

Històries de Seat

Hi ha una assemblea multitudinària a l'entrada de la fàbrica. S'hi discuteixen els punts de la plataforma del setè conveni, el primer dels quals és la readmissió dels acomiadats. Els acomiadats, presents a la reunió, entren a la factoria. Els seus companys els segueixen i s'agrupen a la porta, disposats a defensar-se de la policia. La policia es decideix a intervenir-hi amb una càrrega, a peu i a cavall. Sis mil treballadors s'hi enfronten, taller per taller, però van retrocedint. Hi ha porres, pots de fum, crits i trets. La policia ha disparat i hi ha molts ferits. El més greu es diu Antonio Ruiz Villalba, 33 anys, soldador de segona de la secció 33 del Taller 4. Això passava el 18 d'octubre del 1971, a migdia.

Dues setmanes més tard, Antonio Ruiz Villalba moria a l'hospital amb vuit perforacions als budells. L'enterren en secret, amb escorta policíaca, al cementiri de les Corts de Barcelona. El 18 d'octubre, dia en què era ferit de mort, esdevindrà, cada any des de llavors, la data símbol de la lluita obrera a Seat, la gran "empresa model del règim".

Franco no volia que la Seat s'instal·lés a Barcelona, preferia algun lloc de l'interior d'Espanya. Els arguments eren que calia lluitar pel desenvolupament de les zones més endarrerides de la península i que Catalunya ja tenia molta indústria. La veritat és que preferien un lloc rural, sense tradició de moviment obrer i, per tant, que fos més fàcil de controlar. Però els socis italians de la Fiat van imposar la Zona Franca de Barcelona, prop de mar i dintre el teixit industrial català. A ells, els importava ben poc el desenvolupament messetari. El que volien era un indret amb bona situació, indústria auxiliar a la vora i ben comunicat per terra i per mar.

Fins als anys 70, els dirigents de l'empresa van ser militars, que s'encarregaven de recordar als treballadors qui havia perdut la guerra. L'impulsor de Seat fou l'almirall Juan Antonio Suñez, president d'Institut Nacional de Indústria (INI), i el primer president de la companyia, el general d'aviació José Ortiz Echagüe, amb fama de dur i de garrepa. Organització i jerarquia eren similars a les del exèrcit. Entre les 121 faltes tipificades pel reglament intern hi havia la "incorrección en el ademán o en la respuesta al dirigirse al encargado, maestro o jefe". Les multes, suspensions de feina i sou i els acomiadaments eren una amenaça permanent. Durant molt de temps els treballadors no pogueren abandonar la línia de muntatge ni per anar a orinar: havien de fer-ho

Qui no ha tingut mai a casa un Seat? La vida de la companyia ha anat durant els darrers quaranta anys íntimament lligada a la dels ciutadans de l'estat espanyol. I l'evolució dels cotxes en són la millor constatació. Però ara, milers de treballadors poden quedar-se a l'atur si es confirma el tancament de la factoria de la Zona Franca. Els últims models de Seat intenten invertir la delicada situació financera de l'empresa i el determini dels seus propietaris alemanys.

allà mateix. "A Seat, s'hi ve pixat i cagat!", vociferava, en espanyol, un capatàs.

Els primers models. El 13 de novembre del 1953 sortia de fàbrica el primer cotxe: un Seat 1400, matrícula B-87223. Aleshores, la plantilla no arribava a les 1.000 persones, que feien cinc vehicles diaris segons un sistema gairebé artesanal. Franco va inaugurar oficialment la planta de la Zona Franca un any més tard, i l'empresa va continuar el seu plàcid creixement. En 1957 tenia 5.000 treballadors i treia un model nou anomenat 600.

Qualsevol ciutadà, de més de vint-i-cinc anys diguem, pot explicar anècdotes familiars sens fi sobre aquest model d'auto que va desbancar el biscúter i que va originar la motorització en massa. Al principi costava molt d'aconseguir, hi havia llistes d'espera, es pagava per avançat, no podies escollir el color, era car... Al 1960 costava 63.000 pessetes, quan el salari mitjà era d'unes 4.000. Fins al 1973 se'n van construir 800.000. El 600, amb el dipòsit al davant i el motor al darrere, amb la corretja que es trencava cada dos per tres, amb aquells escalafaments fumejants... I aquell sensacional compta-quilòmetres ovoide, gris, prodigi de disseny; i aquelles persianetes de plàstic que protegien les reixes de ventilació del motor quan plovia... En fi, entranyable. Encara se'n veuen i hi ha clubs de propietaris que fan aplecs i altres activitats relacionades amb l'objecte de la seva passió. Hi havia el model descapotable, ideal per a fer el *beach-boy*. També en preparaven per a córrer ral·lis i fins i tot van construir una mena de model una mica monstruós, que era un 600 de quatre portes batejat amb el nom de 800.

En 1963, destinat als rics, va sortir el 1500, un autèntic "cotxàs". Memorables característiques d'aquest model eren el canvi de marxes horitzontal, seient del davant d'una peça, porta-braços al darrera i un maleter desmesurat. En van fabricar 150.000 en nou anys. Era un luxe, amb el qual els seus conductors humiliaven públicament els desgraciats que només podien anar amb 600. El gremi del taxi, sempre atent a oferir el millor servei, el va adoptar com a vehicle insígnia. Gastava molt i s'avariava sovint, però valia la pena.

Durant els primers anys de Seat, formaven la plantilla treballadors que venien del camp, sobretot andalús. Era gent poc qualificada i sense gens d'allò que se'n deia consciència social i obrera. La direcció controlava amb rigor la contractació i analitzava els candidats per evi-

tar que hi poguessin entrar agitadors. L'ingrés a Seat ha estat considerat sempre un privilegi. Era feina segura, per tota la vida, i relativament ben pagada. Hi havia cua per a entrar-hi i això permetia a l'empresa de fer la selecció que li convenia. S'investigava l'historial, les últimes feines, possibles conflictes, s'exigien avaladors... A l'interior de la fàbrica el control continuava: calia un document per a poder anar a una secció o taller que no fos el propi i en un moment determinat van arribar a fer vestir els treballadors de colors diferents segons la secció, tot per impedir que es poguessin comunicar els uns amb els altres.

Una altra característica peculiar d'aquesta empresa era que tot i que la fàbrica era a Barcelona la direcció era a Madrid, i a Madrid es va estar fins el 1986. Per sota la presidència hi havia dues direccions generals: la Direcció General Seu Central (Madrid) i la Direcció General Seu Barcelona, que també era a Madrid!, fins al 1972. A Barcelona la màxima representació era el cap de fàbrica.

Fins al 63 no van començar a arribar treballadors que venien d'altres fàbriques i que, per tant, podien propiciar mobilitzacions. La primera vaga important va ser al 1967; va ser anomenada la vaga del 850. El Seat 850, presentat al 1966, va significar un endurement de les condicions de treball a les cadenes de muntatge. Els ritmes de feina es van accelerar, la incomoditat va augmentar, faltava espai. L'empresa va reaccionar amb contundència, acomiadant i sancionant, però va atendre alguna de les demandes dels treballadors.

L'expansió. El 850 era un auto francament lleig, un 600 amb cul, però va tenir molt d'èxit. N'hi havia fins a vuit versions diferents, amb dues portes o amb quatre. Però el model més sensacional era el 850 Sport i que tothom ano-



Un Seat 1400, matrícula B-87223. El 13 de novembre de 1953 sortia de fàbrica el primer cotxe.

