

El Prat de Llobregat en bicicleta

Joan Alberich González

Amb la voluntat d'ampliar la tipologia de sortides de camp que des de la Societat s'ofereixen als nostres consocis, el dissabte 8 d'octubre de 2022 es va organitzar una sortida en bicicleta (i, eventualment, en patinet elèctric, tot i que finalment ningú no en va fer ús) pel nucli urbà del Prat de Llobregat i, especialment, pels espais naturals i agrícoles del delta del riu Llobregat.

L'objectiu de la sortida era conèixer sobre el terreny la situació d'amenaça latent que viu aquest espai on conviu, en un equilibri fràgil, les activitats econòmiques tradicionals vinculades a l'agricultura i, en menor mesura, la ramaderia; l'expansió tant urbana del propi nucli del Prat de Llobregat (amb ple procés d'urbanització del seu pla d'Eixample Sud) com de les instal·lacions aeroportuàries (ara que ha revifat el projecte de la seva ampliació); i, finalment, la preservació dels espais naturals d'indubtable interès, com les zones humides, les pinedes litorals o els sistemes dunars.

Sota el guiatge d'en Joan Alberich, vocal de la Junta de Govern de la SCG i professor de Geografia de la Universitat Rovira i Virgili, la sortida s'inicià, a les nou del matí i sota un cel rúfol, a l'esplanada que comparteixen les estacions del servei de Rodalies de Catalunya (R2 Sud) i del metro de Barcelona (L9 Sud) i, on està projectada, i mig construïda, una estació del tren d'alta velocitat. Es tracta d'un espai molt interessant ja que permet albirar els solars de dues de les principals indústries del municipi del Prat de Llobregat: La Seda de Barcelona (1925-2000), de la qual tan sols queda com a testimoni l'antiga xemeneia; i, pròxima a la llera del riu Llobregat, la Paperera (1922-2006). La implantació de totes dues indústries, especialment la primera, va impulsar un canvi demogràfic i social al Prat: si l'any 1920 hi havia 3.591 persones empadronades, el 1930, amb La Seda en ple funcionament, el total de població era de 6.694 habitants. Igualment, des del punt de vista social, les noves indústries van representar per a les dones del Prat la possibilitat d'accedir al treball assalariat, fora de les feines tradicionals com el comerç, moltes vegades familiar, o les tasques mal pagades i poc reconegudes del camp. A més, molts homes compaginaven les feines del camp amb alguns dels torns laborals a les dues empreses. Finalment, cal destacar que els dirigents de La Seda, d'origen holandès, van aplicar una política social avançada, similar a la que seguien les indústries en aquell país, però que, alhora, resultava paternalista i controladora, amb una àmplia oferta d'activitats i serveis per als treballadors i les seves famílies, com ara escola, colònies infantils, economat, habitatges o activitats esportives.

En l'actualitat, en els terrenys que ocupaven les dues indústries es preveu edificar fins a 4.000 habitatges dins el pla d'Eixample Nord del municipi, la construcció del qual encara no s'ha iniciat (<<http://www.consorcipratnord.cat>>).

Després de creuar el nucli històric del Prat del Llobregat, construït, a partir del segle XVIII, al voltant de l'església de l'actual església de Sant Pere i Sant Pau i de la plaça de la Vila, els assistents es dirigiren cap a l'avinguda de la Verge de Montserrat, principal eix comercial i social del Prat actual, per arribar finalment a l'avinguda de l'11 de Setembre, que fins fa pocs anys marcava el final de la trama urbana de la ciutat (a excepció d'alguns barris, com el de la Barceloneta, que se situaven a l'altre costat de l'actual avinguda).

No obstant, actualment el nucli urbà s'expandeix cap al sud d'aquesta avinguda: fa més d'una dècada es va projectar l'Àrea Residencial Estratègica (ARE) de l'Eixample Sud, que ha de completar i tancar el desenvolupament de la ciutat cap al sud. En desenvolupament des de fa uns anys, s'hi estan promovent gairebé 3.000 habitatges (el 50 % en règim de protecció pública), 300 pisos públics de lloguer social, equipaments educatius, una residència pública per a gent gran i diferents parcs i jardins que, segons fonts municipals, «han de permetre una millor connexió de la ciutat amb el Parc Agrari i els Espais Naturals del Delta del Llobregat».



