



EL PRAT i TORRE BALCELLS

Arxib municipal del Prat

ELS TRANSPORTS AL PRAT

del 26 de setembre al 23 de desembre de 2009

 El Prat és un territori singular per moltes raons. Una d'elles, sens dubte, és la que fa referència a les comunicacions i els transports.

Aïllat entre la barrera natural que formaven el riu i el mar, durant molts segles el Prat va ser una mena de cul-de-sac al qual s'havia d'anar expressament, i poca gent ho feia a causa de la duresa de les condicions de vida imposades pel territori.

A l'actualitat el Prat és a punt de ser una de les ciutats més ben comunicades, al mateix nivell que les grans capitals europees.

Des d'un extrem a l'altre, l'evolució de la ciutat ha anat ligada als canvis en els mitjans de transport, que han actuat com a veritables motors de transformació, en especial, pel que fa a l'economia i la societat, però també a la cultura, l'educació, el lleure, etc.

1720-1740

Primeres construccions

1689

Primeres ordinations

1544

Independència parroquial

2008

132

1873

1881

1893

Descoberta de l'aigua artesiana

1875

Reforma dels carrers
de la població

1859 6581

Introducció del regadiu

1800

1873

1881

1918

Xarxa elèctrica pública

1917

La Papelera Española
1016

Plaque de

eixample del nucli urbà

19061

Nou ajuntament

1967 Banri de Sant Cosme

Anys seixanta Creixement entorn av. Verge de Montserrat

1959 Xarxa d'aigua potable a

la població

1926 La Seda de Barcelona



Anys noranta Mas

Blau i ampliació polígons
industrial. Urbanització

Kibera Baixa i Cal Gana
A nova revista Craivom

ADLYS vancouveria Crixell

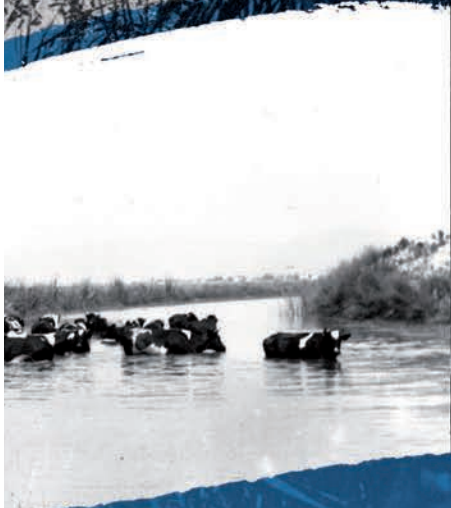
polígonos industrials

Anys setanta Creixeme

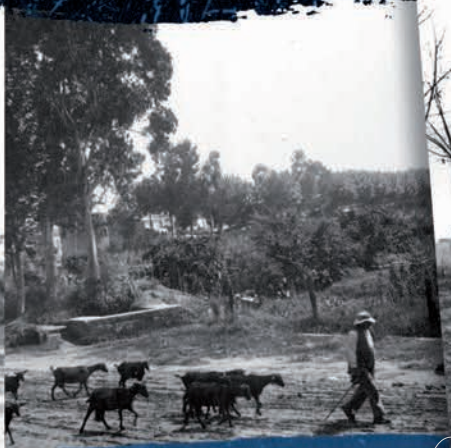
ctra. de la Marina i barri

La història del Prat es pot explicar a partir dels seus transports. Aquesta exposició és un viatge d'anada i tornada pels mitjans de comunicació del Prat.

ELS CAMINS



Durant anys, aprofitar el gual, l'indret d'un riu en què l'aigua és més baixa i el fons prou ferm perquè s'hi pugui passar caminant, va ser l'únic sistema per creuar el riu.



Les comunicacions es feien a partir d'una xarxa de camins petits que connectaven les masies i d'altres de més importants, antics braços secs del riu, com els de la Ribera i la Bufera. L'antic camí de València comunicava el Prat amb els pobles veïns.



En la confluència de camins, en direcció a la barca, que era lloc de pas de comerciants, pagesos, ramaders i viatgers, va néixer cap el s. XV, l'incipient nucli urbà del Prat, al voltant d'un estany, resta d'un antic braç sec del riu.



