

UN FLAIX A LA CIUTAT DEL PRAT

VISITA PER A MESTRES I PROFESSORAT



9 de setembre de 2008
El Prat de Llobregat

Benvolgut / benvolguda,

La Regidoria d'Educació de l'Ajuntament Prat de Llobregat i el Centre de Recursos Pedagògics i us volen donar la benvinguda al nou curs escolar 2008-2009 i una bona manera de fer-ho és presentar-vos en un petit recorregut la nostra ciutat.

Per a tot l'equip de professionals que treballen en un centre educatiu és important conèixer l'entorn social i natural, el territori en que es troben i els equipaments de què disposen. D'aquesta manera s'estableix un vincle entre la formació que oferim i el seu entorn, aconseguint així uns ciutadans coneixedors de la seva ciutat i arrelats a la mateixa.

Hem de ser conscients que les ciutats esdevenen cada vegada més un recurs educatiu que hem d'aprofitar, fent de l'escola un espai obert a la ciutat i al seu entorn, i contribuint poc a poc a crear una ciutat educadora.

En aquesta visita tindreu l'ocasió de conèixer part del patrimoni de la ciutat del Prat de Llobregat i dels serveis amb els que comptem com ara; l'Oficina d'Informació al Ciutadà (OIAC), la Ràdio, el Centre d'Educació Mediambiental Cases d'en Puig, el Centre d'Informació del Pla Delta/Prat 21, la Biblioteca Popular Antonio Martín, els centres cívics, ... així com els parcs i les escultures més significatives.

Esperem que trobeu la visita interessant.

Margarita García Domínguez
Regidora d'Educació

ÍNDEX	pàg.
1. Situació Geogràfica	5
1.1. Clima	5
1.2. Població	6
2. Història	13
2.1. Els orígens	13
2.2. La creació del nucli urbà	15
2.3. Les transformacions del segle XIX	16
2.4. La modernització del segle XX	19
2.5. Història de l'aeroport	22
3. Cronologia	24
4. Pla Delta al Prat 21	30
4.1 Ampliació del port	30
4.2 Aeroport del Prat	30
4.3 Eixamples urbans	30
4.4 El riu	31
4.5 Impacte social i econòmic	31
4.6 Els parcs del delta	31
4.7 Patrimoni històric i arquitectònic	33
5. Economia	34
5.1. Agricultura	35
5.2. Característiques de la raça Prat	35
6. Directori de centres i serveis educatius	36
7. Directori de departaments, serveis i equipaments municipals	37
8. Bibliografia	41

Aquest dossier ha estat elaborat amb informació extreta de la web municipal i d'altres fonts documentals per la Regidoria d'Educació de l'Ajuntament del Prat, l'Arxiu Municipal i el Centre de Recursos Pedagògics amb motiu de la visita per als mestres i professorat " Un flaix a la ciutat del Prat", celebrat el dimarts 9 de setembre de 2008, organitzat per l'Ajuntament del Prat de Llobregat i els Serveis Educatius del Baix Llobregat- IV, del Departament d'Educació de la Generalitat de Catalunya.

<http://www.aj-elprat.es>

<http://www.xtec.cat/se-baixllobregat4/>

1. Situació geogràfica

La formació del Delta

El delta del Llobregat, tal com el coneixem avui, és una terra extraordinàriament jove. El delta actual, el que veiem i sobre el qual vivim es començà a formar fa uns 2300 anys. Els deltes són formacions geològiques que alguns rius originen en arribar al mar a causa de l'acumulació de sediments en les seves desembocadures. Només formen deltes els rius com el Llobregat que arriba al mar després de travessar una cadena de muntanyes que impedeixen que els sediments es vagin quedant pel camí i fa que els materials es concentrin en el punt de contacte amb el mar. A més, el mar ha de ser tranquil com el Mediterrani, sense corrents forts que arrosseguin els sediments just dipositats. L'origen i l'estructura del delta del Llobregat es deuen a la interacció entre les aportacions de sediments per part del riu i les variacions del nivell del mar.

La terra que nasqué de l'aigua

El delta del Llobregat inicia el seu procés de formació fa, aproximadament, uns 18.000 anys i esdevé un territori com el que ara coneixem fa uns 2.300 anys. Com tots els deltes és una zona en constant transformació per la lluita entre el mar i la terra.

La situació geogràfica, avui

El terme municipal del Prat de Llobregat s'estén íntegrament per la plana deltaica, entre el marge dret del riu Llobregat i l'estany del Remolar, al llarg d'un front marítim de 8 km de longitud. Amb una superfície de 32,23 km², totalitza la tercera part del total del Delta.



El Prat limita a llevant amb Barcelona (Zona Franca), al nord amb l'Hospitalet i Cornellà, al NE amb Sant Boi i a ponent amb Viladecans. La banda de migdia és ocupada pel mar. Terra d'al·luvió, el terme és totalment pla i el pendent (1/1000) imperceptible. L'altitud màxima és de 5 m a la plaça de la Vila.

1.1. Clima

El clima del Prat és el característic del domini marítim mediterrani, amb estius calorosos i hiverns temperats i relativament humits.

La temperatura mitjana:

anual és de 15,6 ° C.
de les màximes és de 19,8 ° C
de les mínimes és d'11,3 ° C.

El règim de pluges és bastant irregular d'un any a l'altre.

La **precipitació anual** se situa al voltant del 600 mm, però les oscil·lacions són notables.

La **distribució de la precipitació** presenta:

dos punts mínims:

un a l'hivern (febrer)
un altre a l'estiu (juliol)

dos punts màxims:

un a la primavera (maig)
un altre a la tardor (setembre-octubre).

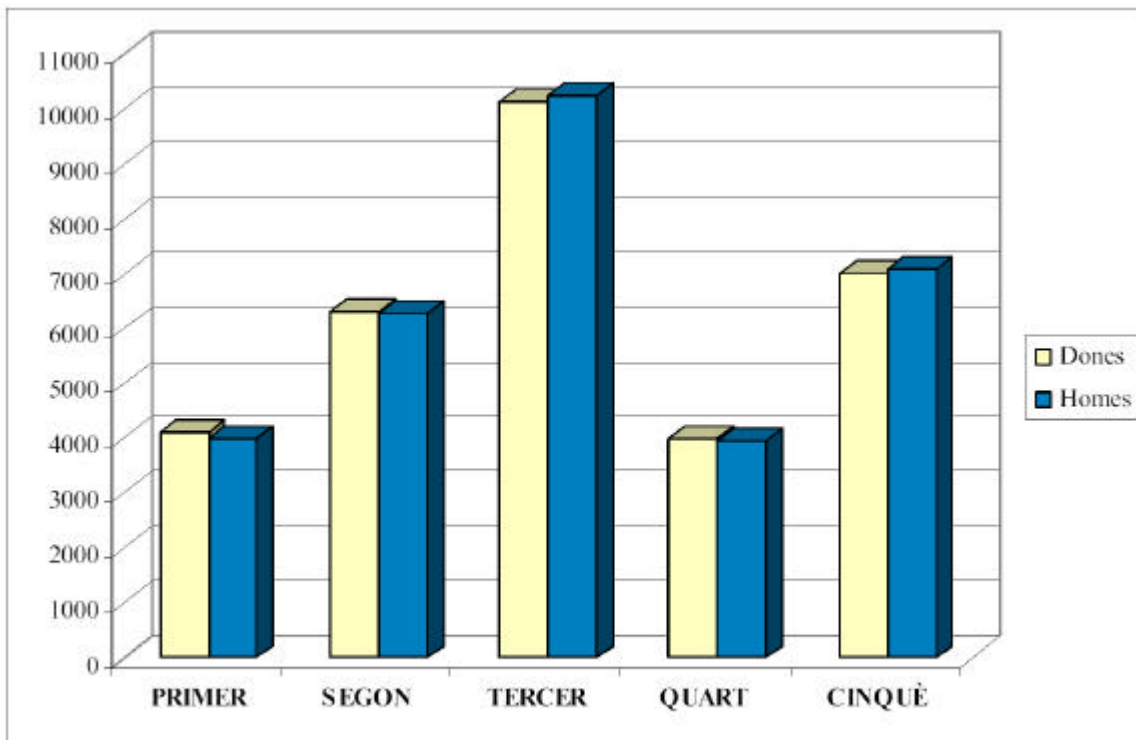
1.2. Població

Evolució de la població del Prat des del 1900:

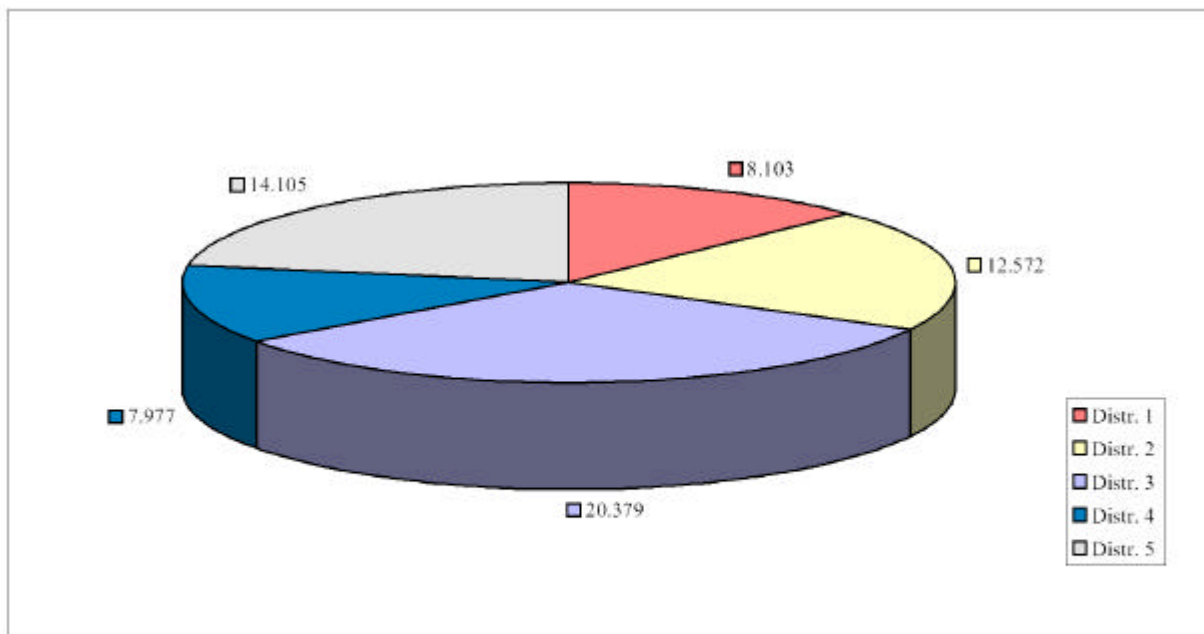
Any	Població
1910	2.804
1911	2.977
1920	3.591
1930	6.694
1940	8.941
1950	10.038
1960	14.091
1970	36.346
1975	51.058
1981	60.419
1985	65.004
1989	64.560
1993	65.274
1997	62.514
2001	63.112
2005	63.276
2006	63.111
2007	62.837
2008	63.136

Les dades que es presenten en aquest dossier corresponen a l'explotació estadística del Padró d'Habitants del Prat en data 1 de gener de 2008 tancades l'1 d'abril del mateix any. El terme Municipal del Prat es divideix en cinc districtes.

