

opinió

CARME RENEDO I PUIG (*)

Caritat cristiana

Moltes institucions esmercen temps i diners, a través de gabinets de comunicació, per construir-se una imatge pública. I hi ha persones i personatges que l'aconsegueixen, sense esforç de cap tipus, en un temps rècord. Una d'aquestes persones és l'actual titular del Bisbat de Girona. Per als qui no dominem l'escenografia ni les lleis organitzatives i protocol·làries de l'Església catòlica, el Bisbat és un submón opac, masculí i paral·lel. Vivim la nostra vida quotidiana ignorant-lo. Són comptades les ocasions de coincidència amb l'activitat del bisbe, però sempre havien estat trobades amables, com la d'aquells veïns que no han intercanviat mai més de tres frases però que

“D'on ve aquesta voluntat de tornar a bastir altes muralles entre l'Església i el poble?”

no dubten a ajudar-se a pujar les bosses del súper, o a subministrar-se un ingredient culinari.

Però vet aquí que el nou bisbe ha irromput en esferes properes a la nostra: protagonitza, maldestre, la processó de Setmana Santa; vol reconvertir al culte peces patrimonials catalogades, ignorant els protocols de seguretat de la Generalitat; intenta imposar una moral victoriana i rànica a l'esplèndida trajectòria del Museu d'Art; prohibeix utilitzar locals parroquials per a reunions i consultes populars. ¿D'on ve aquesta voluntat de tornar a bastir altes muralles entre l'Església i el poble?, de recuperar estretes i sectàries visions que a l'Església catalana semblaven superades? Hi ha qui opina que la falta de vocacions religioses comporta que les figures visibles de la jerarquia ja no siguin models d'excel·lència. Hi ha qui opina, en contra, que la tria no té res de gratuïta. S'ha dit que la paraula *cultura* està en perill de quedar-se només amb la seva arrel i esdevenir, restrictivament, «culte» en la terminologia del Bisbat. Tancar la llibreria Les Voltes per ampliar la llibreria diocesana pot arribar a ser-ne una prova.

Costa entendre el canvi bruscat i l'agressivitat i la falta d'empatia envers el ramat. La cultura i les reflexions democràtiques pertanyen, sembla, només al poble. El Bisbat ha abolit o suspès el principi rector, formulat per Terenci i adoptat per l'Església en línia amb l'Evangelí, pel qual les coses humanes no li eren mai alienes.

La imposició normativa i la submissió a la jerarquia *per se* potser són mecanismes eficaços a l'exèrcit (tot i que la història no sembla confirmar-ho). Al bisbe li cal la reflexió i mesurar i reconsiderar forces i estratègies. Si el canvi no ve per aquesta via, almenys que apliqui el concepte de caritat cristiana (*Deus caritas est*, ha escrit Benet XVI) i miri amb indulgència totes i cadascuna de les ovelles del ramat. Començant per una servidora.

(*) Bibliotecària

opinió | JAUME FAÑÉ CARBONÉS. Membre de Gent pel Territori

La megavariant de la Bisbal

Hem passat d'una carretera de la xarxa local a un tram de l'anella de les Gavarres, que és una infraestructura faraònica de la xarxa bàsica catalana

EL PGOU (Pla General d'Ordenació Urbana) de la Bisbal d'Empordà aprovat el 21 de juliol de 1982 preveia una carretera convencional de circulació de vehicles que voregés la Bisbal pel sud i formés part de la xarxa bàsica urbana, a peu pla i amb un sol carril per sentit. Aquesta via estava pensada per treure trànsit del centre de la vila i millorar la connectivitat de la Bisbal amb Calonge i Cassà de la Selva.

Transcorreguts 27 anys, aquest projecte s'ha convertit en una autovia de quatre carrils i 40-50 metres d'amplada, amb encreuaments i talussos de fins a 12 metres d'alçada amb un efecte barrera que trencarà la relació amb el territori de què fins ara hem gaudit.

Hem passat d'una carretera de la xarxa local a un tram de l'anella de les Gavarres, que és una infraestructura faraònica de la xarxa bàsica catalana que pretén envoltar el massís de les Gavarres i que ha estat trossegada en diferents trams (Palamós-Plafrugell, Llagostera-Santa Cristina d'Aro, Sant Climent-la Bisbal-la Pera). Aquests trams han estat presentats com a millores de la xarxa local per eludir no només els estudis d'impacte ambiental previs a l'elaboració del projecte, sinó també la valoració d'alternatives sostenibles i les anàlisis financeres i de cost-benefici que exigeixen les lleis catalanes per a una obra d'aquestes característiques.

Si s'analtzessin globalment els impactes socioambientals i els costos

econòmics de l'anella de les Gavarres, aquesta megainfraestructura no superaria els tràmits establerts per la llei i difícilment obtindria el suport de la societat civil. Aquest projecte de desdoblament de la C-66, per tant, entra en la categoria del que s'anomena *megaprojecte*.

— Es tracta de projectes sobredimensionats en relació al territori on es vol fer-los. No responen a les vertaderes necessitats del territori i dels seus habitants.

