

## Delta del Llobregat


Comarca	Baix Llobregat.	
Superfície	8.738 ha	
Municipis	Els municipis inclosos parcialment o total dins de la unitat són Sitges, Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Boi de Llobregat, el Prat de Llobregat, Sant Joan Despí, Cornellà de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona.	
Paisatge d'Atenció Especial	Aquesta unitat comprèn part del Paisatge d'Atenció Especial Corredor del Llobregat.	



Figura 11.1: Una forma molt habitual de percebre el paisatge del Delta del Llobregat: en enlairar-se l'avió, s'albira la plana agrària amb parcel·lari característic de regadiu, testimoni d'una colonització humana secular. A la franja de contacte dels camps amb les ciutats del samontà (en la foto es veuen Gavà i Viladecans), hi ha una zona d'activitats no agràries.

### Trets distintius

- És el segon delta fluvial més extens de Catalunya, completament pla i situat a una cota molt baixa, tot ell per sota dels 12 m sobre el nivell del mar i, de mitjana, entre 1 i 2 m.
- Mosaic d'usos del sòl divers i complex, en què se superposen elements de tres grans estadis en la història del paisatge: els de caire més natural –del qual romanen les llacunes i la vegetació del litoral-, els agraris –presents sobretot en la superfície inclosa al Parc Agrari- i els urbans –que comprenen tant les poblacions com els polígons industrials i l'aeroport.
- Les zones humides i les pinedes de la franja costanera. A la franja litoral, a part dels històrics estanys del Remolar i la Ricarda, recentment se n'ha construït un de nou a cal Tet.
- Els camps d'hortalisses, majoritàriament inclosos dins de l'àmbit del Parc Agrari del Baix Llobregat.
- Entre els elements urbans, destaca l'aeroport del Prat, que ocupa globalment més de 10 km<sup>2</sup>. El Prat és l'única població que se situa completament dins del Delta, mentre que les altres localitats de la unitat s'emporten entre plana i muntanya (de Castelldefels a Sant Boi). Hi ha una notable presència de polígons industrials, logístics i comercials al Delta.
- La importància de les infraestructures és fonamental, amb multitud d'autovies i vies de tren d'entrada i sortida de Barcelona.

### Principals valors en el paisatge

- El riu Llobregat i les restes de les motes o terraplens de la seva llera.
- Els aiguamolls litorals, les basses de can Dimoni i l'àmbit dels Reguerons.
- Les pinedes litorals, en especial la pineda del Prat i les situades al camp de dunes que separa l'antic estany de la Murtrassa del mar.
- Els camps d'hortalisses, en especial carxoferes.
- Els sistemes de regadiu dels camps del Delta del Llobregat: canals, pous, corredores, etc.
- La carxofa Prat, l'espàrrec de Gavà i el pollastre i capó del Prat, amb indicacions geogràfiques protegides.
- Les masies del Delta del Llobregat, amb la característica palmera indiana.
- La torre de la Ricarda, les torres fortificades de Castelldefels i la torre Roja.
- El casc històric de Sant Boi de Llobregat.
- El conjunt de la Seda de Barcelona al Prat: antigues fàbriques, col·legi i cases de la Seda.





Figura 11.2: Un aiguamoll del litoral deltaic: làmina d'aigua i canyissars als marges. L'avifauna d'aquestes llacunes, en part present tot l'any i en part migratòria, és molt rica.



Figura 11.3: Paisatge del delta. Les torres de Viladecans, rere uns camps de conreus en hivernacles.



Figura 11.4: El contacte entre la pineda plantada des de fa segles al camp de dunes que separava l'antic estany de la Murtra del mar i els actuals camps (que provenen precisament de la colonització agrària de la llacuna de la Murtra) produeix indrets de gran bellesa formal.



Figura 11.5: Els camps de carxofes són un paisatge típic del Delta del Llobregat. Tenen una innegable funció –el proveïment alimentari urbà– i alhora representen un vincle amb el passat, ja que són testimoni viu de l'època de màxim esplendor agrari deltaic, a les primeries del segle XX.



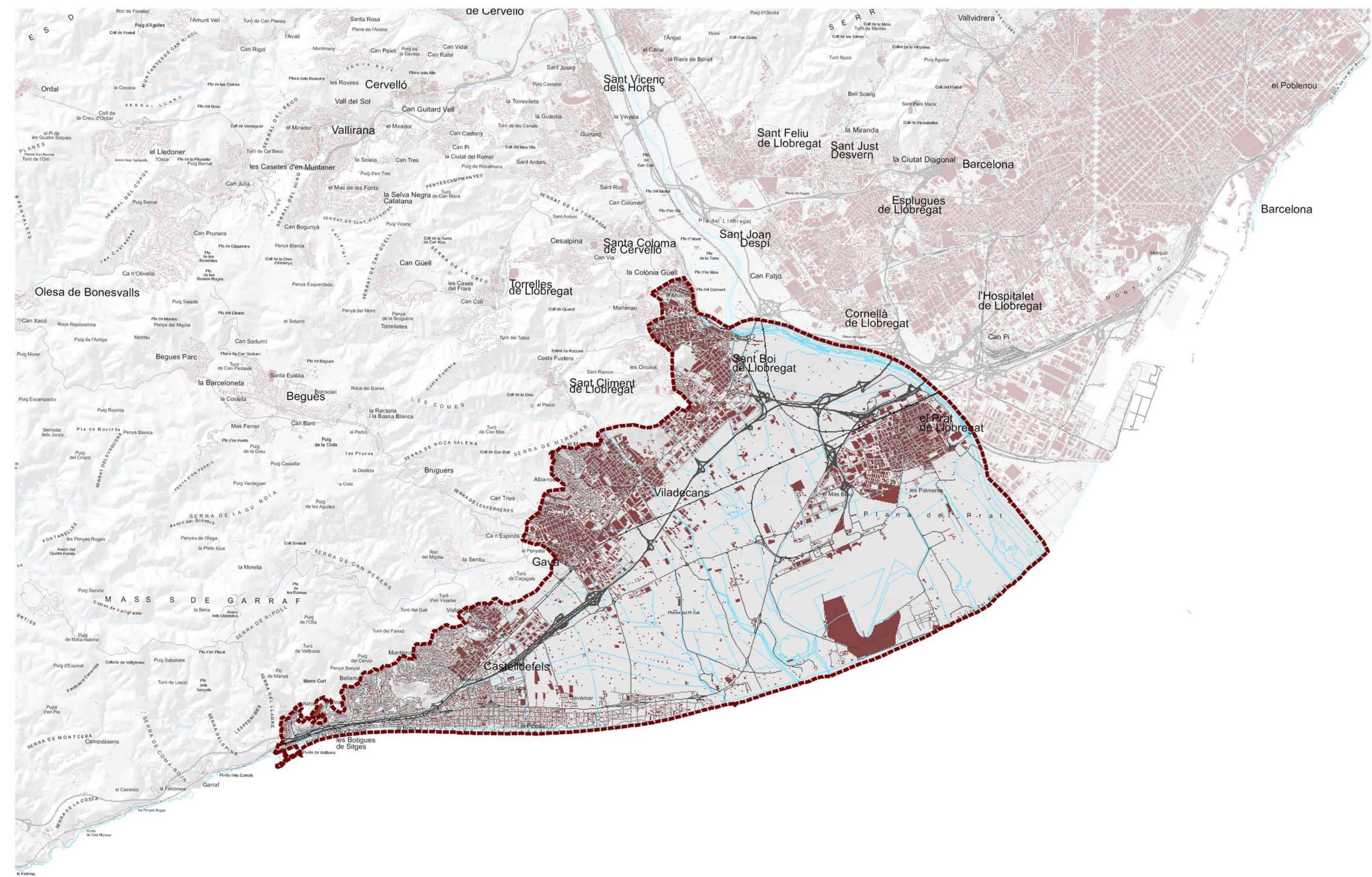


Figura 11.6: Mapa de la unitat de paisatge del Delta del Llobregat en el seu context territorial.



## Elements que constitueixen el paisatge

El clima del Delta del Llobregat és mediterrani litoral, amb una temperatura mitjana entre 15 i 16°C. Les precipitacions se situen entre els 500 i els 600 mm. L'efecte marítim hi és molt evident, tant pel que fa a la termoregulació com al règim de vents. Durant l'estiu, la marinada diària suavitzava la calor i la xafogor. A l'hivern, en canvi, els aires freds de l'interior, canalitzats per la Vall Baixa del Llobregat, solen afectar el Delta del Llobregat de forma directa, de manera que es pateix un fred més intens que a les contrades del voltant.