Rafael Giménez-Capdevila

Part dels assistents a la sortida atenent les explicacions d'en Joan Alberich (a l'esquerra de la imatge) a la plaça de la Vila del Prat de Llobregat.

Precisament deixant enrere el nucli urbà del Prat, la següent parada de la jornada fou el pont anomenat de Nelson Mandela, sobre la nova llera del riu Llobregat. Cal fer notar que fins l'any 1873, el Prat de Llobregat no disposà d'un pont per a creuar el riu, fet que obligava a fer-ho per mitjà de barcasses o pel pont més proper, situat a Molins de Rei. Aquell any, però, en Ferran Puig, un dels nous propietaris que havien arribat al Prat a la segona meitat del segle XIX, finançà la construcció del primer pont, de peatge per als nombrosos carros

que es dirigien a Barcelona a vendre els productes agrícoles cultivats al Delta i per les diligències de viatgers.

Si bé l'actual desviament del riu Llobregat, de més de 2,5 quilòmetres, es completà l'any 2004, els intents de rectificació del seu curs havien estat una constant en la història més contemporània, amb arguments que anaven des de la protecció contra les crescudes fins a les necessitats del port. Concretament, el desviament actual ha permès l'ampliació de les instal·lacions industrials i comercials de la Zona Franca i, especialment, de la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL), amb dues al terme municipal de Barcelona.

La ruta seguí, des d'aquell punt –no sense alguna dificultat per l'acumulació de fang en certs trams a causa de la pluja del dia anterior–, el curs del Canal de la Dreta del Llobregat en direcció a la platja. L'origen del dit canal es deu a la voluntat d'introduir, a mitjans del segle XIX, l'agricultura de regadiu al Delta, en substitució del conreu tradicional de cereals. El canal arrenca a Sant Vicenç dels Horts i segueix, en direcció al mar, pels termes de Santa Coloma de Cervelló, Sant Boi i el Prat de Llobregat, si bé la irrigació també arriba, dèbilment, a una part de Viladecans). La gestió del canal és feta des de l'any 1896 per un sindicat d'agricultors, que l'any 1971 el canalitzà i el cobrí al seu pas pel nucli urbà del Prat.

Després d'una parada per agafar forces al mirador de la Bunyola, situat a tocar de la platja de la Ricarda-Ca l'Arana i els maresmes de cal Tet (espais inclosos en una Zona Especial de Protecció d'Aus), els assistents es dirigiren cap a l'antiga instal·lació del Semàfor i de les casernes dels carabiners.

L'anomenat Semàfor és un edifici aixecat l'any 1887 per fer les funcions de vigilància de la costa i, concretament, informar, mitjançant un sistema de banderes, el castell de Montjuïc de qualsevol incidència. Igualment, els seus guardes també intervenien en la recuperació de víctimes, objectes i embarcacions procedents de naufragis. L'edifici fou totalment abandonat cap el 1930 i, després de ser parcialment rehabilitat i consolidat el 2009, actualment és un excel·lent mirador sobre bona part del Delta i l'aeroport del Prat de Llobregat.

Molt a prop del Semàfor es conserven les restes de les antigues casernes dels carrabiners (i les seves famílies) que, des del 1844, s'hi instal·laren per contribuir a la defensa de la població, i sobretot, per vigilar la costa i evitar el contraban. El cos va ser dissolt el 1940 com a represàlia per la seva fidelitat a la República i molts dels seus integrants en van ser expulsats. Els que hi restaren van ser integrats a la Guàrdia Civil, que entre 1939 i 1970 va ocupar les antigues instal·lacions, les quals actualment es poden visitar malgrat el seu elevat grau de degradació.

Desfent part del camí, però ara pel costat oposat del Canal de la Dreta, el següent punt d'interès fou la zona ocupada per l'actual aeroport de Barcelona–el Prat (oficialment anomenat de Josep Tarradellas).

