejar amb taurons, una experiència que no va deixar mai de sorprendre'm. A la tarda jugava a billar amb els locals, una de les seves grans aficions. El karaoke també forma part de la vida quotidiana: canten sense vergonya a qualsevol lloc, amb altaveus a tot volum.



Deu mesos després, vaig marxar cap a Nova Zelanda amb una Working Holiday Visa, que em permet treballar-hi durant un any. Vaig començar als camps de kiwis a Opo-tiki, fent *thinning* –triatge quan són petits–, una feina dura però necessària. Poc després vaig trobar el meu lloc en un *beach lodge* a Awaroa Bay, al parc nacional Abel Tasman. Entre tasques de porteria, jardineria i manteniment, he recuperat una rutina tranquil·la, envoltat de natura i amb el mar sempre a prop. En el temps lliure, pesco i exploro la costa amb caiac, i gaudeixo d'una solitud molt especial. Tot això forma part d'una trajectòria que encara s'està escrivint. Tinc un somni: comprar un veler i fer una circumnavegació –la volta al món–. De moment, però, toca aprendre, sumar milles i experiència. A finals de maig posaré rumb cap a Fiji en un veler i, a partir d'aquí, tot és obert: noves rutes, nous llocs, noves decisions. Perquè, al final, el més important no és només on vas, sinó la llibertat de poder escollir el teu propi camí.

El radó: el gas invisible que ha entrat de ple en el debat de les construccions

Josep M. Macià Roldan, gerent i secretari tècnic del CETIM

Fa olor? No. Es veu? Tampoc. Fa mal de seguida? No. I precisament per això preocupa tant. És un d'aquells riscos que poden passar desapercibuts durant anys, mentre conviu amb nosaltres a casa, a la feina o en locals situats a tocar del terreny. El radó és un gas radioactiu d'origen natural que surt del subsol i pot acumular-se a l'interior dels edificis, sobretot a les plantes baixes, soterranis i espais poc ventilats.

En els últims anys, el radó ha deixat de ser un tema reservat als especialistes i ha passat a formar part de les converses sobre salut, rehabilitació i obra nova. No és que ara n'hi hagi més que abans, sinó que avui se'n parla més perquè se sap millor què és, quins riscos comporta i com es pot reduir. Durant molts anys, el radó va ser un gran desconegut però avui hi ha tres factors que l'han posat al centre del debat. El primer és la salut. L'Organització Mundial de la Salut recorda que és una causa de càncer de pulmó i que el risc augmenta amb l'exposició prolongada. De fet, estima que el risc de càncer de pulmó creix aproximadament un 16% per cada increment de 100 Bq/m³ en la concentració mitjana a llarg termini.

El segon factor és la normativa. Les noves construccions, especialment en zones amb més potencial de radó –que es coneixen i estan identificades–, ja han de preveure mesures específiques de protecció. I el tercer motiu és que el radó no és només un tema d'obra nova. També afecta edificis existents. Hi ha edificis ja construïts on cal diagnosticar per on entra el gas i aplicar solucions per reduir-lo. Hi ha qui pensa que el radó és un problema d'edificis antics, humits o mal conservats, però no és exactament així. El risc depèn sobretot del terreny sobre el qual s'assenta l'edifici i de les vies d'entrada que troba: esquerdes, juntes, passos d'instal·lacions, forjats en contacte amb el sòl o petits punts mal resolts.

De fet, l'eficiència energètica també hi té molt a veure. Avui construïm i rehabilitem edificis més estancs per conservar millor la temperatura interior i consumir menys energia. Això és positiu, però si no es combina amb una bona estratègia de ventilació i amb barreres o solucions específiques davant del radó, el gas pot quedar més retingut a dins. Per això el radó ha guanyat protagonisme en paral·lel al debat sobre edificis més eficients i saludables. El principal perill del radó és que augmenta el risc de càncer de pulmó. No produeix molèsties immediates ni símptomes que facin sospitar, però l'exposició continuada al llarg



del temps és el que preocupa. L'OMS assenyala que és la segona causa de càncer de pulmó després del tabac i que en fumadors el risc és molt més alt: tenen unes 25 vegades més risc davant del radó que els no fumadors. El que passa és que el tabac i el radó es potencien mútuament i aquesta combinació és especialment perjudicial. En altres paraules: el radó és perillós per a tothom, però encara més per a qui fuma o ha fumat.

Per prevenir-lo la primera mesura és molt simple: saber si hi ha risc a la zona on ens trobem. La segona mesura és mesurar. Aquesta és la clau. Per estimar la concentració mitjana anual cal exposar els detectors durant almenys tres mesos. En edificis de diverses plantes, el problema acostuma a ser més important als nivells inferiors, que són els que estan més a prop del terreny. La tercera mesura és actuar, si els nivells són alts. I aquí convé desfer un malentès habitual: obrir finestres pot ajudar, però sovint no n'hi ha prou. Quan hi ha un problema real de radó, normalment calen solucions constructives o instal·lacions específiques. Les més habituals són col·locar barreres davant del radó, segellar fissures i punts d'entrada, ventilar cambres d'aire o espais de contenció, millorar la ventilació dels locals o aplicar sistemes de despressurització del terreny, que són dels més efectius. Parlar de radó no és generar alarma. És fer prevenció. Igual que avui entenem que un edifici ha d'estar ben aïllat, ben ventilat i protegit de la humitat, cada vegada serà més normal exigir que també estigui preparat davant del radó.

El forat del Buli

Josep Girabal Guitart / Josep M. Mata-Perelló (Geoparc Mundial Unesco de la Catalunya Central)

És un indret fins fa poc no gaire conegut, tot i que darrerament ha calgut regular-lo per l'afluència de persones d'arreu de Catalunya. Es troba situat a la comarca de la Noguera, a l'únic municipi d'aquesta comarca que pertany al Parc Geològic i Miner dels Contraforts del Pirineu, conjuntament amb diversos poblets de les comarques del Solsonès i de l'Alt Urgell. En conseqüència, és a l'extrem occidental del parc; mentre que el municipi és alhora l'extrem oriental de la Noguera. Localitzat sobre un aflorament de materials carbonatats del Cretàcic Superior –d'uns 80–90 milions d'anys, d'antiguitat–, es situa als sectors més occidentals de la serra d'Aubenç, una alineació muntanyenca que més enllà s'estén per Coll de Nargó i Peramola. Ve a ser la continuació de la serra del Montsec, amb una lleugera desviació cap a l'ENE. Forma part del mateix Mantell Pirinenc, que s'estén gairebé d'Oest a Est, des de la Ribagorça –des de més enllà de Benavarri– fins a l'Alt Urgell, quasi a tocar de Santa Pelaia.

La serra d'Aubenç, on es localitza el forat del Buli, té els mateixos caràcters geològics que el Montsec. És un dels congostos més estrets oberts pels rius catalans. Ha estat obert pel riu Rialb, procedent del poble de Bóixols –del terme d'Abella de la Conca–, on s'ha format per la unió de dos rierols: Colell i Pujals. Així, neix al Geoparc Orígens. Quasi immediatament entra a l'antic terme de Gavarra –ara de Coll de Nargó–, per passar després a terme de Sant Martí de Rialb: és a dir, al terme actual de la Baronia de Rialb, al Parc Geològic i Miner dels Contraforts

del Pirineu. Pel que fa al forat del Buli, cal dir que hi ha indrets molt espectaculars. Per una banda és estretíssim, amb parets de prop de 300 metres. Té una llargada d'uns 500 metres, tot i que la part més estreta és de sols uns 30–40 metres. En bona part aquesta zona més estreta el riu ha quedat parcialment soterrat, com a conseqüència dels despreniments de blocs de les parets. Però amb les degudes precaucions es pot recórrer aquesta zona tan estreta i espectacular.

Nom del paratge: Forat del Buli, dintre del congost del Buli, del riu Rialb. **Situació:** Terme municipal de la Baronia de Rialb, dintre de l'antic terme de Sant Martí de Rialb, també denominat Sant Martí de Taravau o Sant Martí del Puig. Tot i això, els vessants orientals pertanyen a l'antic terme de Gavarra, ara Coll de Nargó. Forma part de la comarca de la Noguera i alhora del Parc Geològic i Miner dels Contraforts del Pirineu, en els sectors més occidentals. **Situació geològica:** Dintre del Pirineu Meridional, als indrets denominats molt sovint Prepirineu. Es troben sobre el Mantell de Corrimont del Montsec. Aquest lloc, es situa a la serra d'Aubenç, la qual forma part d'aquest mantell. **Procedència del nom:** Sembla que procedeix dels fenòmens relacionats amb la surgència de les aigües del riu Rialb, en travessar els indrets més esfondrats, ja que sovint l'aigua brolla amb força, amb un aspecte molt semblant al de l'aigua bullent. **Materials geològics:** Els materials geològics que formen els relleus del voltant, pertanyen al Cretàcic Superior i tenen una antiguitat d'uns 80–90 milions d'anys. Són fonamentalment carbonatats, majoritàriament calcaris. **Edat de formació:** Com a d'altres indrets, aquests imponents relleus de calcàries es van formar durant el Cretàcic Superior. Posteriorment, en elevar-se durant el plegament alpi, es van formar les serraladades, després de produir-se els successius encavalcaments. I posteriorment, es va establir la xarxa fluvial, que va anar travessant les serralades, encaixonant-se i donant lloc als congostos, possiblement durant els darrers quatre milions d'anys. **Curiositats:** El Rialb, que ha originat el congost i el forat del Buli, sembla que deu el seu nom al color clar de les seves aigües, que neixen i discorren em bona part per terrenys calcaris. Segons Coromines, el nom procedeix de la contracció de *rivus albus* o riu blanc.

