

# Regió7

EDITA EDICIONS INTERCOMARCALS S.A. (EISA)

## R7

EDITORIAL

## MAL TEMPS PER A UNA BONA FIRA

**E**l temps, ahir, finalment, va donar la treva necessària perquè la Fira Mediterrània de Manresa saltés dels escenaris coberts al carrer. El mercat manresà ha viscut l'arrencada més hostil des del seu naixement. I aquesta vegada no ha estat per posar-ne en dubte la filosofia, sinó perquè la meteorologia va deixar rècords de pluja a la capital del Bages que van obligar a la suspensió dels espectacles de carrer i a anar contrarellotge per reubicar les propostes dels artistes. Però tot es va fer. Cert que les bones xifres, especialment de forans, que assenyalen en el calendari el cap de setmana de la Mediterrània per viatjar a Manresa (es calcula que unes 30.000 persones) no arribaran enguany a les previsions: la inestabilitat fa tirar enrere, i això ho acaba notant el mercat en si (menys públic, menys entrades venudes) i la ciutat (menys despesa en restauració i allotjament). Tot i això, el mercat d'espectacles manresà ha arribat a la catorzena edició amb un estat de salut excel·lent i amb uns estudis d'impacte econòmic en la indústria cultural, el sector turístic i l'economia de Manresa i el Bages que confirmen la fira manresana com un eix de referència en el seu àmbit. Quatre dades: la Fira Mediterrània aporta el 18,25% dels professionals internacionals de les quinze fires d'arts escèniques del conjunt de l'estat; per cada euro invertit per les institucions públiques, la fira genera un negoci de contractació artística de 7 euros; de la fira se'n deriven 1.650 contractes; i la ciutat i la comarca es beneficien d'un impacte econòmic de prop de 3 milions d'euros. El temps, evidentment, ha jugat en contra aquest novembre (ahir a la nit tornava a ploure), però la fira té en marxa tots els arguments, artístics i econòmics, per beneficiar la ciutat i els qui hi confien per portar-hi les seves propostes musicals o escèniques. El mercat funciona i, si el temps acompanya, la festa al carrer, també.

**Regió7** expressa les seves pròpies opinions únicament a l'Editorial i respecta, com a publicació oberta i plural, la dels seus artistes i clients publicitaris.

REDACCIÓ, ADMINISTRACIÓ, DISTRIBUCIÓ I PUBLICITAT  
carrer Sant Antoni Maria Claret, 32. 08243. Manresa

TELÈFON 93 877 22 33 | FAX 93 874 03 52 | FAX DE PUBLICITAT 93 874 16 12 | ADREÇA ELECTRÒNICA regio7@regio7.cat

**BERGA:** c/Font del Ros, 1. 08600. Telèfon: 93 822 12 19. Fax: 93 822 03 99. **SOLSONA:** c/Sant Salvador, 1. 25280. Telèfon: 973 48 30 08. Fax: 973 48 24 93. **IGUALADA:** c/dels Esquelladors 23, baixos 08700. Telèfon: 93 803 07 55. **BARCELONA:** rambla Catalunya, 10, 4t-4a. 08007. Telèfon: 93 317 05 14 i 93 317 06 32. Fax: 93 317 07 91.

http://www.regio7.cat

PROHIBIDA TOTA REPRODUCCIÓ ALS EFECTES DE L'ARTICLE 32.1. PARÀGRAF SEGON DE LA LPI. Aquesta publicació no pot ser reproduïda ni totalment ni parcialment, ni transmesa per cap tipus de mitjà, sense el permís per escrit de la direcció.

Imprimeix: Impressions Intercomarcals SA.  
Dipòsits legals: Edició Manresa, B-44983-78.  
ISSN: 1137-5655.

Difusió controlada per



Director: Marc Marcè i Casaponsa.

Director adjunt: Xavier Domènech i Sala.

Caps d'àrea: Enric Badia (Societat), Salvador Redó (Fotografia), Carles Blaya (Economia i Arreu) i Francesc Galindo (Manresa).

Caps de secció: David Bricollé (Bages), Xavier Prunés (Esports), Susana Paz (Cultures).

Gerent i Director comercial: Fèlix Noguera i Carrillo. Cap d'àrea d'administració i distribució: Sandra Espinal.

Cap de secció: Teresa Boladeras (Administració i finances).

## Opinió

TERÀPIA DE XOC PER MANEL PUYAL



A TORT I A DRET

Xavier Domènech

PERIODISTA ▶ xdomenech@regio7.cat



## CAMINAR, CAMINAR, CAMINAR...

*No ens agrada caminar per obligació, i encara menys carregats, però el transport públic sovint ens obliga a fer-ho, sense misericòrdia i sense avisar. S'han trobat mai que el seu vol embarca a la porta més llunyana d'un aeroport de braços quilomètrics?*

**E**ls dissenyadors dels grans espais de transport públic continuen treballant amb la mateixa mentalitat de quan la gent, com a cosa normal, caminava molt. Quan el més habitual era fer caminades d'una hora entre casa i la feina, o l'escola, per exemple. Aquests temps han passat a la història; avui hi ha una exigència general d'usar mitjans de transport descansats per fer desplaçaments de cent metres. Volem aparcar davant de la botiga quan anem a comprar, i al nostre bloc de pisos perseguim les places de pàrquing al costat de la porta de l'ascensor. Això no és obstacle perquè molts, després, cremin calories corrent pel bosc o en llargues excursions més o menys alpines, però una cosa no impedeix l'altra. No ens agrada caminar per obligació, i encara menys si anem carregats. Però el transport públic sovint ens obliga a fer-ho, sense misericòrdia i, encara pitjor, sense avisar. S'han trobat mai que el seu

vol embarca o desembarca a la porta més llunyana d'un aeroport que amb el temps s'ha anat omplint d'extensions, de braços quilomètrics? Prepari's a gastar sabates mentre arrossega l'equipatge. Fa pocs dies vaig entrar al distribuïdor principal de sortides d'un aeroport, un cop passat ja el control de seguretat, i ben visibles hi havia uns rètols indicadors de la distància als tres grups de portes: deu, dotze i quinze minuts a peu. A la terminal nova del Prat van decidir tancar la facturació dels vols 40 minuts abans, en lloc dels 30 de la terminal vella, perquè els viatgers tinguessin temps de fer l'excursió interminable entre els taulells i els embarcadors. És veritat que hi ha una cinta mòbil, però només en un dels passadissos, i té una llarga i incomprendible interrupció cap al mig,

**Vesteixen de correspondències passadissos interminables que connecten estacions de metro separades per cinc travessies**

a banda d'acabar força abans del final del passadís. I això que la T-1 és una terminal força ben organitzada i poc perdora. De la falta de tren i de metro ja no cal dir-ne res. Del que sí que podem parlar és de la tendència a fer passar per correspondències entre línies de metro el que en realitat són passadissos interminables que connecten per sota terra estacions distants quatre o cinc travessies, o d'obrir boques d'accés en cantonades situades a mig quilòmetre de l'estació. Això s'hauria d'avisar, i en algunes ciutats, de fet, hi ha plànols del metro que avisen, amb una xifra sobre la durada de la passejada en determinats enllaços, molt útil als forasters o als locals que no són habituals de la línia. I s'hauria d'informar quanta estona cal caminar abans d'arribar a l'extrem d'un tren de llarg recorregut, d'aquests que tenen molts vagons. Un es pregunta si no haurien de posar microbusos que recoreguessin l'andana per accedir a les places més allunyades.