

Jaume Estruch

28 setembre — 01 desembre

Paisatges viscuts



Ajuntament del Prat de Llobregat

www.elprat.cat



Els camps d'aviació

1. Aeronàutica Naval (La Volateria)
2. Latécoère
3. Canudas

Fotografia actual del terreny municipal del Prat amb la ubicació aproximada dels tres aeròdroms.



Plànol de l'aeroport de Barcelona impulsat per la Generalitat de Catalunya l'any 1932, obra de l'arquitecte Antoni Puig Gairalt. Si hi veiem els tres camps existents, en color verd, possibles ampliacions i en vermell el nou aeroport central. El projecte no s'executà.

L'aviació arribà al Prat l'any 1916 de la mà de l'empresa constructora d'avions Pujol, Comabella i Cia i de l'Aero Club de Catalunya que buscaven espai per a la seva escola d'aviació. El Prat reunia els requisits que buscaven: terreny pla, clima suau, inexistència d'obstacles naturals o artificials i proximitat a Barcelona. Es van instal·lar a la finca La Volateria, prop del mar, que donà nom al seu aeròdrom. La Volateria va ser el veritable bressol de l'aviació catalana, on es van formar els primers pilots i on es van provar els primers productes de la indústria aeronàutica.

Aeronàutica Naval (La Volateria)

El Ministeri de Marina, de qui depenia l'activitat aèria militar des de la seva creació l'any 1917, va arrendar La Volateria l'any 1921. Aprofitant l'estructura anterior hi va instal·lar l'Aeronàutica naval, que tenia com a activitat principal una escola de formació de pilots militars. L'escola disposava d'avions, globus i dirigibles per a les pràctiques dels alumnes i es va mantenir fins l'any 1932, quan es va traslladar a Sant Javier (Múrcia). L'aeròdrom va quedar com a base militar i acollí les línies Barcelona-Madrid d'Ibèria (1927) i Barcelona-Berlín de Lufthansa (1928). L'aeròdrom era conegut popularment com el camp dels marins.

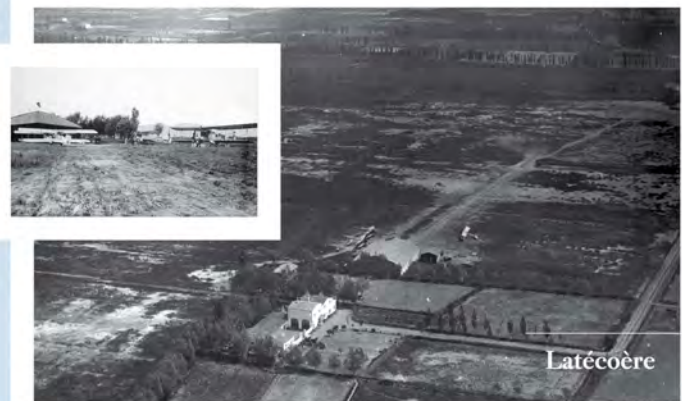
Latécoère

L'any 1920, la companyia Latécoère (més endavant Air France), que havia utilitzat temporalment La Volateria, va crear el seu propi aeròdrom, amb motiu de l'establiment d'un servei aeri postal estable entre Barcelona i les rutes franceses i com a escala amb les línies del Nord d'Àfrica i Amèrica. Conegut popularment com el camp francès, es va mantenir en funcionalment fins el 1939.

Canudas

El 1923 l'Aero Club de Catalunya posà en funcionament un camp per a l'aviació civil, en uns terrenys que havia comprat l'any anterior. El camp era conegut popularment amb el nom del seu director, Josep Canudas, el primer pilot català amb titulació oficial. Aquesta denominació, Aeròdrom Canudas, s'oficialitzà l'any 1926. L'any 1929 es va constituir l'Escola d'Aviació Barcelona, per a la formació de pilots.

Aeronàutica Naval (La Volateria)



La xarxa elèctrica

Pocs anys després d'haver entrat en el segle XX, el Prat inicia un procés de modernització amb la instal·lació de serveis bàsics i la planificació urbanística. Aquest procés és imprescindible per millorar les condicions de la població i per cobrir les necessitats de la indústria, que tot just havia començat a establir-se al Prat.

En aquests anys la vida política pratenca vindrà marcada pels enfrontaments entre dues tendències oposades que han estat identificades com a Partit Nou i Partit Vell. Les tensions entre aquests dos grups van afectar alguns dels projectes més importants endegats al Prat entre 1907 i 1923. Un dels projectes que es va veure més afectat va ser el de l'establiment de la xarxa elèctrica pública.