Salut, natura i energies

Ignasi Cebrian

Arbres fruiters, paisatge transformat

Sovint la paraula *paisatge* es pronuncia com si fos una relíquia: amb respecte, amb una mica de por de trencar-la, com si el país fos un aparador. I, tanmateix, aquests mateixos dies, quan arribem a casa, encenem llums, carreguem el mòbil, posem la calefacció amb la tranquil·litat de qui prem un interruptor i no vol saber res més. El debat sobre les renovables a Catalunya no és només un debat sobre on posem les plaques elèctriques o els molins. És un debat més íntim: sobre com ens relacionem amb la natura i, de retruc, amb la salut.

Aquí hi ha la contradicció de fons. Volem natura intacta, horitzons nets, silenci, bellesa. Volem el paisatge primigeni, com si fos un quadre. Però també volem energia barata, mobilitat constant, confort permanent. I el problema no és l'acer ni el silici: és la nostra resistència a veure la connexió directa entre consum i territori. El model fòssil ens ho ha posat fàcil. Brut i llunyà. La contaminació tenia un origen dispers. L'energia venia sense rostre i això té un efecte psicològic potent: et permet viure com si el confort fos neutre. Com si el benestar fos una bombolla deslligada del món real.

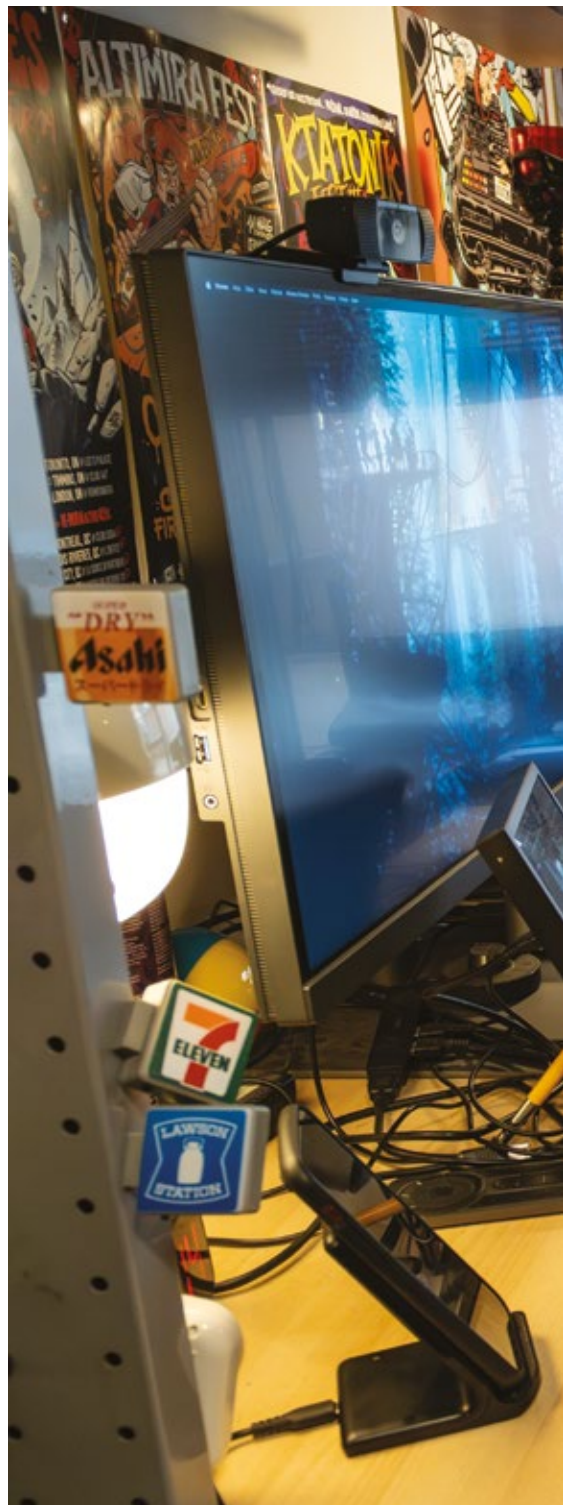
Les renovables fan el contrari: fan visible el cost. Ocupen espai aquí. Fan soroll aquí. Alteren el paisatge que veiem. I aquí apareix una paradoxa difícil d'admetre: rebutgem el mal visible i acceptem el mal distant. Ens molesta el molí perquè el podem assenyalar, però tolerem el sistema que, sense que el vegem, ens emmalalteix. Potser perquè encara arrosseguem una idea molt arrelada: que la natura és allò que no toquem. Però el paisatge català, si el mirem amb una mica de memòria, és un paisatge *habitat*: treballat, modificat, humanitzat. I la salut humana no es pot separar de la salut del lloc on vivim: dels ritmes, dels límits, de la qualitat de l'aire, del silenci real, de la possibilitat d'una vida que no necessiti devorar energia per sentir-se completa.

Un sistema hipercentralitzat, invisible i allunyat és psicològicament anestèsic. Un sistema local, visible i compartit és més exigent, perquè et fa responsable. Però també és més educatiu, més conscient i, a la llarga, més saludable. No ens molesten les renovables: ens molesta que ens recordin que vivim per sobre dels límits. I que el paisatge –com el cos– no és un decorat. És el lloc on es cobra la factura.

JOEL ABAD CLARENA

Jordi Sardans
Fotos: Joan Closas

Il·lustrador, muralista i dissenyador gràfic, actualment és al Japó obrint mercat per la seva tasca professional, amb les bandes musicals dels EUA i europees que segueix amb entusiasme des del Doctor Music Festival. Va estudiar a l'Idep Barcelona, Escola Superior d'Imatge i Disseny. El 2005 va muntar Grafficients, un estudi de disseny gràfic a Manresa. Autor de les portades de la revista 1234! i s'ha especialitzat en obra digital. Fa marxandatge de samarretes, estampats de camises, pòsters i discos per a bandes de música. Ha treballat activament amb grups com NOFX, Rancid i Pennywise.



Havies treballat a Publicitat Clarena?

Sí. Des dels catorze anys. Em dedicava a preparar els pòsters que s'anaven a enganxar de nit a les parets. M'hi passava hores encolant-los de tres en tres, els plegava de manera que amb una *empasquinada* els poguessin enganxar de cop. També atenia la gent que venia al local entre d'altres tasques. Els divendres repartia la programació dels cinemes per una ruta establerta de bars manresans i els deixava una cinquantena de fulls impresos amb la propaganda dels films. Als darrers

anys –hi vaig ser fins als divuit–, recordo que als matins venien els camions a descarregar la propaganda del Pryca primer i del Carrefour després, que entràvem dins la botiga i la preparàvem perquè uns nois la repartissin en paquets a la barriada Mion, al Xup... De la Publicitat Clarena se'n cuidaven l'avi i la meva tieta Imma que ho va portar fins als darrers dies. I la Teresa, que és qui es va encarregar durant molts anys de la publicitat d'*El Pou de la gallina*.

Quina va ser la teva relació amb Miquel Esparbé?

Molt bona. De ben jovenet em va fer

agafar molt interès pel dibuix. Vaig anar-hi uns quinze anys fins que vaig començar a sortir de nit. Vaig tenir-hi una estreta relació i sempre l'he considerat el meu mestre. Més que aprendre tècniques em va ensenyar a estimar el dibuix. Tenia moltes referències de biblioteca, on recollia el còmic americà dels anys 60, en uns moments en què no hi havia internet. Jo flipava. Enlloc més que al seu estudi del carrer Nou podia veure aquells treballs. M'agradava veure'l dibuixar perquè cada setmana veia i aprenia novetats. Em deixava fer el que volgués. Durant una temporada vaig provar de pintar a l'oli



«El canvi més fort en l'activitat professional em va arribar quan NOFX em van encarregar fer la imatge de la seva gira mundial»

i en d'altres estils, però ell va veure que m'interessava el còmic. Vaig conèixer el seu fill, Miki Esparbé, que tenia el grup de música Attake Direkto, amb el Sergi Vila, més conegut com a Xino, i DJ J.U.C.A., que feien hip-hop.

Grafficans

Quina valoració fas de Grafficans, obert oficialment l'1 de gener del 2006?

No ha acabat definitivament. Encara està actiu. Vol dir traficants de gràfiques. Quan vaig fer el pas del disseny a la il·lustració va ser deixar de firmar els treballs com a Grafficans i sig-

nar-los directament com Joel Abad, aquesta és la principal diferència. Al principi estava molt enfocat al disseny per a empreses i de forma esporàdica feia petites feines per al meu cercle musical. A mesura que he anat dibuixant més he anat millorant fent obres que han tingut una certa repercussió i m'han obert portes per poder estar en contacte directe amb els grups, des de Gossos i sobretot Rancid, banda de punk rock i ska de Califòrnia. També em va donar molta confiança David Peret, que des de l'agència HFMN organitza concerts massius amb bandes estrangeres i durant cinc anys vaig

participar en la imatge del festival Gasteiz Calling, del País Basc.

Com és la teva feina d'il·lustrador freelance?

Soc dibuixant digital i il·lustrador, bàsicament amb la idea que tota creació ha de ser reproduïda. Hi estic molt acostumat, tant per fer els esbossos com per canviar coses de lloc, mides i el que sigui, és genial utilitzar el digital. No cal dir que també és una qüestió de temps i rapidesa. Treballo un 10% per als clients que arrossego des de fa anys, com els Ripper Seeds de Sabadell, però el 90% restant són bandes musicals recents.

