SANTS PUGNA POR NUEVOS ESPACIOS VERDES

EN UN SOLAR DE CUATRO MIL METROS CUADRADOS SE CONSTRUYE EL MUSEO DEL TRANSPORTE

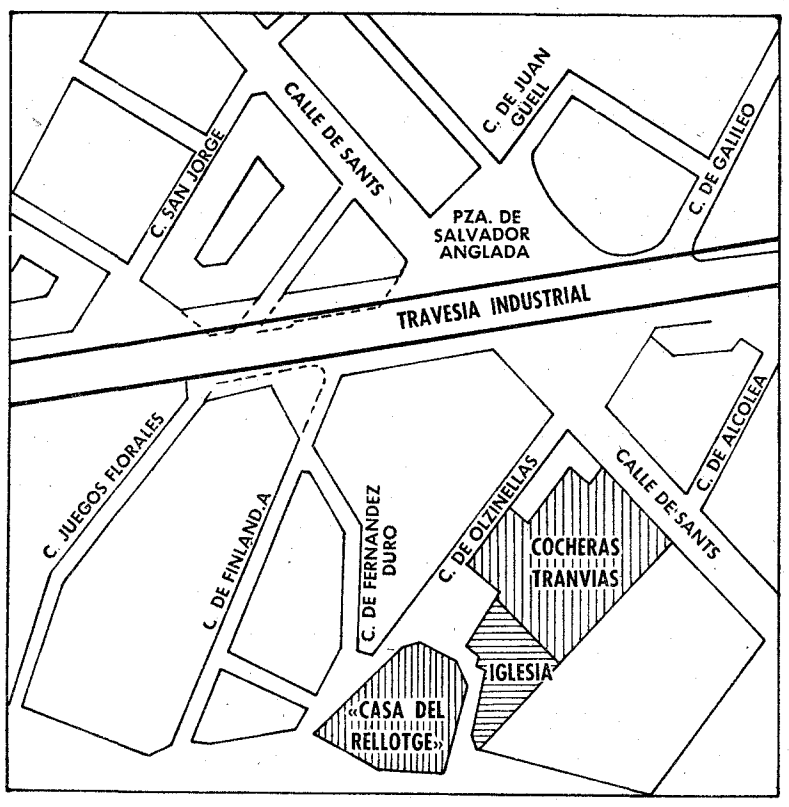
Las entidades más representativas del barrio piden que el lugar se destine a jardín público

En la carretera de Sants, junto a la plaza quizá más conflictiva del barrio —la de Salvador Anglada— está construyéndose por Transportes de Barcelona el Museo del... Transporte. Con ello, se nos dice, se hace honor a la tradición de nuestra ciudad de ferroviaria y tranviaria. La obra tiene también otro objetivo, que, por supuesto no ha sido divulgado: el de conservar para el patrimonio de la sociedad un solar de 4.000 metros cuadrados y evitar que se diluya en el patrimonio público de un parque o unos jardines de uso ciudadano.

Aquí tropezamos con dos ideas opuestas, ambas defendibles pero que no son compatibles: es siempre interesante para una ciudad un nuevo museo y el del Transporte puede constituir un importante aliciente más para Barcelona. Incluso, se arguye, que dada la proximidad a dicho emplazamiento de la nueva estación de Sants la iniciativa se hace con ello plenamente congruente.

El argumento adverso son los propios habitantes del sector. Este, que está siendo devorado vorazmente por un alud de construcciones que acrecientan en alto grado a densidad de población, se encuentra en el último reducto de la defensa de una vieja y querida personalidad cívica. Al lado del solar destinado a Museo del Transporte está la sede del Orfeón de Sants y en las inmediaciones subsisten aún lo que queda de la plana mayor de las entidades sansenses. La propia iglesia patronal de Santa María está allí enclavada.

El conflicto se da pues por un lado entre el nuevo tono de construcciones funcionales destinadas a pobladores procedentes de todos lugares y condiciones con una clara tendencia a elevar el nivel económico del sector. Por el otro subsisten aferrados a otra problemática y contemplando una visión de futuro de índole cultural, social y en conjunto cívica ordenadora y humana que repudia la construcción no planificada sin más fin que llenar huecos verticales con inversiones rentables.