L'economia estava basada en una agricultura cerealista de baixos rendiments, que mantenia la població al límit de la subsistència.



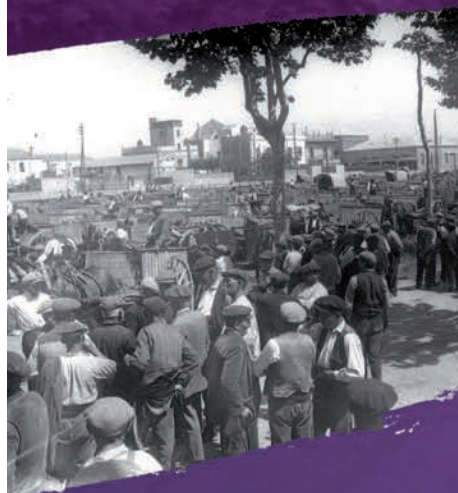
La població vivia en modestes barraques disperses pel territori, fetes, en absència de pedra, amb els materials que oferia el Delta.

El poblament del Prat, més tardà que en altres zones properes, i el seu lent creixement posterior són conseqüència de l'aïllament de la població. La manca de camins importants i la barrera natural que representa el riu van dificultar les comunicacions, en especial amb els municipis de la riba esquerra.

LA BARCA



any 1327 es va
establir el servei
de barcassa
de passatge.
Era de peatge
i era emprada
per persones,
animals i
carruatges.



El carro era el vehicle de transport que s'emprava a les cases de pagès. Servia per portar tot el que fos necessari per a la casa o la feina i per als desplaçaments.



De carros, n'hi havia de moltes mides i menes. Alguns eren específics per a feines determinades i solien fer-hi algunes petites modificacions que els feien més aptes per a cada ocasió.



La tartana era un cotxe lleuger de dues rodes, amb vela i amb seients laterals, destinat, preferentment, al transport de passatgers. N'hi havia de modestes i altres de més guarnides, en funció del poder adquisitiu dels amos.



↑ Els carros de trabuc eren els més emprats al Prat per portar càrrega. Eren articulats, petits i forts, i s'aculaven quan es treia el matràs, per facilitar les descàrregues.

↓ Els carruatges eren destinats al transport de passatgers. Eren vehicles luxosos que, en el cas del Prat, només es podien permetre els grans propietaris.



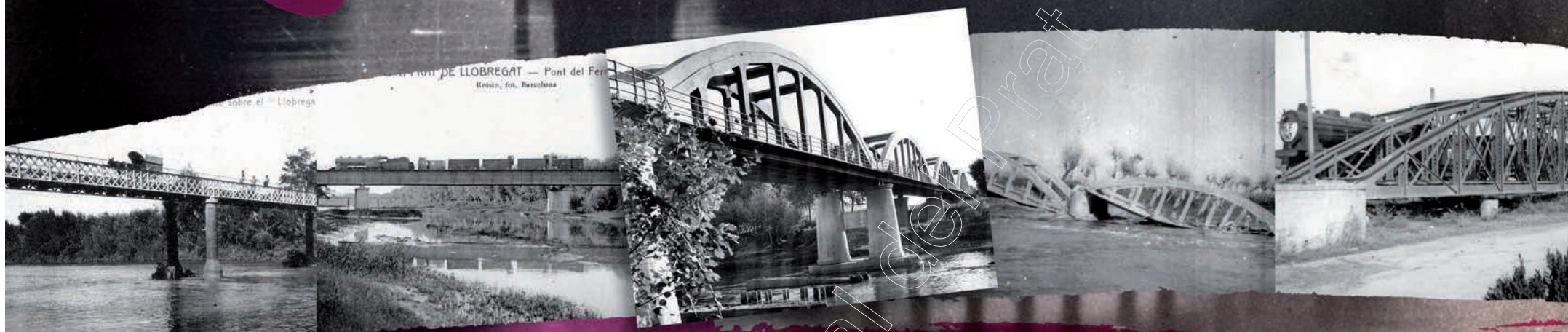
↑ En una societat pagesa, els carruatges eren imprescindibles per a la vida quotidiana.

↓ Fins i tot es feien servir per a l'últim viatge.

