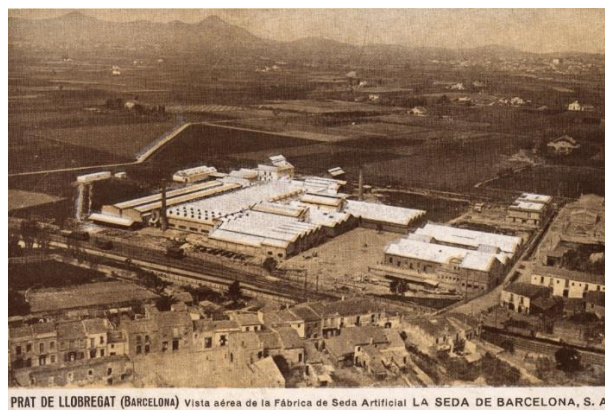


Punt de trobada: esplanada de l'estació de Rodalies i metro L9 Sud
Inici de la ruta: 09:00h
Final de la ruta: 13:00h

1. L'entorn de l'estació. Els vestigis industrials del municipi: la Seda i la Paperera

La ruta s'inicia a l'esplanada de l'estació de Rodalies de Renfe (soterrada el 2007, amb motiu de l'arribada del traçat de la línia de tren d'alta velocitat fins a Barcelona) i l'estació de metro de la línia L9 Sud (inaugurada el 2016).

A l'extrem oposat al casc urbà, s'albiren els solars de dues de les principals indústries del municipi: La Seda de Barcelona (1925-2000) i de la qual tan sols queda com a testimoni l'antiga xemeneia) i, pròxima a la llera del riu Llobregat, la Paperera (1922-2006).



L'arribada, sobretot, de La Seda (també coneguda com a Terlenka), 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. El nucli urbà va absorbir, sense modificar substancialment la seva estructura, l'arribada d'aquesta primera immigració exclusivament industrial. Molts treballadors s'instal·laren en casetes de lloguer prop de les indústries.

Socialment, 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. A més, els dirigents de La Seda, d'origen holandès, van aplicar una política social avançada, similar a la que seguien les indústries holandeses, però que, alhora, resultava paternalista i controladora. Així oferia activitats i serveis per als treballadors i les seves famílies, com ara: escola de nens (1959) i el finançament de l'educació de les nenes a l'escola Mare de Déu del Carme; colònies infantils, economat, habitatges, etc. L'any 1948 creà el Grupo Cultural Recreativo, entitat que tenia com a finalitat donar sortida a les necessitats esportives, culturals i de lleure dels treballadors i les seves

famílies, i del que sorgiren, entre d'altres, un grup estable de teatre, equips de bàsquet femenins i masculins i un grup d'atletisme, on es formaren molts dels campions pratencs de marxa atlètica.

Amb el pas del temps, la seda va anar diversificant la seva producció, i des de l'any 1982, amb a construcció d'una nova planta a l'altre costat de les vies del tren, es va especialitzar en la producció de polímers (plàstics), que encara perdura avui dia.

En els terrenys que ocupaven les dues indústries, es preveu edificar fins a 4.000 habitatges dins el pla d'Eixample Nord del municipi. Més informació:

- http://territori.scot.cat/cat/notices/2009/12/pla_urbanistic_de_l_eixample_nord_el_prat_de_llobregat_2080.php
- <http://www.consorcipratnord.cat/14318/eixamplepratnord>

2. Orígens i evolució del Prat de Llobregat

Tot i que l'origen del Prat del Llobregat sembla situar-se a l'entorn de l'antiga església romànica de Sant Pau del Prat (la ubicació exacta de la qual es desconeix, tot i que se sap que se situava pròxima a l'actual carretera de Sant Boi i que ha deixat com a testimoni una magnífica talla policromada) i que estava envoltada d'un poblament dispers en forma de masies aïllades, l'actual nucli urbà ha crescut, a partir del segle XVIII, més al sud-oest, al voltant de l'església de l'actual església de Sant Pere i Sant Pau i la plaça de la Vila.

El seu terme municipal ocupa una superfície de 31,41 km² i limita amb els de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Boi de Llobregat i Viladecans. La població actual (2021) és de 65.532 habitants, xifra que s'ha mantingut força estable durant els darrers trenta anys.

