

Directa

periodisme cooperatiu per la transformació social

Núm. 530 del 08/09 al 21/09 de 2021 2,5 €

Fora de servei

La xarxa ferroviària de proximitat acumula un dèficit d'inversions que es tradueix en retards, menors freqüències de pas i tancament de línies i estacions

pàg. 4-11



**SUPLEMENT
'EMERGÈNCIA'**
Setze pàgines i
50.000 exemplars
sobre el projecte
d'ampliació de
l'aeroport de
Barcelona-El Prat.



Directa

periodisme cooperatiu
per la transformació social

EDITA
La Directa SCCL
Riera d'Escuder, 38, nau 1, planta 1
08028 Barcelona
Tel: 935 270 982
Mòbil: 661 493 117
directa@directa.cat
www.directa.cat
DIPÒSIT LEGAL: B 16982-2016



Aquesta publicació intenta escriure amb un llenguatge no racista, no sexista i no androcèntric. La DIRECTA no comparteix necessàriament les idees expressades als articles d'opinió.

- QUI SOM?**
A fons
Jesús Rodríguez
Miralls
Gemma Garcia | miralls@directa.cat
Cruïlla
Guillem Martí i Laia Mas | cruïlla@directa.cat
Impressions
Laia Alsina, Bernat Solé i Albert Alexandre | impressions@directa.cat
Roda el món
Oriol Andrés i Joan Mas | internacional@directa.cat
Expressions
Elena G. Ruiz, Jofre Figueras i Eloi Latorre | expressions@directa.cat
La indirecta
Àlex Romaguera i Mariana Cantero
L'espina
Joan Castellà | espina@directa.cat
Fotografia
Victor Serri | fotografia@directa.cat
Il·lustració
Roser Pineda i Esther Aguilà | il.lustracio@directa.cat
Correcció
Miriam Tijani | correccio@directa.cat
Edició
Jesús Rodríguez | edicio@directa.cat
Disseny gràfic i compaginació
Maria Conill | disseny@directa.cat
Projecte gràfic
Lola Fernández, Gerard Casadevall, Diego Muñoz i Pau Fabregat
Coordinació web
Eloi Latorre, David Bou, Gemma Garcia i Maties Lorente
Coordinació País Valencià
Ester Fayos | paisvalencia@directa.cat
Audiovisuals
Marta Pérez | audiovisuals@directa.cat
Administració i subscripcions
Jordi Vilaró | administracio@directa.cat
Difusió
Estel·la Marcos | directa@directa.cat
Publicitat i distribució
Irene Selvaggi | publicitat@directa.cat
Gestió web
Talaïos Koop.

NUCLIS TERRITORIALS I MITJANS COL·LABORADORS:
Osona ('El Setembre'), Lluçanès ('La Rella'), Maresme, el Camp, Terres de Ponent, Castelló, València, les Illes i Catalunya Nord. El Salto, La Marea, Pikara, Argia, Ahötsa, Soberania Alimentaria i AralInfo

CONTACTES:
General directa@directa.cat
Redacció Barcelona redaccio@directa.cat
Redacció València paisvalencia@directa.cat
Subscripcions subscripcions@directa.cat
Distribució distribucio@directa.cat

PORTADA: Victor Serri

SUMARI

A FONS

4-11



Trens en via morta
Retards, baixa freqüència de pas, tancament d'estacions. Eloi Latorre, Sara Romero i Tomeu Mesquida analitzen la situació de deixadesa del servei ferroviari de Rodalies als Països Catalans. El greuge encara és major si es compara amb la inversió en alta velocitat o amb territoris com Madrid. Fotos de Victor Serri, Bernat Borràs i Lucas Guerra.

MIRALLS

12-15



Entrevista a Alex S. Vitale
El professor de sociologia del Brooklyn College dels Estats Units ha escrit fa poc el llibre *El final del control policial*. Ens adverteix que és ingenu pensar “que la policia i les presons són la millor forma de generar seguretat”. Un diàleg amb Anna Celma Melero.

IMPRESSIONS

16-18



El capitalisme al microscopi
Un article de Gustavo Duch i Patricia Dopazo, de la revista Soberania Alimentaria. Dibuix de Núria Curcoll.

(Des) regulació digital
Una reflexió d'Elvira Prado-Fabregat, amb il·lustració d'Alba Domingo.

CRUÏLLA

19-21



'Planxant' sobre rodes
Plataformes com Asiplanhaba o la publicació *Dolores Magazine* visibilitzen una creixent escena femenina d'skaters. Reivindiquen una major acceptació social i una millora en les seves condicions. Un reportatge de Laura Masó amb fotos de Raisa Abal.

RODA EL MÓN

22-26



Els nens de Burkina Faso
Reportatge d'Èlia Borràs sobre la situació dels menors a Bobo-Dioulasso.

Un llac natural enmig de Roma
Alessandro Stoppoloni ens trasllada a una sentida lluita veïnal i ecologista.

L'incert futur de l'Afganistan
L'anàlisi internacional del periodista i politòleg Ricard Gonzalez.

Un fil de memòria roja i negra
Un reportatge de Giuseppe Savino i Marc Campos amb fotos de Lucas Guerra.

La recompensa
Relat de Joan Vigó i dibuix d'Anna Gran.

Ressenyes literàries
De la mà d'Elena Guardiola, Laia Santís i Elies Boscà.

EXPRESSIONS

27-31



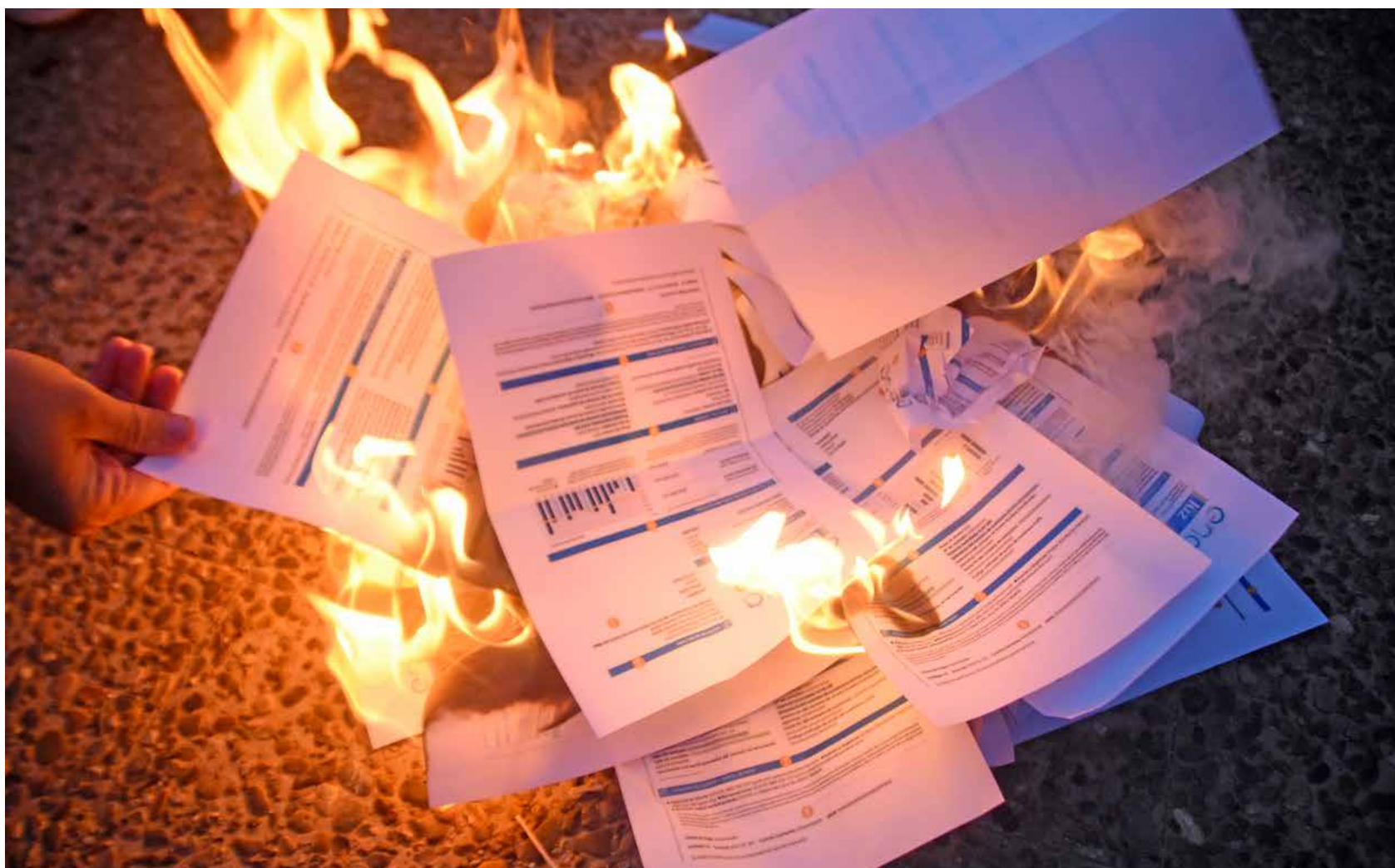
INDIRECTA

32



Entrevista a Sondos Shabayek
Guionista, periodista i dramaturga. Ha documentat centenars de testimonis de dones que han patit assetjament o violència sexual a Egipte. “L'autocensura, per a molts artistes, és autodefensa”, ens diu. Hi conversa Mariana Cantero.

Més que mil paraules



ENDESA GIRONA @ApaguemEndesa | Una seixantena de persones es va concentrar el 30 d'agost a la seu d'Endesa a Girona, per protestar en contra de la continuïtat i indiscriminada pujada del preu de l'electricitat. Van cremar factures de la llum. En els últims mesos el preu bat rècords cada setmana, mostrant un cop més com un servei bàsic per a la vida de les persones ha esdevingut un negoci de l'oligarquia capitalista.

Comunitat Directacoop

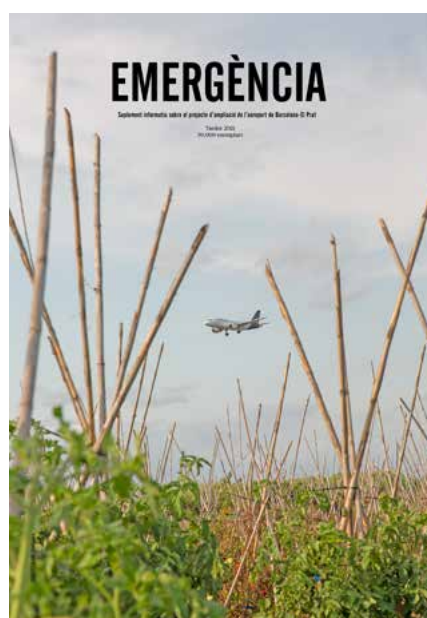
Suplements per arribar més lluny

Jesús Rodríguez | @albertmartnez

Sempre hem apostat per un periodisme amb vocació de transformació social. Donar veu a qui menys veu té, posar el focus on el poder no vol que s'hi posi i proposar alternatives que ens ajudin a fer més justa i equitativa la nostra societat. És per això que sabem molt bé qui són les nostres aliades, tothom que camini en aquesta mateixa direcció des de qualsevol àmbit. D'aquí neixen els suplement informatius que regularment encartem amb l'edició quinzenal en format paper: fem aliances amb entitats, plataformes i moviments socials que treballen per la transformació social. Fem arribar les seves reivindicacions i propostes al gruix de les nostres lectores i donem a conèixer la DIRECTA entre el divers activisme sectorial: un clàssic doblement guanyador que també podríem anomenar intercooperació.

I enguany, arrenquem la temporada *suplementística* amb força. Amb el primer número, el 530, que teniu entre mans, tenim el plaer d'obsequiar-vos amb setze pàgines on descobrireu quins interessos s'amaguen rere el projecte d'ampliació de l'aeroport del Prat, així com la riquesa natural i agrària que estarien en greu perill si finalment s'executés. Guille Larios, Sira Escasans, Esther Aguilà, Axel John Miranda, Laura Masó, Berta Vidal, Diana Virgós, Pier Manchia i Roger Costa hi han estat treballant durant l'agost, i l'hem pogut finançar gràcies a les aportacions d'una vintena d'entitats. Esperem que us ajudi a valorar el delta del Llobregat i a actuar-ne en conseqüència.

Però això no és tot. D'aquí a quinze dies, amb el número 531 i en col·laboració amb Veus de Sobirania Alimentària a Ciutat, publiquem un



suplement on es reflexiona sobre la sobirania alimentària, coincidint amb el nomenament de Barcelona com a Capital Mundial de l'Alimentació Sostenible 2021. El rebreu les subscriptores i es repartirà el 10 d'octubre durant la jornada reivindicativa "Alimentació sostenible o sobirania alimentària?" que se celebrarà al carrer d'Aragó de la capital catalana (al tram entre els carrers d'Aribau i Balmes). Per aconseguir-ne exemplars també podeu adreçar-vos via correu electrònic a: contacte@veus-salimentaria.cat.

Directa

Ens finança qui ens lleigeix. Ens
finança qui ens lleigeix. Ens finança
qui ens lleigeix. Ens finança qui ens
lleigeix. Ens finança qui ens lleigeix.
Ens finança qui ens lleigeix. Ens
finança qui ens lleigeix. Ens finança
qui ens lleigeix. Ens finança qui ens
lleigeix. Ens finança qui ens lleigeix.
Ens finança qui ens lleigeix. Ens
finança qui ens lleigeix. Ens finança
qui ens lleigeix. Ens finança qui ens
lleigeix. Ens finança qui ens lleigeix.
Ens finança qui ens lleigeix. Ens
finança qui ens lleigeix. Ens finança
qui ens lleigeix. Ens finança qui ens
lleigeix. Ens finança qui ens lleigeix.
Ens finança qui ens lleigeix. Ens
finança qui ens lleigeix. Ens finança
qui ens lleigeix. Ens finança qui ens
lleigeix. Ens finança qui ens lleigeix.

Ens finança
qui ens llegeix,
subscriu-t'hi



L'estació
de Dénia
(Marina Alta),
inaugurada
l'any 2016 i que
mai ha estat en
funcionament
/ BADR LOUKILI
HASSANI
@badrrrr

A la Safor i a la Marina Alta fa més de quaranta anys que es reclama la construcció de la línia Gandia-Dénia

El moviment veïnal de Mallorca reivindica que el tren arribi al poble d'Artà, amb extensió fins a Cala Millor

Unes 370.000 persones utilitzen cada dia ferrocarrils de proximitat als Països Catalans. Malgrat els esforços de les administracions per reduir l'impacte del contaminant vehicle privat, aquest encara ocupa una posició de competència amb el transport públic interurbà com a forma preferida de mobilitat: només a la ciutat de Barcelona (són dades prepandèmiques, de l'any 2018), cada dia es fan dos milions de desplaçaments amb cotxe o moto particular. A més, la xifra d'usuàries dels trens per a desplaçaments curts no para de decreixer en les últimes dècades, sobretot pel que fa als serveis de Rodalies i trens regionals operats per Renfe. Retards, cancel·lacions, retallades de freqüència, línies que han desaparegut o que fa anys que estan projectades i no acaben d'arribar mai... sumat al mal estat de les vies i instal·lacions, han esgotat la paciència de moltes localitats i comarques, on veïnes i agents del territori s'organitzen per reclamar serveis de tren dignes i de qualitat.

Trens que no arriben

A la Safor i a la Marina Alta, comarques costaneres del País Valencià, fa més de quaranta anys que es reclama la construcció de la línia Gandia-Dénia de Rodalies de Renfe. Des de la clausura d'un tramvia de via estreta l'any 1974, s'han anunciat nombrosos pressupostos i estudis de viabilitat, tant per part del Ministeri espanyol de Foment (ara de Transports i Mobilitat) com del govern valencià, que mai s'han materialitzat. És un dels casos paradigmàtics de línies de trens reivindicades històricament per la seva demanda i que, malgrat l'or-

ganització social durant anys, mai s'han construït.

De fet, és a partir de l'any 2000 que el govern autonòmic del Partit Popular va proposar la creació de l'anomenat "tren de la costa", que prolongaria la línia de Rodalies C1 des de Gandia per unir València i Alacant amb una línia d'alta velocitat. Com a conseqüència, el servei de Rodalies que es demanava des de Gandia fins a Dénia va passar a formar part d'aquest projecte faraònic. La proposta del traçat es va prolongar amb el projecte presentat per la Generalitat Valenciana en 2007 i, més tard, amb el Pla d'Infraestructures ferroviàries de rodalia per al període 2010-2020. Res mai ha estat executat. Ara per ara, els consorcis municipals treballen conjuntament per demanar la competència de la línia al govern valencià, com a fórmula per a poder-ho desencallar. La comarca de la Safor està desproveïda de qualsevol mena de servei ferroviari, a banda de la connexió de València amb Gandia. Mentre que, a la Marina Alta, no hi ha servei que connecti de manera regular els pobles de la comarca ni que garanteixi la connexió amb València -llevat d'autobusos d'empreses privades, amb un servei també insuficient. A més, l'estació de ferrocarrils de Dénia, construïda al centre del poble i inaugurada l'any 2016, està en desús des d'aleshores i sense cap mena de connexió. Fa anys, hi arribava, des del sud, la línia 9 del tram que uneix Alacant amb Benidorm i Dénia, operat per Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, però aquest servei no funciona a les últimes dues parades a causa de les obres de modernització de la línia -per a les quals el govern autonòmic ha invertit 30 milions d'euros. Segons l'administra-



EL TREN DE PROXIMITAT, EN VIA MORTA

Col·lectius i organitzacions veïnals d'arreu dels Països Catalans demanen unes infraestructures ferroviàries dignes i una optimització dels recursos econòmics que facin possible un reequilibri territorial

Sara Romero | @La_Directa
Eloi Latorre | @homestatic
Tomeu Mesquida | @thunderbir

ció, no es preveu que es restableixi el servei total fins a Dénia fins al 2023.

El futur de la connexió entre Gandia i Dénia (amb tots els pobles que uniria) és incert. De fet, consorcis d'ajuntaments com el d'Oliva, Bellreguard, Ondara o la mateixa Dénia, localitats per on passaria el tren, van declarar que la inversió de 59.000 euros contemplats en els pressupostos generals de l'Estat del 2021 per a construir-la no eren suficients. Ara, esperen poder aprofitar els fons europeus de recuperació per avançar en els passos administratius i executar la construcció. Per això, després de quaranta anys, entitats ciutadanes i ecologistes, com Per l'Horta, de la Safor, segueixen demanant "un servei de transport digne i sostenible que vertebré realment la comarca, en lloc de més inversions en carreteres", com és el cas de l'ampliació de la CV-60 -contra la qual s'ha creat una important campanya reivindicativa i de recollida d'al·legacions.