El 850 Sport va tenir molt d'èxit. Va esdevenir, a Espanya, en un succedani del Ferrari de les pel·lícules.



menava el "cupé". Era baix, aixafat, incòmode. Però era inigualable a l'hora de gallejar. Es va convertir en el succedani dels Ferrari de les pel·lícules i, uns anys més tard, en un símbol del *kitsch* hispànic. El color més demanat era el vermell, acostumava a anar cobert d'adhesius, i la versió descapotable era, per descomptat, ideal per a arrasar a les portes de les discoteques de Lloret i la Platja d'Aro.

En 1967 Seat i Fiat arriben a un acord pel qual la companyia italiana augmenta la seva participació fins al 36%, igualant així la participació d'Instituto Nacional de Industria (INI). Aquest fet confirma el que ja se sabia: la subordinació tècnica i econòmica de Seat a l'empresa de Torí. La dependència de Fiat era gairebé total. Els models, pràcticament els mateixos; la investigació, la fan ells; l'estratègia comercial, també.

Al maig del 68 apareixia el 124. L'any següent fabricaven el Seat un milió. Era precisament un 124 groc que va comprar una guanyadora del concurs televisiu *Un millón para el mejor*. El 124 era un vehicle pràctic, familiar, sòlid. Va tenir també una versió Sport, potent i luxosa, i un model evolucionat, el 1430. Amb el 1430, Seat va arribar a formar un equip de ral·lis que fins i tot va participar a Montecarlo, i hi féu un bon paper. El 1430-1600, conegut per "Fu" va ser un vehicle molt apreciat pels amants de la velocitat. Per aquesta època els Seat ja tenien rivals pels carrers. A més del vell Gordini, hi corrien els Renault 8, el Simca 1000, el 2CV... Els Seat eren encara hegemònics, però ja començava a intuir-se la competència, que tants problemes havia de causar anys a venir.

'Conflicte continuat'. A partir del 1970, la Sociedad Espanola de Automóviles de Turis-

mo (Seat) entra en la situació laboral que hom ha qualificat de "conflicte continuat": un encaïment permanent de confrontacions entre treballadors i direcció. Va durar ben bé fins al 1975. Més o menys, la cosa podia anar així: la negociació del conveni fa que hi hagi mobilitzacions i aturades. Això provoca sancions i acomiadaments. En protesta pels acomiadaments es fan vagues i assemblees, cosa que ocasiona més sancions i acomiadaments... Quan arriba la negociació del conveni de l'any següent, el primer punt de la plataforma dels obrers és la readmissió dels companys acomiadats..., i torna a començar la roda. Cal afegir-hi els freqüents judicis a Magistratura, bona ocasió per a organitzar assemblees i marxades de suport. Una situació com aquesta és la que hi havia el 18 d'octubre del 71, quan la policia va entrar violentament a la Seat i va matar Ruiz Villalba. L'actuació policíaca va provocar una cadena d'incidents que va fer que la direcció tanqués la fàbrica. Hi va haver aturades de suport a altres fàbriques de Barcelona, València i Madrid. A Ginebra, París, Bordeus i Torí (a la Fiat) va haver-hi manifestacions de solidaritat.

Un dels acomiadats en represàlia per aquests fets va ser Juan Medina. Feia poc que havia entrat a Seat com a peó, després de passar per l'Escola Industrial i de treballar en una petita orfebreria. Nascut a Màlaga, als sis anys va venir a Barcelona. El seu pare era contramestre de la Renfe al Poblenou. Es va criar entre els dipòsits de l'estació. Recorda l'actuació de la policia amb horror. Va veure una violència desorbitada, que el va agafar absolutament desprevingut. Conserva la imatge d'una dona embarassada estesa al mig del carrer pels cops de la policia. Veu companys enfilats a les tanques sense poder fugir. Sap amb precisió el lloc on el seu company Ruiz Villalba va caure ferit de mort, entre el Taller 5 i el Taller 1. Però, per un cop de sort, el seu acomiadament només va durar quinze dies. Medina havia fet el servei militar com a voluntari a la legió. El cap de personal encarregat de tramitar els expedients d'acomiadament era un tal Anglada, antic comandant de la legió. Quan va veure l'història de Medina, va exclamar que ell de cap de les maneres no podia sancionar un *caballero legionario* i que anul·lava l'acomiadament.

Medina va tornar a la feina, però els fets que havia contemplat foren un cop per a ell. A partir d'aquell moment va decidir d'implicar-se totalment en el moviment sindical, introduir-se en la lluita que companys seus havien començat anys abans. Avui, 22 anys després, és oficial de primera al servei de qualitat i un dels dirigents de Comissions Obreres de Seat.

Seat va tardar més a mobilitzar-se que altres empreses de l'estat. Des dels primers anys 60, algunes grans empreses o els minaires d'Astú-

ries ja havien provocat conflictes laborals d'importància, quan la Seat la pau social era gairebé absoluta. L'estrict control en l'ingrés de treballadors i la disciplina militar interna eren la raó d'aquesta diferència. Però, al llarg dels 60, el creixement econòmic general va portar també un gran augment de la plantilla de l'empresa. Això va fer que es relaxessin els controls i que entressin a treballar a Seat persones disposades a organitzar mobilitzacions. A final de la dècada, ja es pot parlar d'un nucli organitzat de Comissions Obreres, que dirigirà el conflicte permanent de la primera meitat dels setanta. Comissions Obreres de Seat imprimia i distribuïa una publicació clandestina

ARXII



Cadena de muntatge del Seat 1400. La planta de la Zona Franca va començar fabricant aquest model fins l'aparició del 600.

anomenda *Asamblea Obrera*. Habitualment era un full mida foli escrit en castellà a banda i banda, amb el subtítol "Órgano de los trabajadores de Seat" i el preu de cinc pessetes. Diuen que en els moments de més èxit van arribar a introduir-ne 5.000 a la fàbrica. El primer número va sortir el 2 de gener del 1970; i en van aparèixer 138 fins al setembre del 75. Després, la junta sindical elegida al 1975 va editar una altra publicació, ja legal, que es deia *Boletín de la Junta Sindical de Seat*. Els primers *Asamblea Obrera* informaven bàsicament de les reivindicacions per al conveni del 70, entre elles la demanda de 340 pessetes diàries i de les 40 hores setmanals. D'una banda, la publicació era el mitjà d'informació a través del qual els treballadors podien saber el que passava, tant a Seat com a fora. La premsa legal, sotmesa a censura, no ho explicava tot. D'altra banda, tenia una funció agitadora i de propaganda, amb el clàssic llenguatge pamfletari de l'època. En els moments d'enfrontament més directe amb la direcció hi sovintejaven expressions com "¡Seat vencerá! ¡Clase obrera vencerá!". Pel desembre del 1970 informava del consell de



guerra de Burgos, que demanava sis penes de mort. En el número 99, de desembre del 73, comenta l'assassinat de Carrero Blanco amb un punt de crítica: "d'un a un no acabarem mai". De tant en tant, apareixia una llista "d'acusetes", amb nom complet i adreça, que eren els companys que segons *Asamblea Obrera* informaven la direcció de l'activitat sindical clandestina.

La fi de l'expansió. Però durant aquests anys, la vida continua i la producció de cotxes, també. A l'abril del 1972 naixia un altre històric: el 127. En dotze anys se'n van arribar a fer més d'un milió, en diferents versions. És una de les imatges-símbol de la dècada i amb ell es va estendre el fenomen del segon cotxe o el "cotxe de la senyora". El pare de família tenia un 1500 o un 124, posem per cas, i, a més a més, hi havia el cotxe de la senyora, que era normalment el 127, encara que el 600 ja havia començat a fer aquest paper.

El 600, precisament, va deixar de construir-se al 1973. Des d'aleshores, centenars de milers de veus ploroses n'han lamentat la desaparició i fa poques setmanes un diari de Barcelona encara publicava una carta al director reclamant que es tornés a fabricar. El mateix any 73 entrava en escena el 132, cotxe pesant i poc sofert, destinat a substituir el 1500. Per a ocupar el lloc del malaguanyat 600, un any més tard començaven a fabricar el 133, mena de 127 nan, que ha estat qualificat unànimement de malson automobilístic.