Quina va ser la teva col·laboració a la revista 1234?!

Hi vaig fer d'il·lustrador i la majoria de les portades. Això em va posar en contacte amb bandes de músics amb qui no havia treballat mai abans, que van poder veure la meua feina. Va ser una bona promoció, ja que em va obrir moltes portes. Ernest Larroya portava la direcció i era el redactor en cap, Sergi Vila s'encarregava de la direcció d'art, maquetació i redacció, i Cristina Ferrer, de la direcció de màrqueting i publicitat. Hi havia una vintena de col·laboradors. Es definia com a magazine de Rock&Roll.

WTF

Com valoren les festes WTF organitzades per Rock Action?

Van començar el desembre de 2012 amb Guillem Lafoz i Jordi Escrigas. Més tard, amb la incorporació de Fèlix Muñoz, les festes es van professionalitzar definitivament. Treballàvem plegats en un pis al número 2 de la carretera de Cardona i sortien els treballs d'una forma molt ràpida. Cada setmana que muntaven una festa, els feia el pòster. A més es movien per tot Espanya. Arran d'aquesta enorme activitat va ser quan em vaig plantejar deixar el disseny i les pàgines web per dedicar-me exclusivament a dibuixar. I, si podia ser només per a grups de música, encara millor. També he tingut algun client que no és del món de la música, que em va donar molt suport quan començava com Ripper Seeds de Sabadell, per a qui també he treballat moltíssim.

Deixar el disseny gràfic ha estat una decisió puntual o meditada?

Ha estat una evolució progressiva, que no he pres d'un dia per l'altre. Tenir més feines d'il·lustració d'un sector que m'agrada és el que m'ha permès dir que no a algunes feines que agafava més per anar tirant. Hi va haver un *im-passe* d'un o dos anys fins ara, en què realment ja ningú em demana coses de disseny, ni tan sols me les proposen.

Què és el que t'ha impactat més en el treball professional?

Poder treballar per grans bandes de renom mundial, que han crescut exponencialment. Recordo que les havia vist



Si s'hagués descobert Basky, es trencaria aquella màgia. M'agradava més no posar-li cara

quan tenia quinze anys al Doctor Music Festival i tota la vida les he estat seguint. He fet imatges que les van fer servir per tot el món com a acomiadament de la gira. Ara el que més faig és per a bandes dels EUA i europees, i m'estic obrint cap al Japó. L'octubre passat vaig fer una exposició al Japó i la setmana vinent m'hi estaré un mes amb la banda amb qui estic treballant. Vaig dos dies a Tòquio convidat per ells, amb la voluntat de fer-hi nous contactes.

Quin és el tipus de música que més t'agrada i qui la segueix?

Fan Rock, que seria Ramones, Sex Pistols, però amb un vessant d'estil més californià, que resulta més agradable. En són exemples Against Me, amb pòsters que conservo pel valor sentimental. La mitjana d'edat dels assistents a aquests concerts és de 40 anys.

Quina ha estat la relació amb grans empreses com Vans, Mattel, Harley-Davidson, Warner Music o Universal Music?

Vans és una marca de sabates i entre d'altres coses els vaig fer un disseny personalitzat per a bambes, que va ser el seu model oficial. En una de les exposicions col·lectives a Mattel els vaig fer una peça expressa i un altre encàrrec que no va sortir a la llum. A Harley-Davidson, en una fira de motos a Barcelona que es deia Motoh, els vaig pintar en directe dos quadres gegants i també

em van demanar una sèrie d'adhesius per conscienciar els motoristes de la necessitat de portar casc per seguretat. Per la discogràfica Warner Music he fet diversos discos de grups de música de la productora i per a Universal Music també. Ara els estic fent una feina.

Què em pots dir de les exposicions col·lectives?

Normalment, les faig a través d'un parell de contactes als EUA que es dediquen a organitzar-ne amb diferents artistes, sobre diverses temàtiques. Per exemple vaig participar a Gallery Artshare Los Angeles; Bottleneck Gallery (Nova York) i Dark Art Emporium (Long Beach) desenvolupant algunes obres afins. Hi ha artistes que dibuixen o pinten de forma tradicional sobre tela o paper. Venen les obres, però en el meu cas, tot ho faig digital. No poden passar de 60 serigrafies, així que he de canviar de suport i imprimeixo sobre fusta, les passo al web i les imprimeixen online per poder-les exposar a la sala. M'ajuda a trencar amb la rutina, ja que puc dibuixar-hi el que vull. Sovint dibuixo per als clients, la majoria em donen molta llibertat.

Muralista

Quina és la teua activitat com a muralista?

Vaig estar un any vivint a Barcelona i un dels companys de classe pintava grafitis i vaig col·laborar-hi. En retor-

nar a Manresa, vaig fer una mica el vàndal, però mai m'ha atret especialment, tot i que m'agrada molt. Recordo que en tinc un, al costat del Pou de la Gallina al carrer Sobrerroca i un altre al Nou Congost, que és una calavera. No em desenvolupava igual de bé amb l'esprai que amb el pinzell. Era més efectiu pintar interiors de locals i botigues, ja que no havia de córrer i a més em pagaven. Passat el polígon de Sant Isidre, a Sant Fruitós de Bages, vaig pintar un mural gran per The Cyclery Specialized Brand Store. A Manresa s'han fet els murs plàstics, que estan molt bé.

Tres periodistes de Reuters han asenyalat Robin Gunningham com a Banksy? Quina opinió en tens?

Aquesta setmana efectivament ha corregut una fotografia seva on diuen que l'han identificat. Personalment sempre l'he imaginat com un xaval que actua sol i que es va donar a conèixer a la ciutat de Brighton, amb un estil propi. De caire reivindicatiu, els seus murals són crítics, contenen denúncia i missatges socials. Considero que és grafit però no vàndal, tot i que té algunes obres més punyents, però mai amb voluntat de fer mal a ningú. El que és clar és que ha agradat, ha encaixat socialment i s'ha fet un gran nom. Ara bé, artísticament tampoc no em sorprèn. El que té de més remarcable és els llocs on actua, com ho fa i sobretot tot el misteri que hi ha al darrere. S'ha fet gran. Hi ha gent que defensa que és un col·lectiu, ja que és fàcil reproduir-ne la similitud. Tindria lògica que aquests murals els pogués fer només una persona, mentre d'altres podrien tallar les plantilles i pintar-les. Ara ha sortit un nou rumor, al qual tampoc no he prestat gaire atenció, però podria ser. Es trencaria aquella màgia com quan els pares diuen als nens petits que els reis mags són ells. M'agradava més no posar-li cara. Queda clar que és un dels artistes contemporanis que tothom coneix.

En què t'inspires a l'hora de fer un cartell musical?

A vegades em donen algunes indicacions. Sovint si es tracta d'un disc me'l deixen escoltar abans que surti.

El nom del disc també em proporciona una pista i un concepte amb el qual puc jugar. Les samarretes moltes vegades acompanyen una cançó. Normalment, el meu procés de treball, a partir d'una idea pactada, es fa un esbós i si agrada passo als acabats. El bagatge anterior del disseny em facilita generar continguts que després pugui reproduir fàcilment.

NOFX

Quins dibuixos has fet per a bandes com NOFX, Rancid, Lagwagon, Pennywise, Bad Religion, The Offspring o Descendents?

El canvi més fort en l'activitat professional em va arribar quan NOFX, que és la banda mare d'aquest estil de música, em va encarregar fer la imatge de la seva gira mundial. Pòsters, samarretes i disseny de discos n'he fet per

a diverses bandes conegudes d'aquest món, com Lagwagon. A Pennywise els vaig fer diversos pòsters quan han vingut a tocar en gires europees. A Bad Religion no els vaig poder fer la feina amb il·lustració, però la vaig acabar amb disseny. The Offspring van tocar a Badalona el setembre de l'any passat i els vaig fer un pòster per vendre com a peça de marxandatge durant el concert, però no per anunciar l'esdeveniment, i els Descendents és una banda de Califòrnia pionera del pop punk de renom, per la qual he fet diversos encàrrecs.

Quines han estat les teves darreres activitats artístiques?

En haver treballat en la imatge de NOFX, m'han sortit feines grosses. Recentment he fet tota la imatge i el disseny d'un festival de música californi-



nià, dos a Florida (Orlando i Miami), Mèxic i Montreal, patrocinat per la marca de sabates Vans, dedicada a la roba de skate i d'altres esports urbans. Aquest estiu hi tornaré. Són trens que m'estan passant pel davant i els he d'agafar tots.

I sobretot l'exposició a Tòquio?