El Delta del Llobregat té cotes distribuïdes des dels 12 m fins a 0 m i fins i tot per sota del nivell del mar. Tot i la seva morfologia planera característica, no és pas absolutament pla sinó que s'hi pot distingir una clara barra de dunes de platja de més de 3 m d'altura, en especial al Delta més occidental, que separa zones pràcticament al nivell del mar del mar pròpiament dit. Històricament aquesta barra de dunes havia aïllat un estany interior, la Murtra, avui desaparegut (només en queda un petit retall de poc més de 2 ha al grau del mar).

Al Delta més oriental, els estanys són antigues boques del riu Llobregat (el Remolar, l'Illa, la Ricarda, etc.), abandonades posteriorment pels canvis constants de traçat del curs d'aigua i esdevingudes llacunes. En aquest sector, les terres fa més temps que estan emergides,

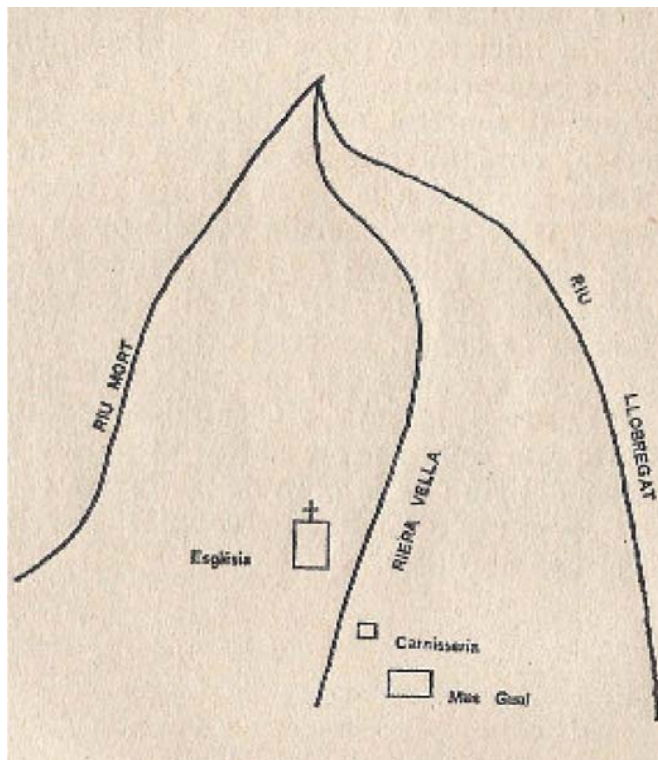


Figura 11.7: Esquema d'interpretació dels braços del riu Llobregat que, sortint des del meandre de Cornellà, creaven l'illa dels Banyols, emplaçament del primitiu llogarret que donaria lloc al Prat de Llobregat. Precisament el Prat de Llobregat apareix al lloc d'un antic braç de riu que durant l'edat moderna, quan hi havia inundacions, provocava estralls. Font: Codina (1971: 19).

probablement des de finals de l'alta edat mitjana.

Històricament el Delta no només ha crescut cap al mar, sinó també en altura, de manera que es calcula que els fonaments de la primitiva ermita romànica de Santa Maria de Bellvitge estan uns 6 m per sota de l'actual nivell del terra i de fet l'església actual –datada el 1718– està un xic enfonsada respecte al nivell actual del terra.

A grans trets, hom distingeix litològicament entre un Delta de ponent, en general sorrenc, i un Delta de llevant, llimós i argilós, format amb materials directament aportats per les crescudes successives del riu Llobregat.

A escala geològica, el Delta ha avançat molt ràpid (almenys 3 km des de l'època romana). Aquest creixement en bona mesura ha estat accelerat per l'aportació massiva de sediments produïda a l'antiguitat tardana, amb l'extensió de la ramaderia i l'anorreament forestal). Tanmateix, d'ençà de la construcció dels pantans a la part alta del Llobregat i l'aprofitament sistemàtic de les seves aigües per a usos diversos, el Delta retrocedeix de forma natural. Es calcula que ho ha fet uns 300 m al llarg del s. XX, fins al punt que en moltes platges (com ara la Ricarda) s'hi van haver d'instal·lar esculleres. El punt d'inflexió (pas de la dinàmica sedimentària positiva a la negativa) ha estat situat pels autors vers 1890. Així, el Far del Llobregat en la seva inauguració (1862) estava a uns 320 m de la línia de mar i durant l'època franquista es van haver de fer obres de contenció tipus escullera. Ara bé, l'ampliació en marxa del port pot implicar que el Delta torni a créixer, fins uns 2 km lineals des de l'actual límit de mar.

El Delta del Llobregat és dominat pel riu que l'ha construït. L'actual traçat del riu poc té a veure amb els recorreguts històrics. La bibliografia n'assenyala almenys dos. Un, l'anomenat riu Mort, anava des del meandre de Cornellà (avui desaparegut) fins a l'estany del Remolar, on desembocava. El riu Mort (o Sec) i el Llobregat històricament creaven una illa anomenada illa dels Banyols. Jaume Codina parla d'un altre braç, l'anomenada riera Vella o dels Banyols, que des del mateix meandre passava pel bell mig de l'actual Prat de Llobregat –a la vora de l'església, per l'actual plaça Major– i que històricament s'ha anat manifestant en forma de rierades pels carrers principals del casc antic d'aquesta localitat.

D'altra banda, al Delta del Llobregat també trobem tota una sèrie de rieres que baixen de les muntanyes de Garraf–Ordal, no tributàries del Llobregat, i que han tingut un paper important en la seva configuració. Tres tenen una conca força gran i, per tant, manifesten una presència activa al Delta: d'oest a est són la riera dels Canyars, la de Sant Llorenç i la de Sant Climent.

Des del punt de vista hidrogeològic, el Delta és un territori molt ric, ja que hi ha dos grans aquífers en capes de sorres i graves, un superior



Figura 11.8: El meandre de la plana del Galet l'any 1930 des del qual sortien la majoria de les inundacions dèltiques (Codina, 1966). En aquest sector passa l'autopista i s'ha construït l'estadi del RCD Espanyol, que han modificat i transformat la façana fluvial de Cornellà (Google Earth, 11.2007).

i un profund, separats per una capa impermeable d'argiles i llims. Aquest esquema és aplicable sobretot a la part central del Delta. La sobreexplotació de les aigües dels aquífers n'ha provocat salinització arreu, en la mesura que s'hi ha produït intrusió salina. Alhora, la salinització també fou molt afavorida per l'obertura de les noves bocanes del port a la Zona Franca, que es feren terra endins i que provocaren un contacte directe entre l'aqüífer d'aigua dolça i l'aigua salada del mar.

Aproximadament una desena part del Delta del Llobregat es correspon amb la llenca de zones més o menys naturalitzades, sobretot situades





Figura 11.9: Vegetació pròpia de les zones de dunes del Delta, a Gavà.

a l'orla litoral, en què predomina la vegetació natural pròpia dels aiguamolls. La vegetació immediata a les zones d'aigua són els canyissars i els bogars. Les zones d'antigues dunes foren colonitzades històricament per pinedes amb brolles (estepes) o màquies (càdec). A la primera línia de la costa, en platges i dunes de vora del mar, hi ha comunitats pròpies dels sorrals (vegetació psammòfila). En zones que només estan periòdicament inundades es troben prats salins, dominats per jonqueres.

Convé notar que algunes d'aquestes comunitats es troben en altres indrets del Delta, fora de la llenca litoral, per exemple als Reguerons (on hi dominen les jonqueres) o a les basses de Can Dimoni (amb canyissars i bogars).

La vegetació de ribera és pròpia de l'ambient deltaic i, en especial, es troba a la vora del riu i dels seus braços. Pels testimonis fotogràfics existents, les comunitats de ribera eren sobretot alberedes. Tanmateix, en l'actualitat no n'hi ha, llevat d'algun fragment aïllat molt petit (a les Filipines, per exemple), ja que aquest hàbitat ha estat destruït per les successives obres d'endegament del riu i el pas d'infraestructures de tota mena. Actualment hi ha diversos projectes en marxa per restaurar comunitats ripàries a la caixa del riu, sobretot pollancredes i alberedes, a càrrec del Consorci de Recuperació i Conservació del Llobregat, tot i que els seus efectes no seran visibles fins d'aquí uns anys.

