

VIST I NO VIST

Jordi Sardans
 HISTORIADOR


LA 25A FRANCOPHONIE HOMENATJA ANNA ROTLLAN

No podia ser d'altra manera. I per sort, l'espectacle «Une vie d'amour» per celebrar el 25è aniversari de la Francofonia, va recordar expressament qui en va ser l'autèntica impulsora per promoure la civilització francesa, la cultura i diria més el paper que Manresa hauria d'exercir com a capital política i cultural del moviment de la Francofonia. Anna Rotllan, traspassada el passat mes de juliol, feia anys que reivindicava Manresa com a capital cultural de la Francofonia a Catalunya. Un acte emotiu, on Jaume Vilanova, marit de l'Anna, va insistir en la il·lusió que li feia que Manresa fos declarada formalment per la Generalitat de Catalunya, capital cultural de la Francofonia. Sense

anar més lluny l'any passat la capitalitat honorífica va estar a tocar, però va manca voluntat política. L'alcalde Marc Aloy va fer de carter tot portant les cartes de suport que l'Anna havia recollit pacientment de diverses entitats ciutadanes en favor de la proposta. Després les va lliurar a l'alcaldia i Aloy les va fer arribar al president de la Generalitat, Pere Aragonés, ara en funcions, que va donar primer una resposta ambigua i després desconcertant. L'Anna va rebre textualment com a resposta oficial per part del president, un enigmàtic: «no sabem si es pot fer», demostrant en el millor dels casos poca voluntat política per tirar-ho endavant. Per tant no és correcte dir que Manresa ja és capital cultural de la Francofonia a Catalu-

nya, «de facto», com va dir la nova regidora de Cultura (i Comerç!) manresana Tània Infante ni lamentablement res fa pensar que en pugui ser en un futur, sinó es torna a reactivar la petició.

Aquesta 25a edició va comptar amb Layla Selim Jordà com a nova organitzadora i amb l'associació de professors de francès de Catalunya, que van recordar explícitament el conte d'*El petit príncep*, obra d'Antoine Saint-Exupéry. Aprofitant la col·lecció de Guy Moléant, que el té traduït a 116 llengües, se'n va fer una exposició a la biblioteca del Casino de Manresa. Dit això, el 25è aniversari de la Francofonia va ser tot un èxit organitzatiu i un meregut homenatge a Anna Rotllan. *Une vie d'amour* va comp-

tar amb la producció i realització com anys anteriors de Gil Marsalla i amb la veu del carismàtic Jules Grison, acompanyat en aquesta ocasió per Nathalie Lermite, Stéphanie Impoco i Grégory Benchenafi, comptant també en la direcció musical i el piano a càrrec de Philippe Villa. El repertori musical va constar de 25 cançons, començant amb *Une vie d'amour*, de Charles Aznavour i acabant amb una de les preferides de la professora Rotllan, *La vie en rose* d'Édith Piaf. D'altres dels grans autors de la cançó francesa que van veure re- citades les seves composicions van ser Gilbert Bécaud, Jacques Brel, Joséphine Baker, Serge Gainsbourg, Michel Legrand, Claude François, Yves Montand, Joe Dassin, o Luis Mariano. La

festa va comptar també amb una bona representació internacional dels cònsols generals a Barcelona: de França, Olivier Ramadour; de Suïssa, Othman Hardegger; de Bèlgica, Pierre Bruselmans; de Malàsia, Jordi Martínez; així com també del director del Bureau del Québec a Barcelona, Maël Solen Picard i del seu agregat financer i institucional Alfons Calderon. La directora de l'Institut Francès de Barcelona, Valérie Nicolas i l'agregada de cooperació lingüística de l'Ambaixada de França a Barcelona, Laure Juanchich. En els prolegòmens de l'espectacle alumnes del Conservatori Municipal de Música van interpretar El cant dels ocells de Pau Casals i es va el tradicional llançament de globus de colors.

EL SOSTRE DE VIDRE DE LA C-55

TRIBUNA

Enric Masana

ARQUITECTE I SECRETARI DE XARXA7



Que la C-16 neix com a model de negoci associat a finalitats lúdiques de cap de setmana de la Metròpoli és un fet inqüestionable, com ho és també la tutela fèrria que ha exercit sobre la C-55 i la seva millora en el temps. Una tutela que alguns vinculen a conxorxes polítiques com a pecat original, i que a manera de recordatori del bateig de la criatura, en l'imaginari col·lectiu, està gravat a foc en cartes fantasmals i contractes esotèrics que guarden les seves vergonyes sota pany i forrellat.

