

Premis de Narrativa

1993

El Patronat de
la FUNDACIÓ SANTA MARIA
convoca el desè concurs de llibre infantil
EL VAIXELL DE VAPOR i el quart concurs
de llibre juvenil GRAN ANGULAR



Primer premi: 1.000.000 ptes.

Finalista: 200.000 ptes.

Extensió: 50 folis a doble espai

Gran Angular

Primer premi: 1.000.000 ptes.

Finalista: 300.000 ptes.

Extensió: 100 folis a doble espai

- El termini d'admissió d'originals es clourà el 15 de setembre.
- L'import dels premis és a compte dels drets d'autor.
- Les obres premiades seran editades per EDITORIAL CRUÏLLA.
- Els originals han de ser escrits en llengua catalana.

editorial cruïlla

Informació:

Balmes; 245

Tel. : 237 63 44

08006 BARCELONA



Ens cal el Tren de Gran Velocitat?

Una nova escletxa e

No ens enganyem, el Tren de Gran Velocitat (TGV, TAV o AVE) no és més que un nou model de tren, no significa l'entrada en el sistema europeu de transports ni res semblant, ni tampoc l'establiment d'una línia d'aquestes característiques entre Barcelona i València suposarà una major unitat nacional.

És curiós que els que han fet aquests plantejaments es solen englobar dins l'òptica, en el millor dels casos, regionalista. El TGV no és, ni més ni menys, que el desenvolupament d'un sistema de transport antic i popular, el ferrocarril, que a més té la virtut de ser un dels més respectuosos envers el medi ambient, per tal de fer-ho elitista i antiecològic.

El TGV és un tren que posseeix uns radis de gir de 3000 a 7000 metres, que ha de tenir un màxim pendent de 1,2 metres, que ha de travessar túnels de 100m² de secció, i que ha de creuar viaductes faraònics. És a dir, no és precisament una estructura respectuosa envers el territori. Un tren que necessita sofisticades pantalles acústiques per atenuar el potentíssim soroll que genera, no és precisament un model tou per a la població. Parlem d'un tren que ocasiona una nova escletxa en el territori català afectant una bona part del nostre patrimoni. En el cas del traçat fins a les Alberes s'alteraran fluxos d'aigües superficials i subterrànies, es modificarà la llera d'alguns rius, hi haurà una interrupció del desplaçament de la fauna malgrat els passos dissenyats, hi haurà empobriment dels biotops, hi haurà un efecte barrera, es generarà una desestructuració del territori, tindrem pèrdua de terres, i assistirem a una possible pèrdua de jaciments arqueològics. Si concretament encara més aquest impacte i hi posem noms i cognoms, descobrirem que es veuen alterats espais de gran interès natural, només a la regió de

Girona i com a exemple podem citar: el Montseny, el Montnegre, la reserva natural parcial de la riera d'Arbúcies, la riera de Riudarenes, la riera de Santa Coloma, el Puig Sardina o els Estanys de Sils. Per tots aquests espais hi ha mesures "correctores", per tot hi ha alguna acció de jardineria. La declaració d'impacte, publicada en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya del 29 de gener de 1992, serveix simplement per posar pedaçs de color verd a una obra de 70.000 milions de pessetes considerablement impactant, i en conseqüència, molt poc interessant.

Davant tot això, la primera i millor alternativa és la velocitat enfront de la gran velocitat. Podem arribar a 200 Km/h sense necessitat d'invertir en cap infraestructura, simplement aprofitant les vies actuals i millorant les unitats existents. Hem de saber aprofitar els sistemes menys perjudicials per al medi ambient, en aquest cas la tecnologia TALGO ens pot permetre arribar als 160km/h i 200Km/h en molts punts de la xarxa de la Catalunya central i del País Valencià. Es poden escurçar les distàncies interiors només usant tecnologia que ja funciona, i aplicant-la als regionals que tots utilitzem. Alemanya, França i Anglaterra compten des de fa temps amb una important xarxa de trens ràpids que no tenen res a veure amb els TGV. Suècia, Suïssa, Àustria, Dinamarca, Holanda, Grècia i Irlanda han optat per l'eficàcia i la rentabilitat, i han descartat la "gran velocitat".

És molt preocupant que mentre les