Una vieja compañía privada, de servicio público

Pero la iniciativa de Transportes de Barcelona no es tan fácilmente desdeñable. Se basa también en historia, tradición, progreso y civismo. Sus orígenes se remontan a 1874 en que se creó la sociedad colectiva Foronda, Mestres, Carpinell y Casabona. Tres años más tarde se transformó en sociedad anónima: fue la «Compañía General de Tranvías». Tenía los estatutos escritos en alemán —ya que su capital era casi íntegramente de esta nacionalidad— y en español. La sociedad construyó la famosa cochera de Sants donde ahora se está ya construyendo el Museo del Transporte.

Por aquel entonces se disponía de tranvías de vapor en algunas líneas y de tracción sangre en otras. En 1904 se reformaron cocheras y talleres para adaptarlos a la tracción eléctrica.

Un siglo de existencia

Hace cien años que existe la compañía. En estos cien años a pesar de tratarse de una entidad mercantil ha sabido conservar allí —nos dicen— sus instalaciones y su patrimonio. En este mismo plazo las entidades santsenses, siempre según la misma opinión ajena a nosotros, no sólo no han sabido conservar el barrio para la posterioridad sino que han ido perdiendo terrenos sin poder salvar ni un palmo para espacios verdes. No parece lícito, nos dicen que ahora Sants exija que se le sacrifique lo que tan celosamente se conservó.

En el solar subsisten los restos de la antigua cochera. Tiene sabor. La Compañía lo ha sabido recuperar y suprimiendo los añadidos queda una muestra de la arquitectura industrial de la época. La fachada da a la calle de Sants. Es de ladrillo visto; todo va con arcos y rosetones incrustados. Las naves de la época se conservan asimismo con sus fosos, vías etc.

En las obras, ya avanzadas, del Museo, se intercalan zonas ajardinadas —que pertenecerán al recinto museístico—. Incluso se ha pensado en un pequeño párking.

Cómo será el museo

El Museo del Transporte será inaugurado —si Dios no media en ello— por la Merced. Se invierten en su adaptación entre 5 y 6 millones de pesetas. Contendrá un ejemplar de todos los modelos de vehículos— tranvías eléctricos, trolebuses y autobuses que han circulado por la ciudad desde 1880. Habrá un tranvía de mulas que figuró en la exposición de 1929. Se vendió como chatarra y pudo ser rescatado. Es el número 2. En total habrá más de cuarenta.

Hay que añadir el propósito de incorporar carruajes de tiro, «Genovevas» aportadas por la Asociación de Coches Veteranos. Incluso se adquirió para este fin una locomotora y un vagón del antiguo cremallera de Monistrol. En un piso superior se reunirán libros y publicaciones.

Se quiere, en suma, emular los museos similares de París, Sttugart, Londres, Luzerna y otros. Como último detalle curioso —e intencionadamente cautivador «a priori»— se habla de incluir un barco carbonero de 1.000 toneladas construido en Inglaterra, que es el que lleva más años navegando por el mundo.

La argumentación concluye: estando casi inmediata la nueva estación de Sants, central de Barcelona, todo el barrio adquirirá un inconfundible signo ferroviario y propicio al transporte. Un museo de esta índole resulta allí —dicen— idóneo y atraerá a un numeroso público. Esta —añaden— es en definitiva una aportación peculiar santsense que se beneficia con su emplazamiento de muchas ventajas y justificaciones que no hubiera tenido en el antiguo Borne, como se pensó en un principio.

¿Por qué no plaza pública?

La defensa del Museo frente a la alternativa de hacer una plaza-jardín resulta a nuestro juicio contradictoria en el fondo. Precisamente por la enorme presión inmobiliaria que amenaza con ahogar Sants —que desconoce lo que son espacios verdes y ha visto cómo progresivamente se transformaban en zonas de servicios sus más entrañables plazas y otros lugares— hay que ofrecer a sus moradores una compensación adecuada. La plaza-jardín, frente al Museo supone el primer paso de una actitud municipal reivindicatoria de la prioridad humana que ha de tener una ciudad y sus distintos barrios y sectores.

Sants ha llegado ya al límite de su abandono como comunidad humana para ser presa fácil de las ciegas presiones inversionistas. Es hora ya de que el Ayuntamiento restablezca el equilibrio humano en el sector. Hay muchos lugares en la ciudad para instalar un Museo del Transporte y sólo uno que se llame Sants y que precisa urgentemente de instalaciones sanitarias, espacios libres, escuelas y tantos otros aspectos de su equipamiento social.

Si Transportes de Barcelona en una lícita postura dado su carácter de entidad deficitaria no puede regalar el solar al Ayuntamiento que sostiene dichos déficits con fondos ciudadanos sí puede devolverle este espacio entregándolo a Parques y Jardines para que cree allí un pulmón de reposo y sosiego. — J. PEDRET MUNTAÑOLA.

Premio «Dalla» a una obra catalana publicada durante el pasado año

Se concede a la que más contribuya a la concienciación democrática

Como se anunció el próximo día 21 se concederá por primera vez, el «Premi Dalla», destinado a la obra que, publicada en catalán durante el año pasado, a juicio del jurado, más contribuya a la conciencia democrática.

El jurado, formado por los señores Castellet, Cirisi, Faulí, Gimfarrer, Gubern y Molans, ha seleccionado, para las votaciones finales, los títulos siguientes:

1. Artís, «L'enquesta del Canal Quatre»; 2. Brossa; «Poesia escènica»; 3. Candel: «Encara més sobre els altres catalans»; 4. Llimona: «Fe sense fronteres»; 5. Pinyol: «Aigües d'enlloc»; 6. Varios: «Economía crítica».

Se pide flexibilidad para el horario de las actividades extraescolares

Ruego del señor Tarragona al presidente de las Cortes

En defensa de las peticiones de la Asociación de Padres de Alumnos del Colegio Nacional de «Madrid» el procurador familiar don Eduardo Tarragona ha presentado al presidente de las Cortes un ruego en el sentido de que «se arbitre alguna solución para que teniendo en cuenta la diversidad de situaciones, las actividades extraescolares puedan realizarse con el horario flexible que pueda ser adaptado a los deseos y necesidades de las familias».

Con esta petición se intenta que se reconsideren las normas actualmente vigentes que disponen que las actividades complementarias así como las permanencias deben realizarse después de terminada la jornada escolar, es decir a partir de las cinco de la tarde. El deseo expresado por los padres de alumnos es que se vuelva con carácter flexible al régimen existente en casi todos los Colegios Nacionales, especialmente en los que funcionan comedores escolares, de permitir desarrollar estas actividades complementarias de las doce a las trece horas con lo que se beneficiaba a los niños cuyas madres trabajan, y cumplían los colegios una función sin detrimento del presupuesto estatal. Los maestros cobraban una cantidad por esta dedicación fuera del horario «y todo transcurría bajo el signo de la mutua ayuda sin complicaciones de ningún género».

La interrupción de estas actividades ha originado —según el informe— un desplazamiento de parte del alumnado, el de mayores posibilidades económicas, hacia colegios particulares en horas inaccesibles para los económicamente débiles.

El presidente de las Cortes ha contestado al procurador que se ha remitido su escrito al presidente del Gobierno en el sentido de que el horario extraescolar tenga una flexibilidad que permita su adaptación a los deseos y necesidades de las familias.

FINANCIAMOS Y TRAMITAMOS
Importaciones de materias primas de preferencia productos químicos
PLAZO MAXIMO CREDITO: 90 DIAS
Dirigir propuestas a CINBER, S. A. Apartado 9.021, Barcelona

DOMINGO
Un 747 de JAL vuela a Tokio por la ruta polar
JAPAN AIR LINES
JAL
Agentes para España: AUCONA
Vía Layetana, 2 · Teléf. 319 82 12 · BARCELONA-3