En 1975 es va morir el general Franco. Aquest mateix any hi havia hagut les primeres eleccions sindicals mínimament democràtiques, amb victòria de la "candidatura obrera i democràtica" de Comissions i la constitució d'un Jurat d'Empresa representatiu. La novetat

El 132 va entrar en escena el 1973. Pesant i poc sofert, estava destinat a substituir el 1500.

del 1975 va ser el 131, de gamma alta i potent. Aquest any, es va fer un estudi significatiu sobre el lloc d'origen dels 30.000 treballadors de Seat: un 15,14 per cent eren nascuts al Principat, un 2,17 al País Valencià i un 0,1 a les Illes; la resta eren de diverses regions espanyoles, amb un 35 per cent de nascuts a Andalusia.

A partir del 1977 la conflictivitat laboral disminueix i hi ha una etapa d'expansió de l'empresa, coincidint amb l'èxit del 127. Seat arriba a tenir una plantilla de 32.460 treballadors al 1980. És llavors que Fiat diu adéu.

Adéu de Fiat. Pel juny del 1979 Seat havia arribat a un acord de fusió amb Fiat. L'havien signat el president de Seat, Juan Miguel Antonanzas, i els germans Agnelli per l'empresa piemontesa. En realitat era una absorció de Seat per Fiat. Però, abans que l'acord es fes efectiu, Fiat va canviar de direcció, se'n va desdir i va anunciar que es retirava. Després d'unes negociacions llargues i tenses, el 22 de juny del 1981 Fiat va vendre a l'INI totes les seves accions de Seat pel valor total d'una pesseta. Una autèntica fugida. L'estat espanyol passava a ser, pràcticament, l'únic accionista de Seat. Mentre passava tot això, fou llançat el Seat Panda. Era un cotxet bufó, creat per mirar d'arreglar el fiasco del 133.

L'abandó de Fiat va ser un cop molt dur. A principi dels 80, la Seat afirmava que tenia unes pèrdues de 30.000 milions. Sobraven 10.000 treballadors. Tret del Panda, tots els models estaven en fase terminal i no n'hi havia que poguessin substituir les patents que s'havia endut la Fiat. Tampoc no hi havia un pla empresarial de futur. Les accions anaven a una pesseta i no les volia ningú. El govern de la UCD no volia continuar subvencionant aquella empresa ruïnosa. Era la primera gran crisi.

Sindicats i govern s'asseuen a negociar. No hi va haver vagues ni mobilitzacions. La situació es resumia a tancar o a trobar una alternativa. La tardor del 81 signen l'acord. Els treballadors accepten regulacions de feina i reduccions del poder adquisitiu, però eviten acomiadaments. En canvi, el govern va finançar baixes incentivades i jubilacions anticipades als 55 anys, que eren de les primeres que hi va haver. La plantilla es va reduir a 22.000 treballadors.

VW entra en joc. En 1982 es va presentar el Seat Ronda, dissenyat sobre variacions del model Ritmo que s'havia quedat Fiat. Hi va haver un contenciós internacional, perquè Fiat va acusar Seat de plagi. El Tribunal Internacional de Comerç de París va dir que Seat tenia raó, perquè havia respectat el contracte de reformes entre les dues empreses. També al 1982, Seat va arribar al primer acord industrial i comercial amb Volkswagen (VW). Seat fabricaria 120.000 cotxes VW cada any i comer-

cialitzaria les marques VW i Audi. En 1983 sortia el Fura, evolució del 127.

Juan Miguel Antonanzas va deixar la direcció de Seat al 1984 perquè el govern espanyol, ja del PSOE, havia rebaixat el sou dels presidents d'empreses estatals. El va substituir Juan Antonio Díaz Álvarez, enginyer asturià, membre de l'Opus Dei. L'abril d'aquell any va sortir el model Ibiza, el primer de la nova era, el primer Seat-Seat, com si diguéssim. L'any següent va aparèixer el Málaga.

I en 1986, Volkswagen compra Seat. Aquí hi ha el germen, segons l'opinió més estesa, dels problemes i la crisi actuals.

Seat feia anys que buscava un soci, o comprador, internacional i potent. Les converses van arribar força lluny amb Toyota i Nissan, japoneses. Però aquests possibles socis volien una nova reducció de plantilla, que continuava inflada. Volien retallar entre 5.000 i 7.000 llocs de treball. En canvi, VW es va comprometre a no acomiadar ningú. Però a canvi de què?

S'explica una escena d'aquesta negociació amb Volkswagen. El ministre d'Indústria d'Alemany, Luis Carlos Croissier, en un moment determinat, diu als alemanys que l'INI estaria disposat a cedir a VW la majoria de les accions. La resposta dels directius de VW va ser magistral: "N'estan segurs, vostès, que tenen prou diners per a vendre Seat?"

La xifra exacta del que el govern espanyol va gastar per sanjar i poder vendre Seat no s'ha sabut mai. Però avui tothom coincideix a dir que devia oscil·lar entre els 350 i els 400 mil milions de pessetes. Tampoc no se saben totes les condicions de l'acord, signat al 9 de juny de 1986, pel qual Volkswagen adquiria el 51% de les accions de Seat. Es preveia la construcció d'una planta supermoderna a Martorell i, pel que sembla, també hi havia previst el tancament de la factoria de la Zona Franca. En 1990, VW ja controlava totes les accions de la companyia.

El primer any amb beneficis després de la crisi per la sortida de Fiat va ser el 1988. Fins llavors Seat perdia cada any milers de milions de pessetes. Els balanços positius van continuar fins al 1991. Però, de sobte, a l'abril d'enguany, Seat anunciava que durant el 1992 havia perdut 12.756 milions. Havia començat la gran crisi actual.

Arriba la crisi. El barri Seat de la Zona Franca és el clàssic polígon dels anys del *desarrollo*, quan l'empresa paternalista facilitava casa als obrers. Es troba ben bé a dos quilòmetres de la fàbrica, però molts dels treballadors de Seat hi viuen. Hi ha les instal·lacions esportives Seat, l'escola de formació Seat, el grup d'empresa Seat, el bar Seat. Fins fa pocs mesos la vida al barri era plàcida. Però avui, la

Els temps canvien...



600. Tret al carrer en 1957, aquest model és el més entranyable de la història de Seat.



850. Malgrat que era un cotxe molt lleig, una espècie de 600 amb cul, va tenir molt d'èxit.



1500. Es va dissenyar i construir pensant en els rics. Era un luxe amb el qual els seus conductors humil·liaven públicament els desgraciats que només podien anar amb 600.



124. Aparegut al maig del 68, en un any se'n fabricaren un milió.



131. Va ser la novetat del 1975, un cotxe de gamma alta i potent que ofería una imatge moderna.



127. Coincidint amb l'èxit d'aquest cotxe, l'empresa arriba als 32.460 treballadors contractats.

preocupació i la por pel futur s'hi han instal·lat amb força. Les parets són plenes de cartells anunciant mobilitzacions i diversos actes al voltant de Seat. Les pintades són radicals. Fan crides a la vaga general, al sabotatge, al boicot a Volkswagen i fins i tot als productes alemanys. Insulten Superlópez i els governs català i espanyol. Moltes van signades amb la A encerclada dels anarquistes. De vegades el cercle té una metxa que el converteix en una bomba. Els partits, principalment Iniciativa per Catalunya i el Partit dels Socialistes, hi han penjat pancartes de solidaritat amb Seat. Què ha passat aquests últims mesos?