A

la segona meitat del segle XIX, s'inicia la introducció del regadiu. La rendibilitat de la terra va augmentar de manera extraordinària, però els importants excedents no es podien comercialitzar correctament a causa de les dificultats en les comunicacions.

ELS PONTIS DEL RIU



L'any 1873, Ferran Puig financà la construcció del primer pont del Prat. Conegut popularment com el pont dels carros pel trànsit continuat de carruatges, era un pont de peatge.

El 1881 s'inaugurà la línia fèrria Barcelona - Vilanova, fet que obligà a construir un segon pont sobre el Llobregat en el terme del Prat, dedicat en exclusiva al trànsit ferroviari.

L'any 1930 s'acabà l'anomenat pont de les voltes. Aquest pont, que tingué greus problemes de finançament i de retard a les obres, es va fer tan estret que no hi cabien dos vehicles, un al costat de l'altre.

El 26 de gener del 1939, tots els ponts van ser volats per retardar l'entrada de les tropes franquistes a Barcelona. El de Ferran Puig, que estava en mal estat i abandonat, es va haver d'habilitar fins a la construcció de l'autovia de Castelldefels.

El pont de les tres puntes, situat a la via fèrria a l'alçada del Fondo d'en Peixo, va ser traslladat, de manera provisional, sobre el riu per substituir el que havia estat volat.



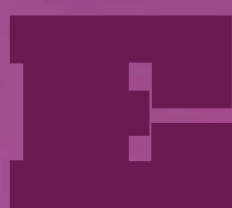
El 1941 s'instal·là un nou pont provisional per al ferrocarril. La provisionalitat, però s'allargà, fins a les recents obres de soterrament de la via l'any 2007.

L'any 1950 s'inaugurà l'autovia de Castelldefels, perllongació de la Gran Via de Barcelona. El pont sobre el riu permetia, per primer cop, el pas simultani de vehicles en els dos sentits de la marxa.

L'any 1974 es va posar en funcionament el pont de Mercabarna que connectava amb el nou mercat central de Barcelona i la Zona Franca i facilitava les comunicacions amb l'aeroport.

L'any 1994 se signà l'acord per a la construcció de la Pota Sud, autovia que enllaça la ronda de Dalt amb l'aeroport. La nova carretera, amb un pont sobre el Llobregat, entrà en funcionament el 1999.

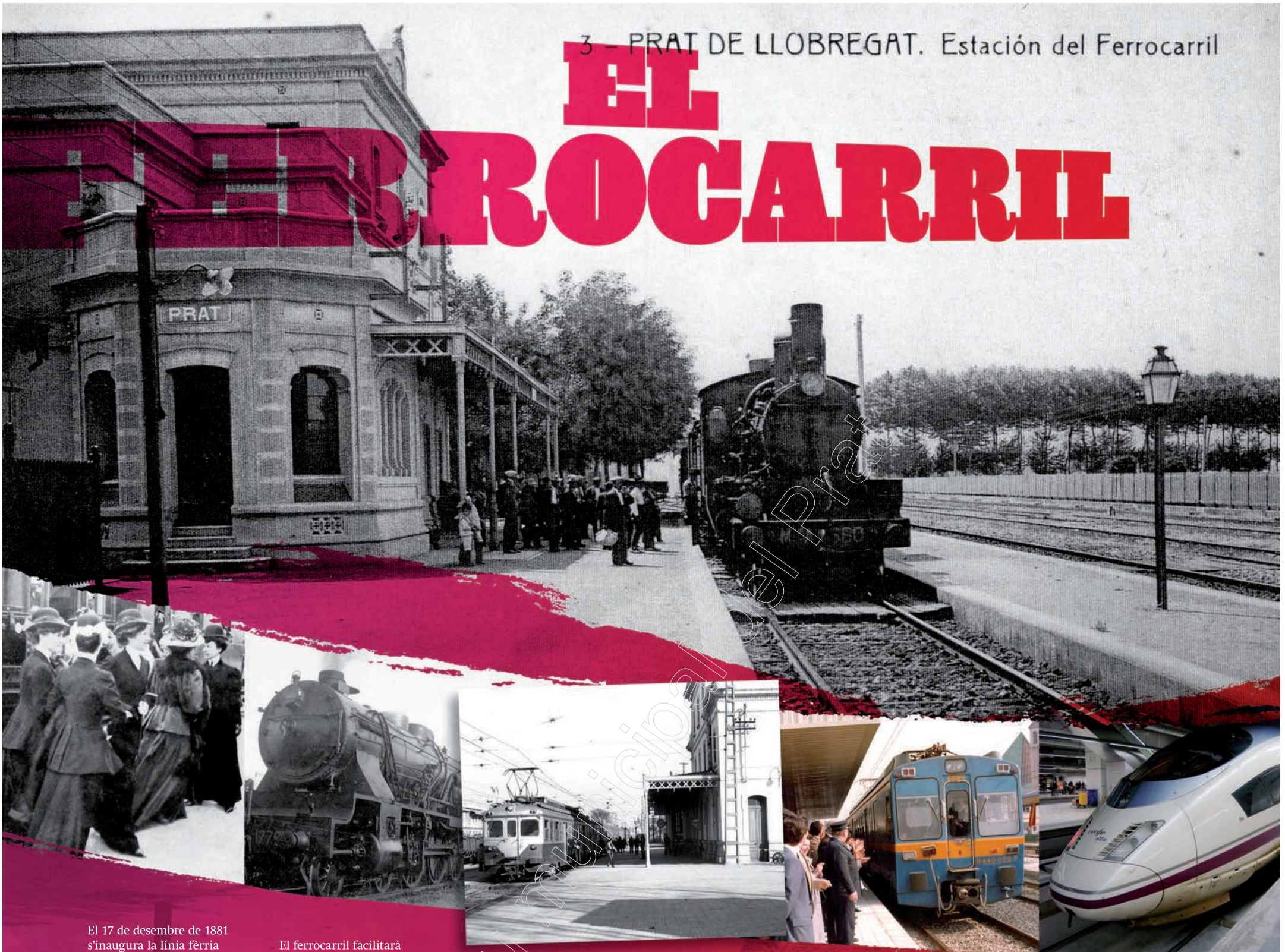
La construcció d'un nou pont sobre la llera del riu Llobregat al polígon Pratenc facilitarà i millorarà les connexions i la fluïdesa del trànsit en aquest entorn industrial i logístic. El nou vial, de 304 metres de longitud i 29 metres d'amplada, enllaçarà la ciutat amb el polígon Pratenc i la ZAL, sense necessitat de creuar el pont de Mercabarna.



ls ponts sobre el riu van facilitar les comunicacions i van ser un element fonamental en el desenvolupament del Prat.

3 PRAT DE LLOBREGAT. Estación del Ferrocarril

EL FERROCARRIL



El 17 de desembre de 1881 s'inaugura la línia fèrria Barcelona-Vilanova, amb parada al Prat.

El ferrocarril facilitarà la comercialització dels excedents agrícoles, molt importants des de la consolidació dels conreus de regadiu.

El gener de 1941 s'aprovà una nova llei que imposava la nacionalització i l'agrupament de les companyies ferroviàries i creava la Red Nacional de Ferrocarriles Espanyoles (RENFE). Una de les principals actuacions que va dur a terme la nova companyia va ser la implantació de l'electrificació de les línies.

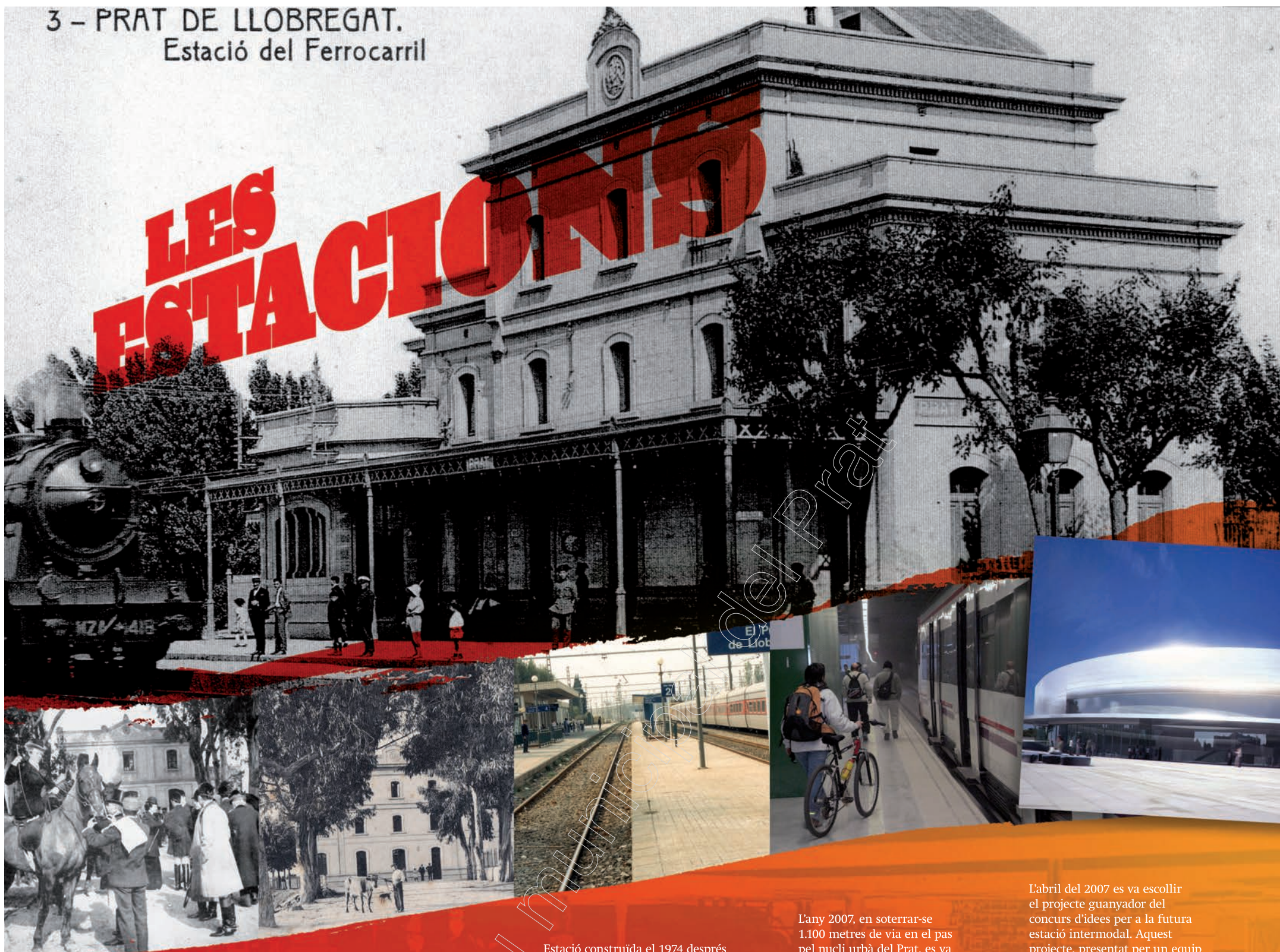
L'any 1976 s'estableix la línia a l'aeroport. L'alta velocitat del tren al seu pas pel Prat va provocar nombrosos accidents. Després de grans pressions de la ciutat, el 1984 es va aconseguir que el tren tingués una parada a l'estació del Prat.

El 28 de juliol de 2003 es va signar un acord històric per al Prat. Després de dos anys llargs de negociacions, s'aconseguia un pas del TAV molt respectuós i integrat en el territori, així com la ubicació de l'estació intermodal i el soterrament de 1.100 metres de vies en el nucli urbà.

El ferrocarril va posar fi a les dificultats de comunicació del Prat i va obrir noves perspectives de creixement. En paral·lel, el Prat comença a créixer i a modernitzar-se. Arriba la indústria, atreta pels avantatges que ofereix el Prat, entre ells, per fi, les bones comunicacions.

3 – PRAT DE LLOBREGAT. Estació del Ferrocarril

LES ESTACIONS



Estació construïda el 1881, per a la línia Barcelona-Vilanova

La primera estació tenia un cos central de dos pisos i uns laterals d'una planta. Durant la dècada dels anys 10 del s. XX es va afegir un pis a tot el conjunt.

Estació construïda el 1974 després d'enderrocar la primera estació

L'any 2007, en soterrar-se 1.100 metres de via en el pas pel nucli urbà del Prat, es va construir una nova estació, la primera soterrada.