A Mallorca, malgrat que la presència de l'operador Renfe és inexistent, sí que existeix una estructura de ferrocarril de via estreta antigament explotada per l'estatal Feve i, a partir de 1994, per Serveis Ferroviaris de Mallorca, que depèn del Govern balear (el tren de Palma a Sóller, però, és explotat per un grup privat). I també és ben palesa la demanda d'ampliar les connexions per abastar parts del territori amb carència clara de transport públic. Als anys seixanta, abans que Mallorca pugés al tren del monocultiu turístic, 33 municipis tenien estació pròpia i la xarxa comptava amb 244 quilòmetres. Sis dècades després, amb la població més que duplicada, només divuit municipis tenen accés al ferrocarril i la xarxa ha quedat reduïda a

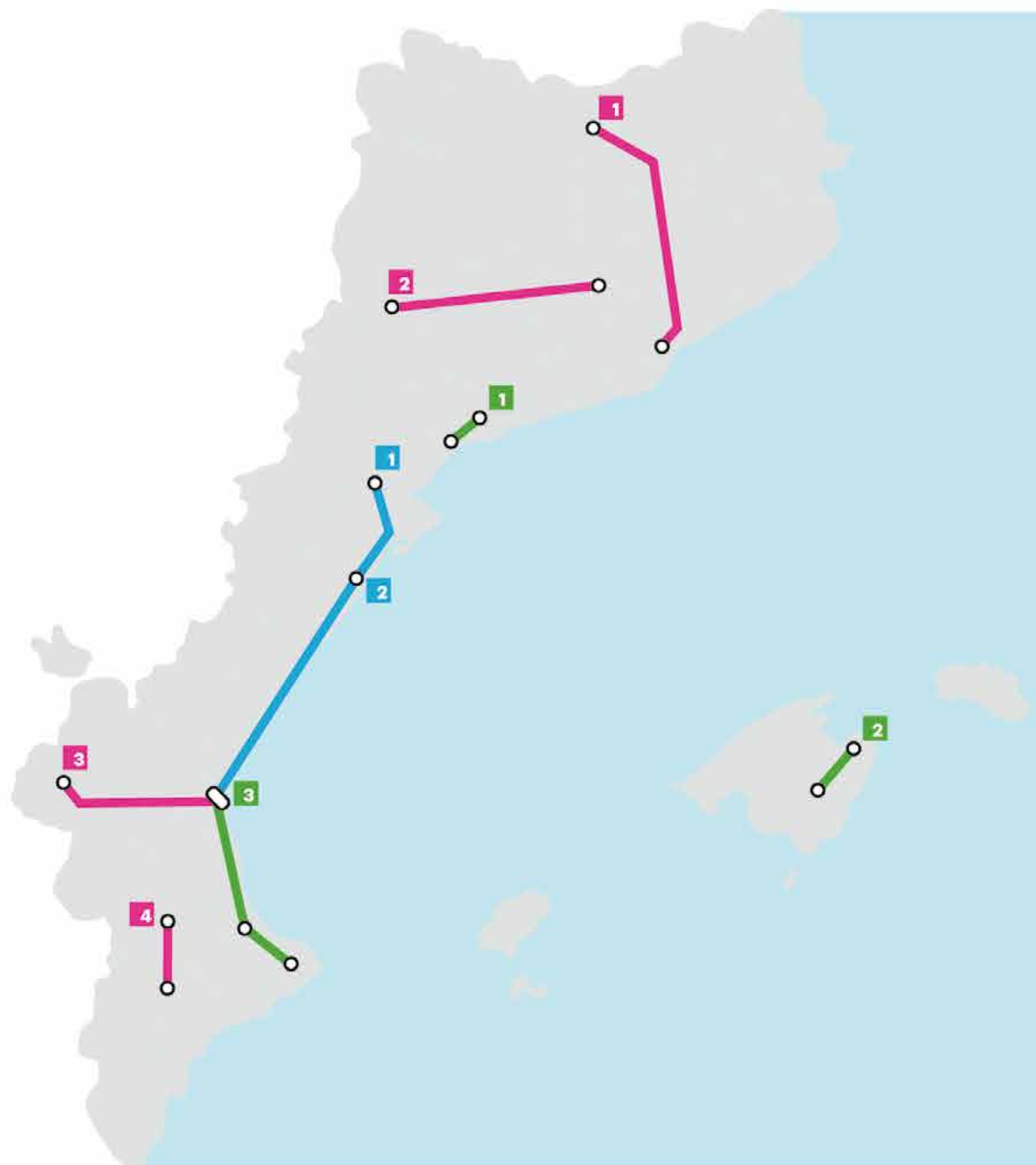
190 quilòmetres. Durant els anys setanta, encara sota gestió estatal, es va retallar la xarxa, sobretot, a la comarca de Llevant. Per recuperar part del traçat històric, l'any 1998 naixia la plataforma Volem el Tren de Llevant. La seva primera victòria fou el 2003, quan el tren tornà a Manacor, 26 anys després de la desconexió. Però l'objectiu del moviment veïnal sempre ha estat que arribés al poble d'Artà, amb extensió fins a Cala Millor. L'any 2010, després de vuit marxes ciutadanes i a les acaballes d'una legislatura progressista, s'iniciaven les esperades obres. El PP agafava el poder un any després, aturava el projecte i convertia el traçat en una via verda. I així continua fins avui. Les forces de progrés tornaren al govern el 2015, i amb elles l'esperança per a les veïnes de Llevant. Però la prioritat fou l'electrificació de la línia existent i la millora de les instal·lacions. La decepció va paraitzar la plataforma, fins que arribà la notícia dels fons europeus per a la recuperació econòmica de l'impacte de la COVID-19. L'enèsima promesa en relació amb el tren de Llevant va transcendir l'1 de desembre de 2020, de veu del conseller de Mobilitat i Habitatge, Josep Marí. Des d'aleshores, la plataforma, en un pelegrinatge d'ajuntament en ajuntament va aconseguir treure de nou el projecte de la calaixera.

Tanquen estacions, neixen les mobilitzacions

En alguns casos, la mobilització ciutadana s'ha activat per reclamar la pervivència de línies que han deixat de funcionar fa poc. És el cas de les poblacions situades al sud del Tarragonès, on des de l'any 2019 s'ha reactivat el moviment que reclama un enllaç ferroviari de proximitat que uneixi les

poblacions de Salou, Vila-seca i Cambrils. Aquestes localitats van quedar aleshores sense trens que passessin pel centre de les viles arran de la posada en funcionament de la variant del corredor del Mediterrani entre Vandellòs i el parc de Port Aventura, que allunyava el tren de la costa, a partir de l'Hospitalet de l'Infant. Aquesta actuació obligava les usuàries de les localitats a desplaçar-se fins a estacions molt allunyades dels nuclis urbans. L'imminent desmantellament de les vies i totes les instal·lacions, projectat per l'operador d'infraestructures Adif, va activar el moviment veïnal que, amb el suport de la Plataforma per a la promoció del transport públic i la Plataforma per a la defensa d'un ferrocarril públic i de qualitat del Camp, reclamaven que s'aprofités el traçat viari per obrir un tramvia interurbà entre aquestes poblacions, un projecte que figura en el pla de transports de viatgers de Catalunya des de l'any 2002. Oblidat durant molts anys, finalment, el govern autonòmic el va treure a licitació el febrer passat i l'anuncia per al 2024, tot i que, tal com defensaven els ajuntaments, les antigues vies s'acabaran desmuntant.

En un altre territori d'alta pressió turística i històricament infradotat de ferrocarril també plana la idea de construir un tren per posar aturador a l'alta densitat automobilística. En els darrers mesos, a les comarques del Gironès, el Baix Empordà i la Selva, es parla molt del ferrocarril de proximitat, arran d'una iniciativa veïnal, amb impuls de la Plataforma per la promoció del transport públic, proposen un anell que uneixi les localitats costaneres entre Palafrugell i Sant Feliu de Guíxols amb Girona, en el que s'ha anomenat "tren-tram de la Costa Brava". De moment, s'ha aconseguit una »



Línies en mal estat i lentes

- 1 L'Hospitalet de Llobregat - La Tor de Querol**
Línia R3 | 35 parades
Temps de recorregut: 3 h i 20 min.
Via única entre Montcada Bifurcació i Puigcerdà.
Freqüència: 6 trens diaris entre Ribes de Freser i Puigcerdà.
- 2 Manresa - Lleida**
Línia R12 | 16 parades
Velocitat mitjana: 55 km/h.
Temps de recorregut: 2 h i 4 minuts.
Freqüència: 7 trens diaris.
- 3 València Nord - Bunyol - Utiel**
Línia C3 | 16 parades
Distància: 85 km al País Valencià.
Via única.
Freqüència: 6-7 trens diaris.
- 4 Xàtiva - Alcoi**
Línia 47 (abans L4) | 12 parades
63,7 km. Inaugurada el 1903 a Alcoi i el 1894 a Ontinyent.
Via única.
Freqüència: 4-5 trens diaris.

Línies inexistents reivindicades històricament

- 1 Port Aventura - L'Hospitalet de l'Infant**
Desapareguda l'any 2020.
- 2 Mallorca**
Prolongació de l'L3 entre Manacor i Artà.
- 3 La Safor i la Marina Alta**
Línia de Rodalies Renfe entre València Nord i Dénia (inexistent).
L9 de TRAM entre Teulada i Dénia (inaugurada el 2016, però mancada de servei).

Freqüències insuficients

- 1 Terres de l'Ebre**
Línies R16 i L7
Parades: 9 entre l'Hospitalet de l'Infant i Ulldecona (inclosa Tortosa).
Freqüència diària: 13 trens des de Barcelona fins a Tortosa, 10 fins a Amposta, 5 fins a Ulldecona de la R16.
- 2 Maestrat**
Línia ERO2
Prolongació de la línia C6.
7 parades entre Vinaròs i Castelló.
Distància: 77 km.
Freqüència: 3-4 trens cada dia (per totes les parades); 7-8 trens diaris Vinaròs - València Nord.

» moció del Parlament de Catalunya, del mes de juny, que insta el govern a fer un estudi de viabilitat del projecte.

Infraestructures històricament deficientes

Entre 30 i 50 km/h és la velocitat amb la qual circula la línia Xàtiva-Alcoi, la línia 47 de Rodalies de Renfe. És considerada com una de les línies de tren més lentes de tot l'Estat espanyol, segons el mateix Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif). És un traçat històric de tren regional convencional, inaugurat per trams entre el 1894 i el 1903 i que ha rebut diverses amenaces de tancament imminent. Els seus 63,7 quilòmetres sumen dotze estacions i enllacen Xàtiva amb les capitals i pobles de les comarques de la Costera, la Vall d'Albaida, el Comtat i l'Alcoià, connectant l'interior de les comarques centrals amb la línia de Rodalies C2 que enfila fins a València. El recorregut total es fa en 1 hora i 14 minuts, una distància que, per carretera, es pot fer en 39 minuts. Si més no, des de la plataforma Salvem el Tren a Alcoi (avui menys activa) i la Colla ecologista la Carrasca d'Alcoi - Ecologistes en acció, denuncien des de fa més de vint anys no sols la lentitud de la línia i el mal estat de les vies, sinó també la difícil combinació i previsió amb les altres línies. De fet, la reduïda freqüència de tres a quatre trens diaris sovint implica transbordaments d'unes dues hores, o l'eixida de València a les cinc de la vesprada per poder arribar a Alcoi abans del final del dia.

Tirs Llorens, membre de la Carrasca, explica que fins ara només s'han adjudicat la redacció de projectes, però no de les obres. De fet, les últimes licitacions d'Adif mostren algunes millores de senyalització i il·luminació, però des de les entitats demanen una reforma integral de la infraestructura, que comporti millorar les freqüències, les infraestructures, l'accessibilitat i la confortabilitat dels trens. Segons Llorens, fa més de deu anys, els governs central i autonòmic van signar un protocol de col·laboració per promoure la modernització, a partir del qual es va escriure un projecte de millora amb un pressupost de 65 milions d'euros. També es van anunciar millores en els Plans de Rodalies de 2010 (presentat pel PSOE) i 2017 (presentat pel PP), amb adjudicacions de contractes i pressupostos aprovats que mai s'han executat. Cal tenir en compte que tant la línia Xàtiva-Alcoi, com altres línies, com la C3 (direcció Bunyol) i la C5 (direcció Caudiel), no estan electrificades. Hi operen amb trens de la sèrie 592 -posats en circulació el 1982- amb motors dièsel i, per tant, més lents i més contaminants. Així, després d'aquest llarg filat de projectes i pressupostos mai executats, el mes de juliol, Juan Carlos Fulgencio, delegat de Relacions Internacionals de Renfe a la Comunitat Valenciana, va anunciar un tercer Pla de Rodalies. Des de les plataformes locals es mostren amb desconfiança i suspicàcia davant d'aquest tercer pla "que caldrà comprovar si inclou també la reforma del tren Alcoi-Xàtiva", alerta Tirs.

A Catalunya també hi ha algunes línies de tren que arrossegueu el pes de la història. L'actual eix ferroviari que uneix l'Hospitalet de Llobregat amb Lleida (donant una estrambòtica circumval·lació per Barcelona, el Vallès Occidental, el Bages, la Segarra i l'Urgell) va ser construït entre el 1855 i el 1860. Les més de tres hores de recorregut l'han convertit en un servei gens operatiu com a enllaç de mitjana distància entre les dues capitals (de fet,

només tres trens hi fan el recorregut sencer en cada jornada). A sobre, les deficiències estructurals, la manca d'obres de manteniment i estabilització de les vies (via única entre Manresa i Lleida amb molts trams encara amb travesses de fusta) l'han fet famosa pel fet que, en bona part del trajecte, és més lent avui que fa cent anys. En particular, fa força anys, un talús inestable entre Cervera i Tàrraga obligava els combois a circular a menys de 20 km/h. El van arreglar l'any 2016, però durant un temps es va haver de fer el recorregut en autobús. El govern de la Generalitat de Catalunya, titular de Rodalies, ha anunciat la intenció d'integrar la part oest d'aquesta línia a xarxa de Rodalies amb base a Lleida, augmentar-ne les freqüències i fer que l'operi Ferrocarrils de la Generalitat en comptes de Renfe. L'estat deficitari d'aquesta línia també ha fet un altre tram famós per la seva sinistralitat: el que uneix Terrassa i Manresa per mitjà d'una orografia complicada pel massís de Montserrat, amb diversos túnels, talussos i viaductes. El novembre de 2018, un descarrilament provocat per l'esllavissament d'un mur a Vacarisses va causar una mort i una cinquantena de ferides.

Un altre cas flagrant de traçat antic i desactualitzat és el que uneix l'Hospitalet de Llobregat amb la Tor de Querol, ja a l'Estat francès, al costat de Puigcerdà (la Cerdanya). Construït el 1879, presenta el tram més llarg de via única dels Països Catalans, superior a cent quilòmetres, ja que entre Montcada i Reixac i el final del trajecte tots els trens circulen pels mateixos raïls. El desdoblament entre Barcelona i Vic, que travessa comarques altament poblades i amb molta mobilitat -una demanda històrica- tot just comença a veure la llum, amb la licitació aquest estiu del tram entre les Franqueses del Vallès i la Garriga. La línia també conté un dels túnels més llargs de tota la xarxa ferroviària convencional de l'Estat: el que creua la serralada del Cadí entre Ribes de Freser i la Molina. Les obres de condicionament d'aquesta perforació envellida i on les esllavissades eren habituals va obligar a fer aquest tram en autobús durant deu mesos fins que es va reobrir, el mes de maig. Fa vuit anys va néixer a Torelló (Osona) la plataforma Que no ens fotin el tren, al principi per aturar els plans d'Adif de clausurar l'edifici de viatgers de l'estació del poble; objectiu que van aconseguir. Avui s'ha erigit en un pal de paller en defensa d'un servei ferroviari digne a tota l'R3: "La lluita s'ha ampliat a altres pobles i comarques veïnes, amb les quals compartim problemàtiques. Ara estem organitzats, tenim més capacitat de reacció quan veiem moviments que poden fer perillar la línia", apunten des de la plataforma. Alhora, però, lamenten les dificultats per aturar-ne el deteriorament i el degoteig de tanca-



El trajecte entre l'Hospitalet de Llobregat i Lleida, passant per Manresa, supera les tres hores de viatge

La plataforma Que no ens fotin el tren lluita des de fa vuit anys per un servei de qualitat a la comarca d'Osona

ment d'estacions com les de la Garriga, Manlleu o Ribes de Freser: "Cada dos per tres s'eliminen trens sense avís i els retards són cada vegada més habituals. De cop i volta el Departament de Territori i Sostenibilitat elimina sis trens entre Granollers i l'Hospitalet de Llobregat. Les obres del túnel de Toses s'allarguen més del compte... La climatologia i la COVID-19 han estat l'excusa perfecta per anar deteriorant el servei", assenyalen.

La COVID-19 com a excusa

La disminució de freqüències que es va dur a terme durant la pandèmia va alertar moltes usuàries, plataformes i entitats que defensen el servei ferroviari per temença a la pèrdua definitiva del servei. Algunes ho han denunciat públicament. Segons Juan Ramon Ferrandis, coordinador de la Plataforma de defensa del ferrocarril de la CGT valenciana, "el fet d'haver maltractat i no haver prioritzat les rodalies ha comportat un número molt baix d'usuàries", que, "ahora, serveix per a justificar el tancament de les línies o la disminució de les freqüències". De fet, en 2020 es van cancel·lar un total de 7.500 trens de Rodalies i més d'11.000 van arribar amb retard a les línies de Rodalies València, segons dades d'aquesta plataforma.

Al País Valencià, el cas de la línia C3 il·lustra l'oposició ciutadana al tancament i les demandes»

ger
ENTITAT
CULTURAL I
ESPORTIVA

C/ del PI 25. Ribes (Garraf). Països Catalans
08810. Tlf: 93 896 12 00. ger@mesvilaweb.com

...aquest estiu posem la directa amb la nova web
www.entitatger.cat

**KAMILOSETAS
MUSKARIA**

distribuidora llibertària

www.nodo50.org/kamilosetas
kamilosetas@nodo50.org

COOPERATIVA AUTOGESTIONÀRIA
www.lacitativisible.coop
ATREVEIX-TE A IMAGINAR-LA

Vols organitzar un esdeveniment?