“Aquest projecte de desdoblament de la C-66 entra en la categoria del que s'anomena «megaprojecte»”

— La solució és anterior a la definició pública del problema; és a dir, es proposa una única solució, decidida prèviament i justificada *a posteriori*.

— Les anàlisis financeres, les avaluacions d'impactes socioambientals i els estudis de cost-benefici s'elaboren de forma rutinària com a part de la documentació exigida per la llei; però els resultats són increïblement pobres en termes econòmics, socials i ambientals.

— Els promotors d'aquests megaprojectes eviten i violen les pràctiques establertes de bon govern, transparència i participació en la presa de decisions i s'obliden de proporcionar els mitjans mínims d'informació i de debat, marginant els ciutadans i les ciutadanes de les decisions. Amb el pretext que són molt complicades, han de ser els *experts* qui les prenguin. Per contra, els professionals i tècnics independents qualifiquen aquests estudis com a «informes a la carta» i «ver-

gonya» per a la professió. Però quan els informes tècnics no són favorables al projecte, es passa per sobre seu al·legant «imperioses raons d'interès públic» i el projecte es converteix en una decisió política.

— En el desenvolupament dels megaprojectes amb prou feines hi ha càlculs fiables: en el 90% dels projectes d'infraestructures de transport hi ha subestimació de costos. En carreteres, els costos són un 20% més elevats que els estimats i, en ponts i túnels, un 34%. Aquesta subestimació no es pot explicar per l'error, sinó per una voluntat politicoempresarial de tirar endavant, sigui com sigui, aquests negocis, encara que això comporti mentir en els pressupostos i enganyar els contribuents.

— Qui pressiona els governs perquè el projecte es dugui a terme no és la societat civil, sinó les empreses adjudicatàries i els empresaris que, amb informació privilegiada, han fet moviments de compravenda de terrenys a la vora d'aquestes infraestructures. Aquestes operacions estan pensades, especialment, per establir polígons industrials i equipaments i, per tant, es fa servir la política per fer negocis milionaris apropiant-se d'uns diners públics que no revertiran en benefici de la societat present ni futura.

Aquesta forma de fer negocis és un fenomen globalitzat i passa arreu dels cinc continents.

Per últim, resulta molt interessant reflexionar sobre el que s'ha anomenat «l'equació dels megaprojectes»:

Subestimació de costos i impactes + sobreestimació dels beneficis = imposició del projecte.

Sembla que amb la megavariant la globalització i la ignorància han arribat a la Bisbal i, amb elles, la pèrdua de la dignitat i la identitat que aquest territori ha mantingut al llarg de la seva història.

opinió | SANTI MASSAGUER

Cap Roig i Caixa de Girona

El perill actual és que en ajuntar-se diverses caixes en sortirà una de nova que pot tenir, a la llarga, interessos allunyats de l'esperit dels fundadors de Cap Roig

Ara que la fusió de la caixa gironina és gairebé irreversible es plantegen un segut d'interrogants sobre el futur dels Jardins de Cap Roig que és socialment saludable que es responguin. Cap Roig és l'obra vital del coronel rus Woevodsky i la seva dona anglesa, morts el 1975 ell, i cinc anys després ella. El 1969, veient-se ja grans, van establir converses amb la Diputació de Girona per tal que aquesta entitat pública prope-

ra passés a ser-ne propietària a canvi d'una pensió vitalícia que els permetés acabar els seus dies i la seva obra amb dignitat. Finalment, la donació es va materialitzar a través de la Caja de Ahorros Provincial de la Diputación de Gerona, que en aquells moments era un organisme de la mateixa Diputació. Més endavant es va convertir en Caixa de Girona i adquiriria major autonomia de l'organisme mare. Cap Roig passaria a ser gestionat per la Fundació Caixa de Girona, que era qui tenia cura dels jardins, de promoure actes al castell i, amb la decidida voluntat del seu president, Arcadi Calzada, es van organitzar els elitistes Festivals de Música estiuencs, amb la instal·lació d'unes polèmiques graderies que van comportar la tala d'uns quants arbres.

El perill actual és que en ajuntar-se diverses caixes en sortirà una de nova

que pot tenir, a la llarga, interessos allunyats de l'esperit del fundador de Cap Roig. Fins i tot, amb el temps, podrien venir noves fusions o absorcions i el centre de decisió sobre les propietats de la Caixa de Girona passaria a mans molt estranyes als interessos del territori.

Per si això fos poc, l'escriptura de donació preveia la constitució d'un patronat que vetllés perquè es complís la voluntat dels russos. A la mort de Dorothy Webster es va constituir el patronat, que es va reunir dues o tres vegades entre 1980 i 1984. D'aleshores ençà —fa 25 anys— el patronat és imperant del tot, per bé que l'escriptura preveia una reunió anual com a mínim. De manera que podria molt bé ser que les actuacions fetes a Cap Roig no estiguessin ajustades a la legalitat jurídica que emanava d'aquella donació.