

amb punts de certa lògica, he escoltat per atzar, tornant d'un viatge, d'un expert teoritzant del món nou que s'acosta, com em digué textualment:

—“El paradoxal camí de la nostra existència està rublert de trencacolls i d'alts i baixos contradictoris que repercuteixen en les actuals exigències d'una rigida moral i ens donen l'aparença d'una constant opressió de rutina i de falsedat. El campió que fou de ciclisme mundial Van Stenbergen, implicat en el tràfec de drogues. Serà com jo mateix un desenganyat, un naufrag que va a fons i s'agafa on pot. N'està ple el món i cada dia n'hi haurà més. Jo he estat educat religiosament, sempre he cregut en l'existència d'un Déu just i misericordiós, i el Pare Tàpies, un jesuïta exemplar, m'inculcà tot el Decàleg i el deure d'estimar el proïsme com a un mateix... i més si pot ésser. Però jo he pres part en dues guerres, he viscut de prop l'extermini de famílies jueves, els meus ulls han presenciat escenes horripilants de membres mutilats, he viscut enmig de fred i de fam, enmig d'excrements, de polls, de xinxes, de rates com conills, que feien basarda... N'hi que per oblidar recorren a la borrarxera, al tabac, o s'esberlen el cap. Quan he vist que “el quint no matarà” i l'amor al proïsme no eren oficialment reconeguts, sinó descaradament vulnerats, m'he vist amb dret a recórrer als paradisos artificials, que els prefereixo en lloc dels turments infernals de les guerres”.

—Em sembla que agafeu el rave per les fulles—fou la meua resposta.—¿No seria molt millor combatre les causes de la vostra deformació atacant les arrels del mal on són, treballant perquè hi hagi en el món pa, treball, cultura i justícia?

—“Teniu raó, senyor, però jo i molts com jo, ja no hi som a temps”.

I s'acomiadà emocionat per les seves confidències, baixant ràpidament a l'estació de Valence. Un gros tatatge a cada braç: “DACHAU 11.270”, ho deia tot.

Xavier PIERA

Carnet de RUTA

Notes a la problemàtica local

Parlem de la indústria; encara que només sigui un intent de penetració a una problemàtica que admet més rigor i tècnica.

Olot, durant aquests darrers anys, no ha pas estat una ciutat afortunada. Tota l'empenta d'una tradició, s'ha vist acomodada a un immobilisme i estancament incomprensible; sobretot contrastant amb d'altres poblacions que amb menys possibilitats gaudeixen d'una economia més pròspera.

Després del “boom” de la postguerra amb el suport de l'anormalitat, els “cupos” i els “permisos”—produint per un mercat indiscriminat i poc exigent—podia haver-se pensat en aquest futur que ja és avui. No tenia sentit creure en la supervivència d'un medievalisme imposat per les circumstàncies i que l'evolució política i social no portaria a un alliberament d'idees i mercats.

Per això ara mantenir l'estabilització com a nota destacada, no és vàlid ni eficaç pels més interessats a mantenir-la.

La problemàtica té molts observatoris, però les conclusions són idèntiques. Per una banda hi ha l'“handicap” de la situació geogràfica, que serveix de parany a la imprevisió; allunyats de vies internacionals o nacionals de primer ordre, es disposa d'una xarxa de carreteres que no solament ens margina, sinó que és obligada pels organismes de l'Estat. Recordem molt bé com, alguna d'elles, van passar una colla d'anys intransitables.

Encara que només serveixi de recordatori i experiència, remarcaré dos projectes fallits, que ja són història, però que, d'haver-se realitzat, ens haurien convertit en la ciutat puixant i expansiva que voldriem avui. Em refereixo a la carretera que havia d'entrar a França per Sant Llorenç de Cerdans i el ferrocarril de via ampla Olot-Torelló, amb ramificacions a Roses i a la frontera pel cor de l'alta Garrotxa. Olot, ciutat duanera, via de trànsit internacional, de cara al Mercat Comú, esdevindria objectiu per a inversions financeres, nodrint un complex industrial d'exportació.

Però no podem viure de recances i allò que cal és recuperar temps perdut i beneficiar-nos de les possibilitats que tenim a l'abast. La darrera setmana, per exemple, els presidents de les diputacions catalanes—reunits a Barcelona—, van insistir sobre la carretera Olot-Sant Pere de Torelló. Em sembla que no podem roman-dre impassibles al projecte, amb la mateixa indiferència que ens hem deixat eliminar el ferrocarril Olot-Girona; són actituds que tendeixen a minvar la riquesa comarcal i limitar-ne futur.

Es fa necessari, per a no dir imprescindible, un desenvolupament industrial a gran escala, canalitzant capitals i iniciatives; l'ampliació de les indústries existents—adaptant-les a les tècniques més avançades—i la incorporació de potencials econòmics encara que suposi augment d'immigració laboral. La immigració, malgrat les incomoditats de la readaptació, és rendible com a productora de riquesa col·lectiva i incentiu pel que defensa el sou amb l'aportació personal del treball. Nosal-tres sols no farem res; és entre tots que ho farem tot.

Han passat qui sap les oportunitats, contemplades amb fredors—el significat de les quals és millor no parlar-ne—, però avui els camins tenen un valor diferent i les solucions criteris més flexibles i adequats. Com a vies de comunicació—apart de la sortida comarcal a Sant Pere de Torelló—, ens interessa l'autopista Jonquera-Barcelona, a través de la qual s'escurça distància peninsular i europea. Volem dir que un accés des de la comarca és apremiant; cap de les carreteres actuals és apta per serveis d'aquesta mena. I és una llàstima perquè ja hem de confessar la primera desil·lusió: aquesta via en l'ordre de prelació provincial, només es podrà plantejar en tombar el segle, o sigui des de l'any 2000. Si no ens fem pas del “consorci” de la Costa Brava o la comunicació túnel de Toses-Girona no ens afavoreix indirectament, el pervindre no és pas optimista.

Referent al capítol d'inversions d'origen local, tampoc és favorable. Els qui podrien estar més interessats en aquesta progressió financera tan necessària a la comarca. practiquen una política de descapitalització gradual. Olot—amb Figueres—, són les dues poblacions de Catalunya de les quals s'“evadeixen” més capitals. destinats a promocionar economies foranes. Aquests diners, suats amb l'esforç i afany dels olotins, no poden heur-n cap benefici ni esperança com a col·lectivitat. El problema és ampli i profund i són moltes les qüestions que hi convergeixen.