La primera vegada que vaig anar al Japó va ser al concert d'acomiadament de la banda NOFX. Gràcies a Instagram em faig amb artistes d'arreu del món. En vaig conèixer un de japonès, TM Paint, els feia les samarretes i l'oc-

tubre de l'any passat vam fer conjuntament l'exposició a Art Kissa Fly, a Nakameguro, cosa que m'ha permès treballar per una de les bandes top d'aquest estil musical de punk rock, que és Hi-Standard. Ara, estic a punt de tornar-hi.

el perfil

Joel Abad Clarena va néixer a Manresa el 26 d'octubre de 1980. De pares manresans, Josep i Anna Maria. Lavi Ignasi va ser l'iniciador de la Publicitat Clarena i pintor de paisatges. El pare era electricista per compte propi. La mare va treballar a Fecsa, després Endesa. De petit va anar a la guarderia del Jardí de la Infància, al carrer Camps i Fabrés, d'on va passar a la Joviat de l'Era Firmat, abans que Josep Vilaseca es quedés la Badia Solé amb entrada pel carrer Campanes. Hi va estar des del primer al vuitè de Bàsica. Els cinc anys de Formació Professional els va fer a l'Escola Joviat del sector del passeig del Riu. Des dels sis al vint anys va anar a classes de dibuix amb Miquel Esparbé. A diferència dels seus amics, va triar FP perquè li agradava molt el dibuix i el disseny, però sobretot és «un friqui dels ordinadors», «als tretze anys ja tenia clar que volia estudiar informàtica». Feia samarretes de final de curs i algunes portades de fanzins i còmics en un vessant més altruista: per Arte Mutante, de Galícia; Tricòmics de Barcelona; ISSU del Bages, i publicat per Creatius Manresa, el juliol del 2022, va fer amb l'amic que utilitza el pseudònim F.M.F., el còmic *Una fusió d'atacs Ninja*.

Volia estudiar Belles Arts, però no hi va tenir accés. Als divuit anys comença els estudis de disseny gràfic a Idep Barcelona, Escola Superior d'Imatge i Disseny, que va concretar en fotografia, moda i disseny gràfic. Va aprendre dibuix, «hi havia bons mestres que em van ensenyar tècniques que encara faig servir en el dia a dia». Hi va fer funcionar l'ordinador Mac. Estudiant a Barcelona feia feinetes. Anava als Casals de la Gent Gran de La Caixa de Pensions, on els feia classes d'informàtica, dues horetes, tres tardes a la setmana. Encara estudiant, va trobar feina a Digital Centre, del polígon de Bufalvent de Manresa, que dirigia Josep Tarrés. Es dedicaven a màquines recreatives de Fotomaton. S'hi va estar fins al 2005, quan es va posar a treballar pel seu compte. L'1 de gener del 2006 va muntar Gràficants, un estudio de disseny gràfic a Manresa. Aquell any es va casar amb Sònia Santiago, amb qui tenen dos fills, Lars i Debi. Després d'estar uns mesos a l'atur, l'1 de gener del 2006 va començar com a autònom fins al dia d'avui.

El primer local el va llogar al número 2 de la carretera de Cardona, damunt de Cal Manel. Al costat hi havia Viatges Baixas: «el cap era Josep Clarena, germà del meu avi». S'hi va estar fins a la pandèmia. El 2020 es va traslladar al número 56 de la mateixa carretera de Cardona, on té l'estudi en l'actualitat. Paral·lelament, s'ha mogut dins del món de la



música. Viatja arreu del món i ha conegut companys i amics pels quals fa portades de discos, pòsters, samarretes... Tot i haver plegat de Digital Centre li passaven alguns encàrrecs de feina per tirar endavant. Ha treballat per a grans empreses com Vans, Mattel, Harley-Davidson, Warner Music o Universal Music. Però sempre que podia donava prioritat a grups del barri. Ha fet catàlegs, animacions, anuncis i s'ha especialitzat en pòsters. Durant una temporada va treballar per a una agència de Barcelona, Crème Internacional, que feien monopatins i samarretes. El disseny el va portar a treballar molt en pàgines web fins que va veure que se li menjava temps, per les contínues actualitzacions. Llavors es va centrar a dibuixar i va ser l'il·lustrador de la revista *1234!*, entre d'altres. Destacan també *Unibrow*, una antologia artística de la cultura pop, publicada el 2009, i *Visual* de Madrid el 2018. Fa marxandatge de samarretes, estampats de camises, pòsters i discos per a bandes de música i també organitza la feina artística de festivals. No és col·leccionista, però va acumulant objectes que li agraden relacionats amb la seva professió: discos, còmics, videojocs i llibres d'art, que de vegades li serveixen de referència. Guarda articles de diferents artistes que li agraden, en molts casos per donar-los suport. Fins ara ha fet dues exposicions individuals: a la cafeteria General Store del passatge Catalunya de Manresa i a Art Kissa Fly de Tòquio.

cultura

espai d'art

Mariana Tellechea



"Si vols construir un vaixell, no comencis per buscar fusta, tallar taulons o distribuir la feina, sinó que primer has d'evocar en les persones l'anhel del mar lliure i gran".

Antoine de Saint-Exupéry

Autor: Mariana Tellechea Títol: L'home dels vaixells Tècnica: Oli

Esculies-Sinca, pertinença i extraradi en la literatura esculiana

Jordi Estrada
Foto: Joan Closas

Nascuts a Manresa, els periodistes i escriptors Joan Esculies i Genís Sinca viuen a Sabadell. Esculies acaba de publicar a Edicions de 1984 les novel·les *La gata* (2026) i *Un veí ben estrany* (2025).

Sinca: Marxar de Manresa m'ha fet créixer cap a Manresa i escriure sobre Manresa. Quan vaig decidir fer ficció, vaig voler imaginar-me la història més bèstia que podia empescar-me sobre la meua ciutat. No presentant una ciutat exemplar, sinó al contrari. I això va funcionar. En aquest país som tan estranys que tot funciona al revés de com et diuen que anirà.

Esculies: Però tu notes que encara et consideren manresà, després d'haver-ne marxat fa anys?

Sinca: Sí, però perquè et reconguin a casa primer has de tenir èxit a fora.

Esculies: Jo em considero molt de Manresa i, de fet, arreu on vaig dic que soc manresà. Si em sento manresà és per la meua família, els avis. També em fa ser de Manresa la vinculació amb Toni Mata de *Regió7*, amb qui som amics de fa temps, a base d'entrevistes. Al final, el fet de sortir al diari fa que algú pugui dir que aquest és dels nostres. En canvi, al diari de Sabadell no hi surto perquè no soc de Sabadell. Només són de Sabadell els de Sabadell i si ets de fora continues sent de fora. Jo puc anar a comprar cada dissabte al matí a la mateixa botiga des de fa cinc anys i encara et detecten com algú de fora i notes que el tracte és desigual. I en això també m'hi havia trobat a l'Hospital de l'Infant, on havia viscut abans. A partir d'això ja

et crees una dinàmica de dir: jo vinc a viure aquí, però no soc d'aquí.

Sinca: Els manresans, en canvi, som manresans perquè no semblen de Manresa. Tots dos vivim a Sabadell i, anant per Barcelona, sabrem distingir si algú és de Sabadell o fins i tot de Terrassa. Però a mi no em podran identificar mai com a manresà. No en tenen ni idea, perquè el manresà és un ésser molt castigat al llarg del temps i, per tant, amb una gran capacitat d'adaptació a qualsevol ambient, contràriament al que sembla que hagi de ser l'habitant d'una ciutat enclotada com Manresa.

Esculies: El tema de la pertinença és curiós. Encara que les meves dues darreres novel·les siguin ambientades a la urbanització de la Florida, on vaig viure durant anys, jo mai no m'he sentit d'allà. Viure-hi m'ha servit com a laboratori, per experimentar i observar com és la gent que hi viu. Aquesta històries d'extraradi, però, no sembla que interessin gaire. En canvi, ens fan gràcia les novel·les ambientades en els suburbis de Londres, de París o de Chicago. I els mitjans d'aquí faran grans portades entrevistant aquests novel·listes, però si tu fas el mateix, parlant dels nostres suburbis, millor que no ho facis.

Sinca: Tu has tingut l'encert de reflectir aquesta realitat a través d'una gata que passa per diferents vicissituds...



Esculies: La literatura et permet dir allò no pots dir en un assaig o d'una altra manera. La història d'una gata en un entorn urbà és el negatiu de *La crida del bosc* de Jack London, on el protagonista és un gos a qui segresten i deixa enrere una seguretat per fer un camí cap un món més primitiu i lliure. El que jo faig és agafar un gat en comptes d'un gos i situar-lo en una urbanització, però el seu camí és invers al del gos i s'adona que la llibertat és puta. La qüestió és la següent: realment volem ser lliures o preferim trobar un recer on sentir-nos segurs? Això és el que sustenta aquest llibre d'aventures, amb una gata a qui cada dia li passen coses diferents i vas descobrint un entorn amb diferents tipus de persones, on cadascú va a la seva. Hi ha diferents capes d'immigració, des dels nouvinguts més antics fins a les últimes fornades. Hi ha els fills d'aquelles primeres onades que ja no volen saber res d'allà on venien els seus pares... El que he pretès amb aquesta novel·la i també amb l'anterior, *Un veí ben estrany*, és retratar aquest extraradi de Barcelona, que amb el temps ja no és extraradi, sinó que s'està convertint en la normalitat a Catalunya. Hi ha gent que no ho vol

veure això, però aquests personatges cada vegada són més la normalitat, i les persones que fins ara s'han vist com a normals deixen de ser normals. Ara que parlàvem de Sabadell, per exemple, si tu vas pel centre de dilluns a divendres veus una gent determinada. Aquesta gent, els caps de setmana, desapareix. Van a l'apartament de la Cerdanya o a Arc de Berà. El cap de setmana Sabadell s'omple de gent dels barris de la perifèria i dels pobles del voltant, que no tenen diners per anar-se'n, i ocupen el centre. Aquesta evidència sustenta l'alcaldia, perquè l'alcaldia sap que ha de muntar un Nadal perfecte, ha d'instal·lar l'arbre amb un to una mica ianqui, perquè molta d'aquesta gent té aquest horitzó... Aquesta gent és la que li dona els vots, no pas els que viuen al centre. La gent del cap de setmana ara no poden viure al centre de Sabadell, però ja hi viuran. S'estan convertint en la normalitat. En canvi, la gent que marxa el cap de setmana es pensa que ells són la normalitat. El que expliquen aquestes novel·les és just això.