Pel que fa a la fauna, destaca sobretot l'avifauna de les llacunes litorals, que estan declarades zones d'especial protecció per a les aus (ZEPA). Algunes de les espècies que hi crien estan amenaçades d'extinció i, per tant, molt protegides. El Delta té especial importància internacional per a la cria del martinet menut (*Ixobrychus minutus*), el corriol

camanegre (*Charadrius alexandrinus*), el cama-llargues (*Himantopus himantopus*), el rasclotó (*Porzana pusilla*) i el rasclot (*Porzana parva*). Tant a les llacunes com als canals de la zona agrària hi ha moltes polles d'aigua (*Gallinula chloropus*), ànecs, fotges (*Fulica atra*) i bernats pescaires (*Ardea cinerea*). Aquesta i altra avifauna entra sovint en conflicte amb la pagesia de les zones de conreu, ja que les aus malmeten els conreus o foraden els plàstics dels hivernacles, de manera que sovint s'ha de gestionar la seva convivència, per exemple a través de l'estanyat. Gràcies a la inundació periòdica d'alguns camps de conreu –que el Parc Agrari del Baix Llobregat gestiona des de 1997– es poden rentar les sals acumulades al sòl, s'eliminen els paràsits de les plantes i es generen uns àmbits temporals per a les aus aquàtiques que eviten la presència d'aquests animals als camps veïns. Convé dir que, d'ençà la instal·lació de la planta de transvasament d'escombraries al Delta (a Viladecans), ha crescut espectacularment el nombre de gavines (*Larus ridibundus*), que sovint causen danys als camps i als hivernacles propers.

Pel que fa als assentaments urbans, cal distingir-ne dos tipus. D'una banda, el Prat de Llobregat, l'única població situada enmig de la plana deltaica i documentada des de fa més de 1.000 anys en el mateix emplaçament (tot i que naturalment ha crescut força, tant en forma de barris residencials –cas de Sant Cosme– com de polígons industrials o terciaris –el Mas Blau). De l'altra, un seguit de poblacions a la línia de contacte entre la plana i la muntanya, el que es coneix com a samontà, fonamentalment Castelldefels, Gavà, Viladecans i Sant Boi, resguardades de les inundacions del Delta en el seu emplaçament inicial però actualment en expansió tant cap a la muntanya (creixements sobretot de les dècades de 1960 i 1970) com cap a la plana (creixements més recents, tant residencials com industrials i comercials). Alhora, a



Figura 11.10: Camps del Parc Agrari del Baix Llobregat en què es practica l'estanyat.



Figura 11.11: Edificis de la «pineda de Castelldefels», corresponents a barris litorals de Gavà i Castelldefels. Situats de forma intercalada amb els pins, hi ha habitatges unifamiliars i blocs de pisos.

la franja litoral existeixen barris de baixa densitat a Gavà (Gavà Mar) i Castelldefels (la Pineda i les Botigues), instal·lats sobre l'antic camp de dunes. Progressivament han entrat en contacte amb l'aeroport, i es troben en l'àrea més afectada des del punt de vista sonor per la sortida i entrada d'aeronaus. Els darrers anys s'ha construït la tercera pista de l'aeroport, inaugurada el 2004, i el gran edifici de la nova terminal T1 en servei des de l'any 2009.

Segons dades de 2007, aquestes cinc localitats presenten poblacions destacables: Castelldefels (58.955 hab.), Gavà (44.678), el Prat (62.663), Sant Boi (80.727) i Viladecans (61.718). Mentre que algun d'aquests municipis té una dinàmica clarament expansiva –Castelldefels, en 6 anys, ha passat dels 46.786 hab. del cens del 2001 als gairebé 60.000 actuals; en el mateix període Gavà n'ha guanyat més de 5.000 i Viladecans, més de 4.000–, altres es troben força estabilitzats –Sant Boi pràcticament no presenta variacions. El Prat, en canvi, perd població, tendència que segurament es revertirà si tenim en compte que en aquest municipi s'han planificat per als propers anys creixements residencials importants: a l'Eixample Nord i a l'Eixample Sud.

Des del punt de vista de les infraestructures destaca la potència de l'aeroport del Prat de Llobregat, que, amb la inauguració de la tercera pista i de la terminal T1, ocupa més de 10 km<sup>2</sup>. Precisament bona part de les infraestructures que travessen el Delta comuniquen Barcelona i les poblacions de la seva àrea metropolitana amb l'aeroport (C-31, C-32B, carretera en construcció de l'aeroport a la Zona Franca, etc.).



Pel que fa a la xarxa viària, destaquen la C-31 (localment coneguda com a autovia de Castelldefels, tram dins de la unitat del Prat a Castelldefels) i la C-32 (tram dins de la unitat de Cornellà a Castelldefels). Han començat les obres per a la conversió de la C-245 (Sant Boi–Cornellà) en autovia, que ocuparan alguns camps adjacents.

Quant a la xarxa ferroviària, destaca el pas del tren d'alta velocitat enterrat, per sota dels camps i de la ciutat del Prat, un traçat molt curós amb la riquesa agrària de la zona i ben integrat dins de les trames urbanes. A banda, la línia Barcelona-Vilanova i la Geltrú travessa la zona agrària del Delta, del Prat a Viladecans, des de fa gairebé un segle i mig, i actualment té molt de trànsit perquè hi circulen tant les línies de rodalies com els trens en direcció a València de l'anomenat corredor mediterrani.

### Evolució històrica del paisatge

Estrictament dins el Delta no s'han trobat restes de la presència humana gaire antigues perquè la seva configuració és molt recent. Hi ha, en canvi, restes antigues immediatament per sobre de la planura, per exemple a Can Tintorer (Gavà), jaciment que es pot situar en el neolític mitjà (3.500-2.500 aC), un dels conjunts de mines subterrànies més antic d'Europa, format per passadissos, pous i cambres, del qual s'extreia i manufacturava la variscita, un mineral emprat per a ús ornamental. Es pensa que en època romana el Delta del Llobregat a la pràctica encara no existia, segons han afirmat autors recents (Izquierdo, 1997) que contradiuen les tesis de fa un any que situaven la línia de costa en època romana al voltant de l'actual carretera de València (Marquès, 1984). Les àmfores trobades arreu del Delta, a uns nivells força inferiors als actuals, fan pensar que els vaixells romans devien circular sense gaire problemes per bona part de l'actual àmbit deltaic. Hom ha localitzat una vil·la romana a sota de l'actual capella de Santa Maria de Sales (Viladecans). Tant si es considera la hipòtesi que en època romana estigués en bona part emergit com si no, durant el final de l'antiguitat i l'alta edat mitjana el Delta fou una zona d'ocupació feble. A la fi de l'antiguitat hom ha datat una carrerada entre el Delta del Llobregat i Collserola que representa una més que probable intensificació ramadera d'aquest rodal. El moment de la pagesia encara no havia arribat.

El 965 és la data de primera citació del Prat de Llobregat –la Llanera d'aleshores, mot provinent del llatí *LACUNARIA*–, segons la recerca de Codina (1966). Té una transcendència cabdal perquè implica que al bell mig del Delta existien ja algunes terres conreades i alguns (molt pocs) pagesos. Al s. XIII la comunitat de masos dispersos bastí la capella de Sant Pau, però ja existien aleshores els conflictes entre pagesos i ramaders, entre els habitants permanents de l'àmbit (que vivien dels camps) i els pastors que feien pasturar els ramats abans d'entrar a les carnisseries de Barcelona, que han estat una constant històrica del



Figura 11.12: Can Parellada, masia de la Ribera del Prat, enderrocada els anys 1970 amb un nom evocador d'una antiga modelació agrària. Fotografia de Josep Bel, extreta de Codina (1966).

Delta. El Prat històricament estigué dividit entre Provençana (l'Hospitalet) i Sant Boi, separat per la riera Vella, tot i que globalment formava una única illa (Banyols). La concessió d'una carnisseria el s. XV implicà l'establiment d'un punt de concurrència comercial enmig del Delta, polaritzador de l'àmbit territorial, que al s. XVI donaria finalment lloc a una parròquia segregada –a través d'un tumultuós procés de segregació- i a la construcció d'un temple (consagrat el 1556) vora la carnisseria. Era definitivament l'origen del poble del Prat de Llobregat, els primers carrers del qual no apareixerien fins ben entrat el s. XVIII. Convé no perdre de vista que els habitants del Prat de Llobregat eren sobretot els de la part alta de l'antiga illa dels Banyols, ja que tota la franja litoral era inhòspita i deshabitada. La pervivència dels estanys en aquest sector fins fa poques dècades evidencia que és una zona geològicament força recent i que els assentaments humans hi foren sempre molt limitats. L'existència dels habitants del Prat, ultra totes les complicacions i mortaldats causades per les malures endèmiques a zones palustres, no devia ser pas senzilla: la recurrència de les inundacions del Llobregat era catastròfica i causava uns efectes severos en les precàries explotacions agràries del pla. Almenys d'ençà del s. XVII hom documenta obres de construcció de terraplens o motes al Prat per protegir el terme municipal de la fúria del riu, amb uns resultats molt modestos fins ben entrat el s. XX.