Fins el segle XIX, l'economia de la població estigué basada encara en una agricultura tradicional, fonamentada en el treball familiar i en la contractació temporal de jornalers en els moments de més treball. Al llarg del segle, el creixement de l'activitat agrícola, juntament amb l'increment demogràfic, provocarà un augment del nombre de jornalers. Aquests, al costat dels artesans, seran els artífexs del creixement del nucli urbà.

El Prat afronta l'entrada del nou segle amb un fet fonamental al camp: la consolidació dels cultius de regadiu, que han aconseguit desbancar totalment als cereals de secà. Gairebé totes les terres han estat adaptades als nous productes, molt més rendibles, i això ha repercutit en la millora de la situació general de la població agrícola i jornalera. El Prat viu en aquella època uns anys d'expansió gràcies a la comercialització dels excedents agrícoles, i gaudeixen d'especial reconeixement per la seva qualitat la carxofa, l'enciam i el meló.

La ruptura amb les formes de vida tradicionals vindrà provocada, bàsicament, per l'arribada de la indústria i la instal·lació de l'aviació. El pas de mà d'obra del camp a la fàbrica, l'arribada massiva de treballadors d'altres llocs i la consolidació de la setmanada en substitució de l'inseguer jornal, contribuiran a alterar profundament la configuració social i cultural del Prat.



La consolidació del procés industrialitzador comportarà l'arribada

massiva de nous pobladors que es trobaran amb una ciutat que no està preparada per acollir aquest flux demogràfic: entre 1950 i 1975, la població passa dels 10.038 habitants als 51.058 persones.

El 1964 s'inicia la construcció del barri de Sant Cosme, a fi de reubicar-hi tant afectats de les riuades de 1962 com antics pobladors de les barraques de la falda de Montjuïc.

L'evolució posterior del municipi haventut marcada, bàsicament, per la dotació progressiva d'equipaments públics, l'obertura de grans vials i espais, la dotació d'infraestructures de transport... A títol anecdòtic, el 1971 s'instal·là al municipi el primer hipermercat de l'estat espanyol.

3. La plaça de la Vila

Des del segle X, el territori del Prat anava rebent pobladors, especialment en les èpoques de crisi i de creixement demogràfic, que s'instal·laven en modestes barraques disperses pel Delta.

El 1418 es concedeix a Bernat Gual el dret de tallar i vendre carn. La situació de la carnisseria és estratègica: al peu de la carrera Bovatera, transitada pels ramats de bens, i a prop del camí de la Barca. No gaire lluny de la carnisseria, a partir del 1544, data de la concessió de la butlla papal, es comença a aixecar l'església parroquial. Aquestes incipients construccions són l'origen de la futura plaça de la Vila i del futur nucli urbà. Prop de la carnisseria, l'any 1587, s'obre l'hostal, per allotjar els peons que treballen a l'obra de la parròquia i que servirà també de taverna i fleca.

Entre 1720 i 1740 comencen a construir-se les primeres cases al voltant dels antics edificis de la plaça. Al llarg del segle s'anirà formant el primer carrer del poble, l'únic que hi haurà durant molt de temps, el carrer Major. En aquestes primeres cases s'instal·laran, sobretot, modestos artesans que faran feines relacionades amb l'agricultura (ferrer, fuster...).

El segle XIX, la plaça ja està definida. L'any 1858 es va tancar el pas de carruatges en el tram central de la Plaça i el 1861 s'hi van plantar 26 acàcies (els arbres actuals són plataners). La Plaça comença a tenir una activitat important, oferint els elements necessaris per convertir-se en un punt de trobada de la població, especialment els dies de festa, quan la gent, en sortir de missa (els homes abans han anat a cal barber), aprofita per comprar i fer petar la xerrada a la taverna o a la botiga. Des del seu origen, la plaça mantindrà aquest caire dinàmic, i serà escenari de festes, centre del mercat ambulant, lloc de reunió.



La Plaça es converteix en el centre neuràlgic de la població amb la concentració dels serveis més importants: la renovada casa consistorial (1905), la central telefònica (1918), el mercat municipal (1921), locals d'esbarjo (el cafè del Pont, el Modern, la sala d'en Bou, el bar Piculín, etc.), barberies, comerços, entre d'altres locals.

Als anys quaranta i, sobretot, als cinquanta el nucli urbà creix i la Plaça es consolida. Més endavant, a partir del creixement espectacular dels seixanta i setanta, s'obren noves artèries de la ciutat que concentren activitats econòmiques, empresarials, lúdiques, etc. Des de llavors i fins a l'actualitat la Plaça continua mantenint el seu paper simbòlic en la història pratenca i reforçat per la presència de l'Ajuntament.