Sinca: Plenament d'acord. Jo he viscut al centre de Sabadell, però on pertanyo és als afores de la ciutat i els caps

Rubiralta 
LLIBRERIA
PAPERERIA
des de 1906

C/ Born 24
08241 Manresa
Tel. 93 872 41 30
rubiralta24@hotmail.com
www.llibreriarubiralta.com
@llibreria_rubiralta


EDICIONS SELECTES
LLIBRES PARCIR

- Àngel Guimerà, 74
- 08241 Manresa
- Tel. 93 873 38 82
- www.parcir.com
- parcir@parcir.com

de setmana vaig a veure l'arbre de Nadal. A *La gata* tries molt bé quins són aquests personatges i quines famílies cal retratar. Hi ha el típic culturista quillo de gimnàs, els *poligoners*, la noia que treballa de caixera en un súper, un guineà que acaba d'arribar... Aquesta tria està molt ben feta i fa que el lector hi reconegui el seu món de cada dia. I un altra cosa destacable és que no humanitza el gat. No ens el fas veure som si fos una persona. No entres en la cosa infantil de posar-te en la pell d'un gat. És una gata i viu com una gata.

Esculies: Fa deu anys que treballo en aquest llibre. Perquè el gat faci de gat se l'ha d'haver observat molt. La dificultat de com es comporta un gat en diferents situacions només la veus quan et poses a escriure sobre el gat. En moltes altres novel·les protagonitzades per animals aquests fan coses que no són pròpies d'un animal. Jo el que volia és que l'animal actués com l'animal que és.

Sinca: Està molt bé que hakis triat un gat, perquè és un animal molt independent, i aquesta autonomia serveix molt per retratar els diferents ambients.

Esculies: I més enllà de la història del gat hi ha les diferents capes que pot trobar-hi cadascú.

Sinca: Aquesta lectura de l'actualitat que hi fas està molt bé, però a mi no m'interessa tant com entendre el plaer que sents acompanyant aquesta gata en la seva aventura fins al final, quan l'autor ha de decidir si mata la gata o no la mata. És una decisió literària que està molt ben resolta, perquè tu esperes una cosa i en passa una altra. Si fas cas al mercat i als editors, et diran que has de matar la gata, però tu ets l'autor i vols que el desenllaç sigui coherent amb la història que has narrat. Però aquí estem parlant d'un autor independent a qui l'editor, que també dirigeix una editorial independent, no li ha imposat cap final.

Esculies. Malauradament estem arribant a un punt en què tot està enfocat al mercat. Ara mateix el tema del gènere és una aposta dominant. També s'estila el tema de les memòries i del canvi de bolquers, per part d'una altra generació d'escriptors acabats de sortir del forn i que tenen fills.

D'altra banda, si en una novel·la hi ha dos homes protagonistes els editors et diuen que no hi ha paritat. Les ficcions de televisió també acaben condicionant els autors. Després de quaranta pàgines has de matar un protagonista i fer-ne aparèixer un altre, perquè, si no, la gent es cansa.

lèxic a la manresana

Col verda manresana

Jaume Puig

El dia 12 de març Santpedor va acollir a Cal Llovet la segona edició del Sopar de la Col Manresana, una iniciativa impulsada per la Comunitat Slow Food de la Catalunya Central dins les activitats al voltant de la Transèquia. L'objectiu principal de la vetllada era reivindicar la *col verda manresana*, una varietat autòctona que fa uns anys estava a punt de desaparèixer i que s'ha aconseguit recuperar gràcies a l'esforç dels pagesos del Bages. Curiosament, la iniciativa coincideix amb la publicació del conte infantil *Col de Manresa, on ets?*, que ja es treballa a escoles del Bages per donar a conèixer aquesta varietat.

I és que, com expliquem en el llibre *El parlar de Manresa*, hem de saber que hi ha plantes que porten l'adjectiu de *manresà* o *manresana*, com ara la *mongeta manresana*, que el DCVB defineix com a «fàcil de coure, però menys fina que les ordinàries» o la *malvasia manresana*, varietat d'aquest raïm blanc i dolç que es conrea aquí. I aquest és el cas també de la *col verda manresana*, varietat que només es cultiva a les zones de regadiu que envolten Manresa.



Podeu fer arribar les vostres aportacions a elpou@elpou.cat o via Twitter, amb l'etiqueta #bagesisme.



Màquina de vapor d'Olvan a Manresa. Celebració dels Reis d'Orient (1961)

J. S. Foto Vert. Arxiu particular

La fotografia fa referència a la celebració dels Reis d'Orient, en el tren d'Olvan a Manresa, el 6 de gener de 1961, que va arribar a dos quarts de dues de la tarda a Manresa Riu. Els esperaven treballadors de la companyia i diverses autoritats locals: el tinent d'alcalde de Beneficència, Roca; el delegat del Frente de Juventudes, Alegre, organitzador de la cavalcada i el cap de protocol –aleshores oficial de cerimonial– Sarradell. Els Reis Mags des d'unes trones van repartir els obsequis als congregats. Abans havien anat deixant les joguines per totes les estacions per on passava el tren. Es tracta de la locomotora número 28, amb màquina de vapor on s'aprecien els fums amb la seva plenitud. No es veu prou bé al fons, però per la forma del terreny possiblement es tracta de la fàbrica Vinyes, a la sortida de Balsareny en direcció a Manresa. La via del tren passa al costat de l'antiga i ampla carretera, amb la qual compartia el mateix rasant en alguns trams entremig de camps amb terraplens de diferents nivells. Darrere, molt difuminades, es poden observar teulades d'algunes cases i d'altres construccions. La locomotora està adornada amb banderes espanyoles al començament i al final, entremig de cortines blanques nuades, i a sota decoració nadalenca amb garlandes i guarniments al vagó principal, on també es pot observar un anunci de la Coca-Cola, que s'havia establert a la ciutat com a Cobega SA el 8 de gener de 1956, quan es va inaugurar la sucursal per mitjà del canonge Joan Farré Esquiú, a les instal·lacions de la travessia Poeta Mistral, amb

presència del director de la sucursal Francisco Daurella Franco. Els Reis acompanyats dels patges anaven al vagó petit del final del tren. El dia 5 havien repartit joguines als Magatzems Jorba i en d'altres establiments comercials, i també a la Renaixença.

És una locomotora característica de ferrocarril econòmic, per la seva lleugeresa i escassa potència. Va pertànyer a una sèrie de divuit, amb trets similars, construïdes per a la companyia del Tramvia o Ferrocarril Econòmic de Manresa a Berga (TFEMB) per Lokomotivfabrik Krauss & Co. de Múnic (Alemanya), les quatre primeres; per Talleres Nuevo Vulcano de la Barceloneta, sota llicència les dues següents, i per la Maquinista Terrestre i Marítima (MTM), també a la Barceloneta i sota llicència, les dotze restants. Al TFEMB van rebre els números del 5 al 22. En integrar-se el 1924 a la Compañía General de Ferrocarriles Catalanes, SA (CGFC) van rebre la nova numeració del 25 al 42. La primera va ser construïda el 1888 i va entrar en servei regular el 1890. La darrera va ser fabricada el 1911 i va començar a funcionar el 23 de setembre. En particular, la 31 fou construïda per MTM el 1902 (amb el número de fàbrica 33) i va entrar en servei l'1 de juliol d'aquell any. Se li va donar el nom de Serchs. Dins del TFEMB van prestar tot tipus de serveis entre Manresa i Berga. A la CGFC van continuar fent sobretot serveis de viatgers entre Manresa i Guardiola. Durant els anys seixanta, va ser retirada tota la sèrie amb l'arribada dels tractors dièsel de maniobres.

TEATRE. Joan Morros

'Matres', per riure i plorar

El diumenge 3 de maig, Dia de la Mare, es presenta al teatre Conservatori l'obra *Matres*, de la companyia Campi qui pugui, un espectacle que tot i estar adreçat a públic familiar –nens i nenes de més de vuit anys–, és molt recomanable per al públic adult. Des del punt de vista escènic és una delícia. Combina màscares, titelles i personatges reals. Des del punt de vista del contingut, és una bona oportunitat per reflexionar sobre la mort i especialment per com parlem d'aquest tema amb els nens i les nenes, els nois i les noies. Un espectacle que us farà riure i també plorar. Pura emoció!