Al febrer passat, en presència del rei d'Espanya, Seat va inaugurar la nova planta de Martorell. Va costar 250 mil milions de pessetes i té una plantilla de 5.500 treballadors. És molt automatitzada i ha incorporat els avenços industrials més moderns. En el moment de la inauguració, ja van dir que Martorell significaria una reducció del 35% de la producció de la Zona Franca. Martorell passava a fer el nou Ibiza i la Zona Franca continuava fent el Toledo. Poc més tard, l'empresa feia públics el número vermell del 92. La direcció i els sindicats van signar un acord, l'anomenat acord d'abril. Aquest document preveia una regulació temporal de feina que afectaria rotatòriament set mil treballadors de la Zona Franca. Es tractava de reduir el ritme de producció per desfer-se d'un excés d'estoc. Els treballadors en baixa temporal cobraven el 95% del sou i els treballadors amb contracte temporal rescindit serien reincorporats abans de vuit mesos. L'empresa es va comprometre a mantenir en funcionament la planta, a renovar el taller de pintura i a fer-hi inversions per valor de 45.000 milions fins al 1995.

Però va arribar el setembre i tot això se'n va



Al febrer passat, Seat va inaugurar la nova planta de Martorell. Amb un alt grau d'automatització i una plantilla de 5.500 treballadors, el seu funcionament representa una competència directa a la producció de la Zona Franca.

El 1980, Seat comptava amb 32.000 treballadors. Amb la nova regulació de plantilla, la direcció de Volkswagen vol deixar l'empresa amb 13.000 obrers.



anar a l'aigua. Aquesta revista ja ha anat informant amb precisió dels fets d'aquestes últimes setmanes. El president Díaz Alvarez va pronosticar unes pèrdues per a enguany de 100.000 milions de pessetes. A Volkswagen es van esverar. Van exigir a Díaz Alvarez que presentés un pla de sanejament. El projecte que va fer el president era tou, perquè només proposava d'eliminar 3.500 llocs de treball, i els alemanys el van rebutjar. Díaz Alvarez va agafar els papers, es va acomiadar de la secretària i se'n va anar a casa. El president de Volkswagen, Ferdinand Piech, ho veia claríssim: a Seat, hi sobraven 10.000 treballadors, dels 23.000 que hi resten.

El dia 22 d'octubre es va saber el nou pla de sanejament, el pla de veritat. La Zona Franca tancarà l'any que ve. Reduiran la plantilla de 9.000 llocs: 1.400 contractes temporals no renovats, 3.000 jubilacions anticipades i 4.600 regulacions de feina, amb compromís de recol·locació abans de dos anys. L'estat haurà d'assumir el cost de les jubilacions i les prestacions per desocupació. Uns dies més tard afegien que la planta de la Zona Franca es convertiria en un parc de proveïdors on trobarien feina molts dels treballadors que sobren a Seat. Joan Llorens, un home del país i bon coneixedor del sector, era nomenat nou president. La seva missió és de negociar amb els sindicats.

Superlópez. Mentrestant, s'anava perfilant, sorgit de les boires de Detroit, el cervell de l'operació: un enginyer basc que es diu José Ignacio López Arriortua, número dos de Volkswagen. Els alemanys el van fitxar a principi d'any, arrancant-lo dels despatxos de la General Motors d'Estats Units. Va arribar a Europa amb aura de bruixot: havia fet guanyar diners al gegant automobilístic americà. També va portar cap aquí el sobrenom amb què l'havien batejat els americans: Superlópez.

El primer que va dir aquest home quan va arribar va ser que muntaria una fàbrica de cotxes al seu poble, Amorebieta. Aquesta pintoresca pensada va ser oblidada ràpidament, sobretot quan es va haver d'enfrontar a les acusacions d'espionatge i deslleialtat que li van llançar els seus antics amos de General Motors.

Però què és la doctrina Superlópez? Doncs sembla tan senzilla que fa riure. Bàsicament es tracta de pressionar els proveïdors amb tanta brutalitat com faci falta, per tal que ofereixin els productes més barats. Però López els ajuda. El sistema es més o menys el següent: un escamot enviat per López es presenta a les instal·lacions del proveïdor. En col·laboració amb els tècnics de l'empresa en qüestió, analitzen en una setmana tot allò que s'hi pot millorar per tal que el preu final del producte sigui més baix. Si el proveïdor en fa cas, perfecte. Si

Conèixer la Mediterrània (3)

Aigües a la terra

L'estiu passat uns quants restaurants del País Valencià decidiren de contrarestar allò que el tipisme havia forçat en la curiositat gastronòmica dels visitants. Quan els turistes demanaven paella, els cambrers treien la carta i explicaven que hi havia altres plats recomanables i molt típics del país. D'aquesta forma impugnaven l'obstrucció que la paella, internacionalment tan coneguda, feia a les altres menges.

La paella és un plat que al llarg del litoral dels Països Catalans guanya i perd components (de verdura a peix i conill), però que sempre sembla estar a punt, en qualsevol racó. Al Principat, l'arròs que molts restaurants tenen

costum de servir el dijous és una reminiscència de temps passats, no gaire llunyans. Les teories, com en la major part de tradicions, són diverses. Però diuen que la tradicional i alimentosa escudella i carn d'olla deixava pas el dijous a l'arròs, en el menú quotidià de les cases. Com tantes disposicions que romanen inalterades quan les motivacions que les justificaven ja han passat a la història, l'arròs del dijous continua arribant a taula.

Un mapa de la distribució dels arrossars mostra que predominen al sud i al sud-est asiàtic, i també en força zones aïllades de Sud-amèrica i de l'Àfrica. La Mediterrània només té arrossars als Països Catalans i a Pro-

ANKH- MIQUEL MONGE



Garbes i rostolls durant la sega manual de l'arròs, que es cull a les acaballes de l'estiu.



La imatge dels segadors tallant l'espiga ha estat substituïda per la de les màquines.

vença, més en una part de la mediterrània xilena.

La fama de la paella i les moltes maneres que tenim de cuinar l'arròs contrasten amb el nostre poc pes, en aquest conreu, en el concert mundial i fins i tot amb la seva importància en la nostra dieta. En producció, la Xina ocupa el primer lloc del món amb gairebé 200.000 milions de tones anuals. Segueixen l'Índia, Indonèsia, Bangladesh, Vietnam, Tailàndia... Són països on l'arròs és un component essencial de la dieta quotidiana.

Nosaltres hem fet de l'arròs una dels senyeres de la nostra cuina. Però, amb la nostra peculiar manera d'adaptar els aliments als nostres gustos, li hem fet una mala passada, que de retop ens perjudica a nosaltres. Així, un cop llevada la pellofa de l'arròs, encara pensem que té massa cosa o un color no prou agradable. I aquest arròs integral es converteix en arròs blanc.

D'aquesta forma, obtenim un color molt clar, però també eliminem components del gra, com ara la major part de la vitamina B que contenia. Un cop eliminat bona part del contingut alimentari, sembla que sentim enyorança del color més vistós. Deixem que l'arròs blanc solitari, potser amb un all també esblanqueït, alimentï els malalts. Si ens serveixen arròs blanc bullit, encara el decorem amb salsa de tomata. I quan fem altres plats som capaços d'afegir-hi safrà o bé de rossejar-lo. En definitiva, volem donar-li un color que, en la seva forma natural, l'arròs ja tenia i que ens porporcionaria un aliment que ara hem de buscar en altres components.

L'arròs es cull a les acaballes de l'estiu. Els segadors enfonsen mitja cama en els

aiguamolls i en tallen l'espiga. La imatge és més aviat nostàlgica, perquè avui grans màquines són les que es mullen els peus i fan tota la feina. Però l'esment del tou de la cama negat ens recorda la peculiaritat dels camps d'arròs: són àrees plenament humides.