Suma't a l'alternativa cooperativa per a la gestió d'entrades.

tickètic
www.ticketic.org

» contínues a un servei eficient. La C3 de Rodalies uneix l'estació de València-Sant Isidre (que no és la principal de la ciutat, l'estació València-Nord) amb localitats com Bunyol i Utiel, a l'interior del país. Aquesta línia, de 85 km, permetia arribar fins a Conca i des d'allà a Madrid, a més de connectar els pobles entre ells amb les capitals. Amb la tempesta Filomena, el gener de 2020, el tram Utiel-Conca es va tancar, i des de llavors no s'ha reobert. Això s'afegeix als retards i al mal estat de les vies des de fa anys, per la qual cosa, les plataformes ferroviàries ja demanaven una intervenció. A conseqüència del tancament i de la reducció de passatges, va nàixer la plataforma Pobles amb el tren, que ha organitzat concentracions conjuntament amb altres entitats. Ja han aconseguit recuperar el total de les freqüències en part del traçat, però demanen l'obertura total de la línia. Ferrandis explica que el que es demana a tot el territori valencià és una reestructuració de Rodalies que no passi per força per macroinversions, sinó per l'optimització dels recursos econòmics. És a dir, encara que, "efectivament, s'estiguin invertint diners", manifesta que "les inversions han de ser eficients i operatives, i que responguin directament a les necessitats de la gent". En el cas de la línia C3, expressa que, tècnicament, ja s'han executat obres, però que no hi ha prou: "Caldria una reparació *in situ* i, a més, una reforma integral amb el temps que siga real".

Al nord del País Valencià va sorgir el 2017 la plataforma Trens dignes del Maestrat, creada "en defensa d'un tren convencional com a mitjà de transport vertebrador, social i sostenible". El seu maldecap és la línia regional ERO2, inaugurada el 2018, i que connecta diversos pobles entre Castelló i Vinaròs -entre els quals hi ha Benicàssim o Peníscola- amb la línia C6 de Rodalies, que arriba a València. Entre altres mancances, han demanat una reestructuració del servei que permeti una comunicació eficient amb la ciutat de Castelló i amb Tortosa, sobretot durant el 2020. A més, amb la Plataforma d'Estudiants de la Universitat Jaume I de Castelló, demanaven aquest any la recuperació de totes les freqüències de mitjana distància al Maestrat, a més de "més recursos en maquinistes i materials que no amb gestors". Ara

La plataforma Trens dignes del Maestrat reclama un mitjà de transport "vertebrador, social i sostenible"

Trens dignes de les Terres de l'Ebre i la Sénia denuncia que l'Euromed, amb l'excusa de la COVID-19, ja no hi fa parada

per ara, les freqüències s'han restaurat progressivament, encara que la pressió social a Renfe continua. Des del col·lectiu estudiantil recorden que moltes persones que estudien a l'UJI, originàries del Maestrat, han de llogar pisos a Castelló, invertir més temps en les distàncies o pagar un tren de llarg recorregut (Intercity) que arriba a ser fins a deu euros més car que el Rodalies.

Les problemàtiques que denuncia la plataforma del Maestrat són compartides en bona part per moltes usuàries del ferrocarril de proximitat a tota la franja mediterrània entre Tarragona i València, i es palesen en les reivindicacions d'altres col·lec-

tius, com la plataforma Trens Dignes de les Terres de l'Ebre i la Sénia i la Plataforma per la defensa d'un tren públic i de qualitat del Camp, que planten cara als dèficits que genera per a les usuàries del tren de proximitat el fet d'haver de compartir traçat amb línies de llarg recorregut i alta velocitat, en aquest cas, Talgo i Euromed. El primer dels col·lectius va néixer l'any 2012 amb, entre altres reivindicacions, reclamar que els trens ràpids Euromed tingueren parada a les Terres de l'Ebre; es va aconseguir l'any 2016. Però avui dia, des de la plataforma es denuncia que, arran de la pandèmia, aquest servei s'ha suspès. ●

CARTOGRAFIA DE L'ESTACIONS FANTAS

E. L. | @Homestatic

El tren ha esdevingut una formidable metàfora de les desigualtats de territori, totes elles competint en greuges pel que fa a serveis ferroviaris: aglomeracions, vagons congestionats, distàncies socials sanitàries inexistents, incidències, retards en les zones urbanes d'alta densitat poblacional, escassetat de serveis i instal·lacions en mal estat en les comarques més despoblades. Les estacions de ferrocarril antiquades, en desús -quan no del tot abandonades- amb escàs manteniment i cap vigilància, han esdevingut un símbol negatiu de viles i pobles allunyats i oblidats pels grans centres de poder i decisió.

D'uns anys ençà, l'operador estatal d'infraestructures Adif ha anat posant en marxa un pla per deixar de dotar de personal d'atenció al passatge les estacions amb menys mobilitat (inferior a cent viatgeres diàries). L'última tongada de tancaments, el gener de 2020, va suposar deixar sense dotació 142 estacions, entre les quals Altafulla-Tamarit, Belllloc d'Urgell, Cervera, Flix, Montblanc, Riba-roja d'Ebre, Tàrraga, Valls, Mora de la Nova i Ribes de Freser (a Catalunya), i Camporrobles i Ontinyent (al País Valencià). L'operador argumenta que ja no li correspon fer aquesta tasca, sinó que li correspon a l'operador dels trens, ja sigui Renfe (de qui es va segregar l'any 2005) o qualsevol altre, atès que, sobre el paper, des del passat 2020, el transport ferroviari de persones està liberalitzat a l'Estat.

El resultat d'aquesta política no es limita, però, a la impossibilitat d'adquirir títols (en algunes, però no en totes les parades s'hi han instal·lat màquines per fer-ho automàticament). També comporta, a la llarga, la manca de serveis tan bàsics com els lavabos -que, quan existeixen, també estan tancats- i moltes vegades, la manca d'informació -no sempre hi ha panells electrònics ni taulers amb els horaris del servei- i, sovint, greus mancances de neteja i manteniment i una sensació general d'abandonament. Aquest és el panorama general a les estacions en moltes de les línies amb menys passatge. En alguns casos s'han mantingut obertes

ES SMA



gràcies a un servei de bar o quiosc externalitzat, com a Tordera (el Maresme) fins fa poc.

Com a pauta general, l'operadora ha decidit desentendre's completament dels edificis (moltes vegades tapiant-ne els accessos) i del seu manteniment, i sovint s'han deteriorat fins a arribar a un estat clarament ruïnós. Així, Adif ha reconvertit les estacions en baixadors i només s'encarrega de mantenir vies i andanes. En casos de rigor climatològic, moltes d'aquestes parades disposen de marquesines semblants a les dels autobusos. Altres tenen cobertes més velles, moltes de les quals són d'uralita (com la de Monistrol - Castellbell i el Vilar, al Bages), material avui en desús per ser causant de greus malalties pulmonars. A l'estació de Cocentaina (el Comtat), el baixador actual es va

acabar instal·lant a més de 500 metres de distància de l'antic edifici de viatgers. En altres casos, com el de l'antiga estació de Sant Martí de Sesgueioles (l'Anoia), l'immoble s'ha acabat restaurant amb la col·laboració de l'ajuntament, a qui Adif ha cedit la infraestructura perquè es destini a un ús públic.

La manca d'inversions a l'hora de reformar les instal·lacions també comporta un risc de seguretat. Molts municipis reclamen a Adif l'eliminació de passos a nivell amb barrera i es queixen del fet que les parades del tren no disposen de passos soterrats o elevats per accedir a les andanes i cal fer-ho per mitjà de plataformes instal·lades a les mateixes vies. Hi ha un cas referencial: el de Montcada i Reixac, on segons reconeix el mateix Ajuntament, han mort 174 persones atrapades a

les vies en els últims quaranta anys. Després de dècades de mobilització per demanar el soterrament de la via (altament saturada amb fins a quatre línies de Rodalies), des de fa un any ja hi ha un projecte aprovat, pendent de licitació.

Les plataformes per creuar les vies a nivell són una de les grans preocupacions de les persones amb mobilitat reduïda, en els casos en què no disposin d'ascensors o rampes per fer-ho d'una altra manera. Segons dades del mateix Adif, una tercera part de les estacions de tren de Catalunya encara no estan adaptades per a persones que no poden pujar i baixar escales. De les que sí que ho estan, però, a moltes (com les de Cornellà de Llobregat o Calaf) cal fer una gran volta per poder arribar fins a les rampes. ●



Assegurem compromís



www.arc.coop

commonscloud.coop

Tecnològic

Programari lliure

Cooperatiu

► oficina

► correu

► meet

► ERP

Allibera't dels #GAFAM per a teletreballar i comunicar-te

<hola@commonscloud.coop>

una altra economia és necessària
una altra forma d'estalviar ja és possible



coop57

serveis financers ètics i solidaris

www.coop57.coop

La **Directa** utilitza els serveis de

foli verd

gràfiques

C/ de la Llibertat 44, Barcelona
foli@foliverd.net

LA DESKOMUNAL



MENÚ DEL DIA
de dilluns a divendres de 8h a 16:30h

TAPES I PLATS DE CARTA
Dissabte de 13h a 16:30h

ladeskomunal.coop

L'alta velocitat fa descarrilar les inversions en Rodalies

L'aposta desacomplexada pel tren ràpid ha provocat un incompliment perpetu dels plans de millora dels serveis de proximitat, que concentren un 90% de les usuàries

E. L. | @homestatic

El 14 d'abril de 1992, el govern socialista de Felipe González inaugurava els 480 quilòmetres que unien amb tren ràpid Madrid amb Sevilla. S'estrenava, d'aquesta manera, la marca de l'alta velocitat espanyola, que havia de ser una de les banderes d'un estat amb aspiracions de jugar al club dels països líders de la Comunitat Europea i la primera pedra d'un ambiciós pla d'infraestructures que volia fer de l'Estat espanyol una potència mundial en aquesta mena d'infraestructures. El pla s'ha dut a terme després d'un parèntesi temporal. Entre els anys 2007 i 2015 s'inauguren línies gairebé cada any; algunes de gran singularitat, com l'AVE de Madrid a València i el d'Alacant a Múrcia (el 2010), o l'enllaç entre la capital espanyola i Barcelona, el 2008. Després, la febre inauguradora decreix (només el servei Madrid-Granada el 2019), però l'operació, fins avui, ha situat l'Estat espanyol com el segon del món amb més quilòmetres ferroviaris de gran velocitat (és a dir, amb capacitat de circular per damunt dels 200 quilòmetres per hora), per davant de tota una potència pionera en aquest mo-

del de transport com el Japó, però molt lluny del gegant xinès.

En els 3.402 quilòmetres operatius actuals s'hi inclouen des de les línies d'ample de via europeu construïdes expressament (operades pròpiament per la marca AVE de Renfe) fins a línies d'ample de via ibèric (on circulen els serveis Alvia i Avant). Ara bé, segons l'ambiciós Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport 2005-2020, es preveia una xarxa de 10.000 quilòmetres de vies ràpides, amb una inversió total acumulada de 129.000 milions d'euros.

En els últims trenta anys, però, se n'han invertit 55.888. És evident que es van fer volar coloms, perquè fins a setze línies ni tan sols s'han arribat a licitar, però encara estan recollides al Pla d'Infraestructures, Transport i Habitatge (PITVI) per al període 2012-2024. Són justament, però, les que fracturaven en part la cultura radial (que uneix Madrid amb altres punts de l'Estat), que fins ara ha marcat el desenvolupament de l'alta velocitat.

Tot aquest esforç ha tingut una gran víctima: els trens de rodalia i regionals de l'operador públic estatal, grans oblidats per una administració que només ha tingut ulls per

les llargues distàncies. Del 1990 al 2008, dels pressupostos estatals només es van destinar 3.679 milions a les línies de proximitat: quinze cops menys que a la despesa en alta velocitat. Només amb l'obertura, encara inconclusa, del túnel de Pajares -que ha de servir per fer arribar l'AVE a Astúries- s'han gastat 3.400 milions. Cal tenir en compte, a més, que només un 10% de les usuàries fan servir trens d'alta velocitat. A sobre, el repartiment territorial ha estat molt desigual, perquè gairebé la meitat, un 48%, s'ha invertit a la xarxa de Rodalies de Madrid. A la de Catalunya li ha correspost un 16%, un percentatge similar al de Cadis. Totes aquestes dades apareixen recollides en un estudi que va fer públic l'any 2020 l'Autoritat Independent de Responsabilitat Fiscal (Airef), una oficina pública que té la missió de fiscalitzar la viabilitat de les inversions de l'administració. Aquest organisme recomanava replantejar-se els 73.000 milions que, segons els seus càlculs, costarien les línies d'alta velocitat pendents, cosa que qüestiona pel fet que el pla ha incrementat la disparitat entre els territoris de l'Estat i "no ha contribuït a la cohesió social".

Al País Valencià, les inversions en trens de Rodalies han estat gairebé residuals durant l'última dècada.

El 48% de les inversions en trens de proximitat ha recaigut a la Comunitat de Madrid, i només un 16% a Catalunya

Usuàries de ferrocarril a l'Estat espanyol



Rodalies

Alta Velocitat

L'índex d'impuntualitat, segons els varems de RENFE, és del 3% als trens de Rodalies de Catalunya



Entre 1990 i 2018, el 48% de la inversió de l'Estat espanyol en ferrocarrils de rodalia s'ha concentrat a la Comunitat de Madrid (que té el 15% de la població total).

Del traçat ferroviari de la Comunitat de Madrid, un 11% és de via doble i un altre 11% de via quàdruple. A Catalunya, el 46% de les infraestructures són de via única i no hi ha ni un quilòmetre de quatre vies.

Els pressupostos generals de l'Estat per al 2021 contemplaven una inversió de 1.828 milions per millorar els serveis de Rodalies. En tren d'alta velocitat la partida prevista és un 34% superior: 2.877 milions.



Milliores ferroviàries al Baix Llobregat a canvi de l'ampliació de l'aeroport del Prat



Estació de Rodalies de l'aeroport del Prat l'any 2017 / BERNAT BORRÀS @trenscat

Un pla d'inversions de 3.400 milions anunciat pel Ministeri espanyol de Foment l'any 2010 va quedar en paper mullat per la crisi econòmica. El 2018, el ministre Íñigo de la Serna va presentar-ne un de nou, amb una despesa de 1.436 milions i 45 actuacions fins al 2025. Tanmateix, fins a l'any passat, només s'havien licitat obres per valor de 100 milions, un 8% del previst, segons la Cambra de Contractistes valenciana. Tan empantanegat està que el juliol passat Renfe va anunciar foc nou i l'elaboració d'un nou pla d'inversions (encara sense una xifra tancada) on s'anuncien desdoblaments de diverses línies de via única, i l'anhelada licitació del tren de la costa a les comarques de la Marina Baixa i la Safor. El resultat ha estat un servei cada cop més deficient que ha fet caure l'ús de la infraestructura en un 40% (de 24 milions d'usuàries l'any 2010 a 14 el 2020), segons fonts de la Plataforma en Defensa d'un Ferrocarril Públic, del sindicat CGT.

A Catalunya, dels 4.300 milions previstos en el Pla Rodalies 2008-2015 només se'n va executar un 13%. D'aquesta quantitat, el 60% es va gastar en el nou accés a l'aeroport del Prat. El 2014 es va batre un mínim històric, amb 34 milions. El març de 2017, en plena "operación diálogo", Mariano Rajoy va prometre 4.000 milions per millorar el servei, però

des d'aquell any només se n'han invertit 264. Cal tenir en compte que Catalunya presenta una peculiaritat: és l'únic territori de l'Estat espanyol on la titularitat del servei de Rodalies correspon al govern autonòmic i no a l'administració central, des del traspass del 2010 (al qual, un parell d'anys més tard, s'hi van afegir els serveis regionals del territori). Això, però, no s'ha traduït en una millora del servei ni, sobretot als voltants de Barcelona, amb una xarxa marcada per la saturació, en una millora de les incidències i retards, on es confirma any rere any el percentatge més alt de l'Estat.

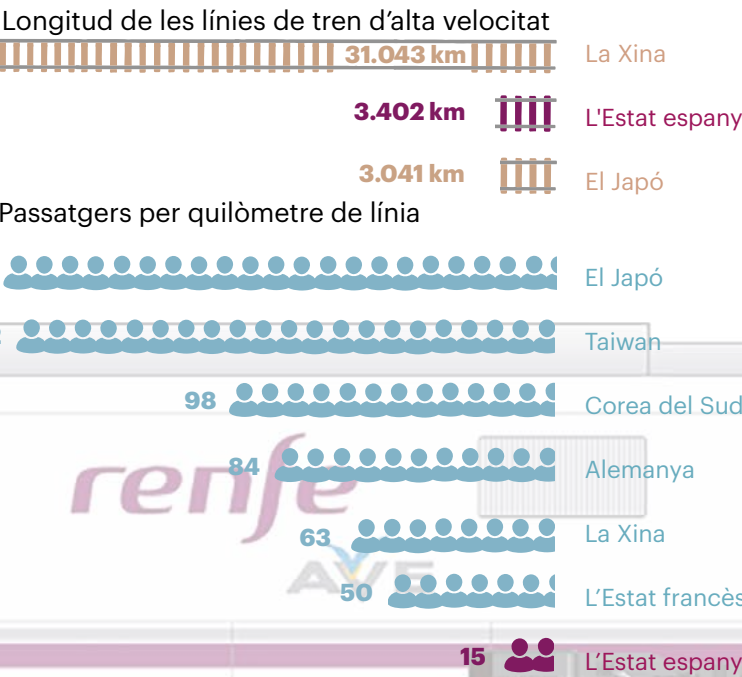
La capacitat del govern autonòmic és limitada per l'absència d'un contracte programa entre l'administració i els operadors ferroviaris. Això, sumat al fet que el dèficit tarifari (la partida pressupostària que ara es destina a eixugar la despesa que no es cobreix amb la venda de bitllets) continua a càrrec del Ministeri espanyol d'Hisenda, fa que tant Renfe com Adif, *de facto*, continuïn supeditades a l'administració de l'estat. El govern català té la potestat de canviar l'operador dels trens, encara que fins ara no ho ha fet, però ja ha anunciat que encarregarà a Ferrocarrils de la Generalitat que operi els nous trens de la línia Barcelona-Aeroport del Prat i també l'R12, que uneix Barcelona amb Lleida per Manresa a partir del 2024. ●

La lletra petita del preacord al qual van arribar el 2 d'agost la Generalitat catalana i el govern de l'Estat espanyol per impulsar la polèmica ampliació d'una pista de l'aeroport del Prat, conté una peculiar compensació en forma d'inversió ferroviària. Més enllà de la interconnexió dels aeroports de Barcelona, Tarragona i Reus amb línies de gran velocitat, també s'hi preveu un estudi per la mobilitat ferroviària a la zona deltaica del Baix Llobregat i l'obertura de noves estacions i baixadors en la línia de Rodalies de Renfe que arriba fins a l'aeroport barceloní. Una clàusula que hauria passat desapercebuda si no hagués estat perquè la mateixa ministra de Transports i Mobilitat, Raquel Sánchez, la va esbombar en una piulada a Twitter, encara que es va equivocar de nomenclatura: parlava de l'R3, quan en realitat es referia a un ramal de l'R2.