VINS

Gerard Escudé,
enòleg de Collbaix

Collbaix Singular Negre 2018

Hi ha vinyes especials, singulars, tocadres per una vareta màgica que les fa destacar per damunt d'altres. Son vinyes que doten d'un caràcter especial i únic els vins que s'hi fan. Una d'aquestes vinyes és la parcel·la 21 de la finca del Molí, ben bé sota el Collbaix. Una vinya de cabernet sauvignon, plantada l'any 1990. El vi que en surt és profund, potent i elegant alhora, ric en matisos i amb el caràcter mineral i balsàmic que li aporta l'entorn d'on prové. Pocs cabernets amb aquesta fruita, poc fet, que l'ha portat al reconeixement com a Vi de Finca Qualificada. Són vins elaborats únicament amb raïms d'una vinya singular, amb característiques geològiques i

MÚSICA. Roger Torras

El cosmos és seu

KIW Trio tornen amb força amb *Cosmosis Vol. 2*, desenllaç del seu viatge iniciat al primer volum, una obra conceptual acompanyada d'un film animat per Hermes Lebleu. Amb l'ajuda de Llibert Fortuny, consoliden la seva aposta per l'e-jazz, territori híbrid on conviuen jazz, hip-hop i electrònica. El saxofonista manresà Pau Jorba, el baixista Ferran Rico i el bateria Artur Ponsà, formats a Barcelona i ara residents a Nova York, despleguen un univers dens i ric en textures. Mètriques irregulars, ritmes fragmentats, crescendos intensos i una producció electrònica refinada, on el glitch i l'experimentació tímbrica dibuixen un segell propi. He-reus d'una escena global que mira tant a Snarky Puppy com a Moses Boyd, Nubya Garcia, Kamaal Williams, The Comet Is Coming o The Bad Plus, KIW Trio signen un treball vibrant i refrescant, que els confirma com un dels noms clau de l'escena jazzística catalana.

ART. Maria Camp

Primavera d'exposicions

Arriba la primavera, plena d'exposicions per visitar. Us en recomanarem quatre, però no deixeu de visitar totes les altres que floriran a Manresa i al Bages! Us proposem començar per la que, precisament, porta el nom de *Primavera*, a càrrec dels participants al taller del Cercle Artístic de Manresa, del 7 al 30 d'abril a la Biblioteca de l'Ateneu les Bases. La segona proposta és *Manresa enganxa. La història de la ciutat a través dels adhesius (1975-2025)*, un acurat treball de recopilació d'aquest element que ens permet fer memòria dels darrers cinquanta anys a la ciutat. La tercera proposta reflexiona sobre el nostre comportament envers el món vegetal a través de la fotografia: *Atrapades?*, de Maria Gregori, a la CATEB fins a final de juliol. I la darrera exposició ens parla de l'or. I del cor. Una exposició profunda i sensible d'Anna Crespo. *L'or o res*, que podeu visitar al MoMa Espai Cultural fins el 20 de maig, ens mostra les seves últimes creacions artístiques i ens convida a apropar-nos al seu univers creatiu, fruit de les experiències viscudes, i als seus llenguatges artístics.



climàtiques pròpies, que han demostrat durant anys una qualitat extraordinària i constant. Expliquen un lloc concret: història, sòls, clima, treball i identitat. I amb aquest ja van dos, perquè el Singular Blanc, elaborat amb macabeu de vinya centenària també va obtenir aquest reconeixement. La doble distinció de Collbaix situa el Bages entre les zones vitivinícoles més rellevants del país i consolida la comarca com un territori capaç de competir amb qualsevol regió de prestigi europeu.

Preu de venda: 30 euros

Xemeneia de Tints Flotats

Lluís Virós

És la xemeneia més nova de les 13 que es conserven a la ciutat. La fàbrica de Tints Flotats es troba al número 15 del carrer de Viladordis, cantonada amb la plaça del pare Oriol, al costat de la via dels Ferrocarrils Catalans, ara coberta, i a l'extrem de la Sagrada Família. Aquest barri és un eixample format durant la segona meitat del segle passat i abans hi havia camps, unes quantes cases agrícoles, el grup residencial de les cases de l'Ajuntament o de *Xocolata* i alguna indústria com aquest tint que es va construir el 1955 amb plànols de l'enginyer municipal Vicenç Pigem. El tint es va engegar el 1956 i es va anar ampliant. El 1960 s'hi va instal·lar una segona caldera de vapor i potser es va modificar la xemeneia.

És una xemeneia connectada a dues calderes que produïen vapor per al procés del tint, blanqueig i aprest de fils. Està construïda amb maó aplantillat, fa 35,6 m d'alçada total i té una estructura de columna clàssica amb base quadrangular de 2,7 m per costat i 5 m d'alçada, un fust troncocònic de 2,5 m de diàmetre a la part de baix i conserva el coronament original, format per un collarí que fa de cornisa i protegit per un cercol metàl·lic ample. Els tints eren instal·lacions que necessitaven les calderes per a l'obtenció del vapor necessari per tenyir i blanquejar els fils i l'escalfor per assecar els fils un cop tenyits. Calia molta aigua i en aquest

cas s'extreia d'un ullal de la Séquia i d'un pou excavat al subsol. La resta de la fàbrica és d'estil racionalista industrial amb grans finestrals i lluernes a la coberta que donen molta claror a l'interior.

El catàleg de Manresa protegeix integralment la xemeneia pel valor històric, social i tecnològic, perquè recorda l'antic ús industrial de la zona, tot i que ara estigui en un entorn residencial. És una de les poques xemeneies que es manté sencera amb el coronament. El tint és una indústria auxiliar del tèxtil amb un llarg recorregut a Manresa. Tints Flotats SL era una societat formada al 50% pels socis Lluís Concustell i Isidre Flotats, que havien treballat a l'Auxiliar Tèxtil Manresana i es van posar pel seu compte. Va arribar a tenir una quarantena de treballadors, majoritàriament homes, com era habitual en el *ram de l'aigua*. Va tancar a causa de la crisi del tèxtil el 1979 i després es va llogar a un altre tint fins al cessament definitiu de la producció, el 2016.

PER SABER-NE MÉS:

-SARDANS, J.; VIRÓS, L.; "Les xemeneies industrials de Manresa", a *Butlletí d'Arqueologia Industrial i de Museus de Ciència i Tècnica*, núm. 93, juliol de 2025, p. 21-27.

DOCUMENTACIÓ:

Arxiu Administratiu de l'Ajuntament de Manresa, diversos permisos d'obra i d'activitats, i el testimoni de la propietat.



Llorenç Capdevila



Joaquim Noguero

Literatura juvenil

Amb l'objectiu d'encomanar el gust per la lectura a infants i joves, el passat 14 de març va tenir lloc al campus UManresa –amb força èxit encomiable– la primera edició de la Fira del Llibre Infantil i Juvenil en Català.

El plantejament és interessant i necessari: cal fomentar l'hàbit lector, cal afavorir l'ús del català, i és lògic que comencem per la base, per acompanyar, orientar i animar aquells que han de ser els lectors del futur. Tot i així, com és habitual en aquesta mena d'esdeveniments, tinc la sensació que la literatura juvenil va tenir poca presència en aquesta edició de la Fira. Com he dit, no ho trobo estrany. Si ja és difícil arrossegar públic als actes literaris en general, costa encara més mobilitzar gent jove cap a un tipus d'activitat que els adolescents associen a l'àmbit acadèmic. La part juvenil acostuma a ser la germana pobra en el binomi que associem a les sigles LIJ.

Hi ha qui, de fet, es planteja el mateix sentit de la seva existència i creu que els joves haurien de passar directament de les lectures infantils als llibres per a adults. Molts, en canvi, pensem que, tot i que ja han superat la infantesa, els adolescents encara no són adults i, per tant, partint de la premissa que un bon llibre pot tenir lectors de totes les edats –penseu, per exemple, en *L'illa del tresor*, *El petit príncep* o *Alicia al país de les meravelles*–, els nois i noies han de comptar amb lectures adequades i pensades per a ells. Si ningú no qüestiona el valor i l'existència dels llibres per a infants, per què sí que es qüestionen aquelles obres destinades específicament a joves?

Ha estat la primera edició i, per tant, la Fira del Llibre Infantil i Juvenil en Català de Manresa té encara molt recorregut. Ens alegrem de l'èxit que en garanteix la continuïtat. De cara a properes edicions, però, estaria bé que s'ampliés la nòmina de col·laboradors –sorpren, per exemple, l'absència de L'Albí, editorial arrelada a Manresa i que ha editat diverses obres infantils–, i que –potser demano l'impossible– no es trobés una manera efectiva de fer una mica més presents la literatura juvenil i els seus autors.

Rovell

Premi Bages de Cultura 2025, Àngels Freixanet ha estat pionera en moltes coses. A reciclar materials que per a d'altres serien simple ferralla morta, deixalleries llençades, i fer-ne obra d'art, per exemple. Però no solament: hi he vist sempre una dona empoderada, quan l'Àngels es mou enmig de la pesantor del ferro per fer de la vellesa, bellesa, com un Déu Vulcà transgènere, humana i poderosa en la transformació dels materials. Les fa parlar, aquestes matèries primeres de la naturalesa. Les converteix en signes, en fòssils de la cultura, quan forja lletres de totes les formes i mesures. Si mai desapareix la humanitat, qui vingui de l'espai sideral trobarà enterrat el seu alfabet i se sorprendrà igual que quan, a *El Planeta dels Simis* (1968), Zyra i Cornelius desenterren una nina humana que parla o el personatge de Charlton Heston topa amb el cap de l'estàtua de la llibertat enterrat a la sorra. L'escultora ha modelat de gran la superfície ferruginosa del metall, com de petita transformava la plastilina. Fa del rovell de la sang seca del temps, rovell de l'ou del sentit últim de les obres. Quin? El del temps en moviment, com fulles de tardor del ferro atrapades al nacre de cada creació.

Obres com la dels mil cent anys de Manresa o l'homenatge al miner en donen la mesura, l'arc temporal. L'artista ar-

rela les obres, però és d'arreu. Li han dedicat elogis escriptors de la talla de Manuel Vázquez Montalbán o José Luis Guerner, que la coneixien pel seu home, l'escriptor Manuel Quinto, autor de novel·la negra, i no puc deixar de mirar-la amb ulls transgènere també artísticament. Perquè el ferro és viu i exerceix de llot sota l'empremta plàstica del temps. El rovell té el color granat del fang moll i és com l'esquitx de sang seca d'una vida que s'apaga. Aleshores, el color del metall gastat és el de la sang vessada, el del roig de les brases al pas de l'aire i el de les fulles mortes i el capvespre que s'asseca a la cúpula celeste.