La vida al delta. A la Mediterrània, amb els arrossars, tenim altres zones humides. Són deltes i aiguamolls. Es destaquen el Delta de l'Ebre, els aiguamolls de l'Empordà i de Pals i la Camarga, a Provença. Formen tot un món, refugi d'ocells i d'altra fauna característica, zona de pesca molt diversa, lloc de passeig plaçid i de solitud.

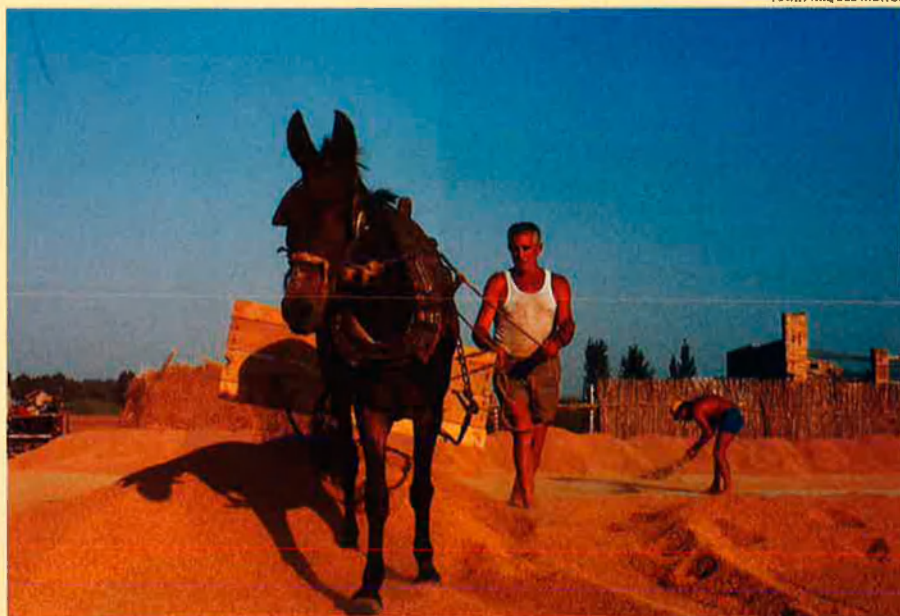
Els deltes es formen quan els sediments

arrossegats pels rius es dipositen i augmenten la superfície de terra emergent al costat de mar. Es converteixen en indrets peculiars, on el riu principal se segueix obrint pas fins a mar, però on es creen un conjunt de petites illes, penínsules, zones amarades d'aigua. A poc a poc, el riu acaba la seva vida i es confon amb la mar. Les embarcacions que, per exemple al Delta de l'Ebre, fan el recorregut del riu fins al final s'endinsen, sense que la gent gairebé se n'adoni, en aigües ja marines. Un canvi de tonalitat i la força dels corrents avisa que la mar ha pres el relleu.

Els deltes són territoris molt variables. El de l'Ebre n'és un bon exemple. Potser en algun hostel o restaurant hi trobarem algun quadre mostrant el paisatge d'unes dècades enrere. Potser veurem un far arran de costa, però la seva silueta ens recordarà aquell altre far que hem vist ben a l'interior. Són el mateix, però l'acumulació de sediments ha fet que el far costaner s'hagi transformat en una torre lluminosa de terra endins.

La formació i modificació dels deltes és un fenomen que es pot percebre a escala humana. No són com els canvis geològics que ens fan perdre la idea de temps, perquè ens remunten a milions i milions d'anys enrere. El Delta de l'Ebre va créixer a poc a poc del segle IV fins al segle XIV i a partir d'aquí les modificacions s'acceleraren. Quan més sediments s'hi acumulen, més ràpidament se'n noten els efectes. Per això, el delta del segle XV era ben diferent del del segle XVI i el del segle XIX només recorda vagament l'actual. Per això, imatges no tan antigues, potser d'un segle enrere, ens fan veure un paisatge molt canviat i fan adonar-nos

ANKH MIQUEL MONGE



Una vegada segat, l'arròs s'asseca en les eres.

que la natura és capaç de modificar fortament l'hàbitat que els nostres avis o besavis conequeren.

Entre les afeccions que els deltes poden satisfer hi ha l'observació d'ocells. No tan estès al nostre país com entre els anglo-saxons, aquest entreteniment que uneix biologia, turisme, esport i art –per les possibilitats fotogràfiques que troba llocs molt interessants a casa nostra. El *birdwatching* anglès, amb milions de practicants, porta al nostre país visitants desitjosos de veure amb els prismàtics algunes espècies que no existeixen enlloc més.

Així, s'explica que quan el premi Nobel de Física Murray Gell-Man, autor de la teoria dels quarks, és a dir, de les partícules que componen els protons i neutrons, va passar uns dies a l'Empordà per assistir a un congrés, demanés de fer una excursió als aiguamolls per veure una espècie que només es podia observar allà.

El dia de l'excursió, el físic es va presentar perfectament equipat, amb botes altíssimes, jaqueta impermeable, gorra i instruments d'observació, com si alguns anglo-saxons viatgessin sempre amb aquest equip en previsió de poder practicar un dels seus entreteniments preferits. A més a més, com a mostra d'àmplia cultura, aquest físic excepcional anava demanant el significat d'algunes paraules catalanes que observava en els rètols i anuncis de la carretera. Com a filòleg afeccionat, però expert, associava algunes paraules a altres llengües, vives o mortes. Expliquen que al cap d'una setmana de ser aquí ja era capaç d'entendre bona part de les notícies dels diaris en català. I és que hi ha ments amb capacitat extraordinària, capaces d'explorar el món de la matèria, de memoritzar centenars d'espècies d'ocells de tot el món o de tenir arxivades a la memòria milers de referències lingüístiques. Precisament el mot "quark" va ser triat per Gell-Man a partir d'una de les paraules inventades per James Joyce, en aquest cas a *Finnegan's Wake*.

Altres deltes o zones d'aiguamolls ofereixen atractius diversos. A no gaires quilòmetres de nosaltres tenim la Camarga, una zona deliciosa, amb una imatge que ens ve al cap de seguida: cavalls corrent lliurement entre pastures. Són petits paradisos que van perdent la tranquil·litat pel seu propi atractiu. Plens a l'estiu i cada vegada més edificats, no han vist desaparèixer encara alguns oficis que mantenen el lligam estret amb la natura salvatge.

Sal entre nosaltres. En certes zones humides obtenim un altre producte natural:



Arrossar acabat de plantar. L'aigua és un component inseparable del conreu de l'arròs.

la sal. El clorur sòdic, tan usual a taula, es troba dissolt en l'aigua del mar, però també en altres ambients. Per això, algunes zones del país es troben ornamentades amb grans muntanyes de sal. Aquestes salines són dipòsits on s'evapora l'aigua. A poc a poc, l'aigua s'enlaira en forma de gas i la que queda es fa cada cop més salada. Finalment, la sal cristal·litza. Ran de mar tenim les salines d'Eivissa i Formentera, les de Santa Pola i les del Delta de l'Ebre. Vistes de lluny, les muntanyes de sal recorden un paisatge polar, perquè la seva blancor les fa semblants a grans blocs de gel i neu reflectits en l'aigua.

La sal ha estat sempre un element important. "Hi hagi sal entre nosaltres", diuen els àrabs per significar l'amistat en-

tre dues persones. I "pecar contra la sal" és, per als grecs, ser deslleial. La simbologia cristiana fa introduir sal a la boca dels nens en el bateig. I abans es fregava els nadons amb sal per donar-los força i una llarga vida.

La sal no sols assaonava els aliments, també els conservava força temps. Per això, era tan valuosa que va servir, al principi dels temps, de moneda. Els soldats i oficials de l'exèrcit romà rebien la paga en sal i d'aquí ve "salari", i el seu significat.