De 1990 a 2018, per cada euro invertit en trens del servei de Rodalies a l'Estat espanyol, se n'han invertit 15 en alta velocitat (3.680 milions d'euros per 55.888 milions).

Només entre 2008 i 2019, en l'escenari posterior a la crisi, Adif va invertir 39.628 milions en estructures d'alta velocitat. En Rodalies s'hi ha invertit menys de la cinquena part: 7.027 milions.

Segons l'Autoritat Independent de Responsabilitat Fiscal (Airef) espanyola, desplegar el traçat d'alta velocitat pendent en el Pla d'Infraestructures i Vivenda (2012-2024) -uns 5.600km- suposaria una despesa de 73.000 milions, més del que s'ha invertit fins ara.





Alex S. Vitale,

professor de sociologia

“És ingenu pensar que policia i presons són la millor forma de generar seguretat”

Anna Celma Melero | @Acelmamelero

És professor de sociologia i coordinador del projecte “Policia i justícia social” del Brooklyn College (Estats Units). El 2017 va publicar *El final del control policial*, editat enguany en castellà per l'editorial Capitán Swing i amb pròleg de l'advocada Anaïs Franquesa. Fa més de vint anys que Vitale és un acadèmic especialitzat en la policia. Ha treballat amb cossos policials d'arreu del món i ha pogut conèixer de primera mà els engranatges de com funcionen, a més de ser testimoni i expert en l'impacte profund que té la policia en la població. Molt influenciat per l'antiautoritarisme i l'anarquisme, proposa construir comunitats que no depenguin de la violència ni de la repressió.

Quin missatge vols transmetre a *El final del control policial*?

Que davant dels problemes de seguretat pública calen solucions basades en les comunitats. Hem de ser escèptics d'estratègies liderades pels estats, imposades des de fora. Sobretot donada la correlació de forces que conformen els interessos estatals. Alhora, les comunitats, per elles mateixes, no poden resoldre els problemes estructurals que causen moltes de les inseguretats que pateixen.

Per exemple?

La globalització, la desregulació dels mercats, l'austeritat pública, la degradació ambiental... No es poden resoldre a escala local. Requereixen més control sobre l'estat. Quan parlem de seguretat pública, un dels reptes és pensar més enllà del discurs sobre el crim. La pobresa alimentària, per exemple, té un efecte profund en la seguretat i el benestar. Òbviament, contra això la policia no fa res.

Per on comencem?

Proposo reconceptualitzar què significa “seguretat” o “amenaces a la seguretat”, i desenvolupar mecanismes que no es basin en una ètica punitivista. Empoderar les comunitats perquè facin tot el que tinguin al seu abast. Alhora, requereix una transformació global de l'organització econòmica de la societat.

Parlar d'abolir la policia es considera utòpic. És ingenu pensar que el control policial i les presons són la millor forma de generar seguretat. S'estan permetent nivells greus d'injustícia, brutalitat i racisme. Quan algú exclama: “És clar que necessitem la policia!”, s'equivoca per triplicat.

Per què?

En primer terme, la seva eficàcia està fortament sobreestimada. Als Estats Units, només resolen un 10% dels crims violents. La policia no ens manté segurs; arriben quan el dany ja s'ha infligit. No sé quines són les xifres a Espanya, però aquí la majoria [de fets] no es denuncien, la gent no hi confia. En segon lloc, no s'estima correctament el seu cost. En si mateixa és font de violència. Per exemple, contra les dones, tant en l'àmbit professional com personal. A més, acapara una quantitat massiva de recursos.

I el tercer error?

El fracàs a l'hora de considerar alternatives. Tenim moltes altres formes de donar seguretat a la gent, sense violència ni coerció.

Però no tothom pateix aquesta violència policial, oi?

La institució policial es transforma amb la liberalització de l'economia global a partir de l'any 1970. Les polítiques d'austeritat aprofundeixen la desigualtat: una minoria milionària per una banda i, a l'altra banda, problemes creixents de sensellarisme, persones refugiades, salut mental, abús de substàncies... Amb el mercat submergit (narcotràfic, treball sexual, robatoris...) com a única font de supervivència davant la rebaixa salarial o la manca d'accés a l'economia formal. La classe política ha transformat problemes d'arrel econòmica en una qüestió de criminalitat, que volen suprimir i gestionar amb control policial intensiu i invasiu. Les anomenades “poblacions vulnerables” han esdevingut el seu objectiu, tant als Estats Units com a Europa. L'activitat policial està molt segmentada. Les poblacions riques ho viuen com un servei, però les comunitats empobrides, racialitzades... la pateixen cada dia. Part del que vam

viure l'estiu del 2020 als Estats Units va ser que alguns individus o organitzacions experimentaren l'abús policial per primer cop. Ara bé, molts dels que sortien als carrers ho feien precisament perquè ja veien i vivien en primera persona la violència policial. Va ser el desplegament d'un nivell de repressió altíssim. Malgrat tot el debat sobre reformar la policia, es va veure una violència indiscriminada, clarament fora dels marcs legals i de drets humans. Aquests marcs que, d'altra banda, sempre afirmen que garanteixen.

Hi ha particularitats segons el context, però la policia actua de manera similar arreu del món. Penso en la repressió a les protestes socials de Xile, Colòmbia, Hong Kong, Nigèria... És fonamental a la seva natura. La policia no neix per fer complir la legalitat. Això és una ficció. Es crea per produir un ordre social basat en sistemes de desigualtat profunds. Sempre ha atacat els moviments socials si amenacen el poder. Arreu, la funció de la policia és essencialment la mateixa. I, cada cop més, la tecnologia s'universalitza. El control policial esdevé repressiu perquè és imprescindible per al funcionament dels sistemes d'explotació econòmica.

Hi ha veus que aposten per implementar policies de proximitat.

És una idea molt superficial. Sempre s'anuncien iniciatives així després d'una protesta ciutadana o d'una crítica social. Relegitimar el control policial és profundament problemàtic. Es perpetua la lògica que afirma que per resoldre les necessitats de les comunitats cal la intervenció policial -caracteritzada per la capacitat i el dret a usar la violència. L'alternativa són solucions que no es basin en una ètica punitivista. En comptes de fingir que la policia fa un treball social, contractem professionals fiscalitzats per les comunitats, no pels estats.

Tanmateix, sovint els circuits de treball social col·laboren amb la policia i la reforcen.

Sí, cal tenir cura de no crear noves formes de control policial tan sols una mica menys violentes. Hem d'assegurar-nos de no reemplaçar-la per algú amb el mateix rol. Ara bé, les treballadores socials rarament assassinen ningú.

Cert...

La policia, sí. Als Estats Units, maten tres persones cada dia.

Hi ha qui assenyala com a principal problema la impunitat policial.

Quan estudiem la policia, veiem abús i impunitat. No hi ha cap responsabilitat per la mala praxi. Rarament disciplinen un oficial, ni tan sols el jutgen. No és casualitat. Però, com que la manca de rendició de comptes és tan òbvia i clarament injusta, hi ha la tendència errònia a creure que la solució és més fiscalització, que implementant correctament infraestructures legals, formals o burocràtiques, es mantindrà a la policia a ratlla. És fals.

Per què?

Tots els intents han fallat. Si la classe política vol que la policia sigui la resposta per a tot, això anirà en detriment de la fiscalització. La majoria dels danys policials són legals. Un procediment protocol·lari d'arrest per tinença de drogues és completament injust i abusiu. Perpetua la desigualtat social i de classe, malgrat que no vulneri cap llei o

“ ”

Si la classe política vol que la policia sigui la resposta per a tot, això anirà en detriment de la fiscalització

L'origen de la policia moderna, fa 200 anys, és la gestió del colonialisme i l'esclavatge al sud global

procediment. Hem de desfer-nos de la policia, en comptes d'imaginar com fer-la més responsable.

D'altra banda, tot i el discurs de perseguir el crim, hi ha moltes violències impunes. Els anomenats "crims de guant blanc".

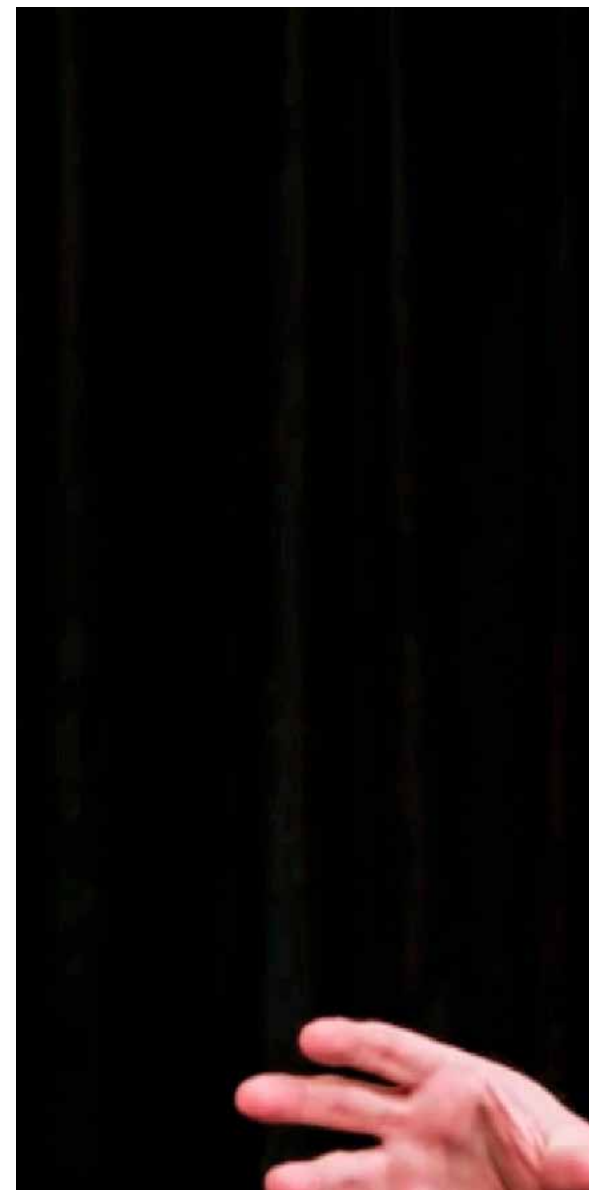
Bé, ni tan sols és un delictes. La majoria del que fan és legal. Aquesta és la qüestió. Si de veritat ens preocupen el benestar i la seguretat públics, hauríem d'estar fent quelcom sobre la contaminació industrial i el canvi climàtic.

S'argumenta que, sense policia, la societat s'ensorraria.

Qui dona suport al control policial té majoritàriament una perspectiva del món profundament conservadora i autoritària. Pensen que l'única cosa que manté la societat en peus és l'amenaça constant de violència i càstig: si afluixes, desfermaràs el caos. Hem de transformar els sistemes que generen conductes predadores, en comptes de castigar-les quan ja han passat. Això implica no només rendició de comptes per qui et vol robar la cartera, sinó també responsabilitat efectiva pels líders de corporacions que enverinen poblacions senceres, pels banquers que desnonen milions de persones. I sí, també per qui et roba la cartera. Però en tots els casos, aquesta responsabilització ha de regir-se per garantir que les necessitats bàsiques de tothom estiguin cobertes. Hem de deixar d'invertir en una cultura política i econòmica que valora l'avarícia material per sobre de tot.

En aquest sentit, el sud global ha estat un gran laboratori per la repressió policial?

I tant. L'origen de la policia moderna fa 200 anys és la gestió del colonialisme i l'esclavatge al sud global, i de la producció industrial al nord. Per prevenir la resistència a la privatització i l'extractivisme. Alhora, la repressió colonial retroalimenta el control policial a les metròpolis. El primer cos policial als Estats Units (la policia estatal de Pennsilvània, el 1905) va inspirar-se en l'ocupació estatunidenca de les Filipines per reprimir els sindicats obrers



locals. La policia existeix per permetre aquesta explotació. Avui, també.

Creus que per mantenir la credibilitat es requereixen bocs expiatoris i teories com la de les "pomes podrides"?

La institució policial és profundament injusta. Necessita accions constants de construcció de legitimitat. Als Estats Units parlem de la "copaganda" [propaganda a favor de la policia]. Fotografies de policies atenent ancianes, donant ampolles d'aigua, rescatant gats d'arbres... Tot plegat són relacions públiques, per intentar convèncer que estan per ajudar. És cert que, de tant en tant, ajuden. Però per què necessitem gent armada per rescatar gats?

Un altre argument que sol repetir-se és que sols la policia pot actuar contra les violències masclistes.

Bé, històricament, la policia no ha fet res per protegir la majoria de les dones. Els moviments feministes s'organitzaren per respondre a aquesta urgència. Per pressió pública, la policia s'hi va haver d'implicar. Ara bé, amb un enfocament punitivista. Les dones han deixat de denunciar, ja que sovint això empitjora la situació. Algunes demanen ajuda per a les seves famílies, però el sistema penal i legal no ajuda les famílies: les destrossa. A vegades, elles o els seus



infants han de fugir. De nou, el sistema penal tampoc té traça a això: de tant en tant, ofereix recursos d'emergència i curta durada. Si ens preocupen de veritat les dones que pateixen violències, els hem de garantir seguretat econòmica i llars estables. Alhora, alguns serveis útils, com els centres d'atenció a crisis per violències masclistes, no reben finançament. Les prioritats estan completament a l'inrevés.

La prioritat ha de ser transformar la societat?
Sí. Hem d'ampliar l'agenda. Fer anàlisis més profundes. Això és el que caracteritza l'abolicionisme policial o el moviment "Defund The Police" [Deixem de finançar la policia].

Si deixem de finançar la policia, on redirigim els recursos?

D'un dia per l'altre, ningú retallarà els pressupostos al 100 %. És un procés per començar a deslligar-nos de la dependència policial, per empoderar i sanar les comunitats. En primer lloc, has d'avaluar les dinàmiques locals. No a tot arreu afronten els mateixos reptes. Contaminació de l'aigua, accidents de trànsit, sobredosis, tiroteigs o robatoris... Hem d'atendre els conflictes concrets que avui dia es deixen a les mans de la policia, i treballar amb les comunitats per desenvolupar noves formes de resoldre'ls.

Com s'hauria d'intervenir, doncs?

En prevenció de danys. Per exemple, per atendre sobredosis, reemplaçar la "guerra contra les drogues" amb atenció mèdica, llocs segurs d'ús, tests de puresa... Fins i tot regular-ne la distribució. Això reduiria molt els crims contra la propietat, ja que sovint és el que els motiva. Irònicament, per evitar robatoris, cal legalitzar els narcòtics. Les persones amb trastorns de salut mental són la població que més pateix el control policial, tant als Estats Units com a Europa. És una idea terrible. Hem de reinvertir en recursos comunitaris perquè tinguin accés a cures respectuoses, teràpia de grup entre iguals i, si cal, intervenció mèdica. També necessitem centres locals per trencar els cicles de violència interpersonal.

Tot això té relació amb la justícia restaurativa?

La justícia transformativa ens ofereix eines que no usen la coerció ni el càstig. Per reparar els danys que són detonants de futures conductes nocives, cal resoldre els problemes de la gent. Qui comet actes greus de violència n'ha estat víctima abans. Ha patit traumes profunds que no ha abordat mai, que li generen inseguretat, ràbia, humiliació... que massa sovint s'expressen com a més violència. Per això, si realment volem aturar-ho, hem d'esbrinar com reparar el dany.

Una crítica habitual és que les iniciatives com aquesta impliquen molts recursos.

És obvi que necessitem infraestructures dissenyades per respondre als danys i les amenaces. Però no hem de dependre de la violència per fer-ho. En comptes de convertir els policies en treballadors socials, fem altres coses. Fins i tot si és més car. Per què la nostra societat, increïblement rica, és incapaç de garantir una seguretat i una qualitat de vida bàsica per a la gent? Ens cal una anàlisi política i econòmica àmplia i moviments socials que ho reclamin.

Quines iniciatives comunitàries hi ha als Estats Units?

Estan en marxa processos d'identificació de recursos en les nostres vides i comunitats que ajudin a gestionar crisis potencials. Alternatives per quan algú pensi: "He de trucar a la policia". Un centre comunitari, el veïnat, familiars, amistats... que ajudin a resoldre el problema. Potser algú m'està assetjant, hi ha un conflicte de soroll o tinc una discussió veïnal. Aquestes són la mena de coses per les quals s'avisava a la policia. Les podem gestionar de forma completament diferent.

I pel que fa a les administracions municipals?

Diverses ciutats han creat equips de resposta no policials per lidiar amb crisis de salut mental, abús de substàncies o sensellarisme. De nou, podem reemplaçar gran part de l'activitat policial. Denver o Portland estan apostant per equips sociosanitaris. No s'arresta ningú, no hi ha violència i, per ara, han estat enormement exitosos.

I per trencar el cicle de violència?

Alguns hospitals s'han aliat amb grups locals anti-violència perquè, quan una persona jove ingressa amb una ferida de bala, arma blanca o similar, rebi suport addicional -ja que estarà molt més en risc de cometre un acte violent. També la seva família o amistats. Els professionals sanitaris i comunitaris treballen amb la víctima i el seu cercle, per prevenir la venjança que pot desfermar-se. Així és com s'atura la violència, no tancant a les persones dins de gàbies.

Tot plegat requereix molt de temps i diners. Creus que la gent s'implicarà en construir les relacions comunitàries necessàries per fer-ho possible?

Estic d'acord. És difícil, però també genera més seguretat. Si teixim vincles veïnals, tindrem un recurs pels moments de necessitat. També evitariem algunes crisis a la nostra vida. A més, quantes vegades trucar a la policia només empitjora les coses? Pregunta-li a qualsevol policia i et respondrà això: hi ha llocs on han de tornar, una vegada i una altra, perquè el problema no s'està resolent només enviant-hi patrulles. ●

a doble espai

El capitalisme al microscopi

L'agricultura industrial que ens alimenta és, probablement, el sector econòmic on més s'observa l'agressió contra la vida

Patricia Dopazo i Gustavo Duch | @RevistaSABC
Revista Soberanía Alimentaria, Biodiversidad y Culturas

Imaginem que som alquimistes i volem reduir el capitalisme a una sola molècula, a la seva essència més pura. Com ho fariem? En un alambí barrejaríem tot el que necessitem: domini i explotació de la natura, androcentrisme, cerca de benefici econòmic per damunt de tot, màxima productivitat, curtterminisme, totalitarisme, empreses multinacionals amb més poder que els estats... Una vegada completat el procés de destil·lació, el resultat podria, perfectament, ser una gota de l'herbicida més venut als Països Catalans i al món: el glifosat.

