

Lletres al Sr. Director de «Ronsana»

II - FLORIDA

Distingit Sr. Director:

El primer dia del projectat viatge quedava absolutament ple per un trasllat des de Barcelona a Miami Beach —o Miami Platja— a la península i estat nord americà de Florida, però després d'estudiar amb detall l'horari del programa quedarem convençuts que es tracava d'una planificació una mica bèstia, segons veureu.

L'avió transoceànic surt de Madrid a les 12 aproximadament, però no és possible per un grup relativament nombrós utilitzar l'anomenat «puente aéreo» que, com tots sabeu, són avions que surten cada hora i que no admeten reserva de cap mena havent de prendre's plaça en el mateix moment de passar per la guixeta d'Ibèria, amb la qual cosa es demostra que, per a una colla un xic nombrosa, aquest sistema no serveix perquè el grup pot ésser partit en el moment d'embarcar.

Per a prendre el primer vol apte per a un grup i també amb antelació al vol transoceànic cal alçar-se a les 5, per sortir de casa a les 6'00, arribar al Prat a les 7 i sortir a les 7'55 per tal d'arribar a Barajas a les 8'55 i esperar fins les 12 tot «admirant» les instal·lacions de l'aeroport.

Aleshores, com que el G.M.T. o Meridià Terrestre de Greenwich hauria d'ésser a Espanya de + 1, però amb l'hora postissa que ens han descomptat és + 2, hom ha d'anar a un lloc —Miami— on el G.M.T. és de — 4 la qual cosa suposa una diferència de sis hores que ajuntades a les 5'30 d'horari abstracte, ja que l'avió té una arribada a les 5'30 de la tarda o 5'30 p.m. (post-meridian) com diuen els anglosaxons, fa un total d'unes vint hores de vigília que unides al trasbals del viatge haureu de convenir que és, en realitat, un joc una mica bèstia.

Enfront d'aquest programa i tenint en compte que dies abans del viatge estàvem aclaparats de feina, uns quants vàrem fer una petita trampa per tal de fer les coses més suportables.

Així arrencàrem el dia abans en «puente aéreo», sense pagament especial per haver-nos separat del grup, mitjançant el sobre-cupó «open» que ens proporcionà el Sr. Parellada d'Ultramar Express, agència qualificada per a fer-ho, com tota altra agència de primer rengle.

No cal ni visitar la capital del regne, ja que dos hotels de 5 estrelles —el Barajas i el nou Alameda— es troben a dos quilòmetres de l'aeroport i sense sobrecàrrec se t'emporten amb cotxes o furgonetes i et retornen «gratis et amore», cosa aquesta no absolutament certa perquè la factura de qualsevol dels dos hotels —d'un sol amo i idèntica quantia— cobreixen moltíssims encàrrecs futurs possibles i probables del preu de la benzina.

Les hores de repòs en aquest hostatge —Alameda nou, rutilant, sortit de la capsa— en una atmosfera acondicionada i davant d'un televisor blanc negre produïnt un programa estimulador de la son, han estat una excel·lent restauració de forces.

Breu comentari econòmic. L'hotel és car, molt car. Tots els hotels de 4 i 5 estrelles són aparentment abusius. El preu d'una habitació per a 3 persones s'acosta actualment a les 4.000 pessetes i es prepara per a pujar novament, però és el mateix home qui s'ha encarregat que els preus es desbordessin.

Jornals desorbitats, preus astronòmics de les instal·lacions, atencions tècniques les 24 hores del dia, han fet que sols fortunes fabuloses, societats o «trusts» poderosíssims es puguin atrevir amb aquests veritables monstres que sovint formen part de cadenes mundials.

El president d'una d'aquestes cadenes explicava recentment que un dels principals motius d'encàrrecament són els furtus als quals continuament estaven sotmesos.

Les desaparicions de cendrers d'artesanía va poder paliar-ne posant-ne d'altres, els més simples i anodins del mercat. Però ara són els bolígrafs, tovalloles, sabons, llençols i les coses més inversemblants. Explicava, com anècdota, que un client pretenia emportar-se dins la maleta el joc de cortines de l'habitació que pesava disset quilos!

A més, quan els empleats se'n van a casa seva, acabat el seu torn, la direcció ha de fer els ulls grossos, ja que es quedaria sense personal, puix que un 40 % s'emporta coses cada dia, per aconseguir així un altre sou. On anem a parar...