Aquesta sang rovellada delata un crim. El temps és un assassí astut, però deixa mil pistes a la mirada de l'artista. Com Sherlock, Àngels Freixanet hi acosta la lupa i ens ajuda a lligar caps. Per ella dura l'apunt dur del ferro.



Enriques Torres



LA FAUNA DEL CARDENER

El riu és tan viu
que només falta
poder banyar-s'hi

Qui l'ha vist i qui el veu! Després d'anys arrossegant tot tipus de brutícia i residus industrials i mostrar un color indefinible, el riu Cardener s'ha revitalitzat. Ho revela el darrer informe biològic que s'ha fet públic i que confirma la recuperació de la biodiversitat amb la presència de mamífers com llúdri-gues i cabirols. A part d'aquests simpàtics animals, l'entorn del riu, entremig de la flora cada cop més ben cuidada i alguna cotorra despistada, també hi puñulen 74 espècies d'ocells. Tota aquesta fauna, encara que sembli mentida, la tenim a tocar de casa i forma part del projecte d'anella verda que transforma Manresa en una ciutat una mica més respirable i sostenible.

Tenint en compte que les Piscines Municipals estan plenes, potser seria el moment que Manresa fes un cop de cap i, com va fer París amb el Sena després d'una centúria, s'autoritzés els ciutadans a banyar-se al Cardener ara que la potabilitat de l'aigua deu haver augmentat amb escreix. Hi ha prou zones per muntar-hi píc-nics i estendre les tovalloles per gaudir dels rajos del sol després d'una capbussa-da. La iniciativa, però, no es podria tirar endavant sense recursos. D'entrada, caldria comptar amb una colla de socorristes que, amb el xiulet a punt, dissuadissin als banyistes de fer salts i cabrioles perilloses per la pròpia salut i de la de la resta de la fauna.



Valga'ns Déu, com està el pati
ara a l'Orient Mitjà!
Amb la força de les armes,
on anirem a parar?
Quan la llei del fort impera
perquè ell la fa i la desfà,
on són les raons humanes
que el puguin justificar?
Amb la llei de l'amenaça
on anirem a parar?

Ser humà és respectar l'altre
i saber dialogar
amb el do de la paraula
-excliusiu del ser humà-
resolent les discrepàncies
fins a allargar-li la mà
i, si cal, amb un somriure
per poder recomençar
i no pas amenaçant-lo
amb una bomba de mà
o llançant-li drons i míssils,
de quilòmetres enllà.

L'egoisme i l'arrogància
del govern aiato'là
de l'Iran, que tant delira
i més que delirarà,
tant o més que Netanyahu,
Trump i Putin, oh la làl,
amb el seu imperialisme,
ho duen tot a rodar.
La sang crida la venjança
i així no s'aturarà.
Mort el gos, morta la ràbia.
Altra solució no hi ha?

Mentrestant a casa nostra,
si és que hi ha cases d'algú,
n'entomem les conseqüències
com molt bé notem jo i tu
quan anem a fer benzina
en el preu que val el cru
o quan omplim la cistella,
o quan paguem el menú,
ja que el món és una casa
de tothom, un bé comú,
del qual no podem excloure
els més pobres ni ningú.
Diguem no, no a la guerra
i a tot rei que vagi nu.

Quadern de viatge



Estimat quadern, avui començo l'aventura. M'he regalat una experiència de la qual molts ciutadans gaudeixen diàriament, però que jo no havia experimentat mai: Un *tour* amb el bus perimetral de Manresa. He de confessar que estic una mica nerviós perquè no sé què pot passar, una cosa és veure el recorregut en el mapa, contemplar el bus pel carrer o haver fet parts del recorregut a peu i l'altra és pujar-hi per deixar-te endur, obert a tot el que passi.

El començament del viatge es troba en un lloc poc transitat i notòriament desolat a l'altra banda del pont de l'estació de la Red Nacional de Ferrocarrils Espanyols, just al peu del turó de la Seu, on s'alça la magnífica basílica del segle XIV, emblema de l'esplendorós passat manresà. Em trobo en una parada de bus buida, sense ningú, potser m'he equivocat. M'espero. Al cap d'una bona estona arriba un autobús que para davant meu. M'obre les portes. Entro i la conductora em cobra els dos euros de l'excursió. Deu estar molt concentrada perquè no em diu res, tampoc no em mira. En dona confiança perquè se la veu professional i em relaxo. Tot anirà bé, n'estic segur. Només hi ha tres persones. Jo m'assec tant apartat d'elles com puc, en un seient al costat de la finestra més gran. Trec la tauleta i començo a prendre notes de les meves impressions. A les onze i vint en punt es tanca la porta i sortim. Hi ha poc trànsit i l'autobús passa veloç pel costat del passeig del Riu per on corren joves d'ambdós sexes en paral·lel a un Cardener que baixa terrós, ple d'ímpetu primaveral. Per més que entrenin i s'hi esforcin els esportistes no aconsegueixen atrapar-nos, nosaltres anem més de pressa i tombem a la dreta, deixant-los enrere, alhora que perdo de vista la magnífica llera del Cardener per enfil·lar el carrer del Bruc on diversos edificis singulars -una escola jovial i una església- em criden l'atenció. M'entretinc mirant un paisatge urbà commovedor, que he vist milers de vegades, però mai des d'aquesta perspectiva.

El viatge dura una hora i mitja i gairebé no he mirat per la finestra, la fauna humana que entrava i sortia del vehicle amb les seves converses i interaccions era infinitament més interessant. No he parat de prendre notes i segurament en sortirà un llibre d'almenys tres-centes pàgines. Els deixaré amb la mel als llavis estalviant-los les increïbles peripècies del viatge perquè les podran assaborir al *Quadern de Viatge Perimetral*, quan me'l publiquin pel Sant Jordi de l'any que ve, un cop guanyat el Premi Vila de Lloret de Literatura de Viatges. Només els avanço la reflexió final: ¿Cal anar a Port Aventura i pujar al Dragon Khan per experimentar sensacions fortes, quan a Manresa tenim una vida dins els autobusos digne de qualsevol sèrie de Netflix?

FRANCESC VILÀ, TEMPS EFÍMER AL MUSEU



El darrer dia del 2025 va jubilar-se com a director del Museu de Manresa i Museu del Barroc de Catalunya. És en Francesc Vilà i Noguera (1960), home de cabellera volteriana i esperit kantià, nascut en una família de tradició pagesa a cavall de Santa Llúcia i la Catalana –«però amb el pare a la Pirelli!». Va créixer en llibertat, campant vora Santa Caterina, aleshores que tot el món semblava trenar-se al Cardener, amb l'escola Sant Jordi a l'altre costat del pont, en un pis de la Muralla. Després va passar per la Salle, va fer el COU al Peguera i, com que sempre li havia agradat la manipulació de la matèria, superarà aplicadament els primers dos anys de Químiques a la UB. Però heus aquí que aquell bon estudiant entra en crisi i decideix perdre's per la delitosa illa de Menorca! Un parèntesi *hippye* de domicilis provisionals i molt temps suspès a cala Coves. «Em va costar sortir-ne, però diria que a la fi va guanyar l'esgotament». L'ensurt familiar no millora quan el Francesc, altra vegada a casa, manifesta voler estudiar Filosofia: cinc anys més a la UB amb mili inclosa a Madrid, al regiment d'automòbils. «Des d'aleshores que soc un llicenciat en Filosofia amb carnet de camió!». Això sí: va ser qui més van arrestar per *"falta de celo en el cumplimiento de sus obligaciones"*. Després vindrà la docència amb unes primeres classes de català i una molt minsa voluntat de fer de mestre... I és aleshores que apareix un interinatge al Museu de Manresa. El seus estudis d'estètica amb el Valverde i també d'història de l'antropologia li aplanen el camí. «Al museu, aquella acumulació de temps en un espai de seguida em va temptar». És clar que el repte era tan majúscul com prosaic: les noves directrius de la Generalitat de Catalunya sobre documentació i difusió establien de primer fer per a cada element una nova fitxa d'inventari. El Francesc s'hi capbussa i es decideix a fer el màster

en gestió cultural i diversos postgraus de patrimoni. És una època intensa on ha de compaginar feina i família. Al Museu, on ha entrat de suport a Josep Maria Gasol, al costat d'en Marc Torras per l'Arxiu, guanyarà la plaça per oposició. I amb un interès creixent per la manipulació de les coses més que no pas la seva conservació comença a tenyir la institució: «Tot és més efímer que no ens pensem!». És clar que el Museu massa sovint quedava a la cua dels objectius municipals –«En un primer moment el museu era jo... i el conserge!»– però ell sempre va creure en el seu potencial. Amb els primers recursos pressupostaris, podrà emprendre un programa d'exposicions i materials didàctics d'acord amb el Centre de Recursos Pedagògics. La crisi de 2008 sembla tornar a estibar totes les intencions si no fos que amb el departament de Cultura ja havien començat a col·laborar amb el fons Viladomat i s'estableix que en el futur el Museu de Manresa serà el Museu del Barroc de Catalunya. La complicitat de Pepe Serra des del MNAC i en Jusep Boya des de la direcció general de Patrimoni ho faciliten i el 2022 ja hi havia fet el projecte museològic. El conseller Santi Vila santificarà l'operació en un moment màgic, on tothom semblava posar-se d'acord. «I aquí cal consignar l'interès de Valentí Junyent i Marc Aloy, i també de David Closas, que és qui signa el projecte arquitectònic». Avui el Museu és d'abast nacional i malgrat tots els entrebancs en licitacions i concursos, al Francesc només li reca no haver pogut deixar enllestida l'exposició local a la segona planta, amb espai per a l'arqueologia o bé els artistes de la ciutat amb qui sempre ha tingut complicitat. I, flegmàtic, si li demaneu a què dedica ara el seu temps us amolla, enmig de pauses: «Pensaré què fer. Caminaré... pensant». Perquè el temps fuig, és clar, però amb aquest filòsof al capdavant, hom diria que al Museu hi ha deixat pòsit.