L'aviació arribà al Prat molt aviat, coincidint pràcticament amb els primers vols dels pioners, circumstància afavorida per la presència de terreny pla, un

clima suau, la inexistència d'obstacles i la proximitat a Barcelona. Això propicià que, des de la primera dècada del segle passat s'hi arribessin a construir fins a tres camps de vol, que funcionaren de manera simultània. Amb l'inici de la guerra civil, però, tots tres camps es van unificar i van passar a dependre de la Conselleria de Defensa de la Generalitat, primer, i del Ministeri de Defensa, després, que, l'any 1941, sobre la base dels antics camps, es va constituir l'embrió de l'actual aeroport. Fruit de les successives ampliacions, els terrenys que ocupen les instal·lacions entren en clar conflicte amb la preservació d'alguns de les zones humides de la zona, especialment dels estanys del Remolar i de la Ricarda. El pacte final que permeté la construcció de l'actual tercera pista (inaugurada el 2004) inclogué la recuperació per a la ciutat de tota la franja litoral i d'altres mesures compensatòries, medioambientals i patrimonials, com el trasllat de la granja de la Ricarda i la construcció dels nous accessos al mar.

Actualment, des de l'any 2021, existeix un projecte de l'empresa Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA) per a ampliar novament l'aeroport, actuació que inclouria la construcció d'una nova terminal i unes altres actuacions com ara l'allargament de 500 metres de la tercera pista (la més pròxima a la línia de la costa), amb la finalitat de fer créixer la capacitat de rebre avions intercontinentals tot creant una tercera terminal dedicada a aquests grans avions. El projecte ha generat molta controvèrsia entre la societat civil i, especialment, entre els grups ecologistes, ja que la seva materialització qüestionaria la supervivència de l'estany de la Ricarda.

Seguint la carretera construïda després de l'última ampliació de l'aeroport (i que passa per sota de l'actual tercera pista), s'arribà a l'extensa platja del Prat, de 5,5 quilòmetres de longitud i que s'estén des de la desembocadura del riu fins a l'estany del Remolar. Està vorejada per la pineda de Can Camins i les zones del Remolar i la Roberta. Alguns trams de la platja es troben íntegrament inclosos dins de la Xarxa Natura 2000 i zones ZEPA, ja que hi ha comunitats vegetals i fauna pròpia dels sorrals costaners de gran interès mediambiental. Igualment cal destacar que la zona litoral acull la seu del Fundació per a la Conservació i Recuperació d'Animals Marins (CRAM), una entitat que dedica els seus esforços a la conservació de la biodiversitat marina. Al seu recinte alberga diversos edificis, piscines i tancs destinats al tractament dels exemplars d'animals marins arribats al Centre.

La visita final al mirador de l'Illa, que, amb més de 20 metres és el més alt de tota la zona, permeté, ja amb el cel completament serè, tenir un ample panorama de tota la plana deltaica, delimitada al sud-oest per les muntanyes del Garraf i al nord per la pròpia llera del riu Llobregat. A més, des del mirador s'albira, mig oculta pels pins, l'anomenada Casa Gomis, un excel·lent exemple d'arquitectura racionalista, que, tot i ser de propietat privada, pot ser visitada esporàdicament.



Rafael Giménez-Capdevila

Estat actual de l'edifici del Semàfor, reconvertit en un mirador sobre bona part de la franja litoral i la plana deltaica.

Ja de tornada al punt d'origen i tancar l'itinerari circular de prop de 25 quilòmetres, es feu una breu parada davant la ubicació actual de la granja de la Ricarda, una explotació ramadera modèlica per a la producció lletera que, entrada en servei l'any 1911, comptava amb tots els requeriments tècnics necessaris per garantir la higiene de les instal·lacions i la mecanització de la producció. La granja es va mantenir en actiu fins als anys setanta del segle passat i fou adquirida per AENA l'any 1992. Amb motiu de les obres d'ampliació de l'aeroport, es va arribar a un acord amb l'Ajuntament del Prat per reconstruir l'edifici i cedir-lo al municipi, que actualment el destina a la celebració de certs actes culturals i comercials, com la celebració de la tradicional Fira Avícola.

La sortida acabà pels volts de les dues del migdia al mateix punt de partida per tal que els participants poguessin retornar als seus respectius orígens, si així ho desitjaven, en transport públic.

* * *