Però la sal, a les mediterrànies, té un paper cabdal en molts hàbitats. A la mediterrània australiana, hi trobem unes curioses i immenses llacunes salabroses. Tant

continua en la plana VIII

RAFA GIL



Algunes zones humides ofereixen la possibilitat d'obtenir-ne sal (foto: les salines d'Eivissa).



Imatge dels aiguamolls salabrosos de la platja de Torredembarra.

La preservació del medi ambient

Recuperar la platja de Torredembarra

Recuperar un espai amb un valor ecològic propi i singular és una de les tasques més gratificants per a un ecòleg i més visibles per a la gent en general. L'abans i el després d'una platja degradada, una llacuna que desapareix o un bosc que perd la flora i la fauna és fàcil de percebre. En tots aquests casos de desequilibris naturals fem referència a l'ecologia aplicada, que consisteix a tornar un espai al seu estat originari, anterior a la degradació.

La recuperació de la platja de Torredembarra, que acabarà definitivament l'any que ve, és un dels exemples més clars de la tasca de la Direcció General del Patrimoni Natural del Departament de Medi Ambient. Les principals característiques d'aquesta platja són el seu sistema de dunes, els aiguamolls salabrosos, uns

sistemes naturals que han sofert més agressions per causa de la presència abusiva de l'home sota les diverses formes que ha adoptat el *boom* turístic a la costa: aparcaments incontrolats, proliferació d'accessos per a vianants, urbanització del litoral. Però a banda la possibilitat de recuperar un dels pocs exemples del que era el paisatge de la costa meridional catalana, la platja de Torredembarra era un espai òptim per a ser recuperat, perquè era gairebé tot de titularitat pública. Per tot plegat, la platja fou inclosa en el Pla d'Espais d'Interès Natural, aprovat pel govern de la Generalitat a final del 1992.

L'espai físic. La platja de Torredembarra ocupa una superfície de 45 ha al llarg de la costa de Ponent, 29,6 ha de les

quals són de domini públic, entre la via del tren i el mar. Al sud-oest, la platja limita amb el barri marítim de Torredembarra i al nord-est amb el terme municipal de Creixell. La platja té un sistema de dunes molt característic i una vegetació halòfila que inclou les comunitats de jull de platja (*Agropyretum mediterraneum*), de borro (*Ammophyllum arundinaceum*) i de reraduna amb la crucianella marina (*Cryciannelletum maritimae*). Més a l'interior i lluny de mar hi ha els aiguamolls salats on es localitza vegetació com el salicornari arbustiu (*Arthrocnemum fruticosum*) i alguns poblaments de limòniums (*Artemisio-limonietum virgati*). Pel que fa a la fauna es destaquen les poblacions de la sargantana cuallarga (*Psammodromus algerus*) i la sargantana dels sorrals

(*Acantodactylus erithrurus*), i sobretot els ocells, més freqüents durant les migracions pre i post-nupcials. Entre les espècies que fan niu als aiguamolls cal destacar el corriol camanegre (*Charadrius alexandrinus*), una espècie que veu disminuir perillosament la seva població a tot el món.

Els impactes negatius. A banda la presència massiva de gent –la causa principal que fa fugir la fauna i degrada la vegetació–, la Direcció General de Patrimoni Natural va anotar com a impactes negatius sobre la platja els abocaments de runa deguts a la consolidació del camí entre Torredembarra i Creixell, els corriols que uneixen càmpings i urbanitzacions interiors amb la platja i que travessen els aiguamolls.

Per tal de recuperar l'espai i alhora permetre que la gent pogués acostar-se a la platja, el pla de recuperació fou dividit en diverses parts. Primera, tancar els accessos al trànsit motoritzat; segona, canalitzar els visitants a través d'accessos i itineraris condicionats; recuperació de les dunes i la seva vegetació; regeneració dels aiguamolls assegurant-hi l'aigua i, finalment, construcció de dos aguaitos d'ocells aquàtics i senyalització de l'espai.

Per posar en marxa la primera fase del Pla (any 1992), hi foren destinats 31 milions, i enguany se n'hi afegiran 16 més.

Actualment, la recuperació està quasi totalment acabada. A la platja, hi han instal·lat unes passeres de fusta per on passen els vianants. S'ha privat l'accés dels vehicles amb la col·locació d'unes tanques. Queden pendents només els passos de vianants i de vehicles que la Renfe ha d'instal·lar a la banda de la sorra que toca a la via. Amb aquestes mesures de limitació de circulació, les dunes es regeneren



En aquest ras, abans dedicat a l'aparcament, hi ha previst d'instal·lar-hi un punt d'informació.

soles. Pel que fa als aiguamolls, que en molts punts havien desaparegut per causa d'abocaments i de la desaparició de les dunes, s'han buidat de terra en més de 20.000 metres cúbics. Amb la recuperació de la zona de llacunes, el Departament de Medi Ambient pensa reintroduir-hi el fartet, un peix que n'havia desaparegut i que, un cop reimplantat, pot servir per a contenir la proliferació de mosquits.

Pel que fa a noves construccions, l'espai ja disposa de dos aguaitos per a observar els ocells, l'un d'ells, malauradament destruït de manera premeditada, caldrà reparar-lo. La zona té també la seva senyalització i rètols informatius. Al ras on aparcaven els cotxes, l'Ajuntament de

Torredembarra té previst d'instal·lar-hi un quiosc que faria de botiga i de punt d'informació alhora.

Manteniment. El Departament de Medi Ambient té previst de tancar totalment la realització del pla de recuperació de la platja a principi de l'any que ve. Per tant, el factor primordial en aquest punt és de mantenir l'espai recuperat. El Departament de Medi Ambient ha arribat a un acord amb l'Ajuntament de Torredembarra pel qual el consistori pagarà un conservador i mantenidor que també farà funcions de guia. Actualment, el Departament està en converses amb el GEPEC, un grup conservacionista de les comarques meridionals, per a discutir i aprovar el pla de gestió que regirà l'espai a partir de l'any que ve.

Queda també pendent, un cop recuperat l'espai, el pla especial d'ordenació de la zona.

A partir de l'any vinent la platja de Torredembarra es convertirà en un exemple de recuperació d'un espai natural degradat. Tot i que aquesta mena d'accions tan específiques no són les que més realitza el Departament de Medi Ambient, hi ha prevista la recuperació d'una riera al municipi de Vespella de Gaià, el terme que al mes d'agost passat va ser destruït gairebé del tot per un incendi. **Xènia Bussé**



Aquesta és una de les passeres de fusta instal·lades a la platja per reduir els accessos que travessaven les dunes.

Amb el suport de:



Generalitat de Catalunya
Departament de Medi Ambient

El vi i el cava

En la cultura mediterrània, el vi sempre ha estat símbol de divinitat. Tant els grecs com els romans creien en les propietats d'aquesta beguda que compartien mortals i immortals. Ara, el vi ha estat motor econòmic i social de la nostra cultura, des de l'agricultura a la indústria i el comerç.

La vinya ens va arribar a través dels grecs de Marsella, Roses i Empúries, que foren els primers a introduir aquest conreu a casa nostra. Hi ha qui diu també que el cep va arribar-nos gràcies als fenicis de Sagunt i als cartaginesos de Carthago. Les grans vinyes van arribar amb la romanització. Des d'aleshores, la vinya i tots els seus productes han anat lligats a la nostra història.