MAPA POBLACIÓ PER DISTRICTES 2008

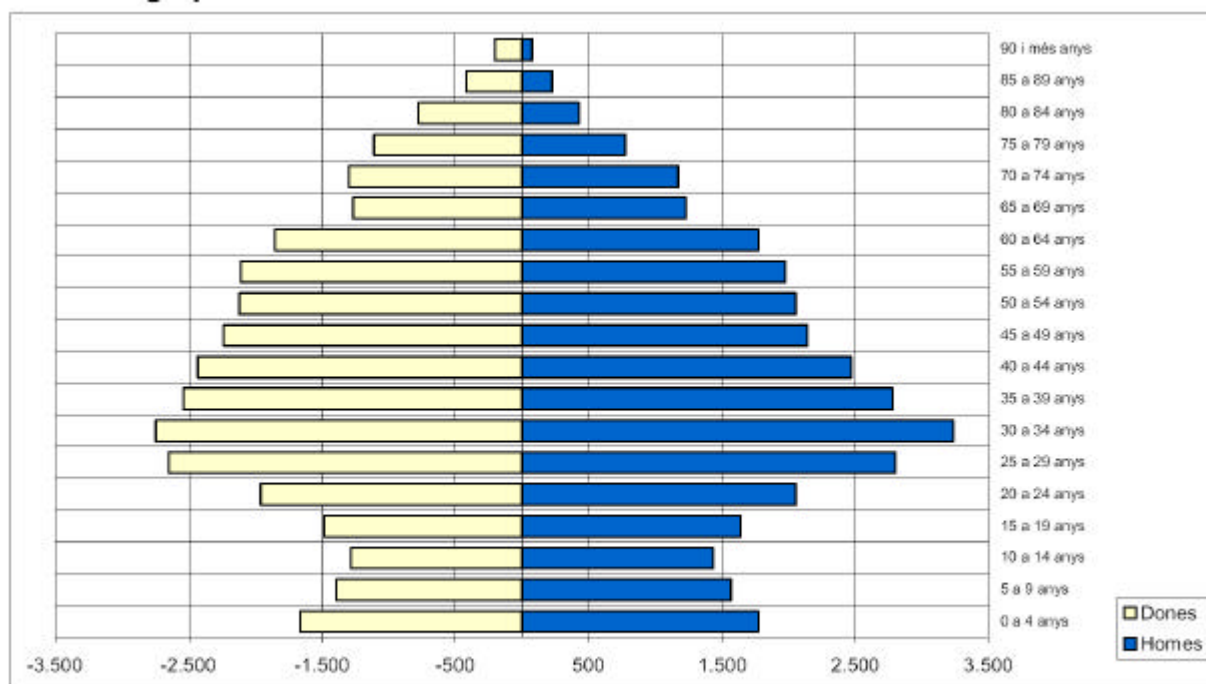


Distribució de la població per districte i sexe



Habitants per districte

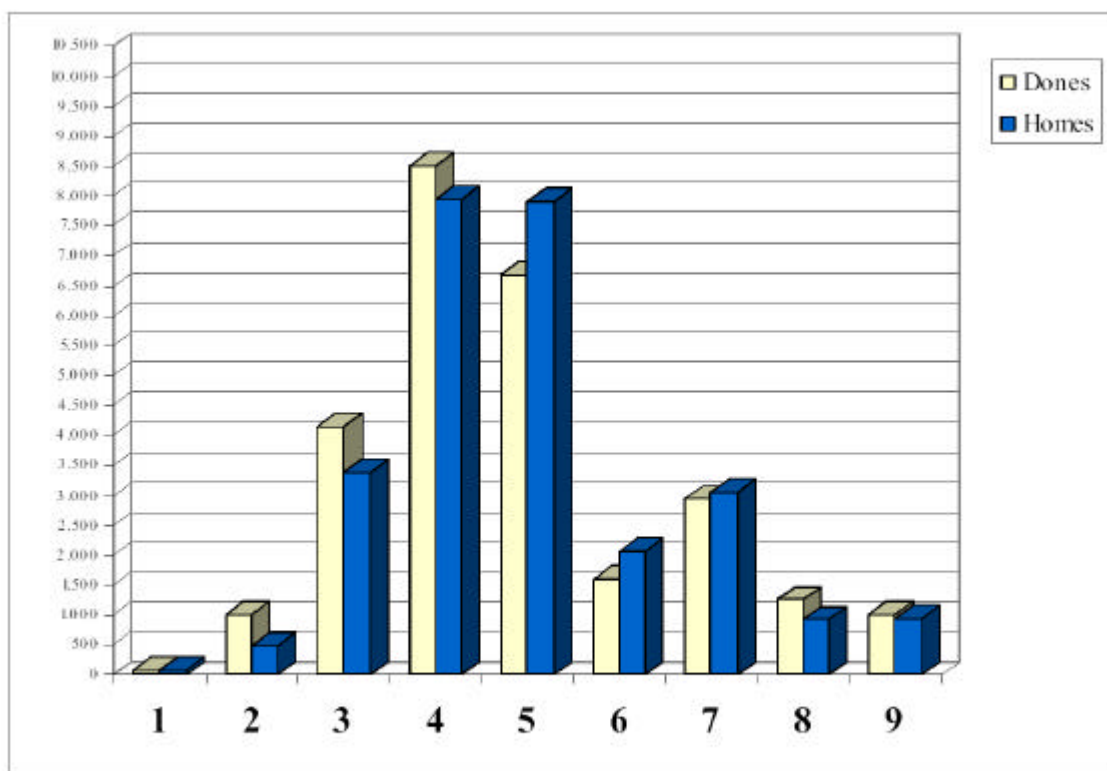
QUADRES DE LA DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ PER EDAT I SEXE



Grup d'edat	Homes	Dones	TOTAL	% sobre total
0 a 4 anys	1.771	1.663	3.434	5,44%
5 a 9 anys	1.565	1.394	2.959	4,69%
10 a 14 anys	1.429	1.285	2.714	4,30%
15 a 19 anys	1.639	1.487	3.126	4,95%
20 a 24 anys	2.053	1.959	4.012	6,35%
25 a 29 anys	2.802	2.654	5.456	8,64%
30 a 34 anys	3.229	2.745	5.974	9,46%
35 a 39 anys	2.781	2.539	5.320	8,43%
40 a 44 anys	2.467	2.431	4.898	7,76%
45 a 49 anys	2.139	2.239	4.378	6,93%

50 a 54 anys	2.053	2.124	4.177	6,62%
55 a 59 anys	1.970	2.112	4.082	6,47%
60 a 64 anys	1.772	1.854	3.626	5,74%
65 a 69 anys	1.227	1.267	2.494	3,95%
70 a 74 anys	1.170	1.299	2.469	3,91%
75 a 79 anys	773	1.111	1.884	2,98%
80 a 84 anys	427	780	1.207	1,91%
85 a 89 anys	223	418	641	1,02%
90 i més anys	77	208	285	0,45%
TOTAL	31.567	31.569	63.136	100%

QUADRE DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ DE MÉS DE 14 ANYS, SEGONS EL NIVELL D'INSTRUCCIÓ



Nivell d'instrucció dels majors de 14 anys, per sexe
Llegenda nivell d'instrucció en la taula anterior

Grup d'edat	15-29	30-44	45-59	60-74	75-89	90 i més	TOTAL	%
Nivell d'instrucció								
1 No es coneix	52	67	32	12	9	1	173	0,32%
2 Ni llegir/ni escriure	419	112	156	370	385	44	1.486	2,75%
3 Sense estudis	2545	336	973	2.204	1.343	124	7.525	13,93%
4 EGB1/Primària incomplerta	2210	2.414	5.581	4.437	1.705	101	16.448	30,44%

5 EGB2, Batx.elemental, FP1,ESO	3832	6.074	3.480	1.000	183	11	14.580	26,99%
6 FP2, mestratge	771	2.216	526	156	23		3.692	6,83%
7 Batx. superior, BUP, COU	1939	2.826	1.009	179	35	1	5.989	11,08%
8 Títol Grau mig	446	1.051	482	166	37	3	2.185	4,04%
9 Títol Superior	380	1096	398	65	12		1.951	3,61%
TOTAL	12.594	16.192	12.637	8.589	3.732	285	54.029	100%

QUADRE DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ PER LLOC DE NAIXEMENT I SEXE

Lloc de naixement	Homes	Dones	TOTAL	% sobre total població
El Prat de Llobregat	5.739	5.610	11.349	17,98%
Reste Catalunya	13.081	12.585	25.666	40,65%
Andalusia	4.299	4.895	9.194	14,56%
Aragó	346	415	761	1,21%
Astúries	51	70	121	0,19%
Balears	50	31	81	0,13%
Canàries	24	26	50	0,08%
Cantàbria	39	42	81	0,13%
Castella -La Manxa	1.092	1.140	2.232	3,54%
Castella i Lleó	673	797	1.470	2,33%
Ceuta i Melilla	113	113	226	0,36%
Extremadura	1.317	1.456	2.773	4,39%
Galícia	329	425	754	1,19%
La Rioja	12	17	29	0,05%
Madrid	178	179	357	0,57%
Múrcia	195	253	448	0,71%
Navarra	35	51	86	0,14%
País Basc	60	86	146	0,23%
Comunitat Valenciana	295	333	628	0,99%
TOTAL ESPANYA	27.928	28.524	56.452	89,41%
Romania	365	265	630	1,00%
Resta Europa comunitària	428	295	723	1,15%
Europa no comunitària	72	83	155	0,25%
Marroc	976	631	1.607	2,55%
Resta Àfrica	81	42	123	0,19%
Amèrica del Nord	6	9	15	0,02%
Amèrica Central	140	153	293	0,46%
Argentina	205	185	390	0,62%
Equador	140	189	329	0,52%
Xile	577	467	1.044	1,65%
Resta Amèrica del Sud	496	625	1.121	1,78%
Àsia	149	101	250	0,40%
Austràlia	4	0	4	0,01%
TOTAL ALTRES PAÏSOS	3.639	3.045	6.684	10,59%
TOTAL	31.567	31.569	63.136	100,00%

2. Història



Quan, al disset de gener de l'any 965, una mà monacal assentava a Sant Cugat del Vallès una escriptura de donació -tan freqüent aleshores- a favor del cenobi, obria sense saber-ho el llibre de la nostra història. Martí, fidel cristià, donava al monestir la terra que posseïa a la vila d'Àlcala -Sant Boi-, prop de l'estany de Llanera i altres estanys. Aquella part del Delta, a l'apèndix del Llobregat, era, mutatis mutandis, el nostre Prat. Naixia a la història amb l'escaient nom de Llanera, en llatí Lannaria, derivat de Lacunaria, terra d'estanys o llacs. Això mateix era al segle X, en efecte: un al·livió continuat, un terreny encara en formació fecundat pel pare Llobregat, ple d'estanyols i aiguamolls, irregular, amb d'altres lannas citades al mateix document. Però ja amb cases camperoles i amb una incipient agricultura en la part més allunyada del mar. Lògicament hagué de ser primer contrada ramadera, probablement formant part d'aquells agri provinciales

romans. Més tard arribaria l'agricultura, que en aquesta alba de la nostra història se'ns mostra ja amb cert vigor; terres cultivades, sense que sapiguem de què, la major part pervingudes a les mans poderoses de la Seu de Barcelona o als monestirs de Sant Cugat i Sant Pere de les Puelles.

Jaume Codina: *Delta del Llobregat. La gent del fang (El Prat, 965-1965)*.

2.1. Els orígens

El Prat té la totalitat del seu territori en el delta del riu Llobregat, fet que li confereix una singularitat única i que ha marcat tota la seva evolució històrica. Territori i natura han estat, i encara són, dos elements que al llarg dels segles han condicionat la presència humana en el Delta.

Els deltes del rius, des del punt de vista geològic, són zones poc estables i molt sensibles, en continuat procés de canvi motivat per elements naturals (corrents marins, canvis climàtics, etc.) o per l'acció humana. El Delta actual es formà per les aportacions del riu Llobregat i el seu equilibri dinàmic amb la Mar Mediterrània. Mentre el riu anava dipositant sediments també canviava el seu curs. Dels vells braços abandonats en resten com a testimoni, segons les teories més acceptades, alguns dels actuals estanys litorals, com el del Remolar o La Ricarda.

Al Paleolític, quan es detecta per primer cop la presència humana al Baix Llobregat, el Delta no existia. Al llarg de la prehistòria, es van formar diversos deltes, superposats els uns als altres, que emergien i es desfeien o s'enfonsaven, en funció de les crescudes o dels descensos del nivell del mar ocasionats pels canvis climàtics.

El nivell de la mar al planeta es va estabilitzar ara fa uns 3.000 anys, a l'Edat del Bronze final. Segons els estudis més recents, la plana deltaica quedaria formada en la seva totalitat entre els segles VI i VIII dC. Ens trobem, doncs, davant d'un territori geològicament molt jove, difícil de colonitzar, però que oferia, a canvi, aigua, caça, pesca i terra fèrtil.

En època romana, el Baix Llobregat estava molt ben comunicat amb la resta de la Mediterrània a través de la zona portuària de Les Sorres, utilitzada ja pels ibers, que abastaria part dels termes municipals actuals de Castelldefels, Viladecans i Gavà. Les troballes arqueològiques, referides al moviment comercials que es desenvolupaven al voltant d'aquest port, són abundants i se situen al llarg de l'antiga carretera de València, que correspondria a una zona marítima d'entre 5 i 15 metres de fondària. Al Prat, aquest tipus de troballes s'han produït de manera fortuïta i aïllada, però la seva existència demostra la continuïtat d'aquest territori amb el conjunt portuari de Les Sorres.

El primitiu Delta era una vasta extensió d'aiguamolls, resultat de l'acció conjunta del mar, el riu i la terra. Els primers pobladors van aprofitar les abundants pastures i van haver de fer front a les dures condicions del territori. Amb molts esforços van aconseguir guanyar terres per al conreu i aixecaran els seus habitatges, modestes construccions fetes amb els escassos materials que el Delta ofereix: fusta, canyes i fang. La pedra arribarà més tard, però s'haurà de portar amb grans esforços de Montjuïc i del massís del Garraf. Les riuades, el paludisme endèmic i les epidèmies de còlera, units a la pobresa a causa de la

baixa rendibilitat dels conreus, seran alguns dels enemics que acompanyaran durant segles els nostres avantpassats.

Aquest territori era conegut durant l'Alta Edat Mitjana (segles V-X) com a Lacunaria, del que va derivar llanera, terra de llacunes o estanys, i d'aquí, el Prat de llanera. Per la seva part, Llobregat derivaria del llatí Rubricatus, "envermellit", que es transformaria, més endavant, en Lubricato.

Els primers testimonis documentals coneguts que parlen de l'existència d'un poblament estable en les terres del Prat corresponen al segle X i han estat recollits en els treballs de Jaume Codina. Aquests primers pobladors que, malgrat les dificultats naturals, preferien instal·lar-se en aquestes terres, per força havien de ser de condició molt humil, dedicats, primer, a la ramaderia i, després, a una agricultura rudimentària de subsistència. Més endavant, una característica d'aquestes terres serà la inexistència de senyor feudal.

La propietat de la terra ben aviat es va concentrar en mans de l'església, centres de beneficència i nobles, majoritàriament de procedència barcelonina. Aquesta situació es va mantenir fins el segle XIX quan s'aplicà la legislació desamortitzadora. Els pagesos estaven obligats a pagar els arrendaments i el delme, però la distància que els separava dels amos, que rarament es traslladaven al Prat, i les característiques dels contractes emfitèutics els feien quasi propietaris. Els llogaters podien vendre les terres o deixar-les en herència sempre i quant paguessin les quantitats acordades, ja fos en diners o en espècies, quantitats que, en determinats moments, es van convertir en càrregues molt feixugues.

Aquest incipient Prat no tenia personalitat jurídica pròpia. El territori estava dividit, físicament, pel riu, que havia creat una illa delimitada pel braç principal i l'anomenada riera vella. Aquesta zona era coneguda com a illa de Banyols o Provençana i estava sota la jurisdicció de l'Hospitalet. Correspondria, aproximadament, al districte de la Bunyola. L'Albufera, el Prat de Sant Boi, depenia del municipi veí de Sant Boi i el districte de la Ribera, on se situaven les millors terres de conreu, estava dividit entre Provençana i el Prat de Sant Boi. Aquesta dependència arribava també a la religió i els habitants del Prat estaven mancats d'església pròpia. L'any 1283 s'erigí l'ermita de Sant Pau, subsidiària de la parròquia de Sant Boi.

Els escassos pobladors del Delta vivien quasi aïllats. La manca de camins importants i la presència del riu dificultaven les comunicacions, en especial amb l'Hospitalet i Barcelona. Durant anys, l'únic mitjà per travessar el riu va ser aprofitar els guals que formava el Llobregat en les parts on portava menys aigua. Jaume Codina situa l'any 1327 l'establiment, per primer cop, d'una barca de pas que es va mantenir fins a la construcció del primer pont, ben entrat el segle XIX. La barca era de trànsit reduït, però va ser un element important per a l'economia local.

