

Un poble enmig del riu

Jaume CODINA
geògraf i historiador¹

«No es tracta pas de riuadres: és un poble posat al camí del riu»

Salvador Llobet

Fins ben entrat el segle XX, el nucli urbà d'el Prat fou l'únic que existia a l'interior del delta del Llobregat, car la resta d'agrupacions de cases —barris de Port a Sants, Can Pi i Bellvitge a l'Hospitalet, Almeda a Cornellà, i les urbanitzacions de les platges i pinedes de Gavà i Castelldefels— són de creació més recent. Tots els municipis de la zona tenen el casc antic a la línia de costa primitiva, al límit entre el quaternari antic —el Samuntà— i les terres d'al·luvió —la Marina—: a l'esquerra del Llobregat, Sants, l'Hospitalet i Cornellà, aquest sense sortida a la platja; i Sant Boi, Viladecans, Gavà i Castelldefels a la dreta del riu, més el petit enclau de Les Botigues al peu mateix de les costes de Garraf, però ja formant part de l'extens terme municipal de Sitges. Tan sols el Prat és tot ell a l'interior del delta i en constitueix un terç superficial (32,8 km²).

Ahir

La parròquia pratenca fou creada a mitjan segle XVI. El seu àmbit geogràfic comprenia dues parts ben diferenciades: la de llevant, que era un gran illa fluvial dita de Banyols, formada entre el curs major del riu i un braç denominat Riera Vella, que en temps sec servia de camí públic, partida pertanyent fins aleshores a Provençana (l'Hospitalet); i la de ponent o el Prat de Sant Boi, entre dit braç de riu i un altre, denominat Riu Mort,

originat a un gros meandre dit la Marrada, davant del llogarret de Cornellà, braç que anava a parar a l'estany del Remolar, límit —aleshores i avui— amb Viladecans.

El Prat nasqué sota el signe de la lluita contra un medi natural inhòspit presidit per les inundacions periòdiques i la seqüela de l'endèmia del paludisme. Aquest fou l'argument dels escassos habitants —una quarantena de cases de pagès— per aconseguir la independència parroquial. Donat el terreny per un propietari, hom bastí com pogué —de tàpia— la primera església de la nova parròquia, en una cruïlla de camins al capdamunt de l'Illa de Banyols i al costat de la botiga de carnisseria, que era l'únic establiment comercial preexistent de tot el territori. Però en temps de riudes, la Riera Vella revenia i esdevenia un perill per a la futura agrupació. Pocs anys després, destruïda l'església de tàpia per la fúria de les aigües, en començaren al mateix lloc una altra de pedra, que havia de durar fins a la guerra civil de 1936-1939. Hagueren d'adquirir una peça de terra vora el riu a fi de desviar l'antic braç, que amenaçava la nova construcció parroquial.

Transcorregué el temps. Acabà el segle XVI i passà tot el XVII. Cada dia amb més vida, la cruïlla de camins veié alçar una barraca de taverna-hostal entre les dependències parroquials —església, cementeri i rectoria— i la carnisseria. El punt començava a ser denominat *plaça*. Quan arribà l'ímpetu del XVIII, hi sorgiren les primeres casetes i barraques de jornalers i menestrals: el carreter, el ferrer, el barber..., que formaren el primer carrer, sense ells saber-ho, a banda i banda de l'antiga Riera Vella, la memòria històrica de la qual havia restat completament oblidada. Era, tanmateix, un poble enmig del riu. Quan aquest sortia de mare, entrava pel carrer major, l'únic. L'església hagué de ser pavimentada fins quatre vegades amb sòls superposats després de riudes intenses; tot i així, el mantell de fang deixat pel riu després de cada inundació feia pujar el territori: al segle XVI, per entrar al temple pratenc, hom havia de pujar uns graons; al XX els havia de baixar.

Així durant tot el XIX i fins avui. El poble ha crescut i s'ha estès. La problemàtica actual, naturalment, és tota una altra. Però... ¿ja no es pot dir que el Prat és un poble enmig del riu, com tan encertadament observà el geògraf Salvador Llobet?