Per a les persones del camp, el glifosat és un producte de sobres conegut, encara que moltes el coneixen pel primer dels seus noms comercials, Roundup. I és que aquesta substància màgica té moltes aplicacions. En els nostres camps es fa servir per a eliminar les anomenades males herbes en els cultius de cereals i d'oleaginoses i en el control de la coberta vegetal en les plantacions de fruiters o en els marges de camins i carreteres, però a les ciutats també s'utilitza en jardineria. Si preguntem a qui no està familiaritzat amb temes agraris o ambientals, és probable que també sàpiga de la seva existència, perquè ha estat molt present als mitjans de comunicació. No és el glifosat una d'aquestes substàncies que exterminen les abelles i altres pol·linitzadors? No és aquell pesticida que l'Organització Mundial de la Salut (OMS) va dir que era cancerigen? No és un verí que contamina moltes fonts naturals del nostre territori? Tres intuïcions del tot encertades.

Efectivament, com va demostrar l'estudi de la Universitat de Texas que es va publicar en la revista *Proceedings of the National Academy of Sciences (PNAS)*, de l'Acadèmia Nacional de Ciències dels Estats Units, el glifosat altera el bioma del sistema digestiu de les abelles i això les afebleix significativament. El 2015, l'OMS va classificar el glifosat com a substància "probablement cancerígena per als éssers humans", davant l'evidència significativa de la relació entre l'aparició de tumors i la ingesta de glifosat en animals de laboratori. I, sí, també és cert que aquest herbicida no selectiu acaba en l'aigua. En el cas dels rius, Ecologistes en acció va analitzar amb detall, a partir d'informació proporcionada pel Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic, la presència de glifosat en deu conques hidrogràfiques (entre les quals, per cert, no apareixen les conques inter-

nes catalanes). A totes les mostres van trobar glifosat. Un 29% en presentaven valors per damunt del límit establert per la directiva marc de l'aigua per a qualsevol plaguicida, i el 7% superaven el límit permisible per a la suma de tots els plaguicides presents. En el cas de les aigües subterrànies de Catalunya, la memòria de l'Agència catalana de l'aigua del 2019 ja

advertia que, davant les concentracions detectades de plaguicides, calia fer-ne un seguiment exhaustiu perquè podrien ser responsables del mal estat químic d'alguna de les masses d'aigua. I hi afegia: "En aquest sentit, cal tenir especialment en compte el paràmetre glifosat i el seu metabòlit, l'àcid aminometilfosfònic (AMPA) que han assolit freqüències de detecció i concentracions especialment elevades en mostres d'investigació".

El glifosat ha fet possible els monocultius: milions d'hectàrees de terra fèrtil reduïdes a deserts d'una mateixa espècie vegetal

Cicle complet de perversió de la vida

Des del nostre punt de vista, l'agricultura capitalista, la que ens alimenta, és el sector econòmic on més clarament s'observa l'agressió sobre la vida. D'una banda, perquè el seu objectiu final és la producció d'aliments, béns de primera necessitat; i de l'altra, perquè treballa directament amb processos vitals d'altres éssers vius. Els ritmes naturals d'aquests processos han hagut d'ajustar-se als ritmes d'acumulació, cada vegada més exigents. Aquest canvi s'ha aconseguit amb petroli i ha posat bona part de la comunitat científica al servei del benefici econòmic.

El glifosat ha fet possible, entre moltes altres coses, els monocultius: milions d'hectàrees de terra fèrtil reduïdes a deserts d'una mateixa espècie vegetal. L'homogeneïtat és contrària a la vida; el que veiem en les imatges de satèl·lit d'aquestes regions són paisatges artificials i antívida que només poden progressar sota la contínua supervisió de tecnologies complexes i privatives.

On abans hi havia biodiversitat, comunitats, cultura, coneixements

/ NÚRIA
CURCOLL
@nuria_curcoll



propis i economies tradicionals, ara només hi ha milions de plantes de soia, de blat de moro, de palmeres d'oli... Els ingredients bàsics de l'alimentació industrial, de la carn barata produïda en macrogranges i del menjar processat, que també tenen conseqüències sobre la salut de les persones consumidores. Un cicle complet i impecable de perversió de la vida del qual cal parlar de nou als organismes europeus.

Aconseguir un punt d'inflexió

Encara que sembli cansat tornar a un tema tan conegut, hem de parar-hi molta atenció. Aquesta tràgica simbiosi entre acumulació de capital i explotació de la terra deixa clara la importància de mantenir i enfortir la pressió social enfront d'aquesta substància.

L'any 2017 ja eren clares moltes de les evidències esmentades (i altres que obligarien a afegir més pàgines a aquest article) i l'Autoritat Europea de Seguretat Alimentària (EFSA) va decidir prorrogar cinc anys més el permís d'ús del glifosat perquè -van dir- calien més estudis i més temps per a prendre la decisió. Ara, pocs mesos abans de complir-se el termini, el que queda clar són les fortes pressions que les empreses que el van patentar i el comercialitzen exerceixen sobre l'EFSA. El seu resultat econòmic depèn d'aquesta decisió. Trobem un bon exemple al lloc web

del Glyphosate Renewal Group, coalició industrial que lidera Bayer-Monsanto, on es demana a l'EFSA una pròrroga del permís durant quinze anys més.

Alhora, la societat civil també s'ha reactivat i hi podem trobar diverses iniciatives ciutadanes europees, com la campanya "Salvem les abelles i els agricultors" o la feina específica d'entitats com

Greenpeace o Amigos de la tierra. Entre tots els arguments que s'hi esgrimeixen sembla que el més polèmic continua sent el fet que les decisions es prenguin a partir d'estudis que han d'emetre les mateixes empreses, en lloc de fer recerques independents, com seria lògic. En aquest sentit, el 2017, l'Institut de Recerca del Càncer de l'Hospital Universitari de Viena va analitzar detingudament els estudis lliurats per la indústria i va dictaminar que només 2 de 53 poden con-

siderar-se fiables; 17 són parcialment fiables i 34 no ho són. Mentrestant, el 75 % dels 72 estudis independents confirmen la relació directa entre glifosat i el càncer.

Com pot ser que unes decisions tan importants restin subjectes a uns mecanismes i unes institucions tan fràgils? Quan, el 2022, es tanqui la carpeta del glifosat, quina "vida" s'haurà protegit? La de les empreses del lobby del glifosat o la del planeta? El glifosat és només una peça de l'entramat capitalista, però d'un valor simbòlic tan gran i universal que guanyar aquest procediment en la Unió Europea amb la força de la societat mobilitzada, pot significar un pas de gegant en el camí cap a la construcció d'un nou sistema alimentari i econòmic. En el camí cap a una nova relació amb el planeta i amb la vida. ●

La carn barata produïda en macrogranges i el menjar processat tenen conseqüències sobre la salut de les consumidores



pàgina oberta

(Des) regulació digital

Elvira Prado-Fabregat | @lafabregat

Artista, filòloga i investigadora en 'Performance studies'

La quarta revolució industrial no és com les precedents. No només modifica les coses que fem, ens modifica a nosaltres: a l'horitzó hi ha la fusió entre l'ésser humà i la màquina. Alhora, i ben crucialment, torna a estar liderada pels Estats Units, aquest cop des de les *Big Tech*: Google, Amazon, Facebook, Apple i Microsoft (GAFAM). Ara bé, fins i tot el comitè judicial del Congrés dels Estats Units ha dictaminat que cal contenir el creixement desproporcionat d'aquests gegants digitals. Durant el 2019 van realitzar un estudi, publicat l'octubre de 2020, que analitza la competitivitat en els mercats digitals. L'estudi conclou que les *Big Tech* tenen massa poder, que cal limitar-lo i que l'economia i la democràcia dels Estats Units està en joc.

Nathaniel Raymond era al capdavant del Harvard Humanitarian Initiative quan va decidir que aturarien la innovació tecnològica durant mig any per dedicar-se a produir un codi deontològic d'utilització de la tecnologia per a fins humanitaris. Segons Raymond, cal invertir el procés de funcionament de la revolució digital. Ara, ens arriben primer les promeses tecnològiques, i després ve la reflexió ètica i l'adaptació a les lleis i als drets humans. Un exemple ben proper d'això seria la introducció de Google en escoles i instituts. Una decisió que converteix els nostres fills en usuaris fidels de Google, ja que s'habituen a tots els serveis que ofereix. No és només això, però. Google for Education produirà clients amb un perfil d'usuari perfectament definit. Tota una vida de cerques,

correus, compres i intimitats: un client fet a mida. El senyal d'alerta hauria de ser que s'ha permès aquesta implementació sense que cap comitè assessor fes una valoració exhaustiva i rigorosa sobre què suposa que tot allò que passa als centres educatius estigui mediatitzat per una empresa privada de la potència de Google. El senyal d'alerta és la naturalitat amb què passa tot això. Google Health també és aquí. Durant la pandèmia ofería les seves computadores d'Intel·ligència Artificial (IA) per analitzar-ne les dades. Solucions, respostes i promeses gegantines.

Raymond relaciona el Codi de Nuremberg -el conjunt de principis per regular l'experimentació amb l'ésser humà sorgit del cèlebre judici- amb l'extracció de dades demogràfiques. Al final, el procés d'ingesta massiva de dades de les màquines d'IA i el que en resulta és un experiment, i hauria d'estar regulat com a tal. I no és només un experiment sociològic, és un experiment que pretén desxifrar tot allò que ens fa vulnerables, susceptibles de ser sotmesos a accions de les quals es pugui extreure el màxim rendiment econòmic.

Hi ha invents, com la clonació o les armes nuclears, que demanen posar-ho tot en pausa. La intel·ligència artificial és un invent que fa funambulisme sobre la línia que separa la promesa d'un futur millor, d'un poder difícilment controlable. Perquè tenir la capacitat de predir comportaments vol dir tenir la capacitat d'incidir-hi

a b a n s

que s'esdevinguin, de modificar-los. Una vida plena de "per a tu", de *suggeriments*. La tecnologia trasllada la presa de decisions, de manera parcial i progressiva, de l'ésser humà a l'algoritme. Als algoritmes que hi ha a l'altra banda del món digital que ens és visible; als algoritmes que, en la gran majoria de casos del nostre dia a dia, són una eina al servei de la rendibilitat i el creixement empresarial. Les dades demogràfiques a gran escala, les màquines d'IA capaces d'analitzar-les i els secrets que revelen són en mans d'unes quantes empreses. Aquest fet no només posa en perill la democràcia, sinó la nostra autonomia, la nostra qualitat de vida, la nostra salut. Una part clau del problema és que si existeixen empreses i tecnologies globals i globalitzadores, també cal un ens global que permeti regular-les. Els problemes globals, com la crisi climàtica o un monopoli com GAFAM, necessiten respostes globals.

La regulació que necessitem ara té a veure amb la matèria intangible de què estem fets. En aquest moment d'impàs en què encara manca tanta regulació, ens cal escepticisme i imaginació. Escepticisme per posar en dubte la nostra autonomia: la idea del que volem/necessitem ha sortit de nosaltres? El que estem fent era el que anàvem a fer, el que volíem fer? I imaginació per defugir inèrcies, per reinventar-nos, per crear alternatives. Imaginació per definir com volem que sigui el nostre futur digital. I, sobretot, com *no* volem que sigui. Ens cal decidir quin preu estem disposats a pagar per estar (híper) connectats. I quin *no*. ●

“

Tenir la capacitat de predir comportaments vol dir tenir la capacitat d'incidir-hi abans que s'esdevinguin, de modificar-los



ALBA
DOMINGO
@albadoba

‘Planxant’ sobre rodes



L'skater Cristina
Mandarina
/ RAISA ABAL
@raisaabal

Plataformes com Asiplanchaba o la publicació ‘Dolores Magazine’ visibilitzen una creixent escena femenina d’skaters que reivindiquen una major acceptació social i una millora en les seves condicions

Laura Masó | @aix_lau

L'impacte d'un skate a la cama et fa tornar a la realitat. Un cop sec, brusc, igual que els trucs que practica amb decisió i perseverança el jove que tens davant. Com a observadora a un skatepark de Barcelona, et trobes absorta diferenciant el tipus d'activitats que hi tenen lloc -des dels patins als patinets i, per descomptat, els skates- i el perfil de persones que s'hi concentren. Sobretot, no ho pots negar, intentes localitzar-hi les skaters de la pista. És fàcil. Hi són. Joves i encara més joves. Parlant llengües diverses. Lliscant al centre de l'skatepark o observant des de la vora. Patinant en femení.

El món de l'skate va més enllà d'edats, d'origen i de gènere. A la pel·lícula índia *La skater*, de Manjari Makijany (2021), es mostra l'impacte que causa l'aparició d'aquest esport en una zona rural de l'Índia i, sobretot, en Prerna, una noia del poble que descobreix que l'skate és la seva passió i l'única manera de sentir-se lliure. Opinions a banda, i sense fer espòilers, és una manera d'introduir-nos al món de l'skateboard i al sentiment que moltes noies experimenten en començar a patinar.

Però els inicis no són fàcils, tampoc per les noies d'occident. Les caigudes, la vergonya, la incomprensió o la falta de referents són comunes en moltes de les patinadores. Mmir Bayón,

una lleonesa que viu a Barcelona des de fa més de tres anys, va aprendre a patinar gràcies al monopatí d'un amic canadenc. L'experiència va durar poc. Un dia, va recolzar el peu malament i es va lesionar el turmell. Quan es va recuperar, després d'un any, va voler seguir. “Anava a l'skatepark les hores de sol, quan no hi havia ningú, per poder-ne aprendre. Em feia vergonya. No hi havia més noies patinant i jo no coneixia a ningú”.

Tampoc va ser fàcil per Vero Trillo. Aquesta gaditana es va enamorar de l'skateboard quan era petita i va veure uns nois al carrer patinant. “Volia tirar-me per les baixades com ells. Me'n van regalar un i em vaig destrossar els genolls, però m'en- »



D'esquerra a dreta, les patinadores Aimy Brady, Júlia Wilshusen, Cata Díaz, Leti Nogueira i Héloïse Whatelet / RAISA ABAL @raisaabal

» cantava!». Des de llavors, no ha baixat de l'skate i, a part, s'ha convertit en una de les impulsores d'Asiplanchaba, una plataforma amb seu a Barcelona per donar visibilitat a l'escena femenina d'skaters.

L'acceptació social és una altra de les lluites a les quals han de fer front. La mare de Raisa Abal es va quedar en estat de xoc quan, just acabar un màster, la seva filla li va dir que anava a Barcelona a patinar. “Ho relacionen tot amb la feina: patines durant el teu temps lliure, quan podries estar fent coses productives, podries treballar més hores o, si et lesions, no podràs treballar”. Però aquesta gallega, instal·lada a Barcelona des de fa més de tres anys, troba temps per a tot. Per treballar, per patinar i, fins i tot, per fer fotos. Ara és la fotògrafa de *Dolores Magazine*, una revista sobre el món de l'skate femení, sorgida d'Asiplanchaba, i que acaba de publicar el seu cinquè número.

L'skateboarding com a filosofia de vida

Aquest esport, que va començar als carrers de Califòrnia a mitjans del segle XX, avui s'ha escampat per pobles i ciutats d'arreu. Si abans anava estretament lligat a les onades i a sur-

fejar, avui el que més el defineix és la llibertat. “La sensació de pujar sobre el monopatí és la millor del món. Sortir de la porta de casa i posar-te el monopatí als peus... Et sents lliure!”, explica Leti. Per ella, és una filosofia de vida. No només la música i valors com la simplicitat o l'antimaterialisme, sinó també l'actitud. “És una competició amb tu mateixa. Vols ser millor de com eres ahir. T'ensenya moltes lliçons: proves una cosa milers de vegades, falles, però saps que ho aconseguiràs. Aprens que caure i fallar són part de la vida”.

“L'skate és unió i companyonia” explica Mmir, que ha participat en la construcció del Picnic DIY del barri barceloní de Poblenou, un skatepark dissenyat i autoconstruït per les mateixes patinadores. Cada vegada són més abundants els espais destinats a patinar, tant aquells fets pels mateixos patinadors com els finançats públicament. Tot i això, qual-sevol racó pot ser interessant per patinar-hi. “Sempre vaig lluny a patinar, a diferents spots

(llocs del carrer patinables, no creats específicament per ser patinats) o a skateparks nous o que ens agraden, com l'skatepark de Tortosa o l'Spotter DIY de Barberà” explica la Raisa, posant exemples de dos casos ben diferents. El primer, construït amb diners públics dels pressupostos participatius de Tortosa, durant dos anys consecutius, amb els joves com a part implicada en la decisió. L'altre, un skatepark autoconstruït, un espai viu, de barbacoes, de concerts i d'esport.