El nucli urbà de la població no existí fins el segle XVIII. Fins aquell moment el Prat continuava rebent pobladors, especialment en les èpoques de crisi i de creixement demogràfic, que s'instal·laven a les modestes construccions disperses pel Delta. Es tractava de quasi barraques d'una sola planta, aixecades, com ho feien els primers pobladors segles enrera, amb els fràgils materials que el territori oferia. Ara, però, la pedra de Montjuïc era portada amb més facilitat gràcies al servei que oferia la barca. Les riuades i les característiques d'aquestes construccions impedièren la seva perdurabilitat. Al segle XV comencen a generalitzar-se les edificacions que incorporen un pis i, cap a finals de segle, a les cases més riques s'hi afegiran unes golfes.

Fins ben entrat el segle XIX, la població pratenc va viure d'una agricultura tradicional. Era un sistema econòmic d'autoconsum que permetia alimentar a la família en el límit de la subsistència. Això feia que en els anys dolents es passes gana i en els bons s'aconseguís un petit excedent que es venia a Barcelona. Es conreaven cereals amb baixos rendiments degut al poc ús de fertilitzants i per les característiques del sòl, poc apte per aquest tipus de conreus. Aquest sistema requeria molta mà d'obra temporera en els moments de més feina, sobretot quan es feia la sega. Per aquest motiu augmentava la població transeünt del Prat, que no sempre es podia allotjar en condicions, en especial si passada la feina decidien quedar-se, com succeí al segle XVI, un període de fort creixement demogràfic.



El pont de les Voltes que va entrar en funcionament l'any 1929, havia de substituir el vell de Ferran Puig, però va ser volat el gener de 1939 davant de l'ocupació del Prat per part de les tropes franquistes.

2.2. La creació del nucli urbà

Les primeres edificacions del que hauria de ser l'incipient nucli urbà tenien com a finalitat abastir els pagesos d'aquells elements que els eren cada cop més necessaris per millorar la seva feina i les seves condicions de vida. L'any 1418 es va concedir a Bernat Gual el dret de tallar i vendre carn. Era l'origen de la carnisseria que permetia als pagesos, quan tenien recursos suficients, complementar la seva dieta alimentària. La situació de la carnisseria era estratègica, al peu de la carretera Bovatera, utilitzada pel ramaders de xais, i prop del camí que portava a la barca.

L'any 1544 el Prat va aconseguir la independència religiosa de Sant Boi i L'Hospitalet i, després d'anys de plets amb aquestes parròquies que no volien renunciar als diners que recaptaven del Prat, s'inicià la construcció del temple parroquial. El temple, dedicat a Sant Pere i Sant Pau, no s'acabaria fins el segle següent. Poc després, i a la mateixa confluència de camins, el 1587, s'obria l'hostal, que allotjava els peons que treballaven a l'obra de la parròquia. L'hostal feia també les funcions de taverna i fleca.

A finals del segle XVII el Prat encara no formava poblat, però posseïa una vida legal independent. La vida municipal del Prat fins el 1689 estava dirigida per un consell de propietaris, la major part barcelonins. L'allunyament del centre oficial de poder i la proliferació de problemes que no podien ser atesos amb eficàcia, va fer créixer en els pratencs el sentiment de comunitat. L'any 1689, el rei Carles II reconeixia la personalitat jurídica plena del Prat i es redactaven unes ordenacions per al govern municipal i es constituïa un consell pratenc amb competències plenes.

El segle XVIII va ser el del naixement del nucli urbà. Als anys vint es va aixecar, al costat d'aquest nucli que s'estava formant, les primeres casetes i als anys quaranta es va començar a construir en el carrer Major, que hauria de ser durant molt de temps l'únic de la població. En aquestes primeres cases es van instal·lar modestos artesans que feien feines auxiliars de l'agricultura. El 1724 va arribar el primer mestre d'escola que, a causa del migrat sou, compaginava la tasca docent amb la de secretari el Consell municipal. Cap a meitats de segle arribà, encara que per poc temps, el primer metge.

El 1789, Francisco de Zamora, un magistrat castellà destinat a l'Audiència de Barcelona, compilà un qüestionari que envià a tots els pobles de Catalunya. Són 143 preguntes sobre geografia, economia, història, vida quotidiana, etc. La resposta del Prat va ser redactada pel rector de la parròquia, Joan Mestres, el 6 de juliol de 1789.

Joan Mestres parla de l'existència d'un sol carrer, el carrer Major, i de petites casetes properes a ell, la major part en els ravals. La major part d'habitatges encara eren dispersos per tot el territori. En total hi havia 140 cases - l'any 1804, el Prat tindria 1151 habitants -. Les taxes de creixement eren positives amb xifres anuals de sis o set matrimonis i una quarantena de naixements per una mortalitat que s'apropava a la vintena, entre adults i infants.

En el qüestionari s'indica que la gent del Prat era jornalera o pagesa i hi havia més pobres que rics. Mestres també comptà un fuster, dos fabricants de carros, un ferrer, un sastre i un teixidor. Pel que fa a la sanitat, el poble disposava d'un metge, un cirurgià i dos apotecaris. També hi havia mestre de primeres lletres que ensenyava a llegir, escriure i a comptar. Les mestres de les nenes, per contra, ensenyaven costura i no es podrà parlar d'una veritable escolarització femenina fins a la meitat del XIX.



Jornalers treballant en els arrosers del Prat en els anys 40. Aquest cultiu havia estat prohibit en els anys 20 per la insalubritat que comportava, però les dificultats materials derivades de la Guerra civil motivaren de nou les plantacions

2.3. Les transformacions del segle XIX

En començar el segle XIX, l'economia de la població estava basada encara en una agricultura tradicional, de tècniques molt rudimentàries, fonamentada en el treball familiar i en la contractació temporal de jornalers. Al llarg del segle, el creixement de l'activitat agrícola, juntament amb l'increment demogràfic, va provocar un augment del nombre de jornalers. Ells i els artesans van ser el artífexs del creixement del nucli urbà. Segons les dades recollides al diccionari de Pascual Madoz, el Prat tenia l'any 1849 un total de 1615 habitants, quasi cinc-cents més que en començar el segle.

En aquest segle, els antics camins de la Bunyola i de la Bufera és convertiran en carrers, són els actuals de Ferran Puig i de Jaume Casanovas, respectivament. A partir d'aquests dos eixos es formarà un teixit urbà cada cop més complex. El padró de població de 1870 ens il·lustra la fesomia d'aquest nucli en formació. La Plaça, el carrer de la Bunyola i el de la Bufera es perfilen com el centre artesà i menestral. Hi trobem tot un garbuix d'oficis i professions: sabater, barber, taverner, sastre, farmacèutic, mestre, etc. A la resta de carrers hi ha un domini quasi absolut de la població pagesa, ja sigui llogatera de terres o jornalera. La diferència és encara més evident als dos ravals existents des del segle XVIII - el de baix, carrers St. Pere, Bartrina, Viladecans, Sant Boi, i el de dalt, Arús i Roig -, a les cases d'en Puig i d'en Janet, habitats quasi exclusivament per jornalers.

A partir de la segona meitat del segle XIX el Prat va iniciar un procés de transformacions que va trencar amb el seu aïllament secular. El Prat no disposava d'un altre sistema per travessar el riu que la barca de pas. L'any 1873, per posar fi a aquesta situació, es va inaugurar el primer pont sobre el riu. Havia estat finançat per Ferran Puig i per això era conegut amb el seu nom i també com a pont dels carros. Era un pont metàl·lic i per travessar-lo calia pagar peatge. La inauguració de la línia fèrria Barcelona-Vilanova, el 17 de desembre de 1881, va ser un element fonamental en el procés de modernització que viurà el Prat

El creixement del segle XIX va estar condicionat per dos greus problemes. La població va haver de fer front a la violència continuada, resultat dels enfrontaments polítics, i a un estat sanitari deficient.

La primera meitat del segle es veurà sacsejada per diferents conflictes militars, provocats, en la seva major part, per les lluites polítiques entre liberals i absolutistes i en les dues guerres carlines. El segle s'iniciarà amb l'ocupació francesa de Barcelona entre 1808-1814, com a conseqüència del conflicte armat conegut per la historiografia catalana com la Guerra del francès. Entre 1823 i 1833, al final del període liberal es produiran diferents enfrontaments armats que acabaran en la primera guerra carlina, 1833-1840, i en una segona, entre 1846-1849. La tercera va tenir poca repercussió al Prat tot i que, des del final de la segona guerra, s'havia estructurat un important moviment republicà.

El Prat, aïllat i sense comunicacions, format per cases de pagès disperses, tenia poques possibilitats d'organitzar una defensa eficaç contra les partides de guerrillers que atacaven el Delta. Refugiats a les muntanyes del voltant, efectuaven ràpides incursions per aconseguir aliments, farratges i diners per fer front a les despeses de la guerra. Sovint recorrien al segrest com a mitjà de pressió per obtenir el que necessitaven. La protecció militar, a la pràctica, tampoc arribava i els pratencs, per contra, es veien obligats a contribuir al subministrament de l'exèrcit regular.



Josep Monés, la seva dona Maria Amat i la seva filla Pepeta, gaudint d'una sortida al camp. Josep Monés, del nou partit, va ser l'alcalde del Prat en el nou bieni, 1916-1917, durant el qual, es va projectar la reforma i l'ampliació del nucli antic, entre altres mesures.

Pel que fa a l'estat sanitari, el Prat estava afectat pel paludisme endèmic causat per l'abundància d'aigua permanentment estanyada en el seu territori. Quan arribava la calor aquestes aigües es convertien en un medi òptim per a la propagació de malalties. Els que en patien més directament les conseqüències eren els treballadors del camp i els carrabiners i les seves famílies, que vivien a la caserna del costat de la platja.

Les febres no desapareixeran del Prat fins al segle XX, quan es van prendre mesures radicals per sanejar el Delta, entre elles, la prohibició dels conreus d'arròs i del costum d'estanyar les aigües per eliminar la salinitat de la terra. Aquesta situació endèmica es veia agreujada per les epidèmies de còlera, que es van repetir, amb diferent virulència, al llarg del segle. Una de les més mortíferes va ser la del 1854, que durant els dos mesos que durà, va afectar 416 persones, quasi un terç de la població total, i va provocar 147 morts. Hi va haver noves epidèmies importants els anys 1865 i 1885.

El Prat del segle XIX va viure una de les transformacions més importants de la seva història, el pas de l'agricultura de secà a la de regadiu. Aquesta transformació està lligada a la construcció del canal de la Dreta del riu Llobregat i al descobriment i aprofitament de l'aigua artesiana.

La construcció del Canal va ser problemàtica per manca d'acord entre els implicats. De fet, l'origen del projecte cal situar-lo l'any 1817, però no serà fins el 1855 quan, després d'uns anys d'avenços i retrocessos, és donarà la concessió a Eusebi Soler, que serà l'encarregat de dur, finalment, l'obra a terme. Anys més tard, Jaume Casanovas, un dels major propietaris de terres del Prat, per regar els seus camps i abastir d'aigua la seva granja, que estaven lluny del riu i sense accessos al canal, va impulsar la recerca d'aigua del subsòl. Els seus esforços es van veure compensats el 1893 i, a partir d'aquella data, van sovintejar les construccions de pous per treure les aigües artesianes al camp i al nucli urbà del Prat.



El temple parroquial del Prat va ser construït al llarg dels segles XVI i XVII. Com a conseqüència dels fets revolucionaris que varen seguir el cop d'estat militar de juliol de 1936, va ser incendiat i enderrocat posteriorment.

L'any 1859 es comptabilitzen les primeres mujades regades, tot i que no serà fins el període 1862-1879, quan el canvi en els conreus locals comença a fer-se evident. Amb tot, al llarg del segle XIX, el blat seguirà sent el producte dominant, malgrat que el seu volum anirà disminuint, substituït per altres productes més rendibles.

La introducció del regadiu ve acompanyada i propiciada per l'arribada de nous propietaris procedents, majoritàriament, de la burgesia barcelonina que substitueixen els propietaris tradicionals. Aquest canvi es va deure a l'aplicació dels decrets desamortitzadors impulsats, sobretot, per dos ministres d'Hisenda: Juan Álvarez y Méndez, més conegut com a Mendizábal (1835) i Pascual Madoz (1855).

La desamortització és el procés mitjançant el qual la burgesia accedeix a la propietat de la terra, completant el pas de societat d'Antic Règim a societat burgesa. Les lleis desamortitzadores permetran que les terres sotmeses al règim senyorial canviïn de mans i siguin comprades per nous propietaris amb capacitat suficient per invertir-hi. El procés, des de l'inici, per motius aliens a l'agricultura: la necessitat urgent de sufragar el gran deute de la hisenda espanyola, obtenir recursos per fer front a les guerres carlines i aconseguir un suport ampli al regnat d'Isabel II. Una altra conseqüència negativa de la desamortització va ser que es van establir uns mecanismes que, a la pràctica, van impedir l'accés dels camperols a la propietat de la terra. La desamortització, va ser l'element més important en la implantació del model modern de societat burgesa a l'Estat espanyol.

Al Prat, la desamortització es va realitzar en tres etapes: 1840-1845, 1862-1865 i 1873-1879. Es van veure afectades les terres propietat d'ordes militars, convents, monestirs i institucions religioses de beneficència. Paral·lelament al procés desamortitzador, al llarg del període 1849-1880 la noblesa, que pateix una important davallada del seu poder adquisitiu, es veu obligada a vendre part de les seves propietats rústiques.

El Prat viurà amb intensitat aquest procés que donarà com a conseqüències més importants: la posada en conreu de terres ermes o de baixa qualitat, la implantació del regadiu, la introducció de nous conreus, la concentració de la propietat agrícola i el domini dels propietaris barcelonins.

Els compradors seran industrials, comerciants o advocats, mentre que la pagesia local quedarà al marge del conjunt del procés. Ferran Puig i Jaume Casanovas seran dos protagonistes emblemàtics dels canvis del segle XIX que, amb una mentalitat moderna, realitzaren importants inversions en el camp per obtenir majors beneficis econòmics. Algunes d'aquestes actuacions, fetes amb una intencionalitat econòmica o política, repercutiran positivament en el conjunt de la població. Cap a finals de segle, l'any 1879, els propietaris forasters concentren més del 92% de les terres. La resta, en mans de pratencs, són sols de baixa qualitat, qualificats sovint en els documents comptables com a improductius i erms.

En aquest segle, els treballadors del camp no formen un grup homogeni i cal distingir, per una banda, als masovers i arrendataris i, per l'altra, als jornalers. La seva situació era ben diferent. El primer grup gaudirà dels guanys provinents de la consolidació dels arrendaments en metàl·lic i de la comercialització dels excedents; molts d'ells, al segle següent, van accedir a la propietat de la terra. Molt més difícil era la situació dels jornalers que a la manca de feina estable i ingressos insegurs, havien d'afegir el fort creixement demogràfic del segle XIX, que provocà un excés de mà d'obra.