Avui

Si hom es col·loca al pont de l'autovia de Castelldefels sobre el Llobregat i mira al nord veurà el riu adreçat i amb certa amplada, després de les rectificacions del seu curs efectuades des del pont de Sant Boi fins a dit punt. Aquestes rectificacions han consistit en:

- 1) la supressió de l'antiga Marrada o meandre, on primer acostumava de sortir l'aigua de les riudes en estendre's pel pla, de vegades de Montjuïc fins a Castelldefels, és a dir, pertot el delta;
- 2) l'ampliació de la llera per tal d'admetre un volum màxim de tres mil metres cúbics per segon (riuada que s'estima regular) sense sobreixir.

Si el visitant observador es col·loca ara de cara a mar, veurà el mateix riu molt més estret de llera, amb una amplada que ve a ser gairebé la meitat de la que té pont amunt. I així continua aigües avall.

En d'altres paraules: a l'alçada dels ponts —de l'autovia i del ferrocarril— el curs del Llobregat forma un coll de botella ben perceptible. Els tècnics afirmen que no poden ampliar-los més del que ho han fet, que ha estat dotar d'un ull addicional el pont de l'autovia. El de la Renfe resta com a l'acabament de la guerra civil de 1936-1939: provisional. Encara avui, més de mig segle després, els trens han d'aminorar la marxa per precaució quan hi passen.

Tot això, que és molt penós, es dona a quinze minuts de la plaça de Catalunya, de Barcelona. Però no fóra res si els esmentats ponts no es trobessin situats, justament i simbòlica, a l'alçada de l'inici de l'antiga Riera Vella, *damunt el casc de població del Prat*. Durant segles les riuades s'estenien plana enllà lliurement; les víctimes humanes hi han estat molt poques. Què passarà el dia que en torni a venir una de forta? La construcció de l'embassament de la Baells ha significat regular el cabal del riu dràsticament; la recàrrega dels aqüífers se n'ha ressentit i ha disminuït d'una manera sensible, bo i facilitant la intrusió d'aigua marina i propiciant la consegüent salinització. Avui, l'aqüífer profund del delta no és contaminat, però en vies d'una salinització completa, amb indrets que tenen un índex de clorurs superior als 10 mil miligramms per litre, en especial al polígon industrial de la Zona Franca, que amb les seves 150 grans i mitjanes empreses és el més important de l'Estat espanyol. La principal falca de salinització és ocasionada per la dàrsena interior del port de Barcelona; falca que ha traspasat el riu i el casc urbà del Prat i s'acosta a l'aeroport, és a dir, *ocupa ja vora mig delta*. L'Ajuntament pratenc ha hagut de clausurar tres pous d'abastament d'aigua a la població. La Generalitat i la Junta del Port volen desviar el riu —i per tant excavar un nou llit— en el seu tram final per instal·lar-hi una zona d'activitats logístiques. Parlen de crear riquesa...

Colofó

Ahir i avui, un poble enmig del riu. El geògraf Joan Vilà i Valentí ha encunyat una frase punyent, que frapa per la seva exactitud: «El Prat (i per extensió el delta del Llobregat), atacat per terra, sota terra, mar i aire».² En la mentalitat dels poders decisoris, una zona humida com ara la que comentem és destinada no a preservar-la», sinó a «omplir-la, és a dir, a destruir-la. En tot el delta resten uns 5 km² de maresmes i aiguamolls, a la zona litoral. Després de moltes instàncies, la Generalitat les ha declarat zones de reserva natural; però la mateixa Generalitat impulsa el pla de desviament del riu que les reduiria a la mínima expressió. La mateixa Generalitat compra terrenys als aiguamolls de l'Empordà...

Notes

¹ Jaume Codina, *El delta del Llobregat i Barcelona. Gèneres i formes de vida dels segles XVI al XX*, Ariel, Barcelona, 1971, p. 74.

² *Delta*, periòdic d'el Prat, núm. 23, febrer 1980.