Mentre que a la part pratenca del Delta sembla que la colonització humana fou avançant al llarg de l'Edat Mitjana, tot i les reiterades avingudes del temible Llobregat i les dificultats de la vida humana en una zona pantanosa i palustre, el Delta de ponent (Viladecans, Gavà, Castelldefels) era una zona molt més inhòspita i de fet no estava emergida. Al s. XIV hi ha documentada una barca de grandària mitjana a la zona de l'actual canal olímpic, senyal que aquell sector era cobert

per les aigües. Les hipòtesis recents (Campmany, 2005) indiquen que durant l'Edat Mitjana va existir un gran estany que ocupava pràcticament tot el Delta de ponent, llevat la barra arenosa del litoral (la zona actualment coneguda com a pineda de Castelldefels –aleshores la Mestra Pineda–, estesa des de la Murtra, a l'est, fins a les Botigues, a l'oest), que separava la llacuna del mar. Aquest estany havia de ser necessàriament navegable i devia tenir un grau força ampli a l'alçada de l'actual estany de la Murtra, que en realitat és la làmina d'aigua que roman del gran estany de la Murtra existent durant època medieval i bona part de l'Edat Moderna. Les rieres de la zona, en especial les de Canyars i Sant Llorenç, van efectuar una tasca de deposició de sediments que probablement va anar fent pujar el nivell de l'estany, fins al punt que al s. XVII l'activitat de l'amarament del cànem era molt habitual, senyal que gairebé ja no tenia fondària. Vers el s. XVII hi ha documentades colonitzacions agràries en zones d'antic estany o de pastures (jonqueres) de vora d'estany. El projecte de colonització definitiva de l'antic estany és de 1721, quan els barons d'Eramprunyà van proposar un establiment immens de més de 600 ha (1.200 mujades) en què es van anar assentant els camps, mitjançant una treballosa tasca de dessecació de les terres, possible només amb la construcció de la corredora Mestra o principal (1721-1722), que desguassa a l'actual petit estany litoral de la Murtra. El darrer sector a desguassar fou el flanc nord-oriental de l'antic estany, conegut aleshores com estany de la Murtrassa (a l'actual partida de les Marietes, al terme municipal de Gavà). De tota manera, l'arranjament sanitari i la colonització agrària de tot aquest territori del Delta de ponent no fou possible fins molt després, ben entrat el s. XIX, amb la construcció de més corredores; de fet, encara al s. XIX Castelldefels era considerat el poble més pobre del Delta, amb una agricultura migrada i flagel·lat per «infinitos males a la salud del pueblo y a los de la comarca» (diccionari de Madoz, 1850). En definitiva, la característica morfologia agrària de parcel·les estretes i allargassades que donen a camí, per un cap, i a corredora, per l'altre, present a bona part del Delta del ponent és del s. XVIII.

Una descripció molt breu del 1787 ens pot servir per caracteritzar com veia el Delta del Llobregat un personatge il·lustrat com Josep Albert Navarro-Mas, un dels qui van respondre el conegut qüestionari de Francisco de Zamora: «Tierras pantanosas, arenosas y mucha parte salitrosas y estériles, las más bajas y vecinas del mar desde Monjuí a Castelldefels». El Delta del Llobregat arriba, doncs, al s. XIX amb una colonització agrària ja més intensa, però encara amb una proporció significativa d'espais erms, en bona mesura pasturats. I tots els conreus, malgrat la humitat existent i la proximitat al Llobregat, eren majoritàriament de secà, fonamentalment cereals i llegums i, durant el màxim pre-fil·loxèric, també vinyes. A diferència de la Vall Baixa, el Delta del Llobregat no es beneficià d'entrada del progrés agrícola causat pels canals laterals del Llobregat i la consegüent extensió del Llobregat.

A la segona meitat del s. XIX aparegué una activitat nova, que començà a modificar de forma significativa el paisatge. Les pastures de la marina deltaica havien estat des de temps immemorials l'espai de la



ramaderia per a carn, però a partir de mitjan s. XIX també ho foren de la ramaderia per a llet. Això afectà sobretot els pobles propers a Barcelona —el Prat, Viladecans, Gavà—, però aquesta activitat no es consolidà fins al s. XX, quan l'aigua abundà de forma massiva i per tant es pogué augmentar l'estabulació i es multiplicaren les collites de farratges. Dues granges representen simbòlicament l'empenta del desenvolupament de la ramaderia lletera establada a mitjan i finals del XIX: la colònia Casanovas i la Granja de la Ricarda. La primera estigué instal·lada a l'espai actualment ocupat per l'aeroport, amb els farratges com a ús del sòl predominant. Fou on es descobrí l'aigua artesiana, un esdeveniment que canviaria la fesomia del Delta; s'hi arribà a construir un trenet per millorar els sòls de la finca. Quant a la Ricarda, fou fruit d'inversió de capital provinent de la indústria tèxtil; s'hi tingué molta cura de les condicions higièniques, influència de la tradició higienista del vuit-cents. De tota manera, aquesta ramaderia intensiva, associada als farratges verds (i més en la mesura que la presència d'aigua artesiana fou descoberta), no passà de ser anecdòtica al s. XIX. Els farratges, per exemple, no es generalitzaren fins a l'extensió del regadiu, ja en ple s. XX, i és aleshores quan Deffontaines (1949) descriu els carros d'alfals entrant a Barcelona per proveir les vaqueries de la ciutat. Per tant, des d'un punt de vista estrictament agrari, el Delta del Llobregat segueix força immòbil al mil vuit-cents. De moment.

Al primer terç del s. XX es produí una veritable revolució agrària al Delta, motivada per l'aprofitament intensiu de les aigües artesianes recentment descobertes, concretament el 1893 al Remolar, i per la generalització dels motors, que en permeteren llur extracció en grans quantitats. Això permeté el regadiu generalitzat a tot l'àmbit deltaic, el qual encara aleshores era parcialment insalubre, sobretot tocant a mar; hi ha imatges de començaments de segle de brigades de roturadors que es dedicaven a efectuar rompudes per estendre l'agricultura; desapareixen aleshores estanys com el del Llobregadell o el Port (aquest darrer entre l'Hospitalet i Barcelona), preludi de la desaparició posterior —en alguns casos ja per motius diferents als agraris— dels estanys de ca l'Arana, l'Illa o la Podrida. Els productes agraris obtinguts en una agricultura tan puixant no només servien per proveir la ciutat de Barcelona, en expansió constant, sinó també per a l'exportació, que assolí unes proporcions majúscules. Hom sap que el primer magatzem que contingué productes per a l'exportació és el de cal lago. L'especialització i diferenciació de les produccions hortícoles del Delta de llevant i de ponent es dona en aquest moment: d'una banda, la zona oriental, més llimosa, s'especialitza en carxofes, enciams i escaroles, amb rotacions complexes en què participen els llegums i, segons la conjuntura internacional, l'arròs; d'altra banda, la zona occidental, més sorrenca, s'especialitza sobretot en melons i síndries i posteriorment en els espàrrecs, que en un principi semblen circumscrits a Castelldefels (Deffontaines, 1949). Aquesta distinció agronòmica entre les dues parts del Delta es mantindria encara uns decennis més i, en certa mesura, constitueix encara avui dia un referent identitari de les diferents poblacions deltaïques.

Just en el moment que es produïa l'esplendor agrari del primer terç del XIX, arribà al Delta la primera indústria, preludi d'un creixement que posteriorment seria molt important. Atretes les fàbriques per les aigües artesianes, provocaren un creixement industrial molt notable del Prat del Llobregat. És l'inici de la Seda de Barcelona al Prat, amb tot el llegat d'aquesta presència industrial: l'antiga fàbrica, el col·legi, les cases, etc. La indústria també s'assentà en altres municipis deltaïcs, com ara a Gavà i a Viladecans, amb l'arribada de la companyia Roca Radiadors (1920), una immens establiment fabril que hi afavorí una incipient industrialització.