ATRACTIVA I PUIXANT

Un grup hotelier important ha dissenyat una plataforma digital que ofereix una àmplia selecció de visites a ciutats d'arreu del món, presentades com a experiències personalitzades i gens convencionals. Entre altres destinacions, hi figura Manresa, presentada com «la atractiva y pujante capital interior de Cataluña». Atractiva per «la impactante fachada monumental» i puixant, gràcies a «la grande actividad industrial», sobretot del tèxtil. En destaca la Seu, situada «en la cima del cerro Puigcardener, que se corta como un tajo ante el paso del río» i la Cova, «también conocida como la Cueva de San Ignacio y es que San Ignacio es una de las grandes referencias históricas y culturales de la ciudad, ya que vivió un año en Manresa». De la Seu se'n remarquen els retaules i la policromia dels vitralls, i del monumentalisme arquitectònic de la ciutat, la torre Jorba (per als manresans, Cal Jorba). S'hi recomana també una visita al parc de l'Agulla, «un lago artificial con capacidad para 200 millones de litros», en el qual «se hace el espectáculo de fuegos artificiales durante la fiesta mayor». Naturalment no hi pot faltar, en l'apartat gastronòmic, el bacallà a la manresana, «que tiene la particularidad de tener entre sus ingredientes, además de bacalao, espinacas, piñones y ciruelas secas» (per als manresans, panses).



BUGADA AL POU

EL SABATER, EL MÉS MAL CALÇAT

Ja és prou conegut que la Casa Lluvià és un dels edificis modernistes més emblemàtics de l'insigne arquitecte manresà Ignasi Oms i Ponsa, que el 1981 va ser adquirit i restaurat per l'Ajuntament de Manresa, que és la seu del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya a Manresa i s'hi fan tot un seguit d'actes i exposicions. M'expliquen, però, que les pluges intenses d'aquest any han afectat l'edifici i que els darrers actes previstos s'han hagut de suspendre... per degoters. Es veu que la sala ja feia temps que demanava una renovació i que cada cop la cosa va pitjor i ha acabat sent impracticable. Esperem que es puguin resoldre aviat, pel bé de la cultura, però els terminis de l'administració no hi ajuden.



MERDA DE COLOM

Un veí del començament de la carretera del Pont de Vilomara em fa arribar aquestes dues fotografies. Des de fa molts mesos observa que a la vorera hi ha excrements de colom com es veu en una de les fotografies. Resulta que uns metres mes enlaire, sota d'un balcó, una parella de coloms hi tenen el niu. El meu informant em comenta que no sap com s'hauria d'actuar per protegir els drets dels animals, però també el de les persones que circulen per aquella vorera. En tot cas ens ho explica al **Pou** per si alguna autoritat municipal civicosanitària hi pot trobar una solució, encara que sigui salomònica. També aprofita per reflexionar sobre el cablejat elèctric i telefònic de la mateixa façana, com es veu en l'altra fotografia. Però això seria tot un altre tema i potser motiu d'un reportatge a la revista.



UNA ALTRA D'IA A LA MANRESANA

L'amic Pius X Cisa ha tornat a fer una creació fent servir la IA, aquesta vegada

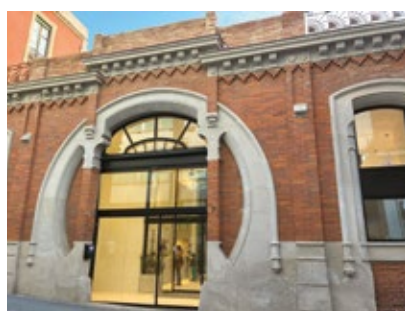
inspirant-se en l'escenari de la Fira de l'Aixada, que es va tancar el passat 1 de març. En l'escena podem veure com dins un riu sorgit de les fonts manresanes naveguen el rei Pere III i el bisbe Galceran Sacosta, acompanyats dels corresponents capons, grassos i lluents. Per veure tota l'escena podeu entrar al seu [instagram.com/piusxcisa](https://www.instagram.com/piusxcisa)

PEL DAVANT I PEL DARRERE

El Centre Dental Enric Pintado s'ha traslladat fa uns mesos a l'antic magatzem de la Casa Armengou, del carrer dels Esquilets. Es tracta d'una altra obra d'Ignasi Oms i Ponsa, que és patrimoni protegit a nivell parcial, una protecció que afecta sobretot a la façana. Cal dir que la rehabilitació ha estat magnífica i fa goig. Però el que us vull mostrar és la curiositat de la part del darrere, que estava molt deixada i ara el centre dental l'ha aprofitada per pintar-hi un mural ben sorprenent.

EL CINISME DE LEROY MERLYN

Reprement un tema que ja us vaig anunciar en aquesta secció, el 31 de desembre la botiga de Leroy Merlin, oberta des de feia anys al polígon dels Trullols, va tancar portes definitivament i Manresa es va quedar sense aquell gran espai dedicat al bricolatge. Però qui el trobi a faltar no ha de patir. Segons la pancarta que han plantificat on abans hi tenien el rètol, han marxat «però no gaire lluny». No gaire lluny! Així que si necessiteu comprar el que sigui podeu anar a un dels establiments que us suggereixen: a Sabadell, a Sant Cugat o a Vic. Res, a la cantonada. Tenint en compte que la més propera deu ser a uns quaranta quilòmetres, i comptant la benzina, podeu perdre mitja tarda per comprar una bombeta i que us surti pel preu d'un mirall de bany. «No gaire lluny», diuen! Quin cinisme. Només els faltava parodiar l'anunci d'aquell rellotger del carrer Saclosa i afegir-hi «Veniu, és un passeig».



TRES XAVIERS

Un lector em fa adonar de la curiosa coincidència que es va produir el dia 11 de març a l'Espai Òmnium, on es va presentar el llibre de l'escriptor Xavier Duran *L'endemà d'ahir*, que combina història, ciència i una trama d'intriga i emocions. La presentació va anar a càrrec dels manresans Xavier de las Heras i Xavier Valls, que van acompanyar l'autor. Vaja, que per participar en aquest acte calia dir-se Xavier.

LLOGATERES I LLOGATERS

I per acabar us transmeto la inquietud que em fa arribar un altre lector de la revista, que em passa aquesta imatge de l'anunci d'un acte que es va fer el 12 de març al Centre Cívic Selvas i Carner, amb el lema: «Quins drets tenim les llogateres?». El lector exclama: «Doncs, el mateix que tenim els llogaters» i constata que la marca de gènere dels plurals és el masculí genèric, encara que darrerament s'abusi de la duplicació: els pares i les mares, els nens i les nenes..., en nom de la *llengua inclusiva*. És prou coneguda la bona feina del Sindicat de Llogateres, però, com deia l'enyorada lingüista Carme Junyent, la duplicació de gèneres és totalment innecessària.

EL PACTE AMB ELS SINDICATS
SUBVENCIONATS ESTÀ MÉS
MORT QUE MORT

SI LES ASSEMBLEES DE DOCENTS
CONSENSUEN LES PROTESTES,
QUE ES CALCI EL GOVERN!

JAUME GUBIANAS 2026



DIVERSITAT
ES RIQUESA
PERÒ BEN
JA N'HI
ATESA HA PROU!

AFETER

LUITANT
TAMBE
EDU

SER DOCENT ÉS
ESTIMAR PROFUND
L'INFÀNCIA,
ESTIMAR TAMBE
ÉS DEFENSAR



SÍ, AQUEST SANT JORDI EL POU FA 39 ANYS!

Amb l'edició extraordinària del dia de Sant Jordi ens trobareu al primer tram del Passeig per complir amb la cita anual que des de 1987 tenim amb els lectors i els subscriptors. A la parada del Pou hi podreu recollir l'exemplar del mes de maig i adquirir les cobertes de l'any 2025.

VOTEU ELS CANDIDATS ALS PREMIS OLEGUER BISBAL!

Ja podeu votar els candidats a les tres modalitats dels trenta-unens premis Oleguer Bisbal amb les categories de manresà d'actualitat, manresà del Pou i 'manresà més manresà'.

Ho podeu fer lliurant la butlleta que trobareu en aquesta revista a la parada del Pou del dia de Sant Jordi o fent-la arribar a la nostra redacció, al carrer de Sobrerroca, abans del 30 d'abril.
O bé entrant al nostre web www.elpou.cat

GUIMERÀ
GUIMERÀ
GUIMERÀ
GUIMERÀ
GUIMERÀ
GUIMERÀ

+ESPai PER
LES PERSONES
+COMERÇ



Manresa
+ BENPARIDA!



DESCOBREIX-LA!
manresa.cat/benparida