El Prat del segle XIX començà a organitzar-se. Es creen les primeres societats de socors per ajudar els socis en els moments de dificultats econòmiques –com la Sociedad de Socorros Mutuos de San Antonio Abad (1856)- o d'altres que tenien com a finalitat recaptar fons per pagar un substitut o compensar amb diners pel nombre de soldats de lleva que corresponia al Prat. Les primeres societats eren freqüents entre els jornalers, mentre que a les segones s'hi apuntaven les famílies amb fills amb edat de ser quintats.

En aquest segle apareixen també les primeres societats recreatives. Una de les primeres serà l'agrupació teatral Calderón de la Barca (1871), precedent del Centre Artesà, constituït el 1882. El 1873, amb motiu de la inauguració del pont de Ferran Puig, és formà una coral improvisada amb afeccionats de la que després sorgirien dos grups organitzats Lo Llobregat i Les Flors que, en el segle XX s'acabarien unint.



La plaça de la Vila abans de 1920. En un extrem de la plaça, davant de la casa consistorial, construïda el 1905, destaca l'antiga font, que en el 1920 seria traslladada al costat de l'Ajuntament, davant de la plaça de l'església

2.4. La modernització del segle XX

El segle XX s'inicia amb la consolidació dels conreus de regadiu, que han desbancat els cereals de secà. La quasi totalitat de les terres s'han adaptat als nous productes, molt més rendibles, i que tenen una gran acceptació als mercats locals –el Prat serà considerat durant anys l'horta de Barcelona- i internacionals. Els guanys econòmics d'aquest comerç seran força importants i permetran als pagesos accedir, per primer cop, a la plena propietat de la terra. Als anys trenta, els pratencs posseïen la meitat del total de les terres de conreu.

L'expansió dels conreus locals, que tindrà un punt àlgid a la dècada dels anys 20, queda aturada amb la guerra civil, i no serà fins als anys cinquanta que es tornarà a exportar amb un volum important. Serà, però, una recuperació transitòria. La competència de l'horta valenciana i les expropiacions de sol agrícola, especialment per a la instal·lació de l'aeroport, seran els factors desencadenants de la davallada de l'agricultura local.

En aquest segle continua a ple rendiment la pròspera colònia agrícola i ramadera creada per Jaume Casanovas com a centre de les seves propietats. Tota l'explotació desapareixerà amb l'ampliació de l'aeroport feta entre els anys 1943 i 1946. Una altra explotació modèlica va ser la Granja la Ricarda, construïda per l'empresa de Josep Monés i Jané. La Granja, situada a la gran finca que l'industrial tèxtil Manuel Bertrand havia adquirit, es dedicava principalment a l'explotació de llet i va ser considerada modèlica en el seu temps. Més modernament cal destacar la construcció, l'any 1932, de la Granja Avícola Colominas, dedicada a la cria de pollastres, ànecs i altres aus. La Granja, sota l'impuls dels seus propietaris Josep Colominas i Rosa Álvarez, va propiciar la recuperació del pollastre del Prat.

Mentre tant, el nucli urbà es va consolidant i va creixent. Una de les mesures més importants va ser l'aprovació del pla d'ordenació general de 1916, pel qual l'Ajuntament intentava posar ordre a les noves edificacions. El pla ordenava els vials existents i en planificava de nous, seguint el model barceloní de Cerdà. El nucli urbà quedava delimitat pel carrer del Pont (l'actual de Nicolás M. Urgoiti), el canal de la Dreta al seu pas pel Fondo d'en Peixo i les projectades Ronda del Sud (el carrer Lleida) i la Ronda de l'Est (l'avinguda del Pare Andreu de Palma de Mallorca). El projecte no es va dur a terme en la seva totalitat però va donar origen a carrers importants com el de Mossèn Cinto Verdaguer i l'avinguda de Josep Anselm Clavé que, durant anys, serà la via més important per accedir a la població.



La antiga sala d'en Bou, coneguda també com el cafè del Porvenir, va acollir fins el 1919 al Centre Artesà i, a partir d'aquesta data, al centre Autonomista, dos de les entitats més importants de la història Pratense.

Paral·lelament al seu creixement, la ciutat començà a millorar els seus serveis. L'any 1916 es pavimentà la plaça, i així es posà fi a una situació endèmica d'abandonament. Entre els anys 1918 i 1919 s'estableix la xarxa d'enllumenat elèctric públic, s'instal·la el telèfon i es construeixen un escorxador municipal i una bàscula pública. L'any 1921 es construeix el primer mercat de la població, que aixopluga molts dels venedors que abans utilitzaven la plaça per muntar les seves parades.

El 1929 va entrar en funcionament un modern pont sobre el riu, per substituir el vell de Ferran Puig. Els enginyers de l'època es van confondre amb les mides i, tot i els advertiments municipals, es va fer massa estret, tant que no permetia el pas simultani de dos vehicles amplis. Aquest pont, juntament amb el del ferrocarril, van ser volats en els darrers dies de la guerra civil pel soldats republicans, per tal de retardar l'avanç de les tropes franquistes.

El 1911 es va construir una moderna central telegràfica sense fils en un terrenys propietat de la família Bertran i Serra. Aquesta estació, que formava part de la xarxa mundial de la Marconi Wireless Co. —la companyia creada per l'inventor italià Guglielmo Marconi per explotar els seus invents—, va ser construïda també per l'empresa de Josep Monés i Jané seguint el disseny de l'arquitecte Josep Puig i Cadafalch. L'estació, amb unes característiques antenes enormes al seu voltant, va funcionar fins l'ampliació de l'aeroport després de la guerra civil.

El trencament amb les formes de vida tradicionals vindrà provocat per l'arribada de la indústria i la instal·lació de l'aviació. Amb l'impuls d'aquests elements, externs a la població, la societat pratencs es prepara per als canvis que s'endevinen i que modificaran profundament la seva configuració social i cultural. D'aquest procés en destacarà el pas de mà d'obra del camp a la fàbrica, la consolidació de la setmanada fixa en substitució del jornal diari i l'arribada massiva de treballadors i les seves famílies procedents d'altres indrets de Catalunya i de l'Estat.

La indústria arriba al Prat atreta pels avantatges que oferia: la proximitat a Barcelona, l'existència d'aigua abundant i barata, bones comunicacions i una potencial mà d'obra disponible. El període inicial de la industrialització del Prat s'ha de situar entre 1917 i 1928, quan s'instal·len les primeres grans fàbriques. El segon moment, retardat per la guerra civil i la postguerra, és el de la convivència entre una indústria en expansió i una agricultura altament productiva. La tercera etapa, als anys setanta, és la del creixement espectacular de la indústria marcat per la instal·lació de noves fàbriques importants i de tallers complementaris; per contra, l'agricultura viu un fort procés de contracció a nivell de producció, superfície i formes de vida.

La primera en arribar, l'any 1917, va ser La Papelera Española, propietat de l'industrial basc Nicolás M. Urgoiti. Es va situar en uns terrenys situats a tocar de la via fèrria on hi havia el vell escorxador municipal —amb la venda d'aquesta parcel·la, l'Ajuntament en construirà un de nou—. La indústria es dedicà a la fabricació de paper i cartró i les primeres proves de producció es van fer l'any 1921. Els primers treballadors van venir de fora del Prat i el personal qualificat i els directius eren de procedència basca.



Els germans Conde van adquirir una finca, a prop del llac del Remolar, a partir del procés de desamortització. A diferència d'altres grans propietaris com Ferran Puig o Jaume Casanovas, que varen ser decisius en la transformació dels camps Pratencs, els Comptes varen dedicar la seva finca a la caça i l'esbarjo.



L'entitat cultural i recreativa Centre Artesà va ser fundada l'any 1882. Al 1919, després de sofrir una escissió inaugura el seu nou local en l'actual carrer del centre.

Durant un període breu de temps, 1919-1924, funcionà la Compañía Española de Industrias Químicas, dedicada a la producció de midó. Els continuats problemes amb el veïnat i l'Ajuntament, per la manca de permisos i per les emanacions de gasos i l'abocament incontrolat de líquids residuals, van provocar el seu tancament.



La Seda de Barcelona, constituïda com a societat l'any 1925, tria el Prat per construir la seva fàbrica dedicada a fibres artificials. La Seda i La Paperera varen ser dos elements fonamentals en la transformació de l'economia i la societat Pratense.

Els seus terrenys van ser adquirits per La Seda de Barcelona, companyia creada al 1925 amb capital majoritari holandès, per construir-hi una indústria dedicada a la producció de seda artificial. Els directius i el personal especialitzat procedia d'Holanda i va ser la primera indústria en ocupar molta mà d'obra femenina. La construcció de la fàbrica s'inicià un any després i s'amplià en diferents fases. El primer fil es va aconseguir el 1928 i, ben aviat, es convertí en una indústria capdavantera.

Paral·lelament a l'arribada de la indústria es desenvolupen al Prat les primeres activitats sindicals i polítiques d'esquerra. Aquest grups aconseguiran arribar, per primer cop, al poder local durant la II República. Els juliol del 1931 els treballadors de La Seda protagonitzaran una de les vagues més importants del sindicalisme pratenc. Durant la guerra els grans centres productius agrícoles i industrials van ser col·lectivitzats mentre que La Seda, per tenir capital estranger, va ser intervinguda. Acabada la guerra, se suprimeixen els partits polítics i els sindicats i queden prohibides totes les activitats associatives. Les entitats culturals i esportives, que no havien tingut un posicionament polític republicà, un cop autoritzades pel Govern Civil reinicien les seves activitats; les noves hauran de passar estrictes filtres abans de ser legalitzades. La lluita obrera i política continua des de la clandestinitat i caldrà esperar a la mort del General Franco per a la legalització de partits i sindicats.

En començar la guerra civil tots tres camps van ser unificats i van passar a dependre de la conselleria de Defensa de la Generalitat de Catalunya i, més tard, del Ministeri de Defensa. L'any 1941 es construí l'Aeroport Nacional, a partir de l'expropiació de nombrosos terrenys agrícoles. Des d'aleshores, l'aeroport s'ha anat ampliant diverses vegades.

A començament dels anys quaranta la fesomia del Prat ha canviat de forma molt evident. Només el carrer de Ferran Puig continua mantenint el seu caire tradicional, cada cop amb més botigues. A la resta de carrers hi ha un clar domini numèric de treballadors industrials, mentre que la presència dels treballadors del camp es manté als carrers més vells del nucli urbà.

A partir d'aquest moment, prolifera la construcció de nous habitatges per donar acollida als treballadors i les seves famílies, que arriben al Prat atrets per l'oferta laboral de la indústria. Aquesta necessitat es farà més evident amb la tercera etapa de la industrialització, iniciada a finals dels anys seixanta. El Prat que, l'any 1950 acabava de superar els deu mil habitants, inicia els setanta amb més de trenta-sis mil i el 1975 comptabilitza una població total de 51.058 persones.

El creixement urbanístic del Prat anirà paral·lel a les noves demandes socials, tot i que no sempre s'edificarà adequadament. Són els anys de les cases construïdes per La Seda (1958), dels blocs de pisos aixecats per la Cooperativa Obrera de Viviendas (el primer bloc és de 1964), de la creació del barri de Sant Cosme (iniciat el 1965) i de l'obertura d'artèries bàsiques per al futur desenvolupament de la ciutat, que es farà en diferents fases: l'avinguda Verge de Montserrat, la carretera de la Marina, el carrer Lleida, l'avinguda del Remolar...

En els anys vuitanta, el creixement urbà continua i s'amplien els polígons industrials amb l'arribada de noves indústries. El creixement espectacular dels anys anteriors s'havia fet desatenent algunes de les necessitats bàsiques de la població. Al llarg d'aquesta dècada s'intenta aconseguir una millora en els equipaments i en els serveis, especialment en el camp de l'educació, la sanitat i el lleure. La construcció de noves places públiques serà un tret definidor de l'urbanisme dels vuitanta.

Al llarg dels anys noranta, el Prat va haver d'adaptar-se a una nova realitat socioeconòmica marcada per la terciarització de l'economia. L'Aeroport i el polígon del Mas Blau seran dos elements identificadors d'aquesta nova etapa. Com a conseqüència d'aquesta transformació econòmica del Prat, els sectors primari i secundari entren en una marcada crisi. El tancament de l'emblemàtica fàbrica de viscosa de La Seda de Barcelona, en acabar el segle, és tot un símbol dels nous temps. Un altre element definidor de la nova realitat econòmica, és la mobilitat laboral. L'any 1990, el 43'9% de la població activa treballa fora del Prat, mentre que un nombre important de treballadors del Baix Llobregat i l'Hospitalet, sobretot, s'hi traslladen diàriament per anar a les diferents empreses.

El Prat del segle XXI haurà de fer front a les transformacions que acompanyaran l'aplicació del Pla del Delta. Tot un repte de futur per una gent que, al llarg del segle, ha demostrat no tenir por dels reptes i treure'n profit de tots els canvis que han afrontat.



1. Masia; 2. Ferrocarril; 3. Paperera; 4. Aeroport

Marga Gómez i Ignasi Riera: *El Prat de Llobregat, memòries de fang i de llum.*

2.5. Història de l'aeroport

L'altre element que ha marcat el Prat del segle XX ha estat l'aviació.



El Prat va arribar a tenir tres aeroports funcionant al mateix temps. La Volateria- el més antic, instal·lat el 1916 i que després dependrà del Ministeri de Marina- el camp de la companyia francesa Latecoère i l'aeròdrom de José Canudas.

L'empresa Pujol, Comabella i Cia, constructora d'avions, i el Real Aero Club de Catalunya creen una escola d'aviació que s'instal·la als terrenys de l'hipòdrom de Can Tunis. Però l'any 1916, en quedar petites les instal·lacions pel creixement de l'activitat aèria, decideixen buscar un terreny més adient.

El Prat oferia les condicions que buscaven: terreny molt pla, clima suau i inexistència d'obstacles. La zona escollida serà la finca coneguda com **La Volateria**, per la gran quantitat d'ocells que s'hi podien trobar, i que donarà un nom molt adequat al primer aeròdrom del Prat.

