

VALÈNCIA-BARCELONA, AMB VIDEO

Miranda: un samurai en el far-west

Antonio Miranda, miner, poeta, recepcionista, legionari i ara propietari d'una línia d'autocars que arriben a tot l'estat i que fan el seu paper, important, entre Barcelona i València, els «pirates». Quan li remarcuem l'adjectiu i ix el nom de la RENFE, afirma, sense complex, «els pirates són ells».

Carles Ruiz

«València, cotxe número 1; Paterna i Bètera, cotxe número 2», crida un empleat, i el passatge s'adreça cap als autobusos. En qual-sevol hora, una renglera anàrquica de persones i paquets s'espera a la vorera del Bar Miranda, «d'on surten els pirates». Joves que fan la mili, estudiants, comerciants, orquestres amb contractes itinerants, equips de futbol, monges, emigrants... Hi ha de tot entre la clientela habitual d'aquesta empresa peculiar que es troba enmig del cor del Paral·lel barceloní.

Dintre del bar, la barra, i, al fons, l'oficina. El soroll del televisor, el telèfon constant, i la veu de la Chelo —filla— sempre simpàtica, que destaca confirmant les reserves. Nens que demanen coses, mares que aprofiten per veure com acaba la sèrie dels matins, ampolles d'aigua per al viatge, entrepans. Acomiadaments freds, menys freds i, fins i tot, ulls plorosos. Els més escèptics només pregunten que no els tornin a posar els vídeos del darrer viatge. Bitllets blaus, 1.300; bitllets grocs —jubilat i pensionistes—, rebaixa.

Antonio Miranda Regidor ho controla tot minuciosament. «Mai hem tingut cap accident», diu amb l'orgull de l'empresari que s'ho ha fet tot ell mateix. En el seu braç porta tatuat el rostre d'una dona hebrea que va co-



Miranda, al cor del Paral·lel, entre Barcelona i València.

nèixer a Alcazarquivir, quan va anar de voluntari a l'Àfrica. Miranda va arribar a Barcelona fa trenta anys. «Només portava un sac i una maleta de fusta». Venia de Zamora, però ell va néixer a Montenievas, a la Pampa argentina, d'on se'n va anar quan era molt petit.

Miner, paleta, recepcionista, legionari, Miranda va ser un dels primers transportistes de Barcelona. La Chelo —la seva dona— i ell han lliurat in-comptables bitllets des de l'agost del 1964, quan van inaugurar la línia amb Fermoselle, el seu poble zamorà. Ara, els autocars Miranda arriben a quasi tot l'Estat espanyol. Antonio Miranda coneix els noms dels pobles que no ixen els mapes, i es queixa dels trans-

portistes de Castella, de la RENFE, i de la competència. «RENFE no té autobusos propis. Ells contracten els autocars d'empreses privades i fan serveis discrecionals que no li corresponen. Els pirates són ells».

«València, Bètera, Paterna»... La conversa acaba d'esfumar-se amb el renou produït per l'avís. Darrere el taulell, la Chelo i els seus fills responen les trucades i atenen els viatgers d'última hora. Els diumenges, el remolí: Setze autobusos d'encarreguen de tornar a València sis-centes persones. Dotzenes de soldats somien amb un nou permís mentre la resta dels passatgers es concentra en el vídeo que conta les aventures d'un samurai en el far-west. □