

Director:

ANDREU-AVELI ARTÍS I TOMAS
 Editor: Diario Tele/eXpres, S. A.
 Redacció, Administració i Publicitat: Aragó, 390 - BARCELONA-13
 Apartat de Correus 1.525
TELEX: 05784

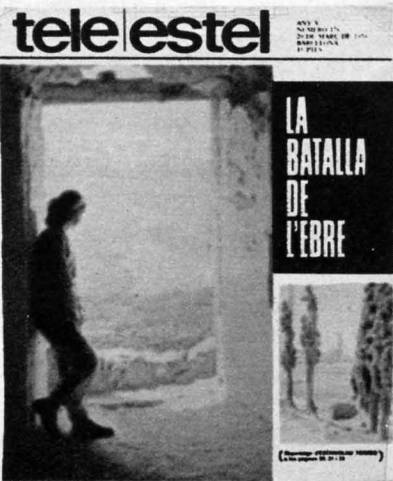
Telèfons:
 225 05 26 — 225 40 65 — 225 44 87

Tallers:
 «Publicaciones Reunidas, S. A.»
 Aragó, 390 - Barcelona-13.
 Dipòsit legal: B. 23313/66

PREUS DE SUBSCRIPCIÓ:
 Espanya, Andorra, Portugal, Filipines, Marroc i Amèrica (excepte Estats Units i Puerto Rico):
 6 mesos: 390 ptes. Any: 780 ptes.
 Altres països:
 6 mesos: 455 ptes. Any: 905 ptes.
 Números endarrerits: 2 ptes. de recàrrec

Pagament anticipat per gir postal, xec, o transferència
 En els preus de subscripció hi van inclosos els números extraordinaris

Les subscripcions començaran amb el primer número del mes següent al de la sollicitud



sumari

Pàg. 9	MARCUSE DE NOU	per OCTAVI FULLAT
Pàg. 11	UNA NOVEL·LETA PICARESCA	per SEMPRONIO
Pàg. 12	DESENVOLUPAMENT DE LES COMARQUES GIRONINES.	per ANTONI PLAJA
Pàg. 17	DIONISIACS I APOL·LINIS A LA NOSTRA CULTURA?	per FREDERIC RODA
Pàg. 19	FILOSOFIA DEL FRACAS	per AURORA BERTRANA
Pàg. 19	L'ACADÈMIA DE BONES LLETRES I «EL KNACK»	per MANUEL NADAL
Pàg. 20, 21 i 22	LA BATALLA DE L'EBRE	per ESTANISLAU TORRES
Pàg. 32	CINC PREGUNTES A LLORENÇ VILLALONGA	per JAUME FUSTER
Pàg. 36, 37 i 38	LA GUERRA, MEMÒRIES DE	per XAVIER BENGUEREL
Pàg. 39	PRIMER COMENTARI SOBRE UNA ANTOLOGIA POÈTICA BILINGÜE	per FELIP CID

I totes les seccions habituals de la revista

VARIACIONS SOBRE LA PRESSA

per PERE CALDERS

L'ESPAI ens afecta a tots, i ens obliga a dosificar-lo. Hi ha temes que van i vénen a periòdics i revistes, temes llargs que s'han d'encabir en espais curts, però com que no es poden enllestir així com així, són de presència insistent i sembla que es repeteixin. El que ocorre, en realitat, és que sempre queda alguna cosa per dir.

Sobre l'automobilisme hi ha conversa per a estona, i els barcelonins vivim un moment dolç per a parlar-ne. De fa temps, el municipi es preocupa d'adaptar la ciutat a l'automòbil —no pas al revés—, i d'això se'n desprèn una actitud de misèria imaginativa. No cal rumiar gaire per a fer el pronòstic que l'automòbil desapareixerà com el celerifer o la draisiana, aparells que al segle passat foren motiu de grans esperances. El drama de l'automobilisme en relació amb l'urbanisme és que, tot i tractar-se de màquines de córrer, ocasiona més problemes quan està quiet que quan camina. Que ja és dir! Una mirada pels carrers i un simple recompte, dona fatalment el resultat que hi ha molts, moltíssims més cotxes arrambats a les voreres que circulant per les calçades, sense fer llista dels que hi ha ocults als estacionaments. Això, a totes hores del dia i de la nit. La significació d'aquest fet és escruixidora: milers de ciutadans s'endeuten i fan la guitza als altres pel gust de tenir uns quants quilos de metall que aguanten immòbils el sol i la serena; la forma prefixada **auto** queda infeliç, i la preocupació més gran dels propietaris no és saber on aniran amb els seus cotxes, sinó on els deixaran. Un estudi a fons revelaria que els qui necessiten l'automòbil com a eina de treball són un grup manifestament minoritari. Ens veuríem obligats a confessar que un percentatge elevat d'aquesta nosa pública s'origina en les molt humanes i antigues ganes de presumir. De poder contar als amics, parents i coneguts que —per fi!— ja es forma part del clan selecte. Va haver-hi una època en què aquesta necessitat primària gairebé es podia satisfer estrenant sabates de xarol, sense altres molèsties que les derivades de triar un número petit si la presumpció era excessiva.

El que passa amb l'abundància és que es torna enemiga de la selecció. Que es desenganyin els milers d'aspirants a posseir carnet de conductor: avui ja hi ha qui se sent distingit proclamant que mai no ha tingut ni tindrà automòbil. I si ho diu amb convenciment fa un cert efecte, llueix més que l'amic que ens comunica que ja ha pagat l'última lletra o que ha canviat el 600 per un 850. A més, anar a peu de passeig és un luxe, un senyal de senyoriu que no tothom es pot permetre.

Ulrich Schippke, corresponsal d'una agència de notícies, ha divulgat que un grup de científics americans planegen la ciutat del futur. Es proposen de construir una unitat-pilot a la costa atlàntica, capaç per a 250.000 persones. Parteixen de l'eliminació de l'automòbil: els habitants es traslladaran d'un lloc a l'altre a bord d'unes cintes sens fi extraràpides, situades a l'interior de tubs de plexiglàs. Un complex sistema d'ascensors unirà els distints nivells i la «humanització» de la vida serà als terrats: piscines, pistes de jocs, espais verds, llocs de descans, etcètera.

Schippke remarca que entre les cinc i les set de la tarda, el conductor d'un cotxe pels carrers de París assoleix una mitjana de 6'5 quilòmetres per hora, mentre que setanta anys enrera un carruatge arrossegat per cavalls aconseguia en el mateix recorregut una velocitat superior en un trenta per cent. Prova tangible i demostrable que no anem bé! Els planificadors americans afirmen que no hi haurà cap automòbil a la ciutat del futur; des d'estacionaments subterranis, uns vehicles especials seran conduïts als afores per cintes contínues, amb finalitats purament recreatives.

Potser serà tal com ells diuen o toparem amb altres variants. L'esdevenidor de les màquines voladores és imprevisible. El fet segur és que no podem continuar com ara, amb el perill (deixant de banda l'emmetzinament de l'aire) que qualsevol dia ens quedarem embussats entre la ferramenta i la goma.

Els urbanistes locals s'exposen que, quan ja hagin fet malbé tots els carrers, es trobin amb la sorpresa que la solució era als terrats. Qui sap si, ja des d'ara, quan veiem la instal·lació de noves tanques amb l'anunci d'obres públiques, ens és lícit de pensar en bugades d'aquelles que suposen la pèrdua de més llençols.