La darrera reforma de la Plaça acabà l'any 1992 amb les obres de transformació en illa de vianants.

4. El Nou Eixample Sud del Prat de Llobregat

Un cop creuada l'avinguda de la Verge de Montserrat, principal eix comercial i social del Prat actual, s'arriba 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, situats 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 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, a l'ARE 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.



Més informació:

- http://territori.scot.cat/cat/notices/2009/12/arees_residencials_estrategiques_del_baix_llobregat_1539.php
- <http://www.consorcipratnord.cat/15417/detall>

5. El riu Llobregat

El delta del riu Llobregat confereix al Prat una singularitat única que ha marcat tota la seva evolució històrica. La força dels elements naturals, presents en la gran plana que és el Delta, ha condicionat, durant segles, la presència humana en el territori.

El Delta és de formació bastant recent. En els orígens, l'espai que després seria el terme municipal del Prat, estava ocupat pel mar. Les aportacions sedimentaries del riu van ser les que, molt a poc a poc, van anar terraplenant la plana. Al llarg de la prehistòria es van formant diversos deltes que se superposaven els uns als altres, que emergien, es desfeien o s'enfonsaven, segons les variacions del nivell del mar motivades pels canvis climàtics.

En l'època en que els romans dominaven tota la província Tarraconense, la línia de costa passava per la que després seria coneguda com a carretera de Santa Creu de Calafell,

que uneix Sant Boi, Viladecans, Gavà i Castelldefels. La plana deltaica quedaria formada, en la seva totalitat, entre els segles VI i VIII.

Mentre el riu anava dipositant sediments, anava canviant, alhora, el seu curs a causa de les freqüents crescudes. Dels vells braços abandonats, en assecar-se sorgiren, segons la teoria més estesa, alguns dels estanys litorals que encara avui es conserven. Així, aquest primitiu Delta, encara no transformat per la presència humana, era una vasta extensió d'aiguamolls, producte de les condicions creades per la barreja de mar, riu i terra.

El paludisme

Al llarg del segle XIX un dels principals problemes va ser l'estat sanitari i, en especial, les malalties epidèmiques i les endèmiques. D'aquestes últimes, en destaca el **paludisme**, que es va veure afavorit pel fet que més d'un quart de les terres del Prat eren marines, zones pantanoses permanentment inundades i estanys. A més, el canal de la Dreta no disposava dels necessaris desguassos o acabaments, cosa que facilitava que les aigües s'estanyessin. Les riuades sovint deixaven com a seqüela grans basses i estanyaments d'aigües. També hi contribuïen negativament les freqüents riuades i la manca de condicions higièniques a l'interior dels habitatges, on solien conviure, en un mateix espai físic, adults, nens i bestiar (cavalls, porcs, conills o aviram).

En arribar la calor, les aigües estanyades entraven en un procés de putrefacció i descomposició i es convertien en un medi òptim per a la propagació de malalties com el paludisme o el còlera.

Pel que fa a les epidèmies, el còlera destacà pel fet que era freqüent i virulent. L'epidèmia més greu fou la que es produí entre l'agost i el setembre de 1854, que afectà prop d'un terç de la població: un total de 416 persones de poc més de 1.500 habitants. Hi hagué 147 morts.

Per fer front a la situació, i davant de les queixes de molts ajuntaments, la Diputació va constituir una comissió antipalúdica per estudiar-ne les causes i aportar-hi solucions. Al capdavant de la comissió hi havia el prestigiós metge Gustavo Pittaluga. La Mancomunitat va prohibir els conreus d'arròs, però un cop dissolta, l'Ajuntament del Prat encara va presentar algunes queixes aïllades. Finalment, es va abandonar el conreu de l'arròs i es van implantar conreus més rendibles i que necessitaven menys extensió de terra i menys mà d'obra.

El desviament del riu

Fins l'any 1873, el Prat no disposa d'un pont per a creuar el riu, fet que obligava a fer-ho per mitjà de barcases. Aquell any Ferran Puig, un dels nous propietaris que havien arribat al Prat a la segona meitat del segle XIX, finançà la construcció del primer pont del Prat. Conegut popularment com el pont dels carros pel trànsit continuat de carruatges, era un pont de peatge.