A darrera hora d'aquell dia veiem que la nostra lluminosa idea de sortir el dia abans no ha tingut res d'original, ja que als hotels de Barajas ens trobem orematurament bona part dels participants.

COM SE SALTA L'OCEÀ ATLÀNTIC

El grup total es va formar, com podeu comprendre, al tauler de sortides internacionals d'Iberia. Incident: una senyora del grup fa una relliscada i es trenca el fèmur. Ella i la seva neboda acompanyant han d'ésser baixa del viatge. Veritablement aquesta senyora va tenir autèntica «mala pata».

El Douglas Mc. Donell /D.C. 10/ de la companyia Iberia és un avió gran i còmode, poc afectat pels vents normals que fan ballar avions més petits, i menys aerodinàmics.

El servei d'Iberia —i els que em coneixen ja saben que el chauvinisme no s'ha fet per a mi— és dels millors que hem trobat per aquests móns de Déu, millor dit, per aquests aires de Déu. Lloguer d'auriculars a 175 pessetes o dos dòlars i mig —que ve a ésser el mateix— segons normes internacionals.

Amb aquests auriculars es poden sentir deu audicions musicals diferents a escollir pel propi usuari, amb rodets i interruptors que té al braçal del seu silló, i més tard, quan passen un film d'aventures i en colors, la part sonora se sent també pels auriculars, en espanyol per un canal i en anglès per un altre.

Quan es vola damunt de Portugal ens serveixen un esmorzar-dinar i després del film un dinar-berenar. Seguidament s'organitza una becaina i vers les dues de la tarda (vuit del vespre, hora espanyola) s'arriba al Mar Caribe.

SAN JUAN és la capital de l'illa de **PUERTO RICO**, país que ara per ara és associat dels Estats Units, els quals aspiren a fer-ne el seu estat número 50, amb caràcter definitiu, cosa que els donaria un número bastant rodó.

Aterrem a l'aeroport de Isla Verde on U.S.A. ha instal·lat la seva duana d'entrada i així s'ha tret aquest enrenou del continent.

Ens fan fer cua —malgrat haver-hi cinc guixetes— tant de policia, que ha de consultar el llibre d'indesitjables, com de duana, que ha de revisar minuciosament l'interior de cada maleta. Tot això ens recorda intensament la U.R.S.S.; ens mirem els uns als altres i se'ns escapa un somriure. Els extrems es toquen.

Tot això ens sembla innecessàriament complicat perquè resulta que s'han de treure més de tres-centes maletes de l'avió i s'hi han de tornar a ficar. Si la duana fos a Miami, en el continent americà, com que és final de trajecte ja no caldria tornar-les a carregar i la feina i trasbals seria sols la meitat.

En sortir de Puerto Rico encara ens donen un berenar-sopar, a les tres de la tarda i si la cosa continués no sé si aniríem a Florida o a Sant Boi.

Quan arribem, amb tota puntualitat i un aterratge perfecte —felicítacions comandant Ordovás!— al gran aeroport de **MIAMI CITY** comprem el perquè de la duana a Puerto Rico. La quantitat d'avions és fantàstica i cada una de les nombroses companyies hi té oficines, hangars i tallers de reparació independents. El moviment és extraordinari i quan ens desembarquen les maletes vers l'autobús ja se n'havien extraviat 7, que es retrobaren més tard a l'Hotel. En aquest aeroport hem après quelcom que no podíem imaginar. U.S.A. mou sis vegades més avions que tota la resta del món sencera. Això si ens ho haguessin dit a Barcelona ens faria riure, però quan un veu el tràfec d'un sol aeroport americà quedem astorats, i comencem a sospitar que és la veritat.

Entrem a l'autobús, un Gray Line climatitzat, companyia amb més de 300.000 autocars i que junt a Greyhound acaparen el transport col·lectiu del país, encara que això no sigui d'una manera absoluta. Durant uns dies bascularem entre la fresca artificial del car —«coach» com en diuen a Nord-Amèrica— i els feixucs 34° centígrads amb una humitat del 80 % a l'exterior.

Veiem un Miami City sense cap atractiu. Ciutat amb edificis baixos que ens recorda que malgrat la seva aparença endormiscada és regió de nombrosos tifons i huracans. Un