L'escena femenina i l'skate

La presència de noies en el món de l'skate ha anat canviant. En els darrers anys, s'ha vist una major presència tant als carrers com a les xarxes socials i a in-

ternet, i també en competicions. “L'essència de l'skateboarding està canviant i s'està fent més plural. A més, amb l'entrada de l'skate als Jocs Olímpics, es catapultarà i ajudarà a entendre que és una activitat -com gairebé totes- no relacionada amb el gènere”, explica Vero. Ara falta que les condicions es vagin igualant. “Fa dos o tres anys,

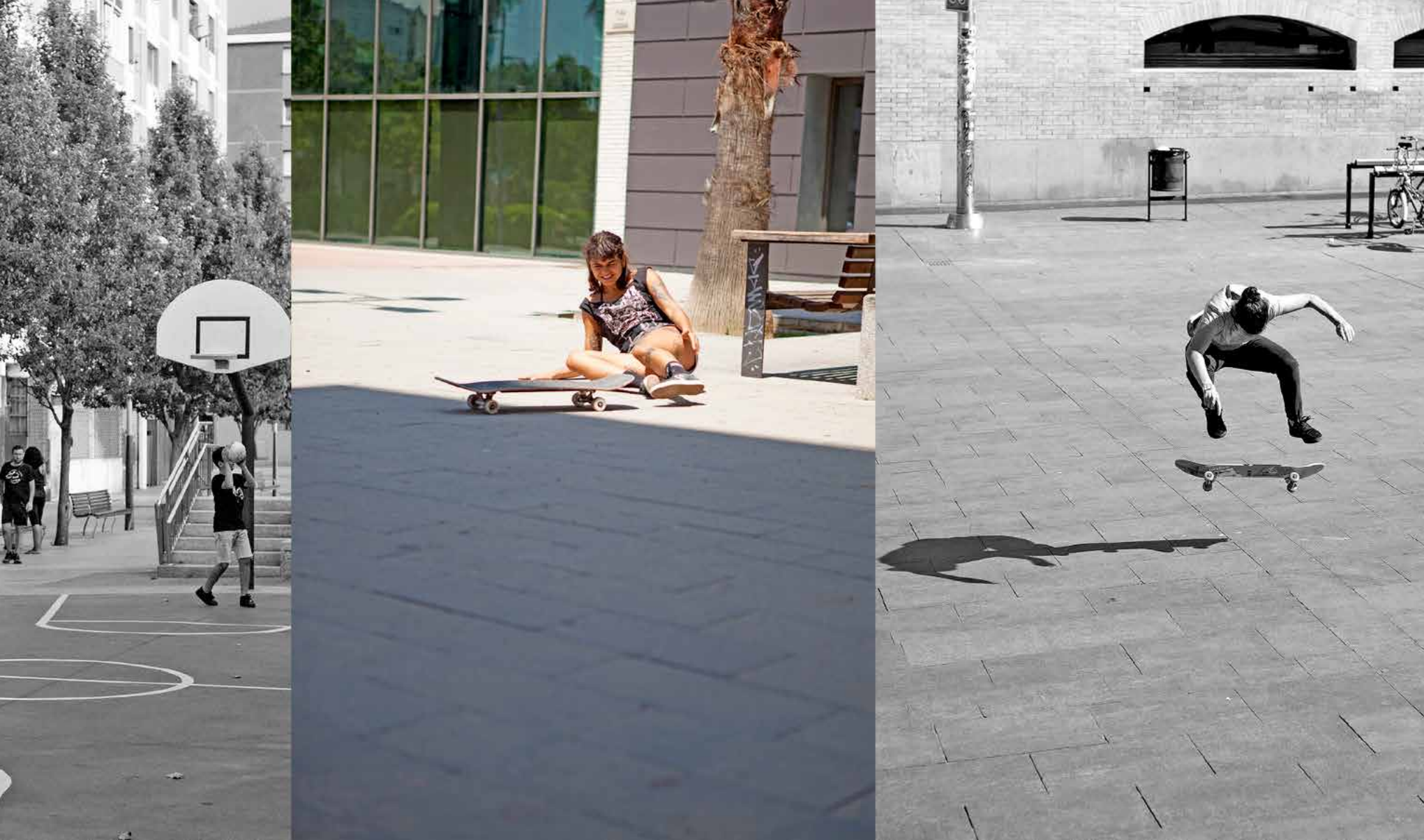
Quan parlem de referents, les mateixes amigues ho poden esdevenir. “És un 'engorile' anar a patinar amb elles” explica Mmir

era impossible que en una competició oficial en l'àmbit internacional, els premis monetaris fossin equitatius en la categoria masculina i femenina, però ara gràcies a organismes com World Skate, segons els objectius de la competició, un dels requisits que han de complir és que les dues categories guanyin la mateixa quantitat de diners”, diu Raisa.

La medalla de plata als Jocs Olímpics de Tòquio d'enguany, la brasilera de 13 anys Rayssa Leal, ha tingut moltes més referents femenines de les que havien tingut les seves predecessores. Cada vegada el nivell femení és més alt i les xarxes han contribuït molt a la seva difusió. Segons Vero, “la vida era diferent abans d'Instagram. La gent no pensava a ser youtuber ni comptava amb recel els seus seguidors i *unfollows*, ni retransmetia en directe. Abans era infinitament més complex conèixer noies que patinessin a la resta del planeta”. I afegeix “a la dècada dels no-ranta gairebé no hi havia noies fent skateboarding, i a les que hi havia no se'ls donava massa cobertura, ni en l'àmbit nacional ni internacional”.

Creació de continguts

Quan parlem de referents, les mateixes amigues ho poden esdevenir. “És



un *engorile* anar a patinar amb elles” explica la Mmir. Aquest sentiment de companyonia i de pertinença a un grup és el que les ha portat a organitzar-se fins a crear una plataforma digital i una revista.

Tal com explica Vero: “El 2009 vam començar a recopilar informació i crear continguts per donar llum i visibilitat a la petita escena d’skate femenina del moment. Així naixia Asiplanchaba, i amb ella els primers tours femenins, esdeveniments i accions per dinamitzar l’escena i inspirar altres noies”. El nom ve de la cançó dels pallassos de la tele, aquella que feia referència a una noia que no podia jugar perquè havia de fer les feines de la casa, entre elles planxar. Doncs li han donat la volta. En el món skater, planxar significar fer les coses amb contundència i precisió, i així és com planxen les skaters: “al carrer, passant-s’ho bé com més els agradi, sigui amb un patinet sota els peus o com els doni la gana”.

Així doncs, el que va néixer com una web per unificar notíci-

es de referents femenins de l’skate, avui s’ha convertit en una plataforma que il·lumina l’escena femenina mundial des de Barcelona. *Anar de missió* pels *spots* de la ciutat es va convertir en tours en els que es recopilava material en vídeo i foto per publicar, tant a Asiplanchaba com a altres mitjans com *Dogway*, la primera revista d’skate espanyola nascuda fa vint anys, o *Skate films*, i que ara, a més a més, utilitzen per a *Dolores Magazine*, la mateixa revista. “Anàvem amb la *furgó* plena de guerreres per *matxacar* els *spots* del nostre destí: el País Basc, les illes Canàries, Andalusia, València, Mallorca, Porto...”. I quin ha estat el resultat? “Ens agrada pensar que

som una comunitat, un lloc on totes les noies tenen un espai per expressar-se i trobar altres referents i inspiracions”, conclou Vero.

Reptes de futur

Però malgrat lluitar cap a la igualtat encara hi ha un llarg camí a recórrer en visibilitat i en condicions. “Hi ha marques que paguen més als

nois que a les noies sense haver-hi una explicació molt clara” denuncia Vero, igual que han fet altres patinadores com la brasilera Karen Jonz per reclamar la igualtat de gènere a l’skateboarding. “Són realitats que encara han de canviar i en les que absolutament totes les persones poden influir, ser testimoni de situacions injustes i no fer-hi res”, afegeix.

“Només amb sortir i ser nosaltres mateixes ja marquem la diferència a l’escena de l’skate”, diu Leti. I és que cada vegada són més les noies que es plantegen pujar a un patinet i llançar-se al carrer. O, a un skatepark. Cada vegada, les possibilitats són majors. Enrere queden els dies en què l’skateboarding era només un moviment alternatiu i predominantment masculí. Avui, s’associa a grans marques patrocinadores, a instagramers amb números infinits de visites, amb competicions mundials, però també amb dones. El sector femení reivindica la seva presència al carrer i ho fa no només sent-hi sinó també amb una sèrie d’accions artístiques i culturals. “Tinc amigues que fan cine, revistes, fotos, vídeos, organitzen esdeveniments i, a més, patinen per amor. Hi ha una presència, i es nota. I això em fa sentir molt orgullosa de l’escena femenina d’ara”.

Diccionari skater

Trucs

Efectes fets amb l’skate.

Planxar

Fer un truc a la perfecció.

Pro

Professional.

Spot

Llocs de la ciutat per patinar.

Engorile

Motivació.

Al barro

Arriscar-se.

Anar de misión

Sortir a patinar.

Per saber-ne més:



Pel·lícula *La skater* (Netflix, 2021).



asiplanchaba.com
doloresmagazine.com



La pluja no atrapa els nens de Burkina Faso

L'educador de carrer Theophile Palenfo lluita perquè els infants de la segona ciutat del país no s'ensorrin, en una societat on el moment és per força present i no existeix un demà

Èlia Borràs | @eliaborras
Bobo-Dioulasso (Burkina Faso)

Els tèrmits es concentren al voltant d'un fanal que hi ha enmig de la plaça de l'estació ferroviària de Bobo-Dioulasso, a Burkina Faso. Asseguts en una escultura que simula una escala, dos nens s'espolsen els insectes de la cara i del cap a cops de mà. Theophile Palenfo, de 40 anys, ha aparcat la Yamaha al centre de la plaça, que també és un pàrquing d'autobusos interurbans. Treu les claus del contacte i s'apropa als dos nens que esperen qui sap què sota l'eixam. Els saluda xocant la mà i hi xerra durant una bona estona. "Són d'Ouagadougou (capital de Burkina Faso), han vingut a treballar a Bobo-Dioulasso. Avui dormen a l'estació i demà vindran al centre a menjar", explica aquest educador social, que treballa al Centre d'Acollida i Urgència del Sector 15 de la ciutat, gestionat per l'Associació Tié, una entitat amb 25 anys d'experiència en el sector, i l'ONG catalana NouSol.

"Comprava mocadors al mercat i els revenia al carrer", recorda Theophile, evocant la seva pròpia joventut. "A les nits anàvem al Black [un bar]. Allà ens trobàvem tots i ens gastàvem els diners que havíem guanyat durant el dia", explica. Avui, en canvi, Theophile és l'encarregat de liderar la *marau*, la volta de reconeixement que cada dilluns,

dimecres i dijous els educadors de l'Associació Tié fan per la ciutat per identificar, reconèixer, informar i establir relacions amb els infants de carrer.

Burkina Faso és un país que es troba enmig del Sahel, el cinturó desèrtic que travessa el continent africà des de l'Atlàntic fins al mar Roig. La sequera extrema, la falta d'alimentació i la inseguretat ha provocat que només el 2019, hi hagués mig milió de desplaçats interns del nord del país, coneguda com la "zona roja", cap al sud, on, de moment, encara no hi ha presència jihadista.

El Ministeri d'Acció Social ha comptabilitzat més d'un miler d'infants en situació de carrer a Bobo-Dioulasso, i l'Associació Tié ha creat una base de dades per registrar les causes d'aquest fenomen i també tenir constància de qui són aquests infants i d'on venen. Avui dia, ja han identificat més de 600 nens, la totalitat dels quals, sense carnet d'identitat ni acta de naixement que validi l'edat i la família d'on provenen, ni tampoc el seu nom.

Projectar el demà

La presència de Theophile a Sitarail, l'estació de trens de Bobo-Dioulasso, fa que a poc a poc s'acostin infants i joves. Els dedica un moment a tots. "Demà podeu venir a menjar al centre", "Com et dius?", "Com estàs?", "On dorms?", "Què vens?", són les frases que va repetint.

Un nen se m'acosta i em pregunta si vull comprar-li una llanterna. En carrega de diferents mides, a més d'un fluorescent, i també du una pilota blanca. Li pregunto quants anys té i em diu que quinze. "És impossible" li responc, i em riu per sota el nas. En té tretze i està a punt d'acabar la seva jornada laboral. Amiro -així es diu- treu el mòbil de la butxaca i m'ensenyava una foto d'ell amb una calculadora i un full en blanc. Sembla que fa balanç de les vendes. "Està feta a la botiga del meu pare, però ara que s'ha acabat l'escola, l'ajudo i surto a vendre al carrer". "Bon marché!" (en francès: "Barat!"), li diu Theophile que s'enfila a la Yamaha per seguir la *marau*. Els altres infants i joves s'acomoden i asseguren que demà aniran al Centre Tié a menjar. Avui Amiro anirà a dormir a casa, però els dos nois d'Ouagadougou dormiran darrere de l'estació de trens.

Ens dirigim al segon punt estratègic de la *marau*: la "mesquita". Es tracta d'un voral de car-

retera, però li diuen així perquè està situat just al costat d'un centre religiós islàmic. Són les vuit del vespre i és negra nit. Il·luminats per uns pocs fanals, hi ha una vintena de joves. Theophile arriba i saluda a tothom. El voral és el punt de trobada d'aquells que ja fa temps que viuen en situació de carrer. Avui ha plogut i tenen una foguera encesa. "La pluja no els atrapa mai, a la nit es troben per inhalar cola", explica l'educador social.

Aquest mètode per drogar-se és el més econòmic i també un dels més destructius. En poc temps es converteixen en addictes i la seva reinserció esdevé cada dia més complicada. És fàcil comprar la cola Araldite, que després insereixen dins d'un recipient per a poder respirar els vapors que desprèn. La cola serveix per fer passar la gana i també per evadir-se dels adults i de la realitat.

Theophile ha vist créixer aquests joves que ara ronden entre els 16 i 18 anys. És per això que allarga el temps de la seva visita a la "mesquita". També sap que no hi ha res a fer i que ell només pot exercir d'amic, d'un germà gran que observa de lluny i actua de prop. Balla quan posen música amb el mòbil i després xerren de la vida, es posen al dia. Ell fa més de quinze anys que treballa a l'Associació Tié i aquests joves també formen part de la seva rutina. "La meua lluita és que pensin en el demà", conclou. "I les noies, on són?", li pregunto. "Treballen a casa o es prostitueixen", respon.

Ell mateix no va anar a l'escola i, per descomptat, no va estudiar a la universitat. És educador perquè comprèn com ningú la manera de viure i els sentiments d'aquests infants i joves. "Jo mai vaig provar la cola, però em vaig tornar addicte a la vida al carrer", confessa. Hi va passar deu anys, venent mocadors i fent de camell. Com a testimoni, un cos ple de cicatrius. Tanmateix, ell era com Amiro, arribava tard a casa a la nit, però tenia un sostre on dormir. Així es va salvar.

Una vida en moviment

"No trobo l'Ousseni", em diu Theophile. El dia abans era al Centre Tié i havia quedat responsable d'una càmera d'un sol ús que li havia deixat per documentar aquest reportatge. Però tant un dels seus amics com un conegut del barri ens asseguren ha marxat a Mali en un camió i que la càmera

El Ministeri d'Acció Social ha comptabilitzat més d'un miler d'infants en situació de carrer a Bobo-Dioulasso

La natalitat és de 5,2 fills per dona, i a partir dels deu anys aquests ja s'han d'espavilar per a menjar, treballar i guanyar-se la vida

no la té. “La va obrir amb un ganivet, volia veure què hi havia a dintre”, ens explica el seu amic.

L’hem anat a buscar a l’escorxador de la ciutat, però no hi és. Segons la base de dades de l’Associació Tié, tant Ousseni com el seu germà bessó, Alassane, han patit violència familiar i és per això que han marxat de casa. La natalitat a Burkina és de 5,2 fills per dona, i a partir dels deu anys aquests ja s’han d’espavilar per a menjar, treballar i guanyar-se la vida en un país on -de mitjana- una persona guanya 1,06 euros al dia.

L’escorxador és el lloc de trobada dels més petits. És una zona molt àmplia de la ciutat on la gent va a comprar o vendre carn. Entre fang i fems s’alcen uns estables construïts amb troncs. Allà hi esperen cavalls, vaques i xais. També és part del centre comercial de la ciutat i trobar-hi feina com a ajudant d’escorxador o netejant és fàcil. És per això que molts infants hi van. Per treballar i no haver de demanar diners al carrer. “Per què marxen de casa?” li pregunto a l’educador. “Volen ser lliures”, em contesta.

Ousseni acostumava a carretejar una cartera amb restes de paquets de tabac retallats pels laterals i oberts per simular un feix de bitllets. Els passava d’un en un amb el polze com si comptés milions. Després els llençava a l’aire, tot fent cara d’incredulitat, mentre es feia un fart de riure. No el vam trobar.

Durant el dia, els infants del carrer caminen per la ciutat amb la llauna de tomàquet penjada del coll. Vaguegen pels vorals. A la nit surten i es troben entre ells. La mobilitat és constant i moure un cos petit entre fronteres és fàcil i dissimulat, i a vegades els convencen per anar a Mali, la Costa d’Ivori o Níger, on poden acabar treballant en plantacions de mango o cotó, en mines d’or, o unint-se a un grup armat. “Els pares no saben on s’amaguen els seus fills”, em diu resignat Theophile.

Jo tampoc ho sé, però sempre els he vist. Per tot arreu. Als semàfors, esperant els sobrants d’altres als restaurants, treballant a l’escorxador, demanant diners als pàrquings o menjant sota un fanal a les nits. És com la metamorfosi dels tèrmits: d’insecte volador a cuc. I de cop, ningú els troba a faltar, o ningú els troba perquè no consten enlloc, més enllà d’una base de dades d’una entitat. ●



Foto feta per Ousseni amb una càmera d’un sol ús. Hi apareixen dos nens amb les seves llaunes de tomàquet penjades / ÈLIA BORRÀS @eliaborras



Theophile davant de la “mesquita” mentre fa la volta de reconeixement de cada dilluns / È. B. @eliaborras



Ousseni retratat per un amic seu dalt d’una moto-taxi, el transport més popular a Burkina Faso / È. B. @eliaborras



Un llac natural enmig de Roma

El veïnat lluita per preservar un antic recinte fabril que ha esdevingut un ecosistema amb una creixent biodiversitat

Alessandro Stoppoloni | @AStoppoloni
Roma

“Aquest podria ser el millor moment per superar la separació entre els elements humans i naturals. Cada vegada serà més complicat trobar llocs incontaminats, però ahora és més freqüent trobar llocs renaturalitzats que obtenen una rellevància ecològica”. Mentre pronuncia aquestes paraules, l'ecòleg de Roma Giuliano Fanelli pensa en el cas de l'antiga fàbrica Cisa Viscosa, situada a la part oriental de la capital italiana.

Cisa Viscosa produïa seda artificial fins que als anys cinquanta va quedar abandonada. Quatre dècades després, un nou propietari va començar a fer-hi obres per construir-hi un centre comercial. Malgrat l'oposició popular, amb la reivindicació que es mantingués l'espai com a zona verda, el projecte semblava dat i beneït. Però l'atzar va jugar a favor del veïnat. Les obres van topiar amb un aquífer subterrani i l'aigua va començar a brollar a la superfície. Els intents del promotor per frenar-la o retirar-la van ser també en va. Es va formar un petit llac, l'únic natural a Roma, cosa que va obligar a aturar la construcció. La intensa mobilització veïnal, amb força renovada per la descoberta de l'espai natural, va frenar definitivament el projecte. En va resultar un escenari molt particular: un llac natural d'aigua pura i l'esquelet d'un centre comercial a mig construir, al costat dels edificis enderrocats d'una vella fàbrica.

Ciutat desigualment verda

La superfície del municipi de Roma manté gairebé un terç d'àrees agrícoles, tot i que durant la segona meitat del segle XX, la ciutat va protagonitzar una expansió desordenada que va afectar molt els espais agrícoles i naturals. Així i tot, dins l'urbs existeixen encara alguns parcs grans com Villa Doria Pamphilij o Villa Borghese, que són sovint l'herència -ara reconvertida en espai públic- d'antigues grans famílies. No tots els barris, però, tenen la sort de gaudir d'una superfície verda gran i accessible. Un exemple paradigmàtic n'és el barri Prenestino, on es troba la vella fàbrica de Cisa Viscosa, que gairebé no en té. Ans al contrari, la travessen carrers plens de cotxes que provoquen un nivell alt de contaminació de l'aire. Una mo-

tivació suficient per fer créixer una mobilització que, gràcies a una molt bona col·laboració entre experts i activistes, va aconseguir que no s'alçassin noves edificacions i que el llac esdevingués un parc públic i obert a tothom.

Quan s'hi entra avui, primer s'hi troba un espai ple de vegetació, des d'on arrenca un caminet que desemboca en una esplanada amb gespa; a un dels laterals hi ha el llac, a l'altre els edificis de l'antiga fàbrica, encara de titularitat privada.