Els intents de desviament del riu Llobregat ha estat una constant a la història més contemporània. Les raons han estat diverses, des de la protecció contra les crescudes del riu fins a les necessitats del port. Entre 1845 i 1903, l'Estat espanyol engegava diversos projectes, que no van prosperar, per rectificar el curs del Llobregat entre Molins de Rei i el Prat, amb la intenció d'evitar els efectes de les riuades.

Els projectes van continuar al llarg del segle XX. El 17 de setembre de 1976 va tenir lloc la manifestació més multitudinària que s'ha fet al municipi, prop d'unes 25.000 persones sortiren al carrer en contra del desviament.

Finalment, dins dels acords del Pla Delta es contemplà el desviament del Llobregat en el seu tram final. Les obres, adjudicades al març del 2001, van finalitzar el setembre del 2004. El projecte implicà el desplaçament de la sortida del riu al mar, 2,5 quilòmetres.

6. El Canal de la Dreta del Llobregat



Fins a mitjan segle XIX, les terres del Prat es dediquen al conreu de cereals, amb baixos rendiments, molta ocupació de mà d'obra i escassa productivitat. Aquesta situació canvia amb la introducció del regadiu, que permetrà la substitució de conreus. Un element important serà la construcció del canal de la Dreta (iniciada al mateix temps que la del canal de la Infanta) amb el qual es volia abastar tot el Delta occidental. L'obra va quedar aturada i no es va reprendre fins al 1855 quan se'n va donar la concessió a l'empresa constructora d'Eusebi Soler.

El canal de la Dreta arrenca a Sant Vicenç dels Horts i segueix, en direcció a mar, pels termes de Santa Coloma de Cervelló, Sant Boi i el Prat (la irrigació també arriba, dèbilment, a una part de Viladecans).

La creació d'un sindicat de regants perfeccionà el sistema de distribució de l'aigua. Des del 1896 el sindicat administra directament el canal, que l'any 1971 es canalitzà i es cobrí al seu pas pel nucli urbà del Prat.

7. El mirador de la Bunyola, la caserna dels Carabiners i el Semàfor

Els carabiners

La creació del cos dels carrabiners va ser per contribuir a la defensa de la població, i sobretot, per vigilar la costa i evitar el contraban. El 1830 es van destacar al Prat unitats de carrabiners, només un any després de la fundació del cos.



Aquests carrabiners pernoctaven en cases del nucli urbà fins que, l'any 1844, s'inicià la construcció de la primera caserna, al costat de la platja. L'edifici, que allotjà els carrabiners i les seves famílies, s'anà ampliant en diferents ocasions. El cos va ser dissolt el 1940 com a represàlia per la seva fidelitat a la República, molts carrabiners van ser expulsats i els que hi restaren van ser integrats a la Guàrdia Civil. La caserna, des del 1939 fins al 1970, va ser ocupada per la Guàrdia Civil, i quan la van abandonar inicià un període de degradació.

El semàfor



El 1887 entra en funcionament l'edifici del semàfor, amb funcions de vigilància de costes, i construït molt a prop de la caserna. Els guaites, que tenien com a missió informar el castell de Montjuïc de qualsevol incidència, també intervenien en la recuperació de víctimes, objectes i embarcacions procedents de naufragis. Els guaites vivien en el semàfor amb les seves famílies per tal de garantir la vigilància permanent. Per a les comunicacions feien servir el llenguatge de banderes i va deixar de funcionar cap al 1910, en fer-se servir altres mitjans més efectius. Cap al 1930 l'edifici va ser definitivament abandonat.

L'antiga caserna dels carrabiners i l'edifici del semàfor van ser rehabilitats i consolidats el 2009 i s'han integrat als itineraris que ens permeten acostar-nos a la riquesa natural del Delta.

8. El mirador dels avions. L'aeroport del Prat

Dels tres camps de vol a l'actual aeroport Josep Terradellas

L'aviació arribà al Prat molt aviat, coincidint pràcticament amb els primers vols dels pioners. L'empresa "Pujol Comabella y Cia", constructora d'avions, juntament amb el "Real Aero Club de Catalunya" van crear una Escola d'Aviació que s'instal·là als terrenys de l'hipòdrom de Can Tunis. Però l'any 1916, en quedar petites les seves instal·lacions pel creixement de l'activitat aèria, decideixen buscar un espai més adient.