L'abril del 2007 es va escollir el projecte guanyador del concurs d'idees per a la futura estació intermodal. Aquest projecte, presentat per un equip pluridisciplinari, va ser l'elegit entre un total de 12 propostes. Actualment, les obres estan en fase d'execució.

L'

estació, lloc de partida i arribada, de comiat i rebuda, de sentiments i emocions, ha servit, durant anys, d'espai de lleure i contemplació per a gent de totes les edats. Les noves estacions, han posat fi a aquesta llarga tradició.

EL TRANSPORT PÚBLIC EN CARRETERA

Is canvis al Prat a la primera meitat del segle XX, així com el desenvolupament industrial de l'àrea metropolitana de Barcelona, van motivar un increment, cada cop més gran, dels desplaçaments. Fins a la popularització del transport privat, el transport públic per carretera era imprescindible.

Durant segles, els carros i les tartanes eren el mitjà habitual de transport. No tothom en tenia de pròpies i feien servir el servei de tartanes de la família Colominas, conegudes com de cal Xica, amb parada a la Plaça.

Per al transport de mercaderies es feien servir les tartanes de la família Pugès, conegudes com de ca l'Ocell, amb seu al carrer de Jaume Casanovas i posteriorment a l'avinguda de J. Anselm Clavé, i que després continuaria el negoci amb camions.

El servei de taxis de motor existia des dels anys vint. No hi havia companyies, sinó persones que tenien una llicència per portar passatgers.

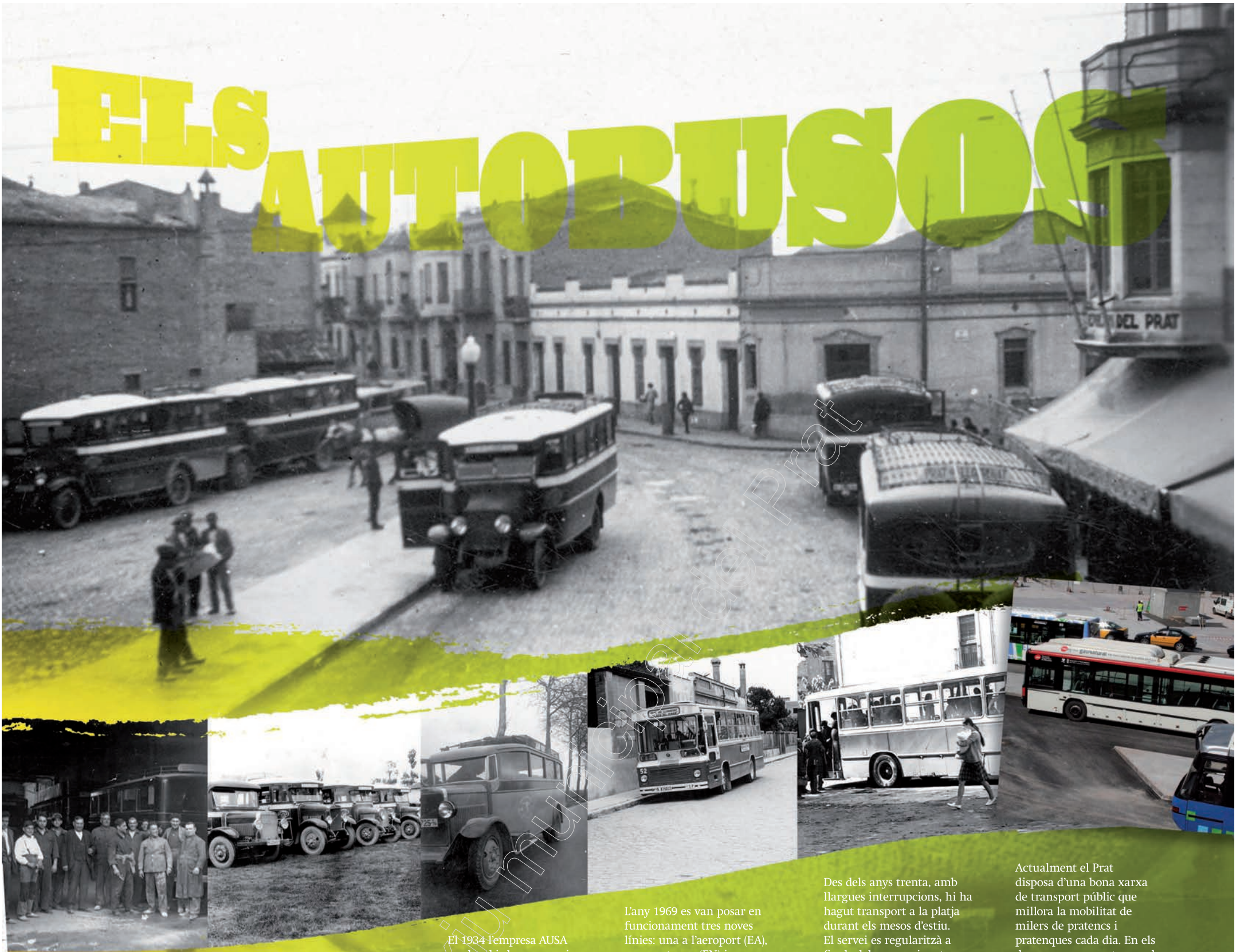
Fins a l'any 1977, el servei públic de taxi depenia de cada ajuntament, que era qui atorgava la llicència a cada taxista. Els taxis del Prat, des dels anys seixanta, anaven pintats de color blau amb el sostre blanc, els colors municipals.