A la primèria del XX apareix també un element territorial que imprimirà un caràcter definitori al paisatge deltaic: l'aeroportuari. Els primers

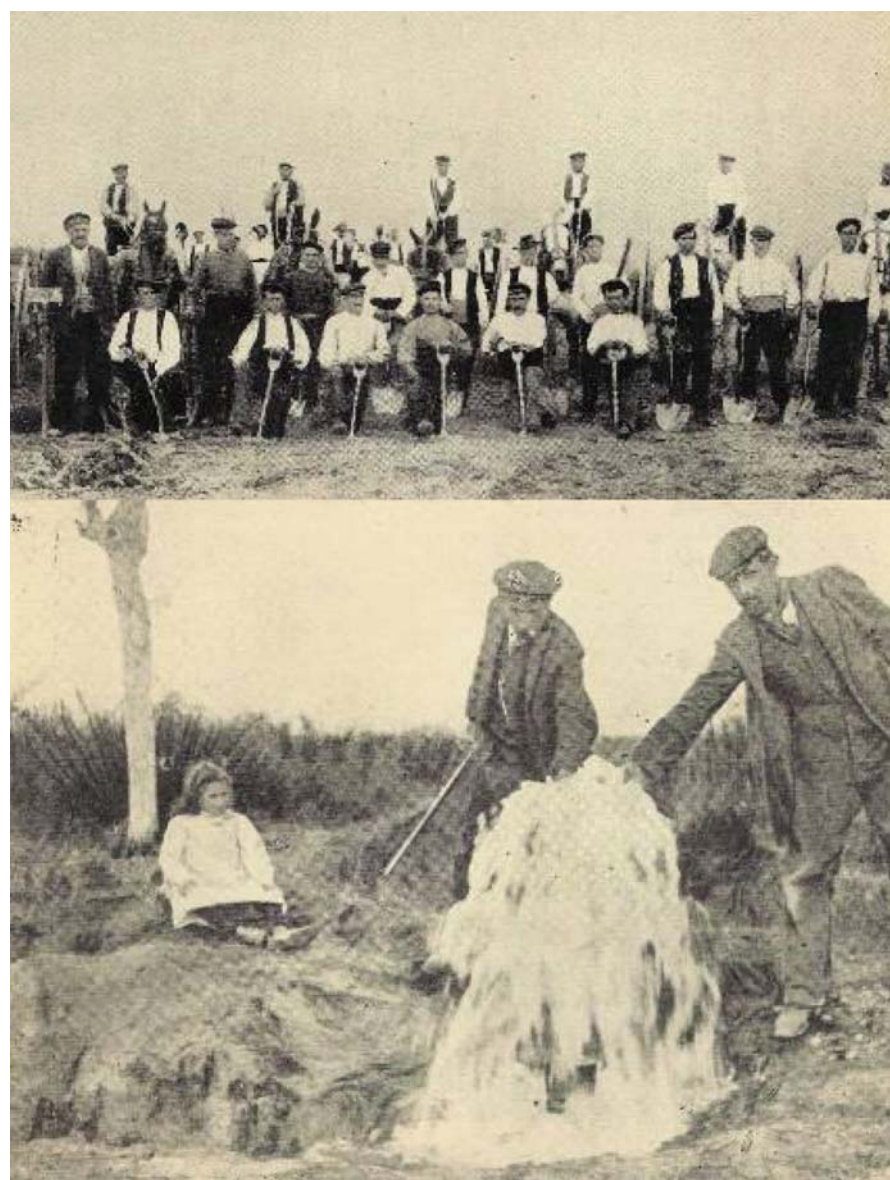


Figura 11.13: Dues imatges del canvi agrari en el trànsit dels segle XIX a XX: les brigades de roturadors (imatge de 1903, a la Colònia Casanovas) i un dels primers brolladors en haver-se descobert les aigües artesianes (imatge de la Ricarda). Fotografies extretes de Codina (1966: s.p.); la primera és de Joan Novell i la segona prové de l'Arxiu Municipal del Prat.

aeròdroms eren petits i diferenciats: la Volateria, que devia el seu nom a l'existència prèvia d'una granja d'aus, inicialment aeròdrom civil i després esdevingut militar i declarat d'interès general (el 1927); el Camp Francès, nom popular de l'aeròdrom de la companyia Latécoère, precedent d'Air France; can Moles o aeròdrom Muntadas, primer arrendat per un club privat i després adquirit per la Generalitat republicana. És a dir, vers la dècada de 1930 existien tres aeròdroms al Prat. Una vegada acabada la guerra, els tres s'unificaren en un de sol. Convé posar en relleu que la proposta d'ordenació del GATCPAC el 1934 —el conegut com a *Pla Macià*, contrari a la preservació de les zones agràries del Delta i favorable a l'extensió residencial i industrial— preveia una zona aeroportuària molt gran, davant de Gavà, ocupant tota la plana de l'antic estany de la Murtra. Finalment, la zona aeroportuària ha acabat existint, però a migjorn del Prat, amb ampliacions progressives de les primeres instal·lacions d'aviació. També el GATCPAC havia previst una Ciutat del Repòs i de les Vacances a l'antiga Mestra Pineda —la coneguda com a pineda de Castelldefels— que, tot i que no ha esdevingut pas una urbanització de segones residències per a obrers barcelonins com somniaven els del GATCPAC, s'ha acabat urbanitzant, amb una morfologia característica de ciutat-jardí, en què hi predominen cases (unifamiliars o plurihabitatges) aïllades i combinades amb pins. Inicialment part dels edificis foren per a segona residència, finalment han esdevingut tots ells de primera residència. Els darrers anys s'han construït en aquest sector nous edificis de diverses plantes (per exemple a Gavà Mar), que han quedat dins de l'àrea afectada pels enlairaments i els aterratges de la tercera pista de l'aeroport del Prat.

Després de la guerra civil, el creixement urbanístic —tant residencial com industrial— al Delta estricte i als municipis del samontà, de Castelldefels a Sant Boi, ha estat intens. Al Prat de Llobregat, la construcció del barri de Sant Cosme suturà la ciutat amb l'aeroport i polígons com el Pratenc, Estruc o el mas Blau ampliaren molt la base industrial original de la Seda o de la Papelera Española, ambdues instal·lades ja a la dècada de 1920. L'aeroport, al seu torn, ha crescut molt, fins ocupar gairebé 1000 ha, ara per ara, el seu recinte. En el cas de la línia de ciutats de Sant Boi a Castelldefels, l'explosió urbana ha estat absoluta, amb la generalització de diferents morfologies edificatòries: des de barris molt densos —sense gairebé superfície dedicada a vialitat— constituïts per força cases d'autoconstrucció i situats vers muntanya (cas de Vistalegre, a Castelldefels) fins a polígons d'habitatge unitaris com can Sellarès (Viladecans). Tot i que el creixement urbanístic durant el primer franquisme es concentrà per sobre de la línia del samontà (aproximadament coincident amb la C-245), les darreres dècades s'observa un progressiu creixement a la plana deltaica, fins a la C-32, possibilitada pel planejament vigent (el Pla General Metropolità de 1976) i fonamentalment esdevingut a través de polígons industrials i comercials de distinta mena, però també amb creixements residencials (al sud del barri de Sales de Viladecans, a tall d'exemple, s'ha construït tot un nou sector residencial, conegut com la Marina). Fins al punt que l'eix Sant Boi-Castelldefels és



pràcticament ja un continu urbà sense solució de continuïtat, a hores d'ara només interromput pels camps i els boscos de l'àrea d'expansió –segons el planejament vigent– de Gavà cap a l'oest. La previsible urbanització d'aquest sector, en aquests moments l'únic corredor paisatgístic (a través de la riera dels Canyars) de contacte entre el Parc Agrari i el Garraf, implicarà la separació definitiva dels paisatges oberts (agraris o forestals) de muntanya i de pla i la consolidació total del continu edificat entre Castelldefels i Sant Boi. A hores d'ara Castelldefels ja ha construït tota la seva superfície planera, tant amb creixements residencials, com amb l'obertura del canal de rem per als Jocs Olímpics de 1992 i la construcció del campus del Baix Llobregat de la UPC, inaugurat el 2001. Al capdavant això ha implicat que actualment Castelldefels ja no tingui superfície agrària i que la pràctica totalitat del terme municipal (llevat l'àmbit inclòs al parc del Garraf) estigui urbanitzada.

A banda de l'ampliació de l'aeroport, les darreres dècades es registren creixements molt marcats d'infraestructures a tot el Delta del Llobregat. Més enllà de l'autovia de Castelldefels, existent ja des de l'època franquista, destaquen l'obertura de la C-32 als anys 1990, i la construcció de la Pota Sud (accés sud de Barcelona que comunica les Rondes amb la C-32). Aquestes grans infraestructures han tingut efectes molt importants en la reducció de superfície agrària del Delta i han comportat l'enderrocament de masies històriques, per exemple cal Faves, cal Tibis i cal Mià, en el cas de la Pota Sud.. Els canvis recents no es limiten a les noves infraestructures viàries, sinó que cal tenir en compte les ferroviàries, com el tren de gran velocitat –que circula soterrat durant tot el seu recorregut deltaic– i grans obres públiques com el desviament del riu Llobregat, efectuat per tal ampliar la Zona Franca de Barcelona que incorpora el Polígon Pratenc i la nova plataforma d'expansió guanyada al mar. El desviament del riu ha implicat canvis visibles com la desaparició d'una important àrea agrícola i zones humides a migjorn del Prat però, també, la salinització dels aqüífers. Per a compensar aquesta transformació es projecta la llacuna de Cal Tet (10 ha) i un parc fluvial (7 ha). L'ampliació de l'aeroport també suposa una reducció del mosaic agrícola així com del 40% de les pinedes de Can Camins (una de les més ben conservades) i dels Militars.

### Paisatge actual

Avui dia el paisatge del Delta del Llobregat està dominat per l'element cultural urbà o espai urbanitzat: àrees residencials, polígons industrials i logístics, l'aeroport, infraestructures, etc. Dins d'aquest conjunt, les infraestructures són l'ús del sòl principal. Destaca sobretot l'aeroport de Barcelona, situat pràcticament en la seva totalitat dins del terme municipal del Prat de Llobregat, que ocupa globalment més de 10 km<sup>2</sup>, amb les diferents pistes, les terminals i les instal·lacions associades. Un altre gran equipament que ocupa una superfície important és el Canal Olímpic de Castelldefels, la làmina d'aigua del qual ocupa 1,6

km<sup>2</sup>. Els vials més importants són la C-31 i la C-32, de sortida i entrada a Barcelona, i els accessos a l'aeroport. A banda de la construcció de la C-32, un altre canvi important en el paisatge dels darrers anys ha estat el trasllat de la C-31 mig quilòmetre cap a l'oest, a causa de l'ampliació de la zona de serveis associats a l'aeroport. La nova pista d'aterratge també va comportar la desaparició del 50% de la superfície de pineda litoral, un espai de valor natural de difícil recuperació.

Pel que fa a les zones residencials, hi ha dos grans tipus d'assentaments: els ubicats enmig del delta (és a dir, el Prat) i tot el samontà des de Sant Boi a Castelldefels. El Prat és una localitat que ha tingut un creixement compacte cap al sud del nucli antic i està previst, sobretot, urbanitzar el sector Eixample Nord (163,9 ha) i l'àrea Eixample Sud (37,72 ha) la qual cosa suposarà unes façanes urbanes noves sobre la B-20 i la C-31 i els camps de la Camparra. Pel que fa a les ciutats que tenen un emplaçament al voltant de la línia de sutura entre el delta i la muntanya, la tendència de creixement fou més dispersa, en especial pels vessants, en forma de barris de desiguals tipologies i qualitats urbanes. Tanmateix, les darreres dècades també s'ha produït un creixement des d'aquestes ciutats del samontà cap a la plana, amb l'aparició de trames residencials noves i sobretot la creació de nous polígons industrials, zones comercials i parcs empresarials diversos. En aquest sentit, avui dia el límit de separació entre l'espai agrari i la superfície urbana se situa a Viladecans i Sant Boi en la C-32, mentre que a Gavà la C-32 s'ha traspasat en direcció sud (hi ha zones industrials per sota de l'autopista) i a Castelldefels ja no existeix espai agrari. Com a morfologia urbana diferenciada, convé destacar la Pineda de Castelldefels (des de les Botigues de Sitges i fins a Gavà-Mar), majoritàriament amb trames de ciutat-jardí, de baixa densitat i edificis (generalment unifamiliars) aïllats, i amb una important presència dels pins i de piscines privades a gairebé totes les parcel·les. Quant a zones industrials o assimilables, destaquen, afegides a aquestes extensions al nord de la C-32 executades els darrers anys, les recents ampliacions de polígons al Prat de Llobregat, ja planificats fa anys però que només últimament s'han anat reblint. És el cas dels polígons Pratenc i el Mas Blau. La proporció de zones ocupades per infraestructures (viàries, ferroviàries, etc.) és també molt important.

El segon gran element paisatgístic del Delta del Llobregat és el cultural agrari. Fonamentalment es correspon amb camps irrigats i dedicats a hortalisses, majoritàriament inclosos dins de l'àmbit del Parc Agrari del Baix Llobregat i fornidors d'aliments frescos i de qualitat als mercats de Barcelona i voltants. Per la seva posició central dins del Delta, tenen un caràcter estructurant del paisatge deltaic. Tot i que les hortalisses hi són predominants (carxofes sobretot, però també, entre d'altres, enciams, tomaqueres o bledes), encara romanen alguns camps aïllats de fruiters, que en el passat havien estat molt més extensos, sobretot a les partides del Riu Mort i la Marina, i vora el samontà; actualment els pocs fruiterars que queden són majoritàriament figueres. Des del punt de vista de la morfologia del paisatge, podem distingir diverses trames rurals característiques:



Figura 11.14: La cartografia contemporània de l'Institut Cartogràfic de Catalunya permet comprovar els canvis constants del paisatge deltaic: la mateixa àrea a idèntica escala en el mapa topogràfic 1:10 000 i en l'ortofotomapa 1:5 000 actuals, disponibles per Internet. S'hi pot observar la construcció de la Pota Sud, que ha fet enderrocar diverses masies: cal Faves, cal Tibis, etc. El sector del nou viari cap al sud és l'àrea d'expansió residencial del Prat coneguda com a Eixample Nord. Font: <www.icc.cat> (Accés 15.08.2008)

Les procedents de la colonització de l'antic estany de la Murtra, al terme de Gavà, comandada per la baronia d'Eramprunyà al s. XVIII. Es tracta d'un parcel·lari regular, amb un sistema de corredores i camins paral·lels, i amb parcel·les força petites i allargassades. Els darrers anys força d'aquestes parcel·les s'han anat ocupant per usos no agraris (residencials, industrials, etc.).

Al Riu Mort, la Ribera i la Marina de Sant Boi, i als camps situats al sud



del Prat, la trama agrària té una morfologia característica, amb parcel·les de formes quadrades o rectangulars, irregulars, i camins sinuosos. Hi destaca la disposició de les masies aïllades enmig dels camps, amb la característica palmera indiana. Les parcel·les tenen una grandària destacable en relació amb la resta del Delta. Es tracta de la zona de colonització més antiga, alguns camps de la qual probablement han estat conreats més d'un miler d'anys. Globalment és el sector del Delta del Llobregat que es conserva amb més puixança.

Entre aquests dos tipus, que ocupen la major part del Delta, trobem una sèrie d'espais amb morfologies agràries i casuístiques diverses.

També hi ha una sèrie de partides, anomenades les Feixes o els Feixassos, sobretot a la part alta de Viladecans, però també en petits sectors de Sant Boi i de Gavà, de parcel·les allargassades molt característiques. Pràcticament no s'observen masies cosa que fa pensar que no és una zona de colonització gaire antiga, i és la zona d'instal·lació preferent dels hivernacles.

- Els Llanassos o el Pi Tort (a Viladecans) és un sector amb parcel·les de formes molt irregulars, probablement fruit d'una colonització individual de sectors de vora de l'antic estany de la Murtra, amb una disposició de camins laberíntica. És una zona amb moltes corredores, que en ocasions envolten gairebé per complet parcel·les que es disposen com illes rodejades d'aigua. S'hi ha donat molta profusió de casetes i barraques.

- Les Filipines i el Remolar (també a Viladecans), al sud de la partida dels Reguerons, és una zona que encara es manté agrària, tot i quedar fora del Parc Agrari, i té una morfologia força regular, estructurada per uns camins principals (el més important és el camí de les Filipines) en sentit longitudinal. Probablement es tracti també d'una zona de colonització col·lectiva i força recent. És un sector agrari tradicionalment molt salinitzat, amb moltes jonqueres, i per aquest motiu considerat marginal des del punt de vista agrari.

En tercer gran element paisatgístic del Delta del Llobregat, és el natural, que agrupa elements biòtics i abiòtics del paisatge. En relació als elements biòtics, si exceptuem els petits retalls de bosquines dels vessants de les muntanyes del voltant que s'han inclòs dins de la unitat (sobretot pinedes i màquies), aquests elements majoritàriament es corresponen amb les restes de les llacunes litorals del Delta i amb determinats sectors a l'interior de la plana sedimentària que, per motius diversos, no estan conreats i en alguns fins i tot s'hi ha estanyat aigua: els Reguerons, les basses de Can Dimoni, etc. En aquests indrets hi han aparegut canyissars, jonqueres, etc. Sigui com sigui, el principal sector amb predominança de l'element biòtic són les llacunes litorals, en especial el Remolar i la Ricarda, tot i que hi ha restes d'altres llacunes com ara la Roberta, la Magarola, la de ca l'Arana, etc. En tots aquests àmbits també hi ha vegetació adaptada a la humitat i, en

algunes ocasions, a la salinitat; hi destaquen també les superfícies de pinedes, algunes de les quals amb una alta qualitat ambiental, pinedes que també es presenten a Castelldefels i Gavà, tot i que allà en bona mesura urbanitzades.

Respecte a zones amb predomini de l'element abiòtic, a banda de les làmines d'aigua de tots els estanys esmentats, convé destacar el front de les platges, amb un sector de sorral (a l'àrea de Castelldefels) que presenta dinàmica expansiva des de fa dècades, mentre que d'altres sectors mostren tendència recessiva (la Ricarda).

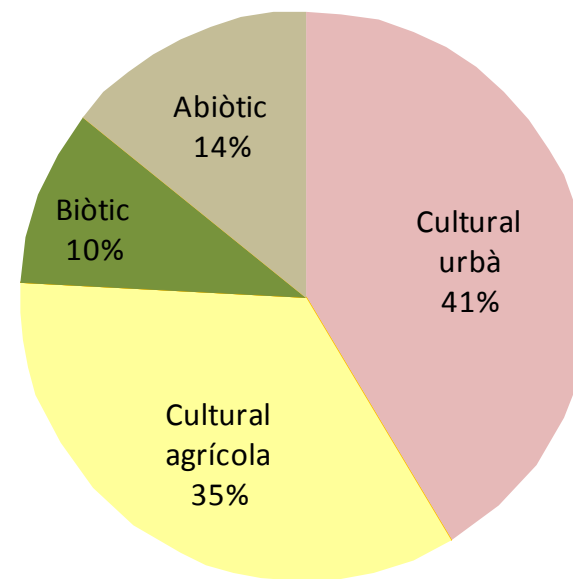


Figura 11.15: Gràfic de la distribució dels components A-B-C a la unitat de paisatge. Font: elaboració pròpia a partir del Mapa d'usos del sòl 2002 del DTES.

### Expressió artística del paisatge

El Delta del Llobregat va associat indefectiblement al nom de Jaume Codina (el Prat de Llobregat, 1923–2007), l'historiador per antonomàsia del Baix Llobregat. La seva prolífica obra no és només una tasca de rigorosa aportació científica de primer nivell a l'explicació de les transformacions territorials del Delta, sinó també una generació d'una imatge particular d'aquest territori que, mitjançant l'escriptura, esdevé paisatge. Independentment de la seva obra poètica, explicada més endavant, mitjançant les monografies històriques de Jaume Codina el Delta del Llobregat va ser entès, analitzat i interpretat, de manera que l'autor va aconseguir generar una representació particular de l'àmbit territorial, presidida per la idea d'una naturalesa ruda, insalubre, desagradada i difícil, en la qual la gent del fang ha maldat durant segles per sobreviure-hi. A través d'un intens i llarg procés de colonització durant el darrer mil·lenni, s'arriba finalment al s. XX, segons la visió de Jaume Codina, a un verger agrari que ràpidament s'extingeix al cap de poc. Segons aquest autor, l'esplendor agrari només durarà un xic: «la tràgica paradoxa històrica del s. XX és que, quan l'agricultura hi arribà ben florent, hi començà de sobte a morir» (Codina, 1971a: 434). Vet aquí una tria de cites de Jaume Codina que permeten fer-se una idea de la seva contribució al coneixement del Delta i, d'aquesta manera, al fet que la gent se'l pugui fer seu i estimar. L'inici d'un dels seus múltiples llibres és antològic i clarament evidencia la voluntat conscient de l'autor de generar una identitat territorial marcada per a les terres dèltiques, cosa que de forma vetllada comporta la fixació d'un cànon paisatgístic particular:

«Si tots els pobles tenen, quan no uns fets diferencials –de vegada força discutibles– unes constants històriques innegables que els caracteritzen i enrobusteixen llur personalitat col·lectiva, també el nostre Prat, aquesta catifa central del Delta del Llobregat, terra estranya de contrastos, ha jugat en la Història una paper pregonament humà de gresol purificador. Del conglomerat d'un mil·lenni d'anys en sorgeix certament un poble amb un perfil ben definit i una mentalitat pròpia [...], nítidament retallada per tal com era produïda d'una manera més ingènua i infantil, amb una espontaneïtat autèntica que ens fa calfreds a l'espina.» (Codina, 1966: 15)

El Delta sempre es posa en relació amb el riu que el motiva, el nomenat pare Llobregat, generador de tot el paisatge dèltic.

«El Delta és fill del riu. I el riu va engendrar el Delta gràcies a les seves avingudes. Mentre el territori no fou habitable, les crescudes del riu no constituïren altra cosa sinó una informe i gran desembocadura semilacustre. Quan l'home s'hi instal·là, ipso facto les avingudes esdevingueren inundacions. Aquestes han hagut de ser una legió innombrable que mai no sabrem, però llur existència ens constarà d'una manera fefaent. El Delta ha estat possible gràcies a aquesta labor anònima, de segles.» (Codina, 1971b: 5).





Figura 11.16: Cobertes d'alguns dels llibres més coneguts de Jaume Codina, figura fonamental per comprendre el paisatge deltaic, tant en la seva dimensió històrica, com també en el seu sentit estètic.

«Amb tu, pare Llobregat, haig de concloure aquest llibre [...]. Vell antagonista triomfador que neixes i mores donant-te als braços que et cerquen, símbol de la raça, cordó umbilical de Catalunya, una part de la qual ens has ofrenat –joiell inapreciable– engruna a engruna, blanament, calladament, durant milers d'anys: el Delta. [...]

La suprema lliçó ens la dónes cada dia i cada moment, pobre pare vell i pròdig: a més riquesa, més pobresa, no solament per aquest doll viu que escampes arreu on passes sinó també per la moneda amb què et paguem. Fas pena de veure al nostre Delta, tu, la font de tota la riquesa, la clau, el secret de tot. T'hem dessagnat sense contemplacions i no contents d'això t'hem despulat ignominiosament de tota gràcia vegetal i t'hem embrutat, t'hem escopit tant com hem pogut. Com si en tinguéssim necessitat. Com si fos una revenja pels beneficis que ens has atorgats. Així et paguem. [...]

«No quedis exsangüe, poble meu. No vulguis morir mentre el teu pare t'ofrena un fil de vida de Catalunya terra enfora, mar endins on tu ets. Porta els parracs del teu or amb dignitat; aprèn finalment de donar amor. Escolta, oh, escolta el fil de la vida!» (Codina, 1966: 236)

Altres vegades opina sobre el curs de la història que li va tocar viure, sobre la progressiva substitució dels camps per les indústries:

«Personalment crec que sí que és un mal. I no perquè no compregui i desitgi el màxim millorament econòmic [...], no perquè vulgui –pobre de mi– lluitar contra el signe del temps. Menys encara perquè deixi d'estimar la riquesa que les fàbriques imparteixen. Res de tot això. El meu és un amor d'agraïment atàvic i profund que sense gens de fullaraca veu com és de simple i elemental la contingència humana, com l'home és mutable, com canvien els colors. ¿Voleu, en pocs anys, cas més escandalosament significatiu i pròxim que el de la Zona Franca, ara novament Port Franc, aquest tros dèltic de capital importància, possible pulmó de Barcelona en tants d'aspectes, però immobilitzat quant al seu destí, sobrepasat pel ritme de l'evolució del món, on hi ha fàbriques i hi ha agricultura i masies, on la deixadesa sanitària és enorme i la ignorància de l'Ajuntament barceloní –al qual pertany– crassa i supina, on ningú no sap a ciència certa què fer-hi ni què fer-ne? [...]

¿Per què no ens enllaminim d'una vegada amb la idea d'un Delta no estrictament industrial, porta sud i pulmó obert de Barcelona, meravellosa finestra, si volem, al cos i a l'esperit, on la natura hi és pròdiga i flexible i s'emmotlla al desig de l'home modern? ¿Per què no pensem que és un deure nostre fer una Barcelona bonica si tenim la riquesa assegurada?

En el pitjor dels casos podrà venir el ferro i el ciment i encobrir l'al·livió de sota. Però un dia l'home hi sentirà arrels i la terra hi ressorgirà.

Només és qüestió de temps. I d'amor.» (Codina, 1966: 234)

En el que és el seu darrer llibre –Ai, adéu, clara marina!–, que de fet no és un llibre d'història sinó una obra literària, es pot trobar un fragment autobiogràfic que expressa molt bé la nostàlgia que sent l'autor per l'antic paisatge deltaic. Es refereix a una tornada, de petit, des de la Pineda de Castelldefels al Prat.

«Vam recollir les coses i, per entre la pineda, vam començar a caminar. El sol encara era ben alt. L'hora devia ser xafogosa.

Sempre cap a llevant, el camí s'anava separant de la platja internant-se lleugerament terra endins. Era un camí sorrenc, camí de carro. Aviat van aparèixer els primers conreus, tímids i humils, petits com horts, aïllats en clapes entre altres clapes de pins. No sabia dir de què eren, aquells minicamps. A l'esquerra, cap amunt, llunyanes, les muntanyes del litoral es dibuixaven blavoses en la calitja de la tarda estival.

El meu record d'aquells paratges de dunes cada vegada més petites, terra sorrenca, claps de pins i conreus misèrrims és molt dèbil i confús. No hi recordo figures humanes fora de les nostres. Però sí que sé que la tarda era magnífica, en tota la plenitud; una claror mediterrània, transparent i agressiva, amarava el paisatge més proper. Més enllà, la calitja. Era el delta, evident (jo, aleshores, no ho discernia pas massa); però ben diferent, aquell paisatge, del meu, del que jo coneixia.

El camí, secundari, desembocava en un altre de més ample. A la nostra dreta la pineda [es] tornava més espessa i misteriosa, tan gran que no deixava entreveure la mar. [...] A l'esquerra, nous conreus, ara més marcats i més seguits, però també petits, iniciaven un veritable paisatge d'horta. Les primeres sínies, algunes en funcionament mitjançant burrets o mules amb orelleres. El meu pare va comentar que era terra de bones síndries i que ens trobàvem a la demarcació de Gavà, o bé, ja, en terme de Viladecans. Tanco els ulls i el veig com si fos ara. [...]

Gairebé de cop s'acabava el paisatge d'horta i de sínies aràbigues. Semblava que en vingués un de més àrid, menys verd i més ocre, de terra, però –explicà el pare–, salina. El camí –segons el meu pare, la carretera de València; el camí Ral, segons un pagès viladecanenc que vam trobar [...]. Solitud, malgrat alguna escassa masia al peu del camí. Potser –no ho podria assegurar– alguna es trobava abandonada. El pare les coneixia i les anava enumerant: Cal Roc de la Casa Alta, Cal Dimoni... Lladrucs d'un ca invisible i llunyà. Vols de gavina en l'atzur puríssim. Els conreus quasi havien desaparegut, substituïts per marines incultes plenes de jonqueres i salats. De tant en tant, camps oberts, tal volta algun rostoll, més grans, de mitja mujada, terrosos (el sòl ja no era arenós), però també solitaris. Als marges del camí, i més avall, cap a la mar, les jonqueres, els sarguessos i els fonollars es multiplicaven, i d'altres plantes espontànies que jo no coneixia. El cap



de l'estany d'El Remolar, no gaire lluny, entre canyissars verds, i la partida que travessàvem, que segons el pare era coneguda amb el nom de L'Àfrica, em parlaven d'indrets i noms familiars: ens acostàvem al terme d'El Prat. Una gaia de terra, tanmateix –assenyalava el pare–, arribava a l'estany i era terme de Sant Boi. L'escenari, semiaquàtic, amb reguerots d'aigua entre l'herbam, escorrent-se cap avall.

Devia fer un parell d'hores que caminàvem. Si vam fer alguna parada per reposar, no ho recordo; és probable. El camí era ben pla, però la calor devia apretar de valent. No ho he retingut a la memòria. Només m'ha quedat el record d'una tarda majestuosa en tota la seva plenitud damunt la plana; cel blau per tots cantons, hora calma –tal volta un xic de marinada movent lleugerament les tiges de fonoll vora la sèquia– i el nostre entorn més immediat, que intento descriure, tímidament enterbolit per la polsina d'or que sota el sol alçaven les nostres petjades en la pols del camí. Omnipresent, el delta ens envoltava amb la seva màgia.

Ja s'albiraven cap a llevant nous conreus a banda i banda del camí, alternats amb les marines incultes. A poc a poc el paisatge tornava a canviar: l'àrida sequedat que havia donat nom a L'Àfrica desapareixia i anava essent substituïda per un paisatge més amable. Àlbers i pollancre ombrejaven a trets el camí. Vols d'ocells que em semblaven orenetes i falziots –i qui ho sap si ho eren– solcaven el cel, massa amunt per distingir-los amb més precisió. El pare, que era molt caçador, sí que els coneixia. Els anava enumerant: un segard, un vol de pebrets, un altre vol de pebrets, ara uns tords que s'han alçat d'aquells canyars, dos estornells...

El meu pare, Jaume Codina i Codina, rei del delta. Havia arribat als seus dominis. Ho coneixia tot. Ho sabia tot. Ho estimava tot. Tot era seu, sense excepció. Era seu per dret d'amor intuïtiu, el més sagrat dels drets. El meu pare coneixia El Prat rural pam a pam, no solament com era, sinó què hi havia en cada moment, què s'hi feia, què s'hi havia fet o s'hi pensava fer. Els punts de la geografia local amb nom propi més humils eren familiars a les meves orelles a través dels seus llavis [...]. El propietari de la terra, fos pagès o senyor barceloní. El conreador, fos amo pagès, masover o comparet. L'anyada passada, la present, la futura. Les rotacions dels conreus. Les necessitats. Les intencions. La climatologia. Les riuades (de la seva boca vaig saber, sense data, la de Sant Mateu, que va venir per sorpresa enmig d'un dia assolellat; confirmada després per la documentació de l'any 1850). Tot.» (Codina, 2002: 88-91)

En el mateix llibre apareixen poemes sobre l'àmbit deltaic, majoritàriament escrits en la dècada de 1940, en què algunes de les referències comentades assoleixen un tractament estètic especial: el caràcter pla del territori, la importància del cel i del vent en un paisatge de dominància planera, el riu, l'horitzó de les muntanyes al fons, el treball pagès, la vegetació de les marines i de la ribera del Llobregat...

Tot seguit, algunes estrofes aïllades.

“Sota el cel, vora la mar,  
brilla al sol ma terra plana  
com visió de marinada  
replena de claredats.”

“Els camps ja són rosats  
de presseguers en flor  
i corre pels sembrats  
un aire de dolçor.”

“Qui no ho ha vist, no capeix  
l'encís i la suavitat  
de l'or vell d'un vell paller  
en un cel blau retallat.”

“Aquesta blancor, als núvols,  
no l'hi havia vista mai,  
blancor de neu mig rosada  
de muntanyes i de valls...”

“Vora els pins, el ginestar  
llença llum i llença flaire  
al vent suau del dia clar.  
La pineda és olorosa...  
I enllà, blava i verdosa,  
brilla la mar.”

“En sé un marge tot ple.  
Vora l'herba florida  
i l'aigua esmunyedissa  
les oliveres, en fila,  
s'allunyen marge enllà  
i el camp queda tot ple d'una gran  
pau...”

“A l'hora del sol ponent  
les muntanyes eren plenes  
d'un polsim ataronjat  
que arribava fins al pla  
tot surant quietament.  
I en la dolçor de la tarda  
l'aire, el cel i les muntanyes,  
era tot transfigurat  
pel vel fi, quasi daurat,  
de la llum del sol ponent.”

“Oh, ma terra, terra plana,  
com et tinc a dintre el cor!  
Com hi ets tota, terra amada,  
terra plana, vida i mort!”

“No reposis, sembrador,  
que la tasca no té fi:  
és eterna la llavor,  
és etern el teu camí.”

(Codina, 2002: 15-77)

Aquestes referències paisatgístiques enaltides per Jaume Codina han aparegut en altres poemes, que de fet se'n podrien considerar una continuació, fins i tot un seguiment. La poetessa Eulària Serra (el Prat, 1910), dedica la seva obra Temps, gent i paisatge. Un segle de memòria al Prat a Jaume Codina i a tots els pratencs. És també amarada de nostàlgia.



Figura 11.17: Diverses obres de Josep Bages: Antