

CIUTADANS



Els blocs icònics del barri de Sant Cosme

XAVIER CERVERA

El barri més complex del Prat ha passat de mercat de l'heroïna a bressol de l'economia social

Orgull de Sant Cosme

JOSE POLO
El Prat de Llobregat

De ser un dels principals mercats de l'heroïna als anys vuitanta i noranta a veure néixer una vintena d'empreses dedicades a l'economia social. D'homes i dones amb vergonya de dir que eren veïns d'aquest enclavament a afirmar sense cap tipus de complexos: "Soc de Sant Cosme i n'estic orgullós". Després de 50 anys d'història, el barri més complex del Prat de Llobregat ja no és el que era. El canvi ha estat a millor.

El 1967 es van lliurar els primers habitatges fets per l'Obra Sindical del Hogar franquista. Els veïns eren persones procedents de les barraques de Montjuïc. Malgrat el canvi, van continuar en condicions insalubres. "Amb quatre gotes tots s'inundava, els sostres d'uralita volaven, hi havia goteres i les parets s'esqueraven", recorda el president de l'Associació de Veïns de Sant Cosme i Sant Damià, Alejandro Herrera. Al barri li mancaven tota mena de serveis bàsics.

Poc després va començar una intensa lluita per la dignitat. "La singularitat respecte a d'altres barris similars és que va sorgir un intens moviment veïnal, molt compromès, encapçalat per l'associació de veïns", descriu l'alcalde del Prat, Lluís Tejedor. Manifestacions, vagues de pagament de les mensualitats dels pi-

sos, tancades a l'Ajuntament... fins i tot van arribar a tallar la carretera de l'aeroport i retenir el governador civil com a mesura de pressió per trobar una solució. El 1976 es va aprovar el decret que dictava la remodelació: els 1.502 habitatges van ser demolits completament per tornar a aixecar-los. És l'únic barri d'Espanya on s'ha intervingut d'aquesta manera.

Però la història de Sant Cosme va molt més enllà dels seus problemes urbanístics. Centenars de persones d'ètnia gitana van ocupar pisos. "Patim problemes de convivència molt

És l'única barriada a Espanya que es va demolir completament per tornar-la a construir

notables, hi havia un tràfic d'heroïna molt potent", reconeix Tejedor. Els veïns van organitzar patrulles ciutadanes. Hi havia violència, por i dolor. Va néixer l'estigma. Amb la feina coordinada entre Ajuntament, Generalitat i veïns, la situació es va anar alleujant. Van arribar els equipaments: l'ambulatori, instituts, el centre cívic, els mossos, els jutjats, l'empresa municipal d'aigües, un dels parcs més grans de l'àrea metropolitana, el metro...

"La idea és que la gent hagi d'anar

a Sant Cosme per a alguns serveis", resumeix el tinent d'alcalde i regidor del barri, Sergi Alegre. "Van entendre que no podia existir una ciutat a dues velocitats, que sense Sant Cosme el Prat no era possible, vam prioritzar les polítiques contra l'exclusió social", afegeix l'alcalde. "Hem avançat, és un barri familiar, es conviu", opina el president de l'associació de veïns, entitat que celebra el seu 45è aniversari. "Amb excepcions", puntualitza Tejedor, "per la seva naturalesa, sempre necessitarà polítiques públiques potents".

A la parcel·la dels 801 habitatges construïts després de les primeres promocions, focus del mercadeig de droga, des de fa una dècada s'alça la seu de Fundesplai, amb un dels albergs més grans de Catalunya i 304 empleats. "Treballem en barris així, ser aquí és coherent amb els nostres valors", declara un portaveu de l'entitat. I associacions com Espigoladors o Gats agiten la vida social i econòmica.

Aquesta última entitat actua com a paraigua de més de 20 empreses i projectes d'economia social, com el festival Esperanzah o Som Connexió, la primera cooperativa de consum de telefonia i internet del món, amb més de 4.000 clients. "Som molt pràctics, transformem incidint sobre la quotidianitat de la gent", diu el director de Gats, Oscar Rando. El mes que ve arribarà Amazon a aquesta zona.

Eric Sierra



Fruites amargues

Benvinguts a la setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura. Aquesta iniciativa europea arriba a la majoria d'edat, tot i que a Barcelona ha tingut una història erràtica en aquests 18 anys, ja sigui per la coincidència amb la festa major de la ciutat o perquè tot el que concerneix el trànsit sempre genera agres debats a la capital catalana. El govern de l'alcaldesa Ada Colau va decidir intensificar la celebració d'aquesta activitat de conscienciació recuperant el dia Sense Cotxes, que aquest any es farà dividint vinent amb epicentres a Gran de Gràcia i Via Laietana, carrers que quedaran tancats a la circulació.

Barcelona celebra la setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura amb múltiples discussions obertes i que es mantenen bloquejades de fa anys. El tramvia de la Diagonal, el desplegament dels carrils bici, la implantació de les superilles, la conversió en zona de vianants de vies principals, l'aplicació de les restriccions de circulació a causa de la contaminació o el promès i encara pendent reforç del transport públic metropolità, l'únic que resoldria de debò la crisi de la mobilitat. És molt cansat, però fa molt de temps que donem voltes a aquests assumptes sense que ni polítics ni tècnics es posin d'acord.

El cas del tramvia és un exemple clar d'aquest bucle. Ho va definir molt bé el regidor socialista David Mòdol després de la trobada de la setmana passada amb eminents urbanistes que van debatre sobre la implantació del tramvia en el tram central de la Diagonal. El desacord va ser tan evident que Mòdol va concloure: "Aquesta sessió ha servit per veure que no hem avançat gens". Fins i tot l'alcaldesa Colau té cada vegada més clar que aquest projecte no veurà la llum durant aquest mandat per la proximitat de les pròximes eleccions locals.

El recent desplegament dels carrils bici ha tornat a generar controvèrsia, sobretot per la falta d'informació donada als veïns, cosa que sorprèn en un Ajuntament que fa bandera de la participació en tots els projectes que emprèn. En tots menys en els que considera

Barcelona celebra la setmana de la Mobilitat amb múltiples debats sense resoldre, des del tramvia fins a les superilles

que formen part de la seva proposta electoral, com el tramvia de la Diagonal o les superilles, iniciatives sobre les quals el govern municipal es nega a

fer consultes populars.

A totes aquestes qüestions que formen part de l'etern debat de la mobilitat s'ha incorporat aquest any la reforma de la Rambla arran dels atemptats d'agost. Tinc clar que aquest emblemàtic carrer fa temps que hauria d'haver pacificat encara més el trànsit per ser colonitzat totalment pel vianant. Sense oblidar les necessitats de mobilitat de veïns i comerciants, ja sigui amb els seus vehicles com en transport públic, aquest sí que podria ser un bon banc de proves de mobilitat sostenible i segura i potser un punt on solament puguin circular vehicles no contaminants. Això sí, activant abans els pertinents ajuts als usuaris perquè puguin adquirir aquests cars vehicles. El repte el té ara l'arquitecta Itziar González, exregidora de Ciutat Vella, que ha guanyat el concurs per reformar la Rambla. Li desitjo sort perquè aquest meló no s'afegeixi a l'etern cistell de fruites amargues que acumula la ciutat. D'aquí un any ho sabrem.

QUICO
JUBILATA



JL MARTÍN