El Prat oferia: terreny pla, clima suau, inexistència d'obstacles i proximitat a Barcelona. La zona escollida va ser la finca coneguda com "La Volateria", per al gran quantitat d'aus que s'hi podien trobar, i que proporcionà un nom molt adequat al primer aeròdrom del Prat.

El Ministeri de Marina, del que depenia l'activitat aèria militar des de la seva creació l'any 1917, va arrendar La Volateria, l'any 1921. Hi va instal·lar l'Aeronàutica Naval, que tenia com a activitat principal una escola de formació de pilots militars. L'escola es va mantenir fins l'any 1932, quan va ser traslladada a San Javier, a Múrcia, i l'aeròdrom va quedar com a base de la III Esquadra Aèria de l'aviació naval. L'any 1927, en crear-se la companyia Iberia, s'estableix la línia aèria Madrid - Barcelona, fent servir com a base d'operacions el camp de l'Aeronàutica Naval, i l'any següent la companyia Lufthansa inaugura el servei Barcelona - Berlín.



La companyia Latecoère (més endavant Air France), que havia utilitzat les instal·lacions de la Volateria, va crear el seu propi aeròdrom l'any 1920, amb motiu de l'establiment d'un servei aeri postal entre París i Barcelona. Aquest aeròdrom, situat al costat de l'antic camí de València, també era escala de les principals rutes de la companyia amb

el nord d'Àfrica i Amèrica. Conegut popularment com el camp francès, es va mantenir en funcionament fins el 1939.

L'any 1922, el Reial Aero Club de Catalunya, va adquirir uns terrenys al Prat, propers a l'escola de l'aeronàutica naval. Sota la direcció de Josep Canudas, l'any següent, el 1923, es va aconseguir posar-hi en funcionament un camp per a l'aviació civil, que seria conegut amb el nom del seu promotor i impulsor, Aeròdrom Canudas. Aquesta denominació, que sorgí de l'ús popular, s'oficialitzà l'any 1926. L'any 1929 es va constituir una escola de formació de pilots (l'Escola d'Aviació Barcelona). Era el tercer camp que tenia el Prat i tots tres funcionaven alhora.

En començar la guerra civil tots els camps es van unificar i van passar a dependre de la Conselleria de Defensa de la Generalitat, primer, i del Ministeri de Defensa, després. No es tornarien a separar. L'any 1941, sobre la base dels antics camps, es va constituir l'Aeropuerto Nacional. Les autoritats de l'època, per justificar l'ampliació de l'aeroport, feien servir arguments tan inversemblants com ara la baixa qualitat de les terres que s'havien d'ocupar. No van servir de res les queixes dels propietaris afectats i les terres van ser expropiades. El 1949 l'aeroport va ser reformat i ampliat, amb les consegüents noves expropiacions.

L'aeroport i el trànsit aeri anaven creixent. L'any 1963 es va assolir la xifra d'un milió de passatgers. En els anys següents es van ampliar les pistes i els serveis interns, i es va construir la primera torre de control.

L'any 1968 s'inaugurà la nova terminal de passatgers. Amb motiu de la celebració dels Jocs Olímpics de 1992, l'aeroport amplià la terminal B i se'n construïren dues de noves, la A i la C, projecte del taller d'arquitectura de Ricard Bofill. El 1995 s'inaugurà la nova torre de control.