L'any 1977, en constituir-se la Corporació Metropolitana de Barcelona, es va unificar el servei de taxis de 27 municipis. Els taxistes del Prat s'hi van resistir; finalment, però, acabaren integrant-s'hi i adoptant els colors groc i negre.

L'autovia de Castelldefels, inaugurada el 1950, significà una gran millora en les comunicacions per carretera, i va fer més ràpids i còmodes els desplaçaments.



ELS AUTOBUSOS



L'any 1922 l'Ajuntament aprovà l'establiment d'una línia regular d'autobusos a Barcelona. El primer concessionari va ser Josep Torner, però per molt poc temps. L'any 1923 se'n va fer càrrec Aleix Nicolau Aguilera i l'any següent, Gil Argelaga Lluch.

L'any 1929 la concessió del servei d'autobusos va passar a Josep Pedro Burrut, que batejà la companyia amb les seves inicials JPB. La parada principal era a l'actual plaça d'Espanya, que encara avui és coneguda popularment com la plaça dels autobusos.

El 1934 l'empresa AUSA va absorbir la companyia JPB. L'any 1946 la línia va començar a anomenar-se PR. L'any 1976 va passar a dependre de TMB (Transport Metropolitans de Barcelona) i el 1984 la va absorbir la línia 605, que va canviar a 65 l'any 1993.

L'any 1969 es van posar en funcionament tres noves línies: una a l'aeroport (EA), una nocturna (EN) i una altra a la Barceloneta. L'any següent, la línia que anava a l'aeroport, va establir una parada al barri de Sant Cosme. A aquestes línies, s'hi afegeixen les parades a l'autovia de les línies de Viladecans, Gavà, Sant Boi, Cornellà i Begues. L'any 1999 es crea la línia L10 amb final a Sant Joan Despí.

Des dels anys trenta, amb llargues interrupcions, hi ha hagut transport a la platja durant els mesos d'estiu. El servei es regularitzà a finals dels anys seixanta. Actualment la línia PR3 cobreix aquest itinerari.

Actualment el Prat disposa d'una bona xarxa de transport públic que millora la mobilitat de milers de pratencs i pratenques cada dia. En els darrers anys comptem amb més autobusos nocturns (N16 i N17), urbans (PR1, PR2 i PR3), interurbans (L78) i de connexió amb els polígons industrials de l'altra banda del riu (PR4 i L21), que s'han afegit a les línies que funcionen des de fa anys.

El servei d'autobusos, que amb els anys ha anat augmentant l'oferta, ha facilitat les comunicacions amb altres ciutats, ha ampliat la freqüència horària i ha permès connectar tota la ciutat.

L'AVIACIÓ



L'aviació arribà al Prat l'any 1916 i a la finca La Volateria es construí el primer camp. Més tard, el Ministeri de Marina va comprar la Volateria i hi va instal·lar l'Aeronàutica Naval (1921), que va ser anomenat popularment "camp dels marinos". La companyia francesa Latecoère va crear, el 1920, un aeròdrom, el "camp francès", per al seu servei de correus. El 1923, Josep Canudas, el primer pilot català titulat, va obrir un camp per a l'aviació civil: era el tercer camp que tenia el Prat, i tots tres funcionaven alhora.

En començar la Guerra Civil, tots tres camps es van unificar i es van militaritzar i ja no es tornarien a separar. L'any 1941, sobre la base dels antics camps, es va construir l'Aeroport Nacional que va ser ampliat, per primer cop, l'any 1949.

El 1963 l'aeroport va assolir un milió de passatgers. En els anys següents, es van ampliar les pistes i els serveis interns, i es va construir la primera torre de control.

El 4 de novembre de 1974, Iberia inicià el servei de pont aeri Barcelona-Madrid.

L'aviació arribà al Prat molt aviat, coincidint, pràcticament, amb els vols dels pioners. El Prat oferia unes condicions idònies per als vols: terreny pla, clima suau, inexistència d'obstacles naturals, proximitat a Barcelona.

L'AEROPORT



L'any 1968 s'inaugurà la nova terminal de passatgers que, dos anys més tard, incorporà el mural de l'artista Joan Miró, realitzat en col·laboració amb el ceramista Llorenç Artigas. Actualment aquest mural de benvinguda s'ha convertit en tot un símbol de l'aeroport.



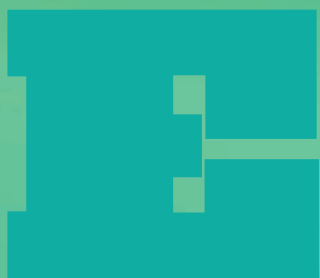
Amb motiu de la celebració dels Jocs Olímpics de 1992, l'aeroport amplià la terminal B i se'n construïren dues de noves, la A i la C, projecte del taller d'arquitectura de Ricard Bofill. El 1995 s'inaugurà la nova torre de control.



L'aeroport actual ocupa, aproximadament, un terç del territori del Prat. La seva influència, territorial i també socioeconòmica, sobre el municipi és molt important. És la principal empresa del Prat i la que dona feina a més població activa.



La nova terminal, la T1, és l'element més emblemàtic de les reformes de les instal·lacions i serveis. Després d'un concurs internacional es va escollir el projecte del taller d'arquitectura de Ricard Bofill.
(imatge de futur del projecte guanyador)



El 1999 es va aprovar el Pla Director de l'Aeroport, tercer gran projecte de transformació, després dels de 1968 i 1992.



La Línia 9 connectarà Badalona i Santa Coloma, en un extrem, amb la Zona Franca i l'aeroport, en l'altre, i farà un ampli recorregut per la ciutat de Barcelona.



Transport nocturn de la tuneladora amb què es fan els treballs de perforació de la línia. El trasllat es va fer per peces i va obligar a tallar el trànsit de l'Av. de l'Onze de Setembre.



La nova estació intermodal del Prat serà el centre de la xarxa de transports públics, amb parades de trens, metro, llançadora, autobusos i taxis. Tindrà dos nivells, l'inferior amb andanes i vies, i el superior on hi haurà el vestíbul i on es faran alguns transbordaments.



L'estació anirà soterrada i la ciutat podrà créixer cap al nord. La millora més immediata serà la connexió, mitjançant trens de rodalia d'alta freqüència, amb l'aeroport i amb tota la regió metropolitana de Barcelona.



El desenvolupament de l'àmbit del Centre Direccional del Prat de Llobregat, una àrea de 150 hectàrees, delimitada per l'autovia de Castelldefels, la Pota Sud de les rondes i el Riu Llobregat, comportarà pel Prat una transformació urbanística de primera magnitud en una zona de gran dinamisme dins l'àrea metropolitana.

El Prat comptarà, ben aviat, amb una línia de metro. El metro és un transport públic d'alta freqüència, ràpid i de gran capacitat. La nova línia, la L9, permetrà millorar la connexió del Prat amb Barcelona i bona part de l'àrea metropolitana.