La Volateria va ser, com ha explicat Josep Canudas, el veritable **bressol de l'aviació catalana**, perquè aquí es van formar els primers pilots i es van provar els primers productes de la indústria aeronàutica.

En aquells anys van ser freqüents els **festivals i concursos aeris** que atreïen un nombrós públic que moltes vegades col·lapsava els accessos. Com a exemple significatiu, entre tres i quatre-centes persones, segons Canudas, es van donar cita a La Volateria l'any 1919 per contemplar de prop el Hangley Page, l'avió de bombardeig més gran de l'època.

L'any **1921** s'instal·là al Prat l'**Aeronàutica Naval**, dependent del Ministeri de Marina, que havia adquirit els terrenys de La Volateria. La seva activitat central va ser l'escola per a la formació de pilots, que es va mantenir fins al 1931.



A la foto: d'esquerra a dreta, Lluís Aguilera, Mari Pepa Colomer (primera dona pilot de Catalunya), el mecànic Llorenç Fornés i el pilot i instructor de vol Josep M. Carreras, que es casaria l'any 1939 amb Pepa Colomer.

L'any **1927** la companyia **Iberia** hi estableix la línia aèria **Madrid-Barcelona** i, l'any següent, el **1928**, la companyia Lufthansa inaugura el servei **Barcelona-Berlín**.

Un dels pilots més destacats de l'època va ser **Josep Canudas**, que l'any 1917 havia obtingut el **primer títol de pilot** atorgat a Catalunya. L'any 1923 es crea l'**Aeròdrom Canudas**, que suplia en part la pèrdua de La Volateria per a l'aviació civil i que va continuar la tasca de formació de pilots.

A més d'aquests dos aeròdroms, existia el camp de la companyia francesa Latecoère (antecedent d'Air France), que des del 1920 havia establert un **servei aeri postal Barcelona-París**.

En començar la Guerra Civil tots tres camps van ser unificats i van passar a dependre de la Conselleria de Defensa de la Generalitat i, més tard, del Ministeri de Defensa.

L'any **1941** es construí l'**Aeroport Nacional** a partir de l'expropiació de nombrosos terrenys agrícoles. Des d'aleshores, l'aeroport s'ha ampliat diverses vegades. De totes elles cal destacar la que es va fer amb motiu dels Jocs Olímpics de Barcelona, amb la construcció d'una nova torre de control i una terminal a càrrec de l'arquitecte Ricard Bofill.

3. CRONOLOGIA

Aquesta cronologia no pretén ser un recull exhaustiu de les nombroses transformacions urbanes del Prat; s'hi contemplen, però, algunes de les més significatives produïdes al llarg dels segles.

Cal considerar que en un tema com el creixement urbà d'una ciutat no sempre és possible determinar amb exactitud la cronologia, especialment pel que fa a les edificacions més antigues.

També, tot sovint, les dades d'aprovació dels diferents projectes no coincideixen amb les d'execució i acabament de les obres.

D'altra banda, en els grans projectes urbanístics (construcció de poliesportius, urbanització de carrers, ...) és freqüent que es fraccioni en fases la seva realització.

Sempre que ha estat possible s'ha optat per la data de finalització de les obres, però quan no ha estat, per manca de documentació o per dificultats per determinar l'acabament definitiu, s'ha optat per ressenyar la data d'aprovació dels projectes.

965 (15 de gener)

Martí fa donació al monestir de Sant Cugat del Vallès de la terra que posseïa a la vila d'Alcalà (Sant Boi) prop de l'estany de la Llanera i altres estanys.

Aquesta part del Delta era el Prat actual, el qual naixia amb el nom de la Llanera, en llatí lannaria, terra d'estanys o llacs.

1266

Jaume I concedeix a la ciutat de Barcelona el dret de pasturar en aquest territori.

1283

Erecció de l'ermita de Sant Pau dependent de la parròquia de St. Boi.

1327

Establiment de la barca per travessar el riu.

1402

Apareix el càrrec de Sagramental, equivalent a capità del sometent. Podia recaure en una o més persones. Són les primeres autoritats, precedent immediat dels batlles.

1418

Concessió a Bernat Gual del dret de tallar i vendre carn.

1544

Independència parroquial respecte de les parròquies de Sant Boi i Provençana gràcies a la butlla atorgada per Pau III. La butlla és ratificada l'any 1546.

1556

Inicia de la construcció d'una església sota l'advocació dels Sants Pere i Pau en el mateix lloc on s'havien començat obres uns anys abans.

1580

Inici de les obres de construcció de l'església que ha de substituir la provisional construïda

l'any 1556. Aquesta església serà incendiada i enderrocada l'any 1936.

1587

Es construeix l'hostal

1617

Inici de construcció dels terraplens de defensa.

1689

Primeres Ordenacions Municipals independents.

1720-1740

Construcció de les primeres cases de la futura Plaça.

1724

L'Ajuntament contracta el primer mestre d'escola que portarà també els comptes comunals i actuarà com a secretari de la corporació.

1740-1742

Primeres cases al carrer Major.

1778

El Prat tenia mil habitants, vuitanta masies i vint cases.

Inicis del segle

Hi ha 169 edificis. D'aquests, 85 corresponen al nucli urbà: Plaça, carrer Major, raval, cases d'en Puig i d'en Puig.

1830-1840

Hi ha 300 cases (entre el camp i el nucli urbà)

1849

Es contracta el primer arquitecte per a la població: Josep Oriol i Bernadet.

1850

Presentació de la memòria i plànols del nou cementiri.

1853

Circular del Govern Civil prohibint que l'edificació de cases es confiï a persones no autoritzades en l'art de l'arquitectura.

Expedient d'expropiació forçosa del terreny propietat de Jaume Tos escollit per a la construcció del nou cementiri.

1855

S'atorga a Eusebi Soler la concessió definitiva per construir el Canal de la Dreta.

1856

Projecte de remodelació i ampliació de l'escola dels nois, establiment de la de pàrvuls i nenes i arranjamet de la Casa Consistorial, secretaria i d'altres annexos.

Tancament de l'hostal.

1857

Noves Ordenacions Municipals.

1858

S'acorda tancar el pas de carruatges el tram central de la plaça de la Vila.

Acord per construir la tanca del cementiri, objecte de baralles amb el capellà.

1859

Hi ha 173 cases al poble i 107 al camp. El poble continua format, bàsicament, per la Plaça, el carrer Major i les carreteres de la Ribera, Bunyola i Bufera que s'han de convertir en carrers. Es comença a edificar el futur carrer de la Processó. Ara tots aquests carrers antics comencen a créixer a un ritme important.

1861

Es compren 26 acàcies per plantar a la plaça de la Vila.

1873

Es comença a construir al carrer de Tos (actual Ignasi Iglesias)

S'aprova la construcció d'un escorxador (situat als terrenys que més endavant comprarà La Papelera)

Obres de millora a l'edifici de l'Ajuntament

Inauguració del pont de Ferran Puig (9 de juliol)

1875

Reforma dels carrers de la població.

1879

Noves Ordenacions Municipals.

1881

Inauguració de la línia fèrria Barcelona Vilanova (17 de desembre)

1893

Jaume Casanovas aconsegueix per primer cop treure aigua dels pous artesans.

1905

Construcció del nou edifici de l'Ajuntament.

1906

Entra en funcionament el col·legi de les Germanes Carmelites.

1907

Construcció de la Granja La Ricarda

1910

S'instal·la una línia elèctrica a la Granja La Ricarda

1916

Pla de reforma i eixampla del nucli urbà del Prat.

Es pavimenta el tram central de la Plaça.

Construcció de l'aeròdrom de La Volateria.

1917

Instal·lació de La Papelera Española.

1918

S'estableix la xarxa elèctrica pública.

1918-1919

Establiment de la xarxa telefònica.

Construcció d'un nou escorxador (a la carretera de la Bunyola) i una bàscula públics.

1919

Construcció de l'Artesà.

1920

Instal·lació del camp francès d'aviació de la companyia Latecoère.

1921

Construcció del mercat municipal a la plaça de la Vila.

1923

Entra en funcionament l'aeròdrom de Josep Canudas.

1926

Instal·lació de La Seda de Barcelona.

S'incorporen al Prat, després d'una permuta, les terres que posseïa l'Hospitalet en el terme del Prat.

1927

Establiment de la línia d'Ibèria Madrid-Barcelona.
Construcció de voreres a diversos carrers de la població.

1928

Empedrat dels carrers Mossèn Cinto Verdaguer, Rigual, Eusebi Soler, Doctor Robert, Mariscal Joffre, Doctor Martí i Julià, Processó (Santiago Rusiñol), Frederic Soler, Madoz, Lo Gaiter del Llobregat i Ignasi Iglésias.

1929

S'obre al trànsit el nou pont sobre el riu en substitució del vell de Ferra Puig.
Supressió del carrer Duc de la Victòria comprés entre els carrers de Ferran Puig i Àngel Guimerà (l'actual carrer Centre). El Duc de la Victòria era un llarg carrer que anava des de l'actual del Dr. Martí i Julià fins al final del carrer Sant Joaquim.
Cessió per part d'Iv Morer dels terrenys necessaris per a l'obertura d'un camí veïnal, perllongació del carrer de les Corts Catalanes.

1930

Renovació del paviment de la plaça de la Constitució (actual plaça de la Vila)
Empedrat del carrer del Dr. Martí i Julià.
Es modifica el traçat de la plaça de la Mancomunitat (avui plaça Espanya)
Obertura del carrer Prat entre l'avinguda Anselm Clavé i el carrer Ignasi Iglésias.

1931

Obertura del carrer Catalunya (avui del Pintor Isidro Nionell) entre Ignasi Iglésias i Sant Joaquim.
Empedrat del carrer de la Ribera (avui del Dr. J. Soler) i l'avinguda Anselm Clavé.
Aprovació del projecte d'urbanització dels terrenys de la part oest de la població entre la via fèrria i els camins a les cases d'en Janet, can Janet d'en Peixo i terrenys de l'escorxador.

1932

Empedrat del carrer Progrés (avui E. Borràs).
Entra en funcionament la Granja Avícola Prat.

1933

Projecte d'ordenació de la franja litoral a càrrec de GATCPAC.
L'Ajuntament compra els terrenys del Fondo d'en Peixo.

1934

Urbanització del "Manso Rigol" i del carrer Cases d'en Janet.

1935

Urbanització de la zona entorn de la Torre Casugas (futur Casal Municipal)
Inauguració de l'escola Joan Maragall
Empedrats dels carrers Progrés i Eusebi Soler.

1935-1936

Condicionament jardins i camp d'esports del Fondo d'en Peixo.

1936

Construcció de voreres a diferents carrers de la població.
Incendi (20 de juliol) i enderrocament de l'església.

1939

Condicionament per a l'ús del pont de Ferran Puig. Els soldats republicans van volar el pont de les voltes i el del ferrocarril per tal de retardar l'entrada a Barcelona de les tropes franquistes.

1939-1940

Canvi de nom de carrers després de la guerra.

1941

Desaparició, adduint motius sanitaris, de la colònia americana, nucli de barraquisme situat a prop de l'estació telegràfica.
Creació de "l'Aeroport Nacional de Barcelona" a partir de la unificació dels tres camps existents anteriorment.
I Fira avícola de pollastres raça Prat que coincideix amb la Festa Major.

1942

Perllongació del carrer Frederic Soler.

1943

Obertura del Passatge Bolós (actual del Rector Martí i Piñol) entre Ferran Puig i Centre.

1944

S'estén la xarxa elèctrica a diferents carrers de la població.

1946

Obertura del carrer Enric Morera entre Gaiter i Indústries.
Es planten arbres i es construeixen els parterres de l'avinguda Anselm Clavé.

1947

Adquisició de la Torre Muntadas (futura sala d'art).

1948

Benedicció de la cripta.

1948-1949

Es fan voreres a diferents carrers de la població.

1949

Empedrats dels carrers Centre i Maurici Vilomara.

1950

Empedrats dels carrers Verdaguer, Rigual, Dr. Robert i Mariscal Joffre.

Es planten arbres a diferents carrers de la població: Apel-les Mestres, Carretera de l'Aviació, Verge de Montserrat, Estació, Plaça de l'església, parc municipal, Gaiter, Bunyola, Marina, Ripoll, Ronda de l'Oest, Av. A. Clavé i marge del riu.

1951

Obertura dels carrers Lleida i Girona.

1953

Empedrat del carrer Major entre la via i la Gran Via.

1954

empedrat dels carrers M. Bertrand, J. Maragall, Sant Joaquim i Maurici Vilomara.

Aprovació definitiva projecte d'urbanització de la zona compresa entre l'av. Anselm Clavé, el riu, el marge de l'Estruch i la Ronda de l'Est.

1955-1958

Construccions de les cases de La Seda.

1957

Al Prat hi ha 75 carrers oberts dels quals 25 estan pavimentats. El nombre d'edificis existents és de 3258.

Obertura del col·legi Prat.

1958

Es construeixen 137 noves vivendes.

1959

El nombre total d'edificis existents és de 3380 dels quals 2680 són vivendes.

Establiment de la xarxa d'aigua potable a la població.

Pla d'Ordenació de la zona compresa entre els carrers Girona, Reus, Tarragona i Carretera de la Bunyola. Parcel·lació de l'illa limitada per la Ronda de l'Oest i els carrers Lluís de Recasens, Coronel Sanfeliu i Balaguer.

Obertura del carrer Sant Boi entre Sant Pere i Enric Morera. Construcció d'un parterre central a l'av. V. de Montserrat (entre els carrers Frederic Soler i Castella).

Primeres classes a l'escola de La Seda.

1960

Es construeixen 140 noves vivendes.

1961

Al Prat hi ha un total de 3502 edificis dels quals 2992 són vivendes. Se n'han construït 172 de noves.

Ampliació del centre escolar del Fondo d'en Peixo.

Ampliació de l'edifici de l'Ajuntament.

Empedrat dels carrers Enric Morera, Indústries, Barcelona, Narcís Monturiol i Fortuny.

1962

Inauguració de l'escola Menéndez Pelayo i l'escola Bressol (actual Sol Solet) del Fondo d'en Peixo. Des del curs 1958-1959 funcionava l'escola de pàrvuls a la Torre Muntadas.

Construcció dels primers pisos de la Cooperativa Obrera de Viviendas.

1963

El total d'edificis al Prat és de 3.624.

Construcció del Cementiri del Sud.

1964

Es construeixen 74 nous edificis.

Aprovació del pla parcial "Manso Mateu"

Reparació del marge del riu.

Comença a funcionar l'escola Ramon y Cajal.

1965

Pavimentació dels carrers Ribera (Dr. Soler), Penedès, av. Canal i av. Apel-les Mestres.

1966

118 nous edificis.

Pavimentació carrers Ribera, Penedès, av. Canal, av. V. de Montserrat, Sant Pere, Viladecans, Sant Boi, Indústries, Barcelona, Enric Morera, Catalunya, Narcís Monturiol, Figueres, Urgoiti, Montseny, Ponsich i carretera de la Bunyola.

1967

Els edificis que es construeixen aquest any són 72. El total d'edificis existents és de 4.413 i 6.888 habitatges.

Inauguració de l'escola Jaume Balmes.

Al juny s'inaugura la primera fase del barri de Sant Cosme. S'ocupen 600 habitatges d'un total de 700.

Aprovació del pla parcial Cal Saio.

1968

Construcció d'un dipòsit d'aigua al carrer Jaume Casanovas i un a Sant Cosme.

1969

Entra en funcionament l'Institut de Batxillerat Baldiri Guilera.

Es canvia de nom l'antic carrer de la Ribera pel de Dr. Joan Soler.

En acabar l'any hi ha al Prat 150 vies amb nom de les quals 65 estan pavimentades, amb un augment de 4 respecte l'any anterior.

Obertura de l'acadèmia Ntra. Sra. del Mar.

S'inicia la urbanització de l'illa de cases del sector de l'Institut de Batxillerat Baldiri Guilera.

L'Ajuntament compra la Torre Balcells (futur Casal Municipal de Cultura)

Pavimentació de la carretera de la Bunyola (tram entre els carrers Barcelona i Joaquim Sostres)

Obertura i urbanització del carrer Cornellà (entre el carrer Enric Morera i Marina)

Aprovació del pla parcial del polígon industrial Pratenc.

1971

Benedicció de l'església de St. Pere i Sant Pau.

Primer curs de l'escola especial Sant Isidre.

1972

Inauguració de la piscina

Inicia projecte urbanització anomenat "48 carrers"

Inauguració de l'escola J. Verdaguer

Es cobreix l'estany de l'Illa.

1973

Construcció de l'avinguda Onze de Setembre

1974

Obertura i urbanització del carrer Coronel Sanfeliu (entre Ll. de Recasens i av. V. Montserrat)

Inauguració de les escoles Josep Trueta (anomenada primer F. Franco), Prínceps d'Espanya i Sant Cosme i Sant Damià.

Projecte urbanització carretera de la Marina (entre c. Catalunya i Lo Gaiter del Llobregat).

Inauguració nova estació ferrocarril.

Inauguració Casal Municipal de Cultura

1975

Inauguració de les pistes d'atletismes Moisès Llopart, 1a fase de la zona esportiva Sagnier.

Aprovació reforma illa de cases entre els carrers Aneto, Urgell, av. del Remolar i av. V. Montserrat.

Condicionament de l'entorn del Casal de Cultura.

II Fira avícola, celebrada al desembre abans de Nadal. Des d'aquesta data s'han succeït sense interrupció anualment.

1977

Inauguració del Centre d'Atenció Primària Sant Cosme i Sant Damià.

Inauguració de l'escola de pre-escolar Sant Jordi.

Inauguració camp futbol zona Sagnier (2ª fase)

1978

El ple municipal aprova la incorporació de l'article al nom de la població.

Inauguració escoles Pompeu Fabra, Tarradellas i Sant Pere i Sant Pau.

1979

19 d'abril: constitució del primer Ajuntament democràtic. És elegit alcalde Antonio Martín Sánchez.

Inauguració escola La Granja.

1981

Inauguració de l'escola Ventura Gassol.

Inauguració pavelló poliesportiu cobert a la zona Sagnier (3a fase).

1982

Urbanització plaça Blanes i condicionament de la plaça Joan Salvat Papasseit.

Primera fase de remodelació del barri de Sant Cosme.

Enterrament de l'alcalde Antonio Martín (2 de gener) mort en accident de trànsit, des d'aquest any ocupa el càrrec Lluís Tejedor.

1983

Urbanització plaça Catalunya (1a fase).

Inauguració escola Bernat Metge.

Inauguració de l'Hort de la Virtudes.

1984

Urbanització av. V. de Montserrat (entre les av. P.A. de Palma de Mallorca i Llibertat).

Inauguració residència d'avis al carrer Penedès.

1985

Inauguració de les noves dependències municipals als carrers Ignasi Iglesias i Major.

Inici obres de sanejament i urbanització de la platja que encara es fan avui.

Urbanització barri Les Palmeres.

Primer curs a l'Institut de Formació Professional Illa dels Banyols.

Urbanització av. de la Llibertat i Coronel Sanfeliu (entre Catalunya i Onze de Setembre).

1986

Urbanització polígon La Granja
Construcció dels col·lectors Bunyola I i II.
Inauguració escoles Charles Darwin i Galileo Galilei.
Segona fase remodelació barri Sant Cosme.
Urbanització de l'av. V. Montserrat (entre les av. P.A. de Palma de Mallorca i Canal).

1987

Urbanització av. Pompeu Fabra i av. Remolar (entre Apel·les Mestres i Ronda de Ponent)
1ª fase de construcció de la zona esportiva Estruch (camp de futbol i patinòdrom).
Inauguració dels jardins Francesc Macià.
Urbanització plaça de la Constitució.
Urbanització del sector nord del Fondo d'en Peixo.
Inici de la renovació, feta per fases, de l'enllumenat públic de la població (1a fase).
Inauguració del Centre d'Atenció Primària Dr. Pujol i Capsada.

1988

Inauguració escola Ramon Llull.
Benedicció de l'església de la Mercè.
Urbanització plaça de la Noguera.

Inauguració noves dependències del Jutjat al carrer Narcís Monturiol.
2a fase construcció de la zona esportiva Estruch (pavelló poliesportiu cobert).

1988-1989

Renovació, fet per fases, de l'enllumenat públic de la població. (2a fase)
Urbanització polígon industrial Estruch.
Inici 3a. Fase remodelació del barri Sant Cosme.

1989

Urbanització Jardins de la Pau (obra en tràmit).
3a fase de construcció de la zona esportiva Estruch (dues pistes poliesportives) (obra en tràmit).
Condicionament de la plaça Roigé i Badia.
Inauguració del local de l'ONCE a la plaça de Catalunya.
Construcció del col·lector Bunyola III.
Inauguració del col·legi públic d'educació especial Can Rigol.
Aprovació pla parcial polígon industrial Estruch.
Urbanització de l'av. del Remolar (entre Apel·les Mestres i Urgell).

4. PLA DELTA AL PRAT 21

L'any 1994, totes les autoritats competents van signar el Pla d'Infraestructures i Medi Ambient del Delta del Llobregat, l'anomenat Pla Delta. Ara, aquell gran projecte és en bona part una realitat.

De manera gradual, deixarem de parlar del Pla Delta per passar a fer-ho del Prat 21, nom que aplega les importants transformacions que aborda ara el Prat: nous sistemes de transport (metro, AVE...), el creixement urbanístic al Prat Nord i al Prat Sud, la recuperació dels espais naturals del riu...

Entreu a la [web del Pla delta](#), que ben aviat serà la web del Prat 21.

4.1 AMPLIACIÓ DEL PORT

L'ampliació del port de Barcelona pretén convertir-lo en un dels principals de la Mediterrània mitjançant la construcció de **nous dics d'abric i nous molls** guanyats al mar, i amb la construcció d'una Zona d'Activitats Logístiques (**ZAL**) en el terme municipal del Prat, dedicada a la manipulació de mercaderies.

Les inversions realitzades i previstes per a executar aquesta ampliació sumen al voltant de **1.773 milions d'euros**. En la història milenària del port de Barcelona hi ha hagut múltiples ampliacions, però aquesta es pot considerar la quarta de l'època contemporània, després de les dels anys 1860, 1900 i 1965. Aquesta ampliació és imprescindible per superar els dèficits en espai i infraestructures que pateix ara el port i que l'impedeixen d'assumir la demanda actual i futura de trànsit de mercaderies.

El port de Barcelona genera un valor afegit brut de 806 milions d'euros, que representen més de l'1% del valor afegit brut de Catalunya. Pel que fa a llocs de treball, el port en genera més de 16.000 (el 0,75% de Catalunya).

4.2 L'AEROPORT DEL PRAT

El 19 de juny de 1998 les diferents administracions implicades en **l'ampliació de l'aeroport** van arribar als acords necessaris per desbloquejar les negociacions.

Les conclusions a que van arribar l'equip de treball integrat per tècnics de les administracions implicades, van demostrar que era possible obtenir una bona capacitat aeronàutica amb una afectació mínima de les zones protegides.

D'aquestes conclusions va sortir una nova hipòtesi, finalment consensuada, que emplaça **la tercera pista** a 1.350 m de l'actual, però amb una longitud reduïda de 2.500 m. Aquesta alternativa permet obtenir des del primer moment la màxima capacitat operativa (90 moviments per hora) tal com pretenia el Ministeri de Foment, a la vegada que es garanteix el mínim impacte sobre les zones protegides, tal com ha demanat sempre l'alcalde del Prat.

Uns altres aspectes, igualment importants, han estat exigits per l'Ajuntament que es van recollir en declaració conjunta, fan referència accessos, ubicació de les àrees d'activitat econòmica (càrrega, logística, manteniment d'avions, etc.) i a la definició dels usos del **territori del voltant de l'aeroport** per obtenir un balanç ambiental positiu que permeti assegurar una bona qualitat de vida futura per als ciutadans del Prat.

En un web d'Aena es pot consultar com serà el nou aeroport del Prat:

[Web Aena](http://www.aena.es/aeropuertos/barcelona/plan/planbarcelonapresentacion.htm)<http://www.aena.es/aeropuertos/barcelona/plan/planbarcelonapresentacion.htm>

4.3 EIXAMPLES URBANS

Eixample Nord

Al nord del nucli antic, entre el ferrocarril i la pota sud, hi ha un gran espai lliure, de gairebé **200 hectàrees: el Prat Nord**, on la ciutat anirà creixent en els propers anys. En aquest gran espai s'aixecarà, anys a venir, l'Eixample del Prat Nord.

A banda dels projectes del Pla Delta, la zona de desenvolupament urbanístic més important per al Prat de cara al futur és el Prat Nord, un territori qualificat, en la major part, com a centre direccional (activitats logístiques) i industrial, però que esdevindrà **eminentment residencial**.

A l'Eixample està previst construir-hi uns **8.500 pisos nous** de tipologia diversa: grans i petits, de promoció privada i pública (al voltant del 40%), de compra i de lloguer, de protecció i de preu lliure. Hi aniran a viure unes **18.000 persones** s'hi crearan uns **24.000 llocs de treball** en els sectors d'oficines, comerç, hosteleria i indústria.

Eixample Sud

Al Sud de la ciutat hi haurà l'ARE Eixample Sud i l'ARE ronda del Sud - Aeroport, totes dues Àrres Residencials Estratègiques conformen l'Eixample Sud del Prat, que suma uns 3.000 habitatges, la meitat de protecció oficial.

4.4 EL RIU

La única manera que tenia el port de Barcelona de créixer cap al sud era desplaçant el tram final del Llobregat, també, cap al sud. Des del pont de Mercabarna fins al mar s'ha construït una nova llera pel Llobregat, amb tota la capacitat hidràulica necessària i amb la incorporació d'importants valors ambientals, com la creació de nous aiguamolls i la revegetació d'espais, uns espais que formaran part del futur Parc Natural del Delta del Llobregat i que es podran visitar de manera controlada.

4.5 CONEXIONS TERRESTRES

Perquè el port i l'aeroport siguin competius, cal que tinguin bones connexions terrestres (carreteres i ferrocarrils) i que tinguin assegurada l'intermodalitat, és a dir, el canvi ràpid d'una càrrega des del **camió** o el **tren** a l'**avió** o el **vaixell**, i a la inversa. Per això es necessari que arribin al port i a l'aeroport les principals artèries viàries i ferroviàries (en aquest darrer cas, també les vies d'ample europeu).

No obstant, obres com el tren d'alta velocitat (TAV), l'estació intermodal del Prat, la llançadora que la comunicarà amb l'aeroport i la línia L9 del metro, **no formen part del Pla Delta**, tot i que són obres que s'hi han de coordinar.

4.6 IMPACTE SOCIAL I ECONÒMIC

L'ampliació de les instal·lacions de l'aeroport i l'establiment de la ZAL en el Prat suposaran un fort increment de l'activitat econòmica i de l'oferta de llocs de treball. S'obren noves possibilitats econòmiques i laborals que els ciutadans i ciutadanes del Prat han de poder aprofitar. Per fer-ho, però, han de tenir la formació i els estudis adequats.

4.7 ELS PARCS DEL DELTA

Els canvis d'usos i de propietat en el territori han comportat el pas a titularitat pública de molts espais que abans eren privats. A més, les mesures compensatòries per la pèrdua de superfície agrària i natural arran de les ampliacions del port i de l'aeroport han dut les administracions a augmentar la protecció i millorar la gestió dels espais que no n'han quedat afectats. La voluntat del Govern de la Generalitat de crear el Parc Natural del Delta del Llobregat ha de ser l'impuls definitiu cap a l'objectiu final de preservar al màxim els espais que encara ens resten.

Parc litoral

Aquest parc es fa com a **mesura correctora** de l'impacte de l'ampliació de l'aeroport, i se situarà entre l'aeroport i el mar, a la zona compresa entre el desaparegut càmping Cala Gogó i la desembocadura de l'estany del Remolar, en una franja que, des de la platja, té uns **450 metres d'amplada i 3 quilòmetres de llargada**. Té unes característiques molt especials, ja que **inclou el tros de pineda litoral més ben conservat del delta del Llobregat** i un tram de la platja del Prat on es fa compatible l'ús públic amb la protecció d'animals i plantes.

El parc Litoral, amb la platja i la pineda, serà un lloc que oferirà moltes **possibilitats de lleure** a la ciutadania. Banyar-se al mar i gaudir de la sorra, llegir i descansar a l'ombra dels pins, utilitzar les instal·lacions esportives, visitar els equipaments d'educació ambiental i fer itineraris de passeig i de descoberta de la pineda i dels aiguamolls seran algunes de les opcions que el parc litoral ens oferirà.