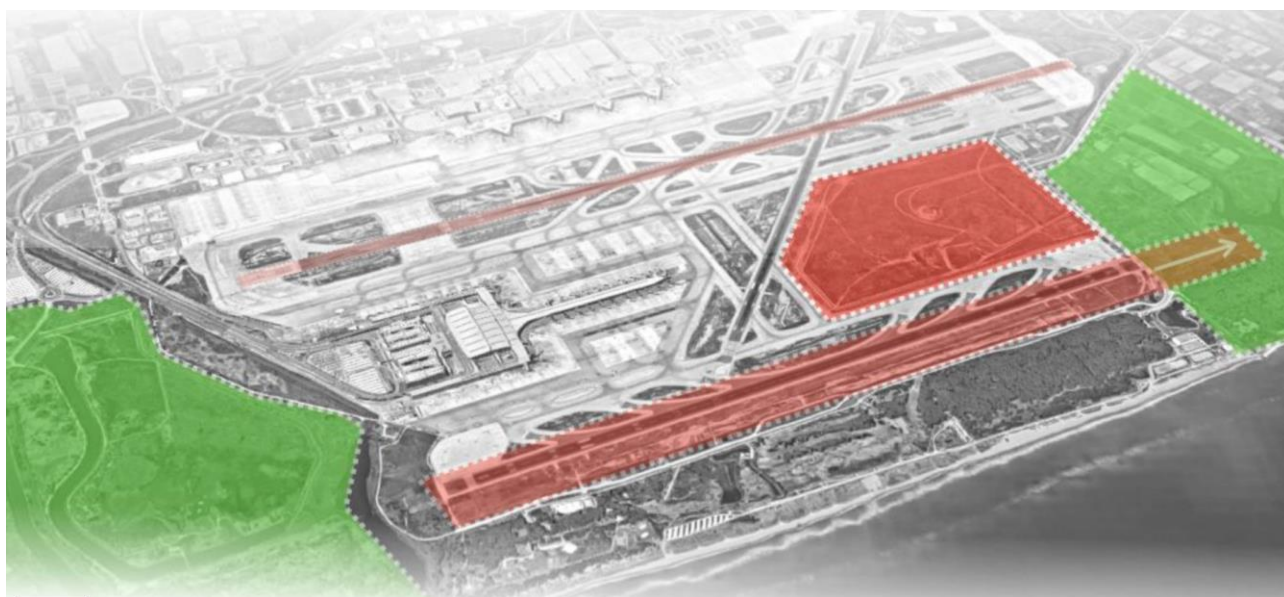
El 1999 es va aprovar el Pla Director de l'Aeroport, tercer gran projecte de transformació i modernització de les instal·lacions i serveis aeroportuaris del Prat, després dels de 1968 i 1992. La nova terminal, la T1, s'ha convertit en l'element més emblemàtic d'aquesta actuació. Després d'un concurs internacional, va ser escollit el projecte presentat pel taller d'arquitectura de Ricard Bofill.

L'any 2004 va entrar en funcionament la tercera pista de l'aeroport, ubicada entre els estanys del Remolar i de la Ricarda, després d'un llarg debat que en algun moment va posar en perill la pervivència mateixa d'aquests estanys. El pacte final 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 la Ricarda i la construcció dels nous accessos al mar.

L'actual projecte d'ampliació

L'any 2021 AENA plantejà la necessitat d'ampliar l'aeroport, actuació que inclou 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.

L'obstacle d'allargar cinc-cents metres la tercera pista és que arribaria fins l'estany de la Ricarda, un paratge d'interès ecològic protegit per la Unió Europea. Una altra solució possible és fer un ús més intensiu de la pista nord, la més llarga de l'aeroport i la més ben preparada. Però augmentar-hi el trànsit vol dir causar molèsties acústiques als veïns de les poblacions a la vora.



Algunes preguntes fonamentals per al debat:

1. Cal una nova terminal?

La necessitat d'aquesta terminal es justifica perquè l'aeroport ha crescut molt i és a prop del col·lapse de passatgers. En vint anys, el Prat ha passat de rebre 19,5 milions de passatgers l'any a rebre'n 52,7, i les instal·lacions en tenen un límit de 55 milions. El creixement més important ha estat en el trànsit internacional i intercontinental.

El perill d'arribar al col·lapse de les instal·lacions és real, però cal matisar que implicaria problemes només en dies puntuals de la temporada alta. Per tant, es pot dir que la nova terminal no és urgent.

En canvi, si es fa créixer el nombre de rutes i hi ha la necessitat de rebre més avions intercontinentals –la dificultat per a fer-ho és l'obstacle principal que té l'aeroport ara per ara–, la nova terminal té molt de sentit. Perquè s'hi podrien agrupar els serveis intercontinentals i facilitar les operacions de trànsit per als viatgers que van d'Àsia a Amèrica i a l'inrevés.

2. Cal ampliar la tercera pista?

Aquesta és la gran qüestió. La cosa no és si han de venir més passatgers sinó en quins avions vindran.

L'aposta principal de l'aeroport de Barcelona és d'esdevenir un dels grans hubs intercontinentals d'Europa i això implica obtenir una xarxa de vols que vagi més enllà del continent i arribi, com a mínim, a l'Àsia i Amèrica, i si pot ser també a l'Àfrica.