El llac, un espai protegit

“Quan es tracta de la defensa del llac, les mobilitzacions de les veïnes han anat sempre per davant de les institucions i han posat en evidència el problema”, reconeix Marta Bonafoni, una de les conselleres regionals del Lazio que més ha treballat per obtenir la protecció de l'àrea, destacant la seva importància per a tota la ciutat. La zona, al llarg dels últims trenta anys, s'ha convertit en un refugi per a moltes espècies d'animals que han trobat un lloc per viure tant als voltants del llac com en els vells edificis de la fàbrica. “El llac, amb la qualitat òptima de la seva aigua, és molt important, però ens interessa també la funcionalitat de tot el conjunt: hi trobem espècies bastant comunes, però s'ha creat un equilibri notable en totes les components de l'ecosistema. Hi ha una biodiversitat molt gran, superior a la que hi ha en llocs del centre i el nord d'Europa, on s'han renaturalitzat fàbriques velles”, ens detalla Fanelli. Aquest va ser un factor determinant perquè l'any 2020 el govern regional declarés el llac monument natural, és a dir, un espai protegit.

Tanmateix, el resultat no va satisfer del tot el veïnat, ja que l'antiga fàbrica quedava fora de l'àrea protegida: “Amb la fàbrica com a part del monument natural, la propietat hagués hagut de demanar una autorització per qualsevol intervenció”, explica Alessandra Valentinelli, experta en qüestions urbanístiques. Això causaria també una baixada de preu del terreny, encara privat. Les activistes defensaven la unitat de la fàbrica amb el llac i alertaven del perill que l'àrea on hi havia els vells edificis fos encara objecte d'especulació.

Aquesta por es va materialitzar el mes d'abril, quan el propietari va començar a talar arbres i arbusts que havien crescut al llarg dels anys dins

En va resultar un escenari particular: un llac natural d'aigua pura i l'esquelet d'un centre comercial a mig construir

La mobilització no va poder impedir que part del recinte naturalitzat es veiés afectat per una tala d'arbres i matolls



El llac es va conformar arran que brollessin a la superfície les aigües d'un aquífer / ECOMUSEO CASILINO

dels edificis. Les veïnes van denunciar que la propietat havia efectuat la intervenció sense autorització, en un moment en què és època de reproducció per a moltes espècies d'ocells.

La mobilització, però, no va poder impedir que bona part de la vella fàbrica es veiés afectada per la tala, deixant al descobert l'esquelet dels vells edificis, abans protegits per les plantes. “La vegetació de la fàbrica era important per limitar la contaminació als barris que es troben al seu voltant”, assegura Fanelli, que afegeix: “A més, tot i que estem a prop del centre de la ciutat, a l'àrea de la fàbrica s'hi havien desenvolupat espontàniament uns hàbitats poc habituals, que fins i tot estan protegits per la Unió Europea”. L'espai havia trobat un nou equilibri que garantia alhora un espai verd per a les persones i un entorn ideal per a animals i plantes. “Aquesta és la raó per la qual algunes persones defensen que no cal ni restau-

rar els edificis vells ni destruir la part que queda del centre comercial, ja que formen part del nou sistema natural”, aclareix l'ecòleg.

La mobilització es manté amb l'objectiu que tota l'àrea sigui declarada monument natural. Just després de la controvertida tala d'arbres, el president de la regió de Lazio, Nicola Zingaretti, va afirmar que hi havia la voluntat política de dur a terme l'ampliació, però fins ara no hi ha hagut cap moviment en aquesta direcció. Mentrestant, les activistes segueixen demanant l'expropiació dels terrenys, encara sota control privat. Una actuació que seria competència de l'Ajuntament de Roma. Cal tenir en compte, però, que el consistori en plena precampanya de les eleccions municipals dels dies 3 i 4 d'octubre. Sigui com sigui, del que no hi ha dubte és que caldrà esperar anys perquè la fàbrica torni a lluir l'esplendor vegetal que atresorava abans de la tala. ●

Els millors treballs de Fi de Grau, Fi de Màster i Postgrau.

Fent el teu treball sobre una temàtica vinculada a:

TERCER SECTOR ECONOMIA SOCIAL COOPERATIVES

Últim dia per presentar els treballs: 20 de setembre de 2021
premis@rocagales.cat | economiasocial.coop

MÉS DE 9.000€ EN PREMIS

POTS GUANYAR FINS A 1.100€
(MÉS 300 € EN PRODUCTES I SERVEIS DEL MERCAT SOCIAL)

Bases
economiasocial.coop/premis

L'INCERT FUTUR DE L'AFGANISTAN

La necessitat de suport internacional pot moderar els excessos dels talibans, però alhora poden trobar en Rússia i la Xina uns aliats condescendents

L'anàlisi de Ricard Gonzalez | @RicardGonz
Periodista i polític

Els adults afganesos recorden perfectament com era el règim que van implantar els talibans a bona part del país a mitjans dels noranta. Basant-se en una interpretació molt rigorista de l'islam, s'aplicaven càstigs brutals als qui violaven la seva xaria, i les dones no comptaven amb cap dret, ni tan sols el de treballar. Però el que no està clar és com serà l'Afganistan dominat pels talibans, ara que han tornat al poder. Tot i que no sembla que la seva ideologia hagi canviat, la seva necessitat d'ajuda i reconeixement internacional pot fer-los moderar els seus excessos. La formació del nou govern pot donar pistes sobre quins són els seus plans.

Del que no hi ha cap dubte és que el nou sistema no es basarà en la Constitució del 2004, que incloïa la celebració d'eleccions democràtiques i garantia una sèrie de llibertats com la d'expressió. A les converses entre el govern afganès i els talibans, que van allargar-se durant més d'un any sense arribar a bon port, els talibans mai van reconèixer com a legítima la Carta Magna, i van insistir que només donarien suport a un Estat islàmic governat per la xaria o llei islàmica. De fet, només arribar a Kabul ja van substituir la bandera tricolor adoptada el 2002 per una de blanca amb la professió de fe de l'islam i la inscripció "Emirat Islàmica de l'Afganistan".

Fonts del grup fonamentalista han filtrat que el nou sistema serà presidit per un guia suprem, que serà a la vegada la principal autoritat política i religiosa del país, una arquitectura semblant a la del règim iranià. L'escollit pel càrrec serà el mul·là Hebatullah Akhundzada, de 60 anys, que es va convertir en líder del moviment el 2016, quan el seu predeces-

sor Aktar Mansur, morí en l'atac d'un dron nord-americà. Akhundzada té un perfil i un historial de líder religiós més que no pas militar, havent ocupat el màxim càrrec judicial del territori controlat pels insurgents.

Necessitats de reconeixement internacional i de suport per sostenir una economia en caiguda lliure, és probable que els talibans ofereixin la seva cara més amable durant els mesos vinents. Per exemple, no s'espe-

Intentaran evitar que es converteixi en un hub jihadista que irradiï combatents a tota l'Àsia central

ra que permetin a Al-Qaeda operar lliurement en territori afganès. Els més optimistes assenyalen que han donat alguns senyals de moderació. Per exemple, poc després de la seva espectacular ofensiva, van permetre que la minoria hazara, de confessió xiïta, celebrés públicament la festa anual de l'Aixurà, la més important pels xiïtes. Pels fonamentalistes sunnites com els talibans, els xiïtes són uns heretges, i durant el seu govern dels anys noranta van patir una repressió ferotge. Ara bé, al mateix temps, nombroses informacions recents apunten que soldats talibans han marcat les cases d'activistes i opositors, i que s'ha produït el segrest i la desaparició de desenes de persones. No està clar si aquesta mena d'accions comptaven amb el suport de la cúpula del moviment.

En part, el suport de l'Afganistan depèn del que faci la comunitat internacional, ja que sembla difícil que l'últim reducte de resistència al seu govern, a la vall del Panjshir, sigui capaç de sostenir el control del territori i forçar els talibans a fer concessions. En tot cas, l'Afganistan del 2021 no és el mateix que del 1995, i els talibans necessitaran ajuda exterior per gestionar un estat més complex. De moment, atemorits davant possibles represàlies per col·laborar amb un govern "traïdor", molts funcionaris han fugit o bé han preferit amagar-se que tornar a la feina.

A banda del Pakistan, que ha jugat un paper d'agent doble durant aquestes dues dècades de guerra, és evident que tant la Xina com Rússia estan interessades a cooperar amb els talibans. L'interès és mutu perquè totes dues són membres del Consell de Seguretat i podrien bloquejar una votació que legitimés una nova invasió. Coneixent la naturalesa d'aquests dos règims, no és d'esperar que posin com a condició cap línia vermella en qüestions de drets humans o de les dones. Més aviat, intentaran evitar que l'Afganistan es converteixi en un hub jihadista que irradiï combatents a tota l'Àsia central. Veurem quin és el preu d'Occident...

Normalment, el primer objectiu dels grups rebels que prenen el control d'un país és consolidar el seu règim. Ara bé, un cop aconseguit el suport exterior i estabilitzat el sistema, es mantindran aquestes polítiques o bé s'endurirà el règim i ministres independents o pertanyents d'altres partits seran purgats per imposar una dictadura més autoritària? Probablement, les incerteses que envolten el futur d'Afganistan no es resoldran en un futur pròxim. ●

/ MARIA CONILL
@maria.ipunt

Un fil de memòria roja i negra a València

Dos llibres d'edició recent i una exposició a l'IVAM han servit per recuperar el rastre de les experiències llibertàries entre els anys setanta i noranta a la capital valenciana

Giuseppe Savino | @peppesavino78
Marc Campos | @La_Directa

O

uatre persones que parlen francès fumen un cigarret enfront de la “Fábrica del hielo”, un antic edifici que proveïa glaç als pescadors i que, d'uns anys ençà, s'ha convertit en un de tants llocs d'oci del Cabanyal, a València. Al seu costat, queda una pintada groguenca que pareix voler resistir a la gentrificació i al temps: “CSO” i una “A” encerclada. Allí estava el CSOA Pepika la Piona (centre social okupat i autogestionat), antiga drassana, ocupada des del 1998 fins al 2006. És un dels espais que formen part dels itineraris del llibre *Rutes per la València anarquista* (El Punt - Espai de lliure aprenentatge, 2021), una publicació sobre els llocs emblemàtics del món llibertari al cap i casal, on es poden trobar dotze recorreguts proposats i més de 250 llocs referenciats, dos centenars d'imatges i un cançoner.

L'obra està concebuda com un conjunt de rutes a través de la memòria històrica de la ciutat, des dels orígens del moviment anarquista en la península Ibèrica, marcat per la visita de Giuseppe Fanelli, enviat de Bakunin, el 1868, fins als espais de referència del moviment okupa i alternatiu de les últimes dècades del segle XX. Un repàs a la memòria més recent de la

ciutat que trenca amb el discurs hegemònic que presenta el poder: “Quan mor Franco ja hi havia el moviment anarquista que, durant tota la dictadura, en l'exili o la clandestinitat, havia continuat lluitant”. Explica Francisco Collado, editor literari i coordinador del projecte.

Amb l'arribada de l'anomenada Transició, als anys setanta, el món llibertari ressorgeix, i els grans espais referents de l'anarquisme -organitzacions com la Confederació Nacional del Treball (CNT) la Federació Anarquista Ibèrica (FAI), les Joventuts Llibertàries (JJLL) o Dones Lliures- es van recompondre. L'any 1977 hi ha grans mítings -a la muntanya de Montjuïc de Barcelona, coincidint amb les Jornades Llibertàries, i a València a la plaça de bous- amb la reaparició d'històriques figures del moviment, com és el cas de Frederica Montseny, moltes d'elles vingudes des de l'exili.

Als anys huitanta, seguint la tradició anarquista clàssica, naixen nombrosos ateneus llibertaris, com ara l'Ateneu Llibertari de Marxalenes, l'Ateneu Llibertari Cabanyal (Progrés), l'Ateneu Llibertari Botànic Centre, l'Ateneu Llibertari Llibertat »

»

-local de CNT-AIT, al carrer Sant Martí, on també s'ubicava Radio Libertaria- o l'Ateneu Llibertari Al Margen; aquest últim encara actiu al número 3 del carrer de Palma. Cal destacar també el sorgiment d'altres vessants de l'anarquisme, com és l'antimilitarisme -representat pel Moviment d'Objecció de Consciència (MOC) i el Col·lectiu Autònom Anti-Militarista-, l'ecologisme -representat pel Grup Ecologista Llibertari (GEL)-, i l'anticarce- rari amb les preses del Col·lectiu de Presos en Lluita (COPEL) com a protagonistes.

Kasals populars i ràdios lliures

El llibre sobre les rutes no és un cas aïllat, encara que la recuperació de la memòria històrica del moviment llibertari en els anys que van des de la mort del dictador Franco fins als noranta del segle passat és prou difusa al País Valencià. Al començament del 2021 es va publicar el llibre de l'historiador Vicent Bellver, *Hilos Rojinegros. El movimiento libertario en Valencia en el posfranquismo (c. 1968-c. 1990)*. Com afirma el seu autor, "hi ha diferents moments en què s'intenta recuperar aquesta part de la història, no només del món llibertari, sinó també de tot el moviment extraparlamentari a l'Estat espanyol".

El primer intent, segons Bellver, és després del 1989, amb la caiguda del mur de Berlín i del model de socialisme real, i la segona en els últims anys de la dècada del 2000, quan van aparèixer tota una sèrie de treballs, congressos i investigacions sobre la qüestió. "Aquest interès està molt lligat a la crisi de les idees polítiques del començament del segle", recalca Bellver. Molta gent comença aleshores a interessar-se pels anys de la Transició, en els quals va haver-hi una sèrie de manifestacions radicals i invisibles: ocupacions de fàbriques, importants vagues i nombroses experiències d'autogestió.

En el llibre de Bellver s'aborda la trajectòria del moviment llibertari en l'últim terç del segle XX. Centrat en la ciutat de València, recull els testimonis de més de quaranta persones que van viure aquells anys, des de les relacions que van tenir amb el moviment anarquista dels anys trenta fins al boom llibertari dels anys immediatament posteriors a la mort de Franco quan, ràpidament, després de diverses campanyes criminalitzadores, passà a estar compost per organitzacions dividides i col·lectius "marginals".

L'autor tanca el llibre amb les experiències dels ateneus, les ràdios lliures -com és el cas de Radio Libertaria, Ràdio Klara i Ràdio Malva; les dues últimes encara actives- i l'incipient moviment okupa dels anys noranta, amb el rerefons de la desindustrialització, l'atur juvenil disparat o les mobilitzacions estudiantils. Precisament, en aquesta dècada comencen a desenvolupar-se els primers centres socials autogestionats. Amb l'okupació del Kasal Popular de Palma (carrer de Palma, 5) es constitueix una assemblea d'okupació a escala de ciutat. Arran d'aquest fet se succeeixen altres okupacions, com són els Kasals Populars de Lliria (carrer de Lliria, 3-5) i de Flora (Flora, 6); i totes tres publicaran el fanzine *Quinkalla*. A les esmentades se sumaria el Kasal Popular de la Malva-rosa (avinyuda de la Malvarrosa, 76), que tindrà una publicació pròpia: *Subteraneo 76*. Hi va haver altres experiències similars -que van haver de fer front a la repressió, als muntatges policials i als atemptats feixistes-, moltes ja desaparegudes, però que no s'esborraran de la memòria gràcies a obres com *Hilos Rojinegros* i *Rutes per la València Anarquista*.

Dels murs al museu

El mes de febrer de 2020 l'Institut Valencià d'Art Modern (IVAM) va inaugurar l'exposició *Contracultura: utopia, resistència i provocació a València*, una mostra que intimava amb la visibilització de la producció cultural que es construïa al marge dels discursos i imaginaris oficials del moment. L'exposició pretenia mostrar aquesta manera d'estar i de relacionar-se amb el món, més enllà de partits polítics i institucions. Fragments d'història i revolta, d'aquell relat contrahegemònic mai present als mitjans de comunicació oficials.

Als principis dels anys huitanta, al País Valencià hi va haver una eclosió d'aquesta manera de reflectir el món, des d'una perspectiva "antisistema"



Kasal Popular La Flora de València, situat al carrer homònim. Era una antiga fàbrica tèxtil i va ser okupada el 1991

Al principis dels anys huitanta hi va haver una eclosió d'aquesta manera de reflectir el món, des d'una perspectiva "antisistema", ja que el renaixement del moviment llibertari va coincidir amb els anys de la psicodèlia, del punk i dels fanzins. "Ara, quan pensem en la cultura, pensem en cultures molt comercials i amb una necessitat de suport econòmic. En aquells anys no va ser el cas. Va ser una cultura voluntarista, de gent que s'ajuntava per a fer coses", assenyala Alberto Mira, comissari de l'exposició. I afig que, "si mirem els fanzins de l'exposició, sorprén la sofisticació d'aquests, tenint en compte els mitjans i recursos que tenien, molt limitats i escassos".

Mira, a més, relata com, ja a finals del segle passat, amb l'entrada del PP de Rita Barberà al consistori, es va dur a terme una operació de blanqueig d'aquestes lluites, seguint la dinàmica d'apropiació de la dreta de tota mena d'estructura cultural al País Valencià. Segons detalla el comissari, "s'intentà silenciar tota l'ebullició dels anys huitanta i proposar un nou model de valencianisme llunyà del que havia estat present fins aquell moment".



Alguns dels
fanzins
presentes a
l'exposició
*Contracultura:
utopia resistèn-
cia i provocació
a València*
/ LUCAS
GUERRA

De la col·lecció aplegada a l'exposició, i en relació amb el món llibertari, Mira destaca els llibrets de la Falla King Kong, el material del Partido Anacoreta Revolucionario Reconstituido Universalmente Salido (P.A.R.R.Ú.S.) i les pintades als murs de la ciutat, algunes de les quals encara es conserven. Considera que aquestes últimes plantegen el següent dilema: “Volem una ciutat on les parets expressen allò que no apareix als mitjans de comunicació -una presència als carrers de la veu del poble- o volem una ciutat per a turistes, neta i respectable?”. I conclou que “es poden utilitzar la cultura de pintades per explicar perfectament la història de la Transició al País Valencià. Era la manera barata i efectiva d'expressar-se, de fer visible el discurs contrahegemònic”.

La conservació del material que va estar present a l'exposició es deu en gran manera al treball de col·lectius com El Punt -Espai de lliure aprenentatge; que des de fa quasi cinc anys compila i organitza tot allò que s'ha fet per part del moviment llibertari a València. Com explica Collado, qui hi participa activament: “L'origen i raó de ser d'El Punt, com també del Centre de Documentació Antagonista i altres espais similars, és el fet de conservar la documentació per mostrar que altres persones, col·lectius i moviments, des del punt de vista contrahegemònic, continuen lluitant i creant el propi relat”.