Espai natural del riu

L'impacte principal del desviament del riu es produeix sobre l'aqüífer superficial del delta i sobre alguns hàbitats naturals. Per això es crea una **xarxa de canals** que poden alimentar l'aqüífer i un seguit de **nous aiguamolls** construïts artificialment que constitueixen nous hàbitats botànics i faunístics de gran interès, aptes per al seu ús públic.

Així, al costat de la nova llera s'han construït diverses basses rectangulars d'aigua plantades amb canyissos i que ocupen 17 hectàrees. A aquestes basses hi arriba, a través d'un sífó, aigua tractada procedent de la depuradora. Els canyissos, mitjançant un procés natural, n'eliminen les darreres restes de contaminació, bàsicament nitrats i altres elements químics, i després, per gravetat, l'aigua va a parar a l'**estany de cal Tet**, de nova construcció i d'una mida similar a la de la Ricarda (11 hectàrees).

En aquest "triangle verd", de gairebé 90 hectàrees i anomenat Espai natural del riu, també s'hi han creat **arbredes de ribera** als marges del nou riu (unes 24 hectàrees), s'ha ampliat la **zona protegida** legalment en unes 50 hectàrees, s'ha condicionat la **platja de la Bunyola** com a platja natural protegida (**nova platja de ca l'Arana**) i s'han millorat i potenciat les actuals **pinedes litorals**. En un espai adjacent, s'ha adequat un hàbitat d'unes 7 hectàrees per a la **cria d'espècies** protegides (com el corriol camanegre).

Es tracta, en definitiva, d'un espai que reproduïx els principals valors geològics, faunístics i botànics del delta del Llobregat, així com també el propi **funcionament natural** d'un delta: quedarà negat quan el riu baixi amb més de 1.200 metres cúbics d'aigua per segon, cosa que passarà un cop cada 20 anys, aproximadament.

La gestió d'aquest espai natural la fa el Consorci per a la Protecció i la Gestió dels Espais Naturals del Delta del Llobregat, amb seu a les [Cases d'en Puig](#).

Però aquesta zona és només una part del Parc Fluvial projectat, ja que es tracta d'un projecte d'àmbit comarcal, **des d'Olesa de Montserrat fins al mar**, tot creant un espai natural a les riberes del riu, amb camins que vorejaran el Llobregat i que seran accessibles a peu des de les ciutats riberenques, el Prat entre elles.

El **tram urbà del Llobregat** al seu pas pel Prat, entre el pont de l'autovia de Castelldefels i el de Mercabarna, disposa d'un projecte específic que preveu convertir-lo en un espai públic accessible des del nucli urbà a través de la ronda de Llevant, que es farà permeable al pas de vianants. El projecte, que pretén recuperar les riberes com a espai de gaudi ciutadà, també preveu dotar al riu de la suficient capacitat hidràulica per evitar desbordaments.

Visites del públic

L'Espai natural del riu es pot visitar per la ciutadania, mitjançant una sèrie d'**itineraris marcats** i d'**observatoris panoràmics** de fauna i flora. La **porta d'entrada** està situada molt a prop de la confluència dels camins de la Marina i de València. Dins de l'espai podem fer dos itineraris: un més llarg i naturalista, i un més curt i generalista.

Parc agrari

El Parc Agrari del Baix Llobregat es va començar a plantejar a mitjans dels anys 90 entre pagesos i institucions, i es va constituir oficialment en consorci el juny de 1998, amb l'objectiu de **consolidar l'espai agrari** de la comarca, potenciar-ne la productivitat i preservar els valors ambientals i territorials de l'anomenada **agricultura periurbana**. El Pla Especial que desenvolupa el Parc es va aprovar definitivament l'any 2004.

El Parc Agrari ocupa unes **2.700 hectàrees**, la majoria cultivades però altres abandonades o naturalitzades. Hi aporten territori **13 municipis**. Per quantitat d'hectàrees, el primer és Sant Boi, seguit de Gavà, Viladecans i, en quart lloc, el Prat.

Des de la seva creació, al Parc Agrari s'han arranjat camins i canals, s'ha fet una planta de normalització (rentat, selecció, empaquetat...) de porros i altres hortalisses a Gavà, s'ha potenciat l'agricultura integrada (minimitza l'ús d'agents químics i ofereix productes de més qualitat, com els tomàquets), s'han netejat abocadors incontrolats, s'han eliminat plagues de plantes exòtiques, s'han fet estanyats (inundacions controlades) de camps (com els de cal Roc, al Prat, amb una doble funció agrícola i biològica), s'han signat múltiples acords amb cooperatives i sindicats agraris, s'ha fet difusió i didàctica (1.200 alumnes visiten el Parc cada any) i s'ha creat un cos de vigilància rural amb base la masia de can Comas del Prat.

De fet, la **masia de can Comas**, al districte de la Ribera del Prat, és la **seu del Parc Agrari**. Inaugurada la seva rehabilitació integral a principis de 2005, a can Comas s'han unificat els serveis tècnics i de vigilància del Parc amb altres serveis com les Agrupacions de Defensa Vegetal, els serveis educatius, el Servei de Control de Mosquits del Baix Llobregat i, més endavant, acollirà un centre d'informació obert a tothom, que acostarà el Parc Agrari a la població de l'entorn.

A can Comas també hi ha diversos camps experimentals i un arborètum que ha permès conservar exemplars de les moltes varietats tradicionals de fruiters desaparegudes al Baix Llobregat.

4.8 PATRIMONI HISTÒRIC I ARQUITECTÒNIC

A ningú escapa el fet que el Pla Delta ha suposat la desaparició de nombroses masies del nostre territori, i que també ha afectat elements importants del nostre patrimoni històric i arquitectònic. Ha estat tasca de l'Ajuntament vetllar per preservar, al màxim en la mesura del que és possible, aquest patrimoni que parla del nostre passat i de la nostra identitat.

Les masies

El Pla Delta ha comportat la desaparició d'algunes masies del terme. La major part dels edificis afectats eren construccions modestes de meitats del segle XIX, aixecades per Ferran Puig a les seves possessions de la Bunyola. Eren construccions de planta baixa i primer pis, fetes en el moment d'implantació del regadiu. En aquest grup hi havia masies com **cal Bitxot**.

Una de les masies més importants que ha estat afectada per aquestes obres, en concret pel desviament del riu, ha estat **ca l'Arana**. Una important masia centre d'una zona agrícola molt productiva. Bona part de les terres de ca l'Arana es van dedicar al conreu de l'arròs i d'aquí que disposes d'un molí arrosser industrial.

Com a conseqüència de les obres d'ampliació de l'aeroport va ser enderrocada la masia de **can Camins**, un conjunt de dues edificacions formades per un modest habitatge i una torre senyorial de començaments del segle XX.

L'Ajuntament del Prat ha intervingut en la recuperació d'elements constructius i d'estris agrícoles procedents de les masies enderrocades per tal que quedin com a testimoni d'una activitat que va ser fonamental en la història del Prat. Aquests elements s'han integrat en el fons del Museu del Prat i, de manera periòdica, formaran part d'exposicions temàtiques.

D'altra banda, amb voluntat de deixar testimoni de l'existència d'aquestes significatives edificacions del Prat, l'Ajuntament ha assignat noms de masies i d'estanys als carrers de la ZAL II.

La Granja de La Ricarda

Potser l'edifici més emblemàtic del Prat afectat pel Pla Delta, i en concret per l'ampliació de l'aeroport, ha estat la Granja de la Ricarda i els edificis complementaris. Gràcies a un acord entre l'Ajuntament del Prat i Aena, l'organisme aeroportuari estatal es farà càrrec de les obres de **trasllat i reconstrucció** dels edificis de la Granja, amb reconegut valor patrimonial.

Els edificis són l'edifici principal de la Granja, amb les dues naus de coberta de doble estructura semicircular, i els coberts de fusta del darrera, d'acord amb els dictàmens i el projecte de desmuntatge, catalogació, emmagatzematge i reconstrucció encarregats per Aena a l'arquitecte Lluís Domènech.

La Granja de la Ricarda va quedar directament **afectada per la prolongació de la pista** principal, però les obres d'ampliació de l'aeroport incorporen, entre les mesures compensatòries de l'impacte ambiental, la recuperació dels elements patrimonials afectats. En el cas de la Granja de la Ricarda, aquests valors històrics, arquitectònics i patrimonials són evidents. L'Ajuntament va declarar la Granja com a **bé patrimonial d'interès local** i va quedar inclosa en el Catàleg d'edificis d'interès històric i arquitectònic del Prat.

El trasllat d'un edifici és quelcom nou a casa nostra, però és un sistema de llarga tradició al centre i al nord d'Europa. En aquest cas, el **nou emplaçament** de la Granja està per definir, però probablement s'ubicarà als espais qualificats de zona de protecció urbana, entre el límit sud del nucli urbà i l'aeroport, on la granja podrà acollir nous usos, a banda del previst com a museu.

La Granja de la Ricarda és **el millor exemple**, conservat, de la introducció dels processos industrials a la ramaderia catalana, a començaments de segle XX. En el seu temps va ser modèlica i molts dels seus avenços procedien de la indústria lletera suïssa, que va servir de model a la família Bertrand. La granja va obtenir nombroses distincions a la qualitat.

Construïda entre 1909 i 1910, l'edifici se sustenta en l'estructura metàl·lica del gran enginyer Joan Torras i Guardiola. Els acabats exteriors i els elements decoratius s'emmarquen plenament en el modernisme català. La construcció va ser obra de l'empresa del pratenc Josep Monés i Jané, amic dels Bertrand i a qui es deuen bona part dels edificis més singulars de la ciutat, com per exemple la Telegrafia.

La Telegrafia

Una altre element força interessant és l'edifici de la Central Telegràfica Sense Fils del Prat de Llobregat, coneguda popularment com la Telegrafia, una de les **joies arquitectòniques** del Prat, que amb l'ampliació de l'aeroport ha quedat situada dintre del perímetre de l'aeròdrom, tot i que es pot visitar de manera concertada. L'edifici, que es trobava en molt mal estat, ha sigut **rehabilitat** per Aena, seguint un

projecte de l'arquitecte Lluís Domènech, especialitzat en la recuperació d'elements patrimonials i nét del conegut arquitecte modernista català Lluís Domènech i Montaner.

La Telegrafia va ser declarada "bé cultural d'interès local" per l'Ajuntament el 26 de juny de 1996, i es va fer la corresponent inscripció al Catàleg del patrimoni cultural català. L'edifici va ser construït l'any 1911 per l'empresa del pratenca Josep Monés i Jané, a qui es deuen bona part dels edificis més singulars de la ciutat, com per exemple la granja de la Ricarda.

La Telegrafia va ser obra del prestigiós arquitecte i polític Josep Puig i Cadafalch, una de les figures cabdals del modernisme català. Aquesta és l'única central de telegrafia sense fils de la xarxa creada per la companyia de l'inventor de la ràdio, l'italià Guglielmo Marconi, que es conserva a l'Estat espanyol. És, per tant, una **peça única** en la història de la ciència i la tècnica al nostre país. Aquest sistema telegràfic marcà una fita cabdal en les comunicacions mundials i obrí pas a d'altres invents basats en l'aplicació de les ones electromagnètiques.

El molí arrosser de ca l'Arana

Entre el patrimoni històric afectat per les obres del desviament del riu Llobregat hi figura la masia de ca l'Arana (o cal Beitas). En un cobert situat al costat de la casa hi havia instal·lat un antic molí arrosser dels anys 20 del segle XX. Es tracta d'una **peça única** per les seves característiques, totalment de fusta. Pel seu interès, dins del procés de documentació patrimonial que preveu el projecte de desviament del riu, s'ha fet un reportatge fotogràfic i l'aixecament gràfic del molí, peça a peça, per tal de poder-lo **reconstruir** en un altre emplaçament adient.

5. Economia

5.1 Agricultura

Una mica d'història

Fins al segle XIX

L'agricultura tradicional pratenc es caracteritzava pels **baixos rendiments** i els **conreus extensius**, amb gran necessitat de mà d'obra, jornals de misèria, ús d'utillatge endarrerit i escassetat de fertilitzants. Al voltant de la masia, l'eix del sistema agrícola tradicional, s'intentarà implantar un policultiu acompanyat de la cria de bestiar i aviram, per assegurar l'**autoconsum** de la família. Els excedents són escassos i la comercialització quasi nul·la.

Malgrat la proximitat del riu -les seves aigües no s'aprofiten per al reg- els conreus dominants seran els de **secà**, amb un domini quasi absolut dels cereals seguits dels llegums. Aquesta situació es mantindrà fins al segle XIX.



El segle XIX

A la segona meitat del segle XIX es viu una transformació cabdal donada per dos elements: la introducció del **regadiu** i l'arribada de **nous propietaris**. El regadiu s'implantarà a partir de la construcció del Canal de la Dreta del Llobregat i el descobriment de l'aigua artesiana. Els nous propietaris substituiran els tradicionals de l'Antic Règim (nobles, convents, institucions benèfiques...) gràcies a l'aplicació dels decrets desamortitzadors.

Com a resultat d'aquest procés **augmentarà el rendiment** de les terres. Els excedents es podran **comercialitzar** progressivament gràcies a la millora de les comunicacions.

El segle XX

El camp pratenc ha consolidat el regadiu i abasta el mercat barceloní. Uns anys més tard exportarà, sobretot a França i Alemanya, els **importants excedents** que es produeixen. La **pèrdua de sòl agrícola** ha estat una constant des del final de la Guerra Civil. La construcció de l'aeroport l'any 1941 va suposar l'inici del procés d'expropiació de terres, que s'ha anat continuant al llarg dels anys amb les successives ampliacions. Ja l'any 1986 l'agricultura només ocupava un 2,7% de la població activa del Prat.

5.2. Característiques de la raça Prat

Es coneix com a Raça Catalana del Prat el conjunt de gallines i galls que presenten unes característiques comunes i que eren freqüents a la comarca del Baix Llobregat, en especial a la zona del delta. L'abundor d'exemplars i la reconeguda qualitat de l'aviram criat al Prat van fer que des de ben antic s'associés el nom de la raça al de la ciutat. La Generalitat de Catalunya determina des del 1987 la regió productora per a la Denominació Genèrica de Qualitat Pollastre i Capó de la Raça Prat la zona compresa, a més del Prat de Llobregat, pels termes municipals de Castelldefels, Cornellà de Llobregat, Gavà, Sant Boi de Llobregat, Sant Climent de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Viladecans i Santa Coloma de Cervelló.