Del cep, *Vitis vinifera*, n'hi ha unes 50 varietats. A Catalunya es destaquen, pel que fa als vins blancs, xarel·lo, macabeu, parellada, garnatxa blanca i pansà. Pel que fa a vins negres, garnatxa negra, carinyena, ull de llebre, sumoll, sinsó, monastrell i lledoner. Pel que fa a les varietats importades, cal destacar el pinot chardonnay de Borgonya, el riesling d'Alsàcia i del Rin, el cabernet sauvignon de Bordeus i el pinot noir de Borgonya. Al País Valencià, les varietats més habituals són la merseguera, el moscatell romà, macabeu i planta fina, en els blancs, i monastrell, garnatxa tintorera, bobal, forcallat, garnatxa tinta i ull de llebre, en els negres.

Pel que fa a les denominacions d'origen, al Principat n'hi ha nou: Alella, Empordà-Costa Brava, Conca de Barberà, Costers del Segre, Penedès, Priorat, Tarragona i Terra Alta. Al País Valencià n'hi ha tres de registrades: València, Utiel-Requena i Alacant.

La terra i el clima són els responsables principals de les característiques de ca-

descun d'aquests vins. Així, la terra arenosa i granítica del Maresme és responsable dels vins blancs d'Alella, suaus i llustrosos. A l'Empordà, la conjunció climàtica de la Mediterrània i el Pirineu produeix uns vins rosats frescos i una mica àcids. A la Conca de Barberà, el cep parellada dona lloc al vi que duu el seu nom, molt fi, aromàtic i de grau suau. La denominació Costers del Segre aplega, per una

els Tarragona clàssic, per la seva essència. A la Terra Alta, el blanc és un vi daurat i sec, d'alta graduació, però de gust fi.

La denominació València aplega els vins blancs secs i fins, negres, rosats, licorosos i rancis. A la Denominació Utiel-Requena, els raïms bobals donen lloc a rosats frescos i aromàtics; els negres de garnatxa són de colors intensos i equilibrats al paladar. Finalment, a Alacant, la varietat monastrell produeix uns vins d'aroma afruitat i suau.

Comarques productores de vi



banda, els blancs fins i els negres de criaça de Raïmat, els blancs assolellats de Riucorb i els vins de cicla llarg d'Artesa. Al Penedès, el gran país del vi, la producció més important és de vins blancs joves i lleugers. Al Priorat, el clima i el sòl de pissarra formen vins de taula negres, vellutats, aromàtics i densos de color. Al Camp de Tarragona, els Tarragona camp es distingeixen per la seva suavitat i

Propietats. El bon ús o consum del vi és el que determina els bons efectes d'aquesta beguda en el nostre organisme. En relació al pes, els professionals de la salut recomanen de no sobrepassar els 60-75 cc d'alcohol pur diari, una quantitat que equival a tres copes. De les begudes alcohòliques, el vi és la que té fama de més neta i innòcua. Aporta set calories per gram. És un gran tònic de les funcions digestives, car estimula la secreció gàstrica i afavoreix l'absorció de diverses substàncies. Altres funcions el relacionen amb els medicaments, com sigui que pot actuar de sedant, té efectes contra el colesterol i porta un bon complex vitamínic. Una altra característica és la seva sensualitat. Les 300 molècules llargues que s'hi han trobat són la

base de les diverses sensacions del vi. Els òrgans visuals són els primers a percebre aquestes sensacions: el color, la transparència, la fluïdesa. L'olfacte és el següent sentit a entrar en funcionament. És per la via nasal que podem copsar l'aroma, el *bouquet*. A la boca, per la via retronsasal, també experimentem sensacions aromàtiques. Finalment, el gust: és a la boca on el vi manifesta totes les seves

a la costa com a l'interior es formen aquests estanys, molt soms, és a dir, de poca profunditat, i que apareixen i desapareixen i depenen del curs dels rius que les formen o alimenten.

La concentració de sal en aquestes llacunes, anomenades *billabongs*, varia molt, però sol superar la salinitat del mar. Hi ha entre un 3‰ i un 350‰ de salinitat, mentre al mar oscil·la entre el 30‰ i el 35‰. És a dir, als *billabongs* la concentració de sal pot ser deu vegades menor, però també deu vegades més gran.

Aquestes basses acullen una gran varietat de flora i fauna aquàtica. En un *billabong* s'hi poden trobar més del doble d'espècies que no en un riu (gairebé 300), que a més, quan el cabal torna a disminuir, han envaït ja les aigües fluvials i han desplaçat les espècies endèmiques del riu. També algunes espècies introduïdes han trobat en aquestes llacunes un hàbitat ideal i han acabat esdevenint plagues potencials o reals. Espècies com el salmó i la gambúsia, estranyes fins que no hi foren introduïdes, poden desplaçar perillosament altres espècies autòctones.

Les terres humides. Els aiguamolls i els *billabongs* formen part dels *wetlands*, o terres humides –que en català també podem anomenar “mulleres”–. La definició de mullera és molt àmplia. La convenció de Ramsar, una ciutat iraniana situada tocant a la mar Càspia, la va definir, al 1971, així: “Tot tipus d'hàbitat humit, natural o artificial, temporal o permanent, d'aigua corrent o estancada, dolça, salabra o salada, incloses les zones costaneres de fins a sis metres de profunditat”.

Aquesta definició fa que qualsevol riu, estany, embassament, estanyol o aiguamoll pugui ésser considerat mullera. Tot i que la convenció de Ramsar es volia referir sobretot a hàbitats d'ocells aquàtics, les mulleres contenen una gran varietat de formes vives i una complexitat molt atractiva. La Mediterrània té algunes mulleres en perill: el parc Natural de Doñana i les maresmes del Guadalquivir, a Andalusia; el parc de les Tables de Daimiel, a Castella-La Manxa; la Camarga, a la Provença; el golf d'Amvrakikos, a Grècia; i el llac Ichkeul, a Tunísia. Altres àrees, més o menys importants, poden trobar-se degradades i han de ser objecte d'especial atenció.



Els aiguamolls són petits paradisos faunístics d'una bellesa impressionant.

L'aigua, l'enyor. Als Països Catalans hi ha altres terres humides molt atractives, com ara estanys de muntanya, de tipus càrstic. Aquests estanys recullen aigües subterrànies i les concentren; les seves fonts d'alimentació formen complexos i ramificats passadissos, canonades naturals per on l'aigua viatja fins a l'immens brollador que són alguns llacs, com ara el de Banyoles.

L'activitat humana ha provocat l'aparició d'altres hàbitats aquàtics. Els embassaments han estat contruïts per abastar d'aigua o per produir electricitat. Han fet desaparèixer pobles i ciutats sota les aigües –en alguns moments, tot just si havia deixat entreveure la punta del campanar– va ser possible de tornar a acostar-s'hi a peu. I la desaparició de ciutats i la seva substitució per construccions uniformes i funcionals, exemptes de l'encant entranyable de les coses arrelades en el temps, ha donat pàgines literàries tan belles com les elaborades per Jesús Moncada, l'escriptor de Mequinensa que en *Camí de Sirga* amolla la nostàlgia d'un passat irrecuperable i per la pèrdua del lloc de naixement i de creixença.

Els embassaments no han sorgit per

causes naturals i el nivell de les aigües tampoc no depèn només de pluges més abundoses o menys, sinó també de les necessitats dels poblaments que serveix.

Però els embassaments solen comportar-se com els llacs atemperats que reben o perden l'aigua de forma absolutament natural. Ara, el buidatge periòdic del fang del fons no sols altera aquest ecosistema, ans també influeix en les aigües de riu avall, que no poden assimilar aquesta descàrrega de fang.