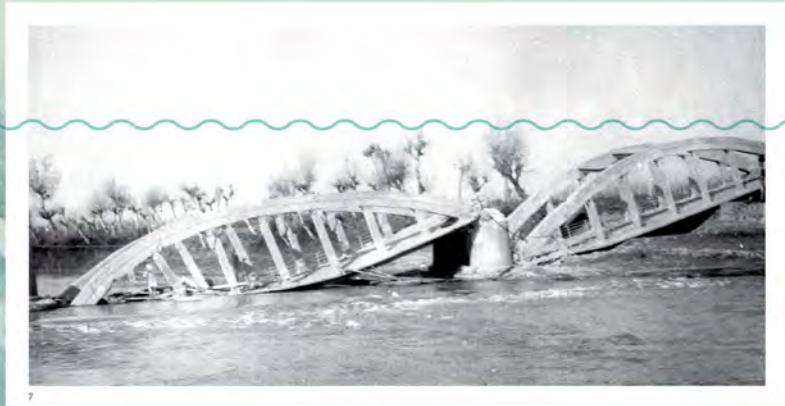
L'arribada de l'electricitat es retardarà fins al 1919, malgrat que l'inici del projecte es remunta al 1910, quan Eusebi Bertrand i Serra proposa a l'Ajuntament que li atorgui la concessió del servei per quinze anys i l'exempció d'arbitris municipals. A canvi, ell executarà gratuïtament la instal·lació de la xarxa. Eusebi Bertrand, propietari de la Ricarda i industrial vinculat al tèxtil i a l'electricitat entre d'altres negocis, era també un destacat membre de la Lliga Regionalista, que comptava amb el suport del Partit Nou. El govern municipal Partit Nou va adjudicar el servei a Bertrand i Serra i el Partit Vell va plantejar nombrosos obstacles al projecte que, finalment, acabà als tribunals.

Amb el Partit Vell al govern, les obres i l'explotació del servei es van adjudicar, després d'una subhasta, a Riegos y Fuerzas del Ebro, mentre Bertrand continuava amb la instal·lació de part de la línia. Això va comportar un llarg procés de plets amb l'empresa de Bertrand, que reclamava la validesa de la seva adjudicació al mateix temps que Riegos y Fuerzas del Ebro ocasionava nous problemes a causa d'incompliments i retards en l'obra. Finalment, malgrat tots els problemes i que no abastava tota la població, la xarxa elèctrica pública es va inaugurar oficialment el 22 de juliol de 1919.

Un fet similar s'havia produït amb el telèfon uns anys abans, el 1909, quan Manuel Bertrand va proposar estendre la línia que ja tenia a la Ricarda i oferir el servei telefònic a la població. L'inici de la xarxa no s'aprovà fins al 1918 i s'adjudicà a la Compañia General de Teléfonos.

1. La Granja de la Ricarda comptava amb una central elèctrica pròpia que abastava les propietats dels Bertrand.
2. Pal de l'electricitat en un camp.
3. Paulina Bernadés, treballadora de la central de telèfon.
4. Estat de les vies del tren i de la xarxa telegràfica després de la riada de Sant Antoni, 1898.
5. Construcció d'una sèquia als anys trenta al costat d'una línia elèctrica.
6. Treballadors instal·lant la xarxa elèctrica.





1. Estat de les obres de construcció del pont de les Voltes a finals dels anys vint.

2. L'any 1935 s'acabà el pont de les Voltes. Aquest pont es va fer tan estret que no hi cabien dos vehicles, en el costat de l'altra.

3. El pont de les Voltes, enllaçant amb l'antiga de Josep Anselm Clavé, havia de ser l'art principal al Prat en un moment de difusió i creixement econòmic, agrícola i industrial del municipi.

4. Un home i una dona passejant al riu i debatent amb els tres ponts al llarg, a la dècada dels anys trenta.

5. Vista dels tres ponts sobre el riu. En primer terme, passant-hi un autobús, el pont de les Voltes; darrere, el pont de Ferran Puig i, d'altre costat, el pont del Ferrocarril.

6. Militants vigilants l'arribada del pont en una magnífica instantània de Robert Capa. Aquest destacat fotògraf cobria la Guerra Civil per a l'agència Magnum.

7. El 36 de gener de 1939, tots els ponts van ser solats 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 Castellet.

El pont de Ferran Puig, inaugurat el 1873, havia posat fi a les dificultats seculars per travessar el riu. El fet de ser particular i de peatge, la seva estretor i el deficient estat de conservació, juntament amb l'impuls que es volia donar a l'antiga carretera de la Santa Creu de Calafell (futura C-31) com a accés principal a Barcelona, van propiciar el projecte de construcció d'un pont nou.

El projecte del pont nou va ser endegat per la Diputació de Barcelona l'any 1910, any en que l'Ajuntament del Prat destaca l'interès prioritari d'aquesta obra. El projecte, aprovat per la Diputació l'octubre de 1911 per un valor de 250.985,46 pessetes (1.508,45 euros), va ser rebutjat pel Ministeri de Foment.

Finalment, l'any 1916 es va aprovar el nou projecte, amb un cost de 372.343, 58 pessetes (2.237,83 euros). L'obra l'havien de finançar el Ministeri de Foment (25%) i la Diputació (75%), mentre que l'Ajuntament del Prat havia d'assumir les indemnitzacions als propietaris dels terrenys expropiats per a l'execució de l'obra.

Un cop aprovat el projecte, els endarreriments i els problemes van continuar a l'hora d'adjudicar les obres. El 1918 es fan fins a dues subhastes, a Madrid i Barcelona totes dues, a les quals no concorre cap empresa.