Els galls i gallines de la Raça Catalana del Prat han de presentar unes característiques comunes d'acord amb el patró establert. És sobretot en el seu característic colorit que aquest aviram és fàcilment identificable. Per sobre d'altres característiques externes destaquen les seves plomes d'un viu ros fosc sense arribar al rogenc, amb un to més pujat en el gall, especialment a les plomes del coll i del dors, que seran lluent, com envernissades, i en la gallina d'un ros fosc uniforme.



Les plomes caudals del gall seran de color negre verdós amb reflexos metàl·lics i ben negres en la gallina. És també molt característic el blau pissarra de les potes i dits, d'on prové el malnom pel qual són molt conegudes arreu: potablaves. Al costat de plomes i potes destaca el vermell viu de la cresta, la cara i les barbelleres, el blanc de les orelletes, els ulls avellana rogenc i el bec fosc. Mascles i femelles tenen unes característiques comunes i algunes petites diferències en el seu tipus racial.

Els pollastres i capons del Prat són alimentats amb un 80% de cereals amb una duració de cria mínima de 90 dies i cada unitat de venda porta una etiqueta numerada amb el segell europeu d'Indicació Geogràfica Protegida (IGP), que és el segell de qualitat atorgat per la Unió Europea als aliments de més qualitat del continent. El pollastre del Prat és l'únic de l'Estat espanyol que ha estat reconegut amb aquesta Denominació Específica.

La fira avícola.

La celebració anual de la Fira Avícola, els dies previs a l'**època nadalenca**, el segon cap de setmana de desembre. Es situa a l'aparcament de cal Gana, ha estat l'element dinamitzador més important per a la recuperació, consolidació i difusió del pollastre del Prat en la darrera etapa de la seva història.

6. DIRECTORI DE CENTRES I SERVEIS EDUCATIUS

EB Municipal Sol Solet

Av. del Canal, 114-116
Telèfon: 93 478 23 91

Llar d'Infants Dumbo

C. Riu Ebre, 15 B
Telèfon: 93 379 02 75

EB El Cabusset

C. Músic Blau Carmona, 4
Telèfon: 93 479 07 39

CEIP Joan Maragall

C. Joan Maragall, 40
Telèfon: 93 479 37 91

CEIP Sant Jaume

C. Pau Casals, 136-138
Telèfon: 93 478 32 68

CEIP Josep Tarradellas

C. Pau Casals, 140-144
Telèfon: 93 370 17 05

CEIP Charles Darwin

Av. Pare Andreu de Palma de Mallorca, 30
Telèfon: 93 370 91 05

CEIP Jacint Verdaguer

C. Francesc Balcells, 1
Telèfon: 93 379 23 92

CEIP Bernat Metge

C. Tàrraga, 4
Telèfon: 93 370 89 52

CEIP Del Parc

Av. del Canal, 110-112
Telèfon: 93 379 18 68

CEIP Galileo Galilei

Av. Verge de Montserrat, 236-238
Telèfon: 93 370 90 55

CEIP Ramon Llull

Av. Remolar 82-84
Telèfon: 93 370 74 07

CEIP Pompeu Fabra

C. Tibidabo, 1
Telèfon: 93 379 56 16

CEIP Jaume Balmes

C. Riu Ebre, 20-30
Telèfon: 93 379 23 85

CEIP Sant Cosme i Sant Damià

C. Riu Túria, 2-4

Telèfon: 93 379 41 44

Col·legi la Seda

C. Pintor Grau Sala, 5
Telèfon: 93 379 02 59

Col·legi Ntra. Sra del Mar

C. Sant Boi, 22
Telèfon : 93 379 18 56

Col·legi Mare de Déu del Carme

C. Jaume Casanovas, 60
C. Narcís Monturiol, 53
Telèfon: 93 379 06 65
Telèfon: 93 478 28 33

CEE Can Rigol

C. Ribes de Freser, 18-20
Telèfon: 93 370 85 09

IES Illa dels Banyols

C. Lo Gaiter de Llobregat, 121-123
Telèfon: 93 370 62 11

IES Salvador Dalí

Av. Pare Andreu de Palma, 1-3
Telèfon: 93 370 70 12

IES Estany de la Ricarda

C. Salvador Espriu, 1-3
Telèfon: 93 478 82 99

IES Baldiri Guilera

C. Mestre Vigo Garreta, 1
Telèfon: 93 379 18 95

IES Ribera Baixa

C. Aneto, 2-4
Telèfon: 93 478 24 01

IES Doctor Trueta

Av. Onze de Setembre, 36-38
Telèfon: 93 379 40 97

Centre de formació de persones adultes Terra Baixa

Plaça Pirineu , 1
Telèfon 93 370 24 03

Aula de formació d'adults de Sant Cosme

C. Riu Llobregat, 94
Telèfon 93 478 70 98

Escola Oficial d'Idiomes

C.Lo Gaiter de Llobregat,140-144
telèfon: 93 370 96 97

**SERVEIS EDUCATIUS (SE)
CENTRE DE RECURSOS PEDAGÒGICS
i ELIC**

C. Doctor Felip d'Hita, 1-5
Telèfon: 93 478 27 97
E-mail crp-elprat@xtec.cat

EAP i CREDA

C. Ribes de Freser 18-20 (CEE Can Rigol)
Telèfon: 93 379 80 82
E-mail a8900279@xtec.cat

7. DEPARTAMENTS, SERVEIS I EQUIPAMENTS MUNICIPALS

DEPARTAMENT D'EDUCACIÓ

C. Centre, 26-30 primera planta
Telèfon: 93 379 00 50 (ext. 4107)
E-mail educacio@aj-elprat.es

PLA DE FOMENT DE LECTURA

C. Ramon Llull, 12-16
Telèfon: 93 4791199
E-mail: pladelecturadelprat@gmail.com

DEPARTAMENT DE CULTURA

Eusebi Soler, 2
Telèfon: 93 379 00 50 (ext. 2342 i 2348)

BIBLIOTECA MUNICIPAL ANTONI MARTÍN

C. Ramon Llull, 12-16
Telèfon: 93 370 51 52

SALA D'ART JOSEP BAGES

C. Jaume Casanovas, 80
Telèfon: 93 379 00 50 (ext. 4348)

ARXIU MUNICIPAL

C. Ramon Llull, 12
Telèfon: 93 478 28 58

MUSEU DEL PRAT

Torre Balcells
Plaça Pau Casals, 2
Oficines:
C. Ramon Llull, 12
Telèfon: 93 370 90 02

CENTRE MUNICIPAL D'INFORMACIÓ

JUVENIL EL LLORO
C. Pare Andreu de Palma de Mallorca, 5-7
Telèfon: 93 478-50-77
E-mail pij-prat@diba.es

CENTRE DE NORMALITZACIÓ LINGÜÍSTICA (CNL)

C. Ignasi Iglesias, 9
Telèfon: 93 379 00 50 (ext. 4368)

LA CAPSA

C. Pare Andreu de Palma de Mallorca, 5-7

Telèfons: 93 478 51 08/ 93 478 51 07
E-mail lacapsa@aj-elprat.es

CENTRE CÍVIC JARDINS DE LA PAU
Jardins de la Pau, 1
Telèfon: 93 478 21 41

CENTRE CÍVIC SANT JORDI - RIBERA BAIXA
C. Dolores Ibarruri , 45
Telèfon: 93 374 15 80

DEPARTAMENT DE MEDI AMBIENT

C. Major, 2-4
Telèfon: 93 379 00 50 (ext. 4224)

CASES D'EN PUIG (Servei d'Educació Ambiental)
Plaça de l'Agricultura, 4
Telèfon: 93 370 90 02

**CONSORCI PER LA GESTIÓ I PROTECCIÓ DELS
ESPAIS NATURALS DEL DELTA**
Telèfon: 93 4793201

DEPARTAMENT DE SALUT PÚBLICA I CONSUM

C. Major, 24
Servei de Salut Escolar
Telèfon: 93 379 00 50 (ext. 2329)

SERVEI DE SANITAT ANIMAL
Tel. 93 379 00 50 (ext. 2374)

**SERVEI D'INFORMACIÓ SOBRE SEXUALITAT
I ANTICONCEPCIÓ, SISA**
C. Pare Andreu de Palma de Mallorca, 5-7
Telèfon: 93 478-50-82

SERVEI D'INFORMACIÓ I ASSESSORAMENT SOBRE DROGUES
C. Major, 23
Telèfon: 93 379 00 50 (ext. 4371)
Línia verda: 93 412 04 12

CENTRE DE PROMOCIÓ ECONÒMICA

C/ de les Moreres, 48
08820 El Prat de Llobregat
Tel.: 93 478 68 78
Fax: 93 478 51 47
E-mail: cpe@aj-elprat.es
www.aj-elprat.es

ESCOLA D'OFICIS DELTA DEL LLOBREGAT
C/ lo Gaiter del Llobregat, 140-144
08820 El Prat de Llobregat
Tel.: 93 478 01 48
Fax: 93 478 01 48

DEPARTAMENT D'ESPORTS

C. Centre, 26-30 primera planta

Telèfon: 93 379 00 50 (ext. 4338)

CEM ESTRUCH

C. Pare Andreu de Palma de Mallorca, 9

Telèfon: 93 370 93 55

CEM SAGNIER

C. Frederica Montseny, 2-8

Telèfon: 93 478 06 39

PISCINA MUNICIPAL FONDO D'EN PEIXO

Pl. Mestre Ventura Tort, 5-7

Telèfon: 93 478 27 67

CEM JULIO MÉNDEZ

c.Riu Guadalquivir, 2-30

Telèfon: 93 478 76 60

PROGRAMES

PROGRAMA DE LES DONES

C. Centre, 26-30 primera planta

Telèfon: 93 379 00 50 (ext. 4285)

E-mail: alguacil@aj-elprat.es

PROGRAMA D'IMMIGRACIÓ I NOVA CIUTADANIA

C. Centre, 26-30 primera planta

Telèfon: 93 379 00 50 (ext. 4493)

E-mail: Gomezj@aj-elprat.es

PROGRAMA DE CIVISME

C. Centre, 26-30 primera planta

Telèfon: 93 379 00 50 (ext. 4488)

E-mail: Rossell@aj-elprat.es

PROGRAMA DE PROMOCIÓ CIUTADANA I COOPERACIÓ

C. Centre, 26-30 primera planta

Telèfon: 93 379 00 50 (ext. 4284)

E-mail: Prades@aj-elprat.es

DEPARTAMENT DE SERVEIS SOCIALS

C. Centre, 26-30, primera planta

Telèfon: 93 379 00 50 (ext. 4365)

OFICINA DE PRIMERA ATENCIÓ DE SERVEIS SOCIALS

C. Ignasi Iglesias, 18-20

Telèfon: 93 379 00 50 (ext. 4495)

UBASP Centre

C. Ignasi Iglesias, 9

Telèfon: 93 379 00 50 Fax: 93 478 57 94

UBASP Marina

Centre Cívic Jardins de la Pau

Plaça Jardins de la Pau, 1

Telèfons: 93 478 42 71/ 93 478 41 78

Fax: 93 478 43 64

UBASP Sant Cosme, 1
Centre Civic Sant Jordil - Ribera Baixa
C. Dolores Ibarruri , 45
Telèfons: 93 478 23 31 Fax: 93 370 54 62

UBASP Sant Cosme, 2
C. Riu Cardoner, 2-4
Telèfons: 93 370 46 03/ 93 370 83 45
Fax: 93 478 53 30

POLICIA LOCAL UNITAT D'EDUCACIÓ VIÀRIA

C. Riu Llobregat, 2
Telèfon: 93 478 72 72

MEDIACIÓ

C. Riu Llobregat, 2
Telèfon: 93 478 72 72

EL PRAT RÀDIO

C.Doctor Soler Torrents , 3
Telèfon: 93 478 53 60
www.elpratradio.com

CENTRE D'INFORMACIÓ DEL PLA DELTA-PRAT 21

Av. de la Verge de Montserrat, 77
Telèfon: 93 374 13 79

8. BIBLIOGRAFIA

CODINA, Jaume. *Delta del Llobregat. La gent del fang. El Prat 965-1965*. Editorial Montblanc, Granollers, 1965.

CODINA, Jaume. *El Delta de Llobregat i Barcelona, gèneres i formes de vida del s. XVI al XX*. Editorial Ariel, Esplugues de Llobregat, 1971.

CODINA, Jaume. *Història d'una plaça*. Amics del Prat, Prat de Llobregat. 1989.

DD.AA. *El Prat de Llobregat: des de la formació del Delta fins al segle XX*. Amics del Prat, El Prat de Llobregat, 1997.

DD.AA. *Les dones del Prat i la repressió franquista*. Ajuntament del Prat, Prat de Llobregat, 2006.

DD.AA. *Breu Història del Prat*. Ajuntament del Prat, Prat de Llobregat.

DE PALMA, Andrés. *Prat de Llobregat. Ensayo històrico*. Imprenta Pulcra, Barcelona, 1958.

FABRÓ, Irma i GÓMEZ, Margarida. *Els anys després. El Prat des de 1939 a 1950: La postguerra*. Ajuntament del Prat, El Prat de Llobregat, 1989.

GÓMEZ, Margarida i RIERA, Ignasi. *El Prat de Llobregat, memòries de fang i de llum*. Lunwerg editores, s.a. i Ajuntament del Prat, Barcelona, 2001.

GÓMEZ INGLADA, Margarida. *Imatges i records. El Prat de Llobregat*. Viena –Columna ed., Barcelona, 1984.

GÓMEZ INGLADA, Margarida. *La Formació d'una ciutat. El Prat de Llobregat*. Ajuntament del Prat, El Prat de Llobregat, 2001.

El Prat Pagès. Converses amb Jaume Colomines, Josep Comas, Josep M. Vilà i Màrius Vilà. Ajuntament del Prat, Prat de Llobregat, 2005.

MARI BALCELLS, V. i VALLRIBERA, PUIG, P. *El Prat de Llobregat de fa un segle, segons una topografia mèdica. 1904*. Publicacions seminari Pere Mata de la Universitat de Barcelona, 2001.

MONTBLANC LASAGA, Joan. *L'Abans. El Prat de Llobregat*. Editorial Efadós, El Papiol, 2001.