Les zones humides costaneres no sols acullen una fauna excepcional, també reben els ocells migratoris que cerquen zones més càlides a l'hivern o que tornen quan el fred ja ha passat. La presència de cigonyes als nius avisa que l'hivern s'ha acabat i que s'acosta el bon temps. Els cabots i els falciots omplen les ciutats, mentre les orenetes prefereixen la vida rural. Ocells oriünds i migradors es retroben als canyissars dels aiguamolls. A les zones humides marines s'enfonsen les cames llargues i primes dels flamencs. Amb una poblada colònia a la Camarga –dotze mil parelles– i una presència retrobada al Delta de l'Ebre –on han aparegut després de quatre segles d'absència–, els flamencs busquen tranquil·litat absoluta i un nombre mínim de parelles per assegurar la reproducció de l'espècie. Ara, 3.000 parelles poblen el Delta, provant d'aferrar la implantació que aquests ocells havien tingut antigament al nostre país. **Xavier Duran**

Amb la col·laboració de:

SEPAMA
MOPT



Fundació "la Caixa"

GENERALITAT VALENCIANA



Generalitat de Catalunya
Departament de Medi Ambient

Generalitat de Catalunya
Departament d'Agricultura,
Ramaderia i Pesca



Les vinyes formen part del nostre paisatge.

propietats saboroses, on demostra les seves qualitats de persistència i equilibri. La reacció de les mucoses de la boca és la sensació química que determina el grau d'astringència i de picantor del vi. Encara a la boca podem esbrinar-ne la consistència i untuositat.

El cava. La Denominació del Cava, amb Consell Regulador a partir de 1993, traça una ruta que ens porta dels Països Catalans al País Basc, passant per l'Aragó, la Rioja i Navarra. Al Principat hi ha 136 municipis que entren dins aquesta denominació, que en produeixen el 99% del total. I Sant Sadurn d'Anoia ja en concentra el 75%. Les varietats de ceps que l'origen són el macabeu, que produeix vins fins i aromàtics, el xarel·lo, que dona cos i frescor al vi base, el parellada, de vins elegants i aromàtics, i el chardonnay, la més aromàtica i d'implantació recent.



De negres, s'utilitzen la garnatxa negra i el monastrell. La graduació alcohòlica va dels 10,8° als 12,8°, si bé actualment, el cava s'acosta més al límit inferior de graduació. Al País Valencià, el cava aplega la denominació Torre Oria, elaborat amb macabeu, tardana i bobal per al rosat.

Xènia Bussé

ARXIU



A la cuina

Cuinar amb vi és un costum potser tan mil·lenari com el de beure'n. Afegit a salses, rostits i fins i tot a una llesca de pa amb sucre —el pa amb vi i sucre de molts berenars d'abans—, el vi és present en totes les cuines del país.

La recepta que proposem és el pollastre amb cava. Necessitarem un pollastre de cinc quarts, 25 grams de foie-gras, 150 grams de xampinyons, mitja ampolla de cava brut, 75 grams de nata o de flor de llet, 25 grams de mantega, 20 grams de farina, una llimona i julivert.

Agafem el pollastre, el socarrimem i el tallem a quaters. El fem en una cassola amb poc oli, procurant que no agafi color. Un cop fet això, hi posem sal i en traiem l'oli, hi aboquem el cava, tapem la cassola i el deixem coure a poc a poc fins que sigui tendre. A banda, preparem una salsa tipus beixamel, però més clara, amb la mantega, la farina i el suc de cocción del pollastre i el dels xampinyons que hauré bullit abans. Un cop feta la salsa, hi barregem el foie-gras i la flor de llet. Ho tirem tot a la cassola amb el pollastre i ho deixem coure uns quants minuts més, juntament amb els xampinyons. Per a servir-lo, posarem el pollastre en una safata, cobert de salsa i clapat de julivert.

no, doncs adéu, ja comprarem a cal teu veí, que ens està esperant. Això és el que Superlópez en diu la tercera revolució industrial.

L'altra aportació de López a les relacions empresarials i laborals és de tipus semàntic. Consisteix a tractar els obrers de "senyors treballadors". De moment no se sap si, als aturats, els tracta de "senyors aturats". En una comentada entrevista televisiva amb Inaki Gabilondo, López va dir que el seu objectiu era "zero acomiadaments". A Seat no entenen res.

Des que es va fer públic el pla de reducció de plantilla hi ha hagut tota mena de reunions. La direcció de Volkswagen va visitar el president Pujol i el vice-president Serra per explicar-los els seus projectes. Els sindicats van convocar mobilitzacions. Els treballadors van fer vaga els dies 9 i 17 de novembre. Aquells mateixos dies van protagonitzar dues grans manifestacions que van recórrer la Gran Via de Barcelona. De la primera, que es va acabar davant el Palau de la Generalitat, va ser molt comentada la presència del primer secretari dels socialistes catalans, Raimon Obiols. Sotava que aquest dirigent socialista fos present en una manifestació on es va insultar sovint el govern central. En la segona manifestació no s'hi va veure cap polític socialista destacat.

Les manifestacions van ser un èxit. Això ha donat força als sindicats, que plantegen la negociació en termes molt durs. Els treballadors se senten enganyats i exigeixen el compliment de l'acord d'abril, signat per la direcció, amb el vist-i-plau de l'administració i acceptat per Volkswagen. No es creuen la idea del parc industrial —parc juràssic, en diuen—. Volen saberr les xifres reals de negoci. Es demanen per les causes veritables de les pèrdues de Seat. Denuncien que es demanés un crèdit en marcs sense assegurar-se del valor del canvi, i que Seat estigui obligada a comprar una gran part de components a Alemanya, pagant-los sobre del seu valor. Sospiten que Volkswagen vol eliminar Seat per evitar la competència als seus models equivalents, i creuen que l'empresa alemanya prefereix invertir als països de l'Est abans que mantenir els seus compromisos a Catalunya. Consideren una barbaritat haver deixat Seat en mans de la multinacional alemanya, sense capacitat per a enfrontar-s'hi. Acusen els governs català i espanyol de complicitat...

Provocatiu i original. A la televisió i als

diaris van començar a sortir uns anuncis. A una noia, se li aixecaven les faldilles i ensenyava unes calces blanques. "Provocatiu", deia una veu. Després es veia una parella d'esquena, agafada, remenant el cul. "Sobresaliente", qualificava la veu. Finalment, podíem contemplar un home que tenia un nen petit despullat a coll, el cul del xiquet en primer pla. "Original", segons la veu. Era una campanya d'aquelles amb misteri, de dues parts. Dies més tard va aparèixer la conclusió: una mà masculina toca amb suavitat ferma, com se suposa que es



El possible tancament de Zona Franca ha despertat la solidaritat de partits, entitats i ciutadans en general. Els sindicats se senten forts després de la quantiosa assistència a les mobilitzacions.

toca el cul d'una senyora, la part de darrere d'un cotxe. Era el nou model de Seat, el Córdoba, fet a Martorell. Original pel disseny, provocatiu per les prestacions, "sobresaliente" amb seguretat. Tres nivells d'acabats: CLX, GLX i GT. Sis motoritzacions (des de 1.4 a 2.0 litres), benzina i diesel. Fins a 115 cavalls. Direcció assistida. ABS. Sis anelles de seguretat. Barreres de protecció lateral. Aire condicionat. Maleter de 450 litres. "Ensenya'l!", acabava l'anunci.

La ministressa d'Afers Socials del govern espanyol es va queixar, al Congrés dels Diputats. Cristina Alberdi va dir que era inacceptable dir que les calces d'una senyora són provocatives i que era d'un masclisme insultant comparar el cul d'una dona amb el darrere d'un cotxe. Va qualificar l'anunci de publicitat discriminatòria subliminal. Ja tenim una altra polèmica encetada...

Mentrestant, milers de treballadors de Seat i de les indústries auxiliars, d'altres empreses automobilístiques i de les no automobilístiques, i molts ciutadans en general, no saben com acabarà tot això, ni com se'n sortiran a partir de l'any que ve.

Carles Serrat