Una autovia de concessió privada que entén el Bages com a territori de pas i, cofoia, treu pit sense penediment per les servituds ocasionades i els preus abusius aplicats als autòctons. I és que la pel·lícula no anava amb nosaltres, nosaltres ja teníem la C-55,

ells buscaven un altra tipus de client passavolant. Però renoi, calia assegurar-se la clientela, i que aquesta, com el ramat, anés amb l'esquella pel camí del pagament i, per tant, calia posar traves a que s'escapés part del bestiar per la porta del darrera i volgués agafar la C-55. Cap problema, qui paga mana i a callar, la C-55 ni tocar-la, no fos cas que fes competència al negoci.

Nosaltres, els aborígens d'aquestes terres, totes les tribus polítiques del moment, davant el maltractament que això suposava, ens vam posar en peu de guerra i fa 25 anys vàrem entrar al Parlament de Catalunya una proposició no de llei per al desdoblament en format autovia de la C-55, la «nostra», la «de casa», com ara està de moda assenyalar. Doncs res, l'ombra allargada de la C-16 ha estat capaç de matar qualsevol brot verd de millora, deixant aparcats als calaixos els projectes redactats, en un procés lent i farragós de 15 anys, i tutelant-los també.

A títol d'exemple, els projectes de desdoblament arriben només fins l'accés a la C-16

al peatge de Sant Vicenç i no fins a la sortida de la C-58, com seria lògic, no fos cas que qui ja s'ha saltat el peatge des de Manresa, no és plantejats arribar a la C-58 i saltar-se del tot l'obligació de pagar. Durant 25 anys les úniques actuacions remarcables a la C-55 han estat per a la millora de la sinistralitat i això pel mèrit de la pressió de plataformes cíviques com «No més morts a la C-55». Tanmateix i de manera «casual» qualsevol millora de la C-55 ha comportat allargaments de concessió a la C-16. L'estancament dels darrers 10 anys de la C-55 han anat acompanyats d'un augment constant de l'aforament de la mobilitat obligada entre setmana que ja arriba als 35.000 vehicles/dia, rebentant les costures funcionals de la via. Per disfressar aquest greuge comparatiu, ja al 2014, es planteja fer bonificacions a la C-16 amb la gratuïtat del tram Manresa-Sant Vicenç per reduir les intensitats de pas per la C-55 en aquest tram. No va funcionar.

Ara, 10 anys després, ens tornen a enllunernar amb l'anunci de la gratuïtat entre setmana de la C-16 (recordem que tenim eleccions a la porta) a partir de l'octubre. Segons la Generalitat, amb aquesta mesura, es re-

duirà a 21.000 vehicles/dia el pas per Castellgalí, el que permet imposar una solució 2+1. Cal recordar que les recomanacions internacionals per a un 2+1 tenen el topall a 20.000 vehicles/dia, i amb un horitzó a 20 anys vista. En resum, l'art de l'il·lusióisme millor deixar-lo per al Mago Pop.

Aquestes anunciades bonificacions a l'ombra les pagarem entre tots, i si ens creiem les condicions finals (dies laborables, 24 hores anar i tornar, registre administratiu previ, «Satelise» o «Teletac», i el sursum corda que s'anirà afegint). Tot per mantenir allunyada la inversió necessària a la C-55 per fer-ne una autovia, mantenint el negoci etern de la concessionària. Generalitat i Territori manen, i els polítics afins a la doctrina aplanen el terreny per esborrar la dissidència amb l'aquiescència de verds i ecologistes que caldrà veure com defensaran l'inversió de 240 milions de la C-16 Berga-Bagà.

Vendre fum i camàndules, fer la camama, tirar pilotes fora, guanyar temps, fer de Mago Pop, tot s'hi val. Com al Casino, la banca sempre guanya, i l'ombra allargada de la C-16 marcant el sostre de vidre de la C-55 seguirà empobrint-nos si no hi posem remei. Així anem.


 Connecta't a
 la nova mobilitat

Connectada, electrificada, intel·ligent, sostenible... La mobilitat es transforma avui per adaptar-se al futur, i nosaltres també ho fem per connectar amb tu i explicar-t'ho de la millor manera possible.
 Tot el que et mou, al nou NeoMotor

CADA DISSABTE TOTA LA INFORMACIÓ DE MOTOR A REGIÓ7

neomotor

Regió7