Per aquest motiu es modifica el projecte i s'amplia a 615.994, 85 pessetes (3.702,20 euros). Aquest cop, mitjançant la subhasta feta el 8 de gener de 1919, l'obra s'adjudica a l'empresa Construcciones y Pavimentos.

El contracte estableix que les obres del pont han d'estar acabades l'1 de juliol de 1921, però l'octubre del 1923 encara no s'han resolt els problemes amb alguns propietaris dels terrenys afectats. El 1926, quan encara resta l'ocupació de tots els terrenys, els ajuntaments de l'Hospitalet i Barcelona demanen l'ampliació del pont, que s'està fent de 7 metres. Les obres s'aturen i la Diputació accepta que s'ampliï fins a tenir una amplada de 16 metres sempre que hi contribueixin els municipis afectats. Davant la negativa dels ajuntaments a contribuir-hi, l'estiu de 1928, les obres es reprenen amb l'amplada original i amb la urgència de l'Exposició Internacional del 1929.

A tots aquests problemes, s'hi afegeixen retards de la constructora que motiven la concessió de pròrrogues, algunes tan justificades com la motivada per la desstrada que han causat les crescudes del riu els dies 18 d'agost i 13 de setembre de 1929. El pont s'acaba el febrer de 1930, restant encara, però, els accessos. Finalment, el 19 de juliol de 1930 es fan les proves de resistència i la recepció provisional de l'obra i el 5 de juny de 1931, la recepció definitiva. El cost final de l'obra va ser de 816.127, 12 pessetes (4.905,02 €).

Les dificultats van acompanyar sempre aquest pont. Va ser dinamitat el 25 de gener de 1939 per soldats republicans en un intent desesperat de retardar l'ocupació de Barcelona al final de la Guerra Civil. Vint anys per ser una realitat i nou d'ús.

El pont de les voltes



Fotografia actual del nucli urbà amb les traces del Pla del 1916 superposades.



1. La plaça d'Espanya va ser una de les operacions més importants del Pla. Per força havia de ser un espai amb molt de trànsit, perquè era un lloc de pas dels treballadors que anaven cap a les fàbriques i perquè hi havia les parades dels autobusos. El primer nom oficial de la plaça va ser plaça de la Mancomunitat. Durant la Guerra Civil es va dedicar a Durruti i després aquest nom va ser substituït pel de plaça d'Espanya, denominació que encara manté a l'actualitat.

2. Anunci públic del pla urbanístic de l'exemple, per tal que la ciutadania pogués fer al·legacions al projecte.

3. Vista aèria del nucli més antic del Prat, en la qual destaquen l'englera i l'Ajuntament, cap al sud. El futur creixement s'anirà seguint les directrius del Pla del 1916.

4. Francesc Carreras Canals, advocat, historiador i polític, dirigí la gran obra Geografia General de Catalunya, sis volums publicats entre 1914 i 1918. El volum dedicat a la província de Barcelona està a càrrec de Cels Gomà Montre, escriptor, editor i enginyer. En aquest volum, publicat l'any 1914, s'inclou una descripció del Prat de Llobrégat. Tot i que hi ha alguns errors —s'al·luga la llegenda que assegura que l'Ajuntament l'havia revestit— l'obra és interessant i informativa.

5. Plànol original del Pla de reforma i exemple, aprovat l'any 1916, que ordenava i planificava el creixement urbà.



Als diferents consistoris municipals, malgrat les divergències polítiques, tenen prou visió de futur per endevinar que el municipi canviarà profundament en poc temps. El nucli urbà es quedarà ben aviat petit i una de les preocupacions dels consistoris serà ordenar el creixement que s'haurà de produir i garantir l'accessibilitat al municipi.

El 14 de juny de 1914, el ple municipal acordà la realització del plànol general d'urbanització i l'encarregà a l'arquitecte municipal, Antoni Pascual. El projecte, acceptat en la seva major part, va topiar amb problemes amb alguns dels propietaris afectats per l'obertura de nous vials, en especial per l'obertura de la Rambla (l'avinguda de Josep Anselm Clavé) i la continuació del carrer Major. El conflicte més llarg va ser amb els propietaris del predi Flaquer i, mentre no es resolia, es va aprovar el pla amb la possibilitat de crear una plaça o un carrer a les parcel·les afectades. Al final s'arribà a un acord i el pla es completà amb la creació d'una plaça, l'actual plaça d'Espanya.

El 21 de maig de 1916, el consistori presidit per Josep Monés i Jané, del Partit Nou, va aprovar per unanimitat, el pla general. Aquest pla abastava la totalitat del poble, entre el carrer del Pont (actual de Nicolás María Urgoití), el canal de la Dreta al seu pas pel Fondo d'en Peixo, la ronda del Sud (actual carrer de Lleida) i la ronda de l'Est (actual av. del Pare Andreu de Palma). El projecte no es va dur a terme del tot, però les línies directrius se seguiren en el creixement urbanístic del nucli urbà fins a finals dels anys cinquanta del segle XX.



El pla urbanístic de 1916