Recollint i sembrant nous horitzons

La necessitat de no perdre la memòria col·lectiva del món llibertari ha estat sempre present entre les militants dels diversos col·lectius i assemblees anarquistes de la ciutat. A les publicacions abans esmentades hi podem afegir *Blanco*, *B.I.C.I.C.L.E.T.A.* -que va començar a Madrid per a després passar a publicar-se a València-, *La Veu Rebel* -publicada per Radio Libertaria-, *Si Volem Alternatives* -vinculada al moviment ecologista i antimilitarista-, *Fragua Social* -capçalera històrica de l'anarcosindicalisme, refundada als anys vuitanta-, la revista homònima de l'Ateneu Al Margen -la qual encara es publica quadrimestralment- i d'altres no estrictament anarquistes com el butlletí *La Mestissa* de l'Assemblea antifeixista, *El Paliacate* de l'Assemblea de Solidaritat amb els Pobles de Mèxic, el butlletí del col·lectiu antirrepressiu conegut com a Tiraxines i altres publicacions autònomes com

Barrios, *Prensa Llibertària* i *Mundo destructivo*. Com a complement, des dels anys 2000, podem trobar algunes publicacions a les xarxes com *Cartellera Llibertària* i *Adoquín.org*.

Al treball d'aquestes publicacions cal afegir el de les agències de notícies alternatives -sorgides a la mateixa època- com KAOS a València, ANNA a Catalunya o TASTAS a Euskal Herria, amb la tasca de posar en circulació informació que no eixia als mitjans del poder, alhora que proveïa d'informació als fanzins, les ràdios lliures i altres publicacions. També destacar el paper de la Mostra del Llibre Anarquista, que des de l'any 1998 és un punt de trobada llibertari en el seu espectre més ampli a la ciutat de València.

Avui, una mostra d'aquest sentiment de perpetuar aquesta visió àcrata del món la trobem en el centre social okupat i anarquista (CSOA) l'Horta, on fa uns mesos va nàixer la revista *Rizoma*. Segons ens expliquen David Vanderh i Marilina Vásquez, dues de les coordinadores de la publicació, aquesta té l'objectiu de deixar constància de les lluites col·lectives del dia a dia mentre no es perd de vista la necessitat de conservar la memòria històrica dels moviments socials.

Així, *Rizoma*, pretén ser un espai on moltes reivindicacions es visibilitzen conjuntament, perquè el seu relat no s'esborri de la història. Uns dels exemples en els quals es va inspirar va ser la publicació impresa per la ZAD -acrònim de “zona a defensar”- un neologisme utilitzat a l'Estat francès per a designar una forma d'ocupació política, autogestionada i ecologista, la majoria de les vegades a l'aire lliure i destinada a oposar-se a un projecte desenvolupista.

Al número zero, llançat el 27 de maig, es preveu que se sume aquest setembre la seua segona publicació, que correspondrà al número u. Aquesta vegada se centrarà en la gira zapatista, l'Orgull Crític, l'antifeixisme al País Valencià i l'oposició a l'ampliació del port de València, entre altres lluites. “Tenim la il·lusió que la revista tinga molta difusió, ja que pensem que cada grup i persona que escriu en ella deixa una empremta en el món molt important i visibilitzar-la és imprescindible per a generar autoestima col·lectiva”, conclouen Vanderh i Vásquez.

Hi ha qui, a les ruïnes d'un poble arreu del territori, veu una oportunitat econòmica, i d'altres que treuen, d'entre l'oblit, el fillet de veu de la memòria que, avui en dia, encara és viu i roman. ●

malal·letra

La recompensa

El relat de Joan Vigó | @mafia_mental_

Veia com el reflex del foc a terra il·luminava la cara de la fetillera. Les arrugues ancestrals de la gitana esdevien solcs d'una terra amarga i antiga. Malgrat els ulls opacs i blancs de cataractes que la miraven sense veure-la, no va estalviar paraules per avisar-la del malefici. A partir d'aquell instant només podria confiar en el seu gos, en el seu amor primari i fidel, en la lleialtat instintiva de l'animal que l'esperava sota l'olivera i que l'esperaria en silenci fins a morir de gana si calia. El gos que, cadell, ella havia criat amb els seus pits adolescents, amb la llet que va brollar inexplicablement de dins seu el dia que el va trobar, moribund, prop de la pedra blanca.

La vella va comptar amb els dits les monedes i va fer un gest de comiat. Dits que eren només pell rebregada damunt d'ossos deformats pels anys, cada mà una urpa ancestral i cadavèrica. La noia va marxar del campament entre l'esguard silenciós i hostil dels proscrits.

Va trobar el gos tal com l'havia deixat, ajagut sota l'olivera, custodiant el seu escàs farcell de pertinences. Va estirar-se al costat del ca i el va abraçar. Es va adormir mentre l'animal li donava l'escalfor que emanava inesgotable del seu cos gran i poderós. Els primers ocells van avisar-los de l'albada.

Van evitar camins principals. Calia no deixar-se veure i anar sempre cap al sud. El gos caçava ocells i conills. Els hi duia amb l'alegria de saber-se protector d'aquella mare que, encara ara, li permetia xuclar una mica d'aquella llet que el va fer créixer fins a una mida que espantava els homes. Ella feia una mica de foc i compartien la carn. S'abeuraven en rierols, els dos caps a tocar, i seguien caminant amb la tossuda determinació dels qui no tenen res a perdre.

Un dia la pluja els va amarrar. La terra ja no podia admetre tanta aigua i tot era tolls i fang intransitable. Ella va veure

un fumerol llunyà. S'hi van acostar amb la precaució dels fugitius. Tenia l'esperança de trobar algun aixopluc tranquil per poder escapar de la mullena implacable. Van veure la cabana elemental i, a la vora, un cobert per assecar fusta. Evitant els habitants de la barraca, van enfilear-se damunt d'uns troncs secs. Va despul·lar-se i va posar-hi la roba a eixugar. Va abraçar al gos per foragitar el fred i es van lliurar a un amor tendre i, com tantes nits, van esdevenir tots dos un de sol. A ella li agradava l'alè poderós del ca, els seus embats delicats malgrat la corpulència ferotge, embats acompanyats d'un udol agut i sord que recordava els xiscles del cadell que havia estat. Es van adormir mentre l'alè de la bèstia dibuixava núvols densos i efímers.

Van despertar i ja no plovia. En partir, va sortir de la cabana un llenyataire que la va cridar amb paraules grolleres. Ella no va fer-li cas i va seguir caminant, però l'homenot feia molt de temps que no veia una femella. No es va fixar en el gos. El desig l'aclaparava. Va posar la mà rude damunt l'espatlla de la noia i poc més va poder fer. Va creure que era atacat per una fera inconeguda i cruel. Els seus braços van cedir davant de tanta força ingovernable. La queixalada definitiva al coll va fer emmudir els crits de dolor i espant. Ella es va asseure en una roca i va deixar que el seu amic s'alimentés a cor què vols. Somrient, va acceptar l'obsequi d'un tros de carn encara calenta.

Caminaven i anaven deixant enrere les prohibicions seculares. El bosc els menava, ella n'estava segura, a la llibertat. Volia pensar que anant al sud trobaria la raó de tantes calamitats i, per damunt de tot, la seva recompensa. Reconfortada, va aturar-se i va besar el musell d'aquell company que res no sabia de mentides ni traïcions. Mentre el camí davallava, va recordar el somni repetit: l'estança de fusta fosca; el quadre a la paret, estranyament rodó, ple de plata fosa; el fanal oscil·lant; el bronze refulgent dels ornaments; el sabre davant d'ella, damunt d'una taula plena de papers ignots; el gos ajagut, entrellucant el pròleg d'una becaina.

Un matí, guanyat un turó, van albirar el mar per primer cop. Havia sentit dir moltes coses, del mar. Que era com un riu sense vores ni final. Que alhora era un camí i eren mil camins. Que quan se l'ofenia era un monstre despietat que tot ho engolia. Havia sentit que les seves lleis eren de fum.

Sense deixar de mirar fascinada aquell infinit retallat per l'horitzó, es va asseure abraçant al gos. Si es comparteix la carn, els ulls es tornen dòcils. Van estar mirant aquella immensitat de platja molta estona.

/ ANNA GRAN
@annagran_

Art (in)útil
Sobre com el capitalisme
desactiva la cultura
Daniel Gasol

Art (in)útil
Sobre com el capitalisme
desactiva la cultura
Daniel Gasol

Ja a llibreries

Raig verd
editorial

ressenyes



Afartaments i dejunis, una qüestió política

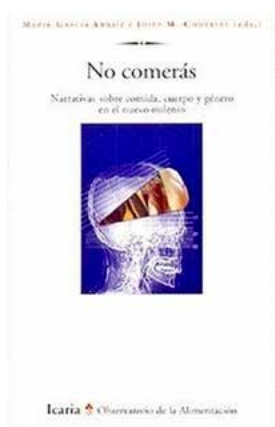
Elena G. Ruiz | @egruiz

En què pensem quan pensem en el cos? I en menjar? Quina idea tenim sobre el que la medicina clínica ha tipificat com a trastorns de la conducta alimentària (TCA)? Com se'n parla? Se'n parla? Qui en parla? L'acte quotidià de viure un cos i de menjar duu un univers d'implícits que, sovint, passen desapercebuts. Casualitat? El cos, el menjar, tenen un lloc, un context social i polític, cadenes de producció. Persones. Relacions d'exploració i de poder, vincles, imaginaris, ideologies. Moments històrics. També són una qüestió de classe. *No comerás* és un llibre que aprofundeix en tot això.

Explora sobre la relació entre el menjar, el cos, i el gènere. Parla de l'anorèxia i de la bulímia. D'afartaments i dejunis. I fa un pas més enllà: deixa a un costat el diagnòstic i les mirades victimitzadores i prova d'anar a les entranyes col·lectives. I ho fa, també, capgirant el llenguatge. Proposa parlar de pràctiques i no pas

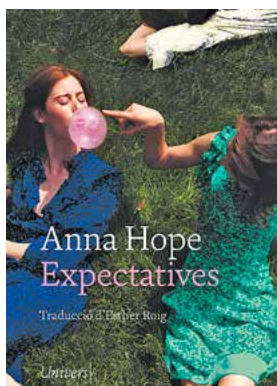
de símptomes, i evidencia que la mirada simptomatològica de la medicina occidental obvia molts factors que tenen a veure amb el malestar i el cos, amb com mengem (o deixem de menjar). Com ho és la gordofòbia i la cultura de les dietes. Les veus narratives no són, tan sols, i com passa sovint amb aquest tema, professionals de la salut. Són persones que ho han viscut de primera mà, familiars, bloguers, educadores, antropòlogues. Moltes d'elles no tenen la mateixa opinió, ni les mateixes experiències. D'altres, sí.

No comerás és una proposta política (sense ser-ho explícitament) que busca maneres d'entendre, explicar i abordar els TCA com mai ho ha fet la medicina clínica. ●



LLIBRE
No comerás
Mabel Gracia Arnaiz, Josep Maria Comelles
Editorial Icària,
2007
286 pàgines

On són les dones que van imaginar?



Laia Santís | @laia_santis

Anna, Cate i Lissa són tres amigues inseparables. La seva història es desplega entre flashbacks i a cavall entre la seva vida d'universitàries -d'un Londres dels anys noranta- i la seva vida actual, deu anys més tard i passada la trentena, fent contraposició constant entre les expectatives de les tres protagonistes quan eren joves i la seva realitat adulta. Una realitat que posa al centre les relacions, els estudis, la maternitat, la vida familiar, les aspiracions laborals, els somnis, els records i els retrobaments. Tot plegat evocant una poderosa amistat fe-

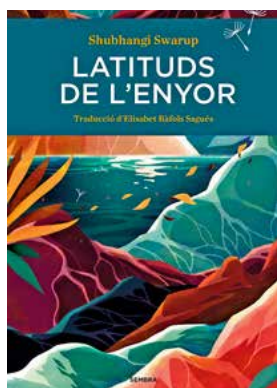
menina, amb les seves llums i les seves ombres, unes ombres grises com el teló de fons: el cel de Londres, els seus parcs, els seus carrers. Les tres amigues són molt diferents, tenen vides diferents i inquietuds diferents, però una cosa en comú: la reflexió constant sobre les seves expectatives.

“No hi ha un futur per témer, ni un passat per lamentar, només això, una sèrie de moments, lligats com globus il·luminats en una corda”. Just d'això parla Anna Hope, del pas del temps que sedimenta més enllà de les nostres expectatives. ●



LLIBRE
Expectatives
Anna Hope
Traducció
d'Esther Roig
Univers Llibres,
2021
336 pàgines

Històries llunyanes i properes



Elies Bosca | @Elies_Bosca

Els humans i la seva relació amb el medi. Tema de permanent actualitat i gairebé mai en sentit positiu. En *Latituds de l'enyor*, Shubhangi Swarup hi aprofundeix transportant-nos sobretot per l'Índia -el seu país natal- mitjançant diverses històries entrelaçades, encara que prou independents entre elles.

Tot i això, podem dir que l'autèntica protagonista de la novel·la és la natura, omnipresent al llarg del llibre. Un al·legat a favor seu amb les descripcions completes que tenen lloc dels seus paisatges i manifestacions.

L'altre tret distintiu que se'ns presenta és la particularitat dels personatges que hi apareixen i el toc personal que

aporta cadascun d'ells. Destaca la parella d'enamorats que ocupen bona part del relat i la contradicció que transmeten, amb l'esperit científic de l'home i el misticisme que desprén la dona.

Al remat, ens trobem davant d'una obra que ens brinda l'oportunitat de traslladar-nos a indrets poc coneguts i de conèixer històries i realitats que, si bé es troben llunyanes en la distància, mostren característiques no tan diferents del nostre dia a dia.

Guardonada amb el Premi Sushila Devi a la millor ficció escrita per una dona i el premi Tata Literature Live!, el més prestigiós de l'Índia, ara ens arriba en la nostra llengua de la mà de Sembra Llibres. ●



LLIBRE
Latituds de l'enyor
Shubhangi Swarup
Traducció
d'Elisabet Ràfols Sagués
Sembra Llibres,
2021
313 pàgines



Sondos Shabayek,
guionista i directora
egípcia en defensa
dels drets de les dones

Periodista, guionista, escriptora i dramaturga, va estudiar periodisme i comunicació de masses a la Universitat Americana del Caire. Va treballar a un important diari independent com a periodista i editora, sempre amb l'objectiu d'evidenciar i posar en qüestió els tabús de la societat egípcia. Després de sis anys, però, va decidir deixar la seva professió. "Em vaig adonar que hi havia llenguatges molt diferents dels de la premsa i volia trobar la manera de poder explicar amb veracitat històries que sentia més a prop del cor", explica. Buscant noves maneres d'expressar-se es va sumar a *The Bussy Project*, una proposta que ha documentat centenars de testimonis de dones que han patit assetjament o violència sexual. Shabayek també és creadora dels *Tahrir Monologues*, una performance basada en històries reals que va documentar durant la revolució d'Egipte. "No em veig a mi mateixa com a una lluitadora pels drets de les dones, però suposo que podria dir que intento parlar amb històries de veu que mostren la injustícia a la qual estem sotmeses", diu.

“L'autocensura, per a molts artistes, és autodefensa”

Mariana Cantero | @cantero_mariana

Com vas viure la revolució que hi va esclatar l'any 2011 des de la teva perspectiva de dona a Egipte?

Recordo que al començament la vaig viure com un ésser humà més. Hi havia un sentiment d'unitat i va haver-hi moments en què no sentia que el meu gènere estigués sent discriminat o que tingués una experiència diferent pel fet de ser dona. Va ser una experiència molt alliberadora no sentir que, a causa del meu gènere, la meva vivència seria limitada. Però després dels primers dies de la revolució i amb altres protestes, més endavant, van començar els assetjaments i va ser quan vaig sentir que la meva experiència com a dona sí que era diferent, perquè l'Estat, el govern, va fer detenir les dones, va espantar-les i allunyar-les de la zona de protesta. Quan el govern va voler oprimir la gent, es va dirigir a qui som els objectius més fàcils.

D'aquesta experiència va néixer *Tahrir Monologues*, però en aquella època ja treballaves documentant històries de vida.

Sí. Vaig deixar el periodisme perquè em vaig adonar que es controlava i censurava, i que no tenia espai per a la lliure expressió. Llavors, vaig començar a treballar al teatre i vaig integrar-me a *The Bussy Project*. En aquest projecte vaig treballar durant dotze anys. Va néixer com a una iniciativa que va ser fundada per un grup d'estudiants de la Universitat Americana del Caire per donar veu a històries de dones que en aquell moment no tenien via d'expressió perquè se les censurava. Després d'un temps vaig passar a dirigir-lo i em vaig inspirar en el poder de les històries de la gent i amb el desig de trobar la manera de preservar la història oral, sempre centrada en històries de dones. El projecte es basa en la tècnica de l'*storytelling*, és a dir, contar històries, i s'ha fet arreu del país.

“Vaig deixar el periodisme perquè em vaig adonar que es controlava i censurava”

D'acord amb el teu mètode de treball, les protagonistes de les històries són les que surten a l'escenari. Això ha funcionat com a revulsiu social, però també com una mena de teràpia?

Quan hi treballem, de vegades apareixen experiències d'agressió sexual, assetjament o violació, potser d'avortament o de violència domèstica. Moltes vegades, aquestes històries no són recents, de manera que podrien ser traumes. Hi ha un impacte molt fort per les persones que passen per un taller de narració de la seva pròpia història, perquè amb l'activitat s'ofereix un espai segur per compartir les seves vivències, un espai on els diem que la seva veu és important per a les històries, que no volem que hi hagi res que els faci vergonya o que no es pot dir.

Com funciona la censura a Egipte?

La censura funciona a molts nivells i n'hi ha de diverses formes: la de la societat, la de l'Estat... Però també l'autocensura, la manera de censurar que, per descomptat, posen en funcionament molts artistes per protegir-se com a forma d'autodefensa.

De fet, la performance de *Tahrir monologues* es va haver d'aturar per seguretat...

Bé, la performance va haver d'aturar-se per diferents raons, perquè era perillós. Però prefereixo no parlar-ne.

Quins plans tens ara?

Ara mateix, estic a Berlín fent un màster en producció cinematogràfica i treballant en un curtmetratge. També tinc un altre projecte cinematogràfic sobre la història de tres dones al Caire. He decidit explorar les històries i el llenguatge del cinema. Crec que la societat està canviant. Per descomptat, crec que la societat en general sempre tendeix a ser més tolerant. És possible que la situació política no estigui evolucionant tan de pressa com la societat, però realment espero que la societat es transformi gradualment. ●