Si es vol fer créixer el trànsit intercontinental cal més capacitat de moure grans avions i, en aquest sentit, hi ha poques alternatives que no passin per augmentar la capacitat del camp de vol.

La més acceptada pels experts és d'allargar en cinc-cents metres cap al nord, en direcció Barcelona, la tercera pista actual (25L) però hi ha més alternatives com ara fer servir més les pistes nord i sud i redistribuir els horaris dels vols.

A la pista nord (25R), la més llarga i més ben preparada per a rebre els avions grans, hi ha un problema acústic amb les poblacions veïnes. Hi ha solucions tècniques possibles, però caldria aplicar-les per a evitar molèsties.

3. Es pot resoldre l'obstacle amb l'estany de la Ricarda?

El maldecap principal de l'ampliació de l'aeroport és que envairà una part de la finca de la Ricarda, un indret ecològic protegit, considerat d'una gran importància i que forma part de la xarxa europea d'espais protegits.

La finca és una propietat privada que inclou una zona humida i una casa, la casa Gomis, d'un valor arquitectònic i cultural molt gran. El conjunt ha estat declarat bé cultural d'interès nacional.

La zona també forma part de la xarxa Natura 2000, una xarxa europea d'espais naturals que té per objectiu fer compatible la protecció de les espècies i els hàbitats naturals i seminaturals amb l'activitat humana. Això fa que l'ampliació de l'aeroport també hagi de ser aprovada per la Unió Europea.

Els partidaris de l'ampliació proposen un bescanvi d'espais amb uns terrenys de Viladecans que es preservarien com espai natural.

Més informació:

- https://www.iec.cat/activitats/documents/Aeroport_Doc-24-05-2022.pdf
- <https://www.ecologistasenaccion.org/199361/delta-del-llobregat-obres-il·legals-i-urbanisme-desfassat/>

9. La platja del Prat

La platja del Prat de Llobregat té una longitud de 5,5 km que s'estenen des de la desembocadura del riu Llobregat fins a l'estany del Remolar.

Està vorejada per la pineda de Can Camins i les zones del Remolar i la Roberta. Bona part del litoral està protegit, concretament les platges del Remolar, la Roberta i la Ricarda - Ca l'Arana, degut al seu alt valor naturals.

Alguns trams de la platja es troben íntegrament inclosos dins de la Xarxa Natura 2000 i zones ZEPA (tant la platja del Remolar, la platja de la Roberta com la platja de Ca l'Arana). Hi ha comunitats vegetals i fauna pròpia dels sorral costaners presents que tenen un elevat grau de protecció. És per tant un espai amb una elevada biodiversitat.

La zona de la platja 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.

Concretament, les instal·lacions del CRAM estan dissenyades especialment per al tractament de cetacis, tortugues i aus marines. Inclouen una clínica de recuperació, un edifici d'administració, personal i educació, un espai d'estudis postmortem i diferents piscines i tancs, on es tracten els exemplars que arriben i es treballa per a la seva reintroducció al mar en el menor temps possible.

10. La granja de la Ricarda

L'any 1909, Manuel Bertrand inicià la construcció de la que seria la granja dedicada a l'explotació lletera més important de Catalunya. Les obres es van dur a terme entre els anys 1909 i 1910, i el 1911 la vaqueria ja funcionava a ple rendiment.



L'edifici es va construir amb tots els requeriments tècnics necessaris per garantir la higiene de les instal·lacions, atès que Manuel Bertrand no era partidari dels mètodes de tractament de la llet, com ara la pasteurització i la cocció. Ell pensava que per obtenir una llet de qualitat i òptima per al consum n'hi havia prou extremant les condicions higièniques en la producció.

La granja va continuar en explotació amb Eusebi Bertrand i Serra. Durant la guerra civil va ser col·lectivitzada i, en acabar, la van retornar a la família Bertrand. Va continuar en

actiu fins als anys setanta. Abandonada l'activitat ramadera, les terres del voltant es van conrear fins que AENA va adquirir la granja l'any 1992.

Les obres d'ampliació de l'Aeroport van afectar l'edifici i AENA va arribar a un acord amb l'Ajuntament del Prat per reconstruir-lo en un altre lloc i cedir-lo al municipi.

L'any 2007 s'iniciaren les obres de reconstrucció del nou edifici, al costat de l'avinguda de l'Onze de Setembre, tot utilitzant els materials recuperats de la granja original i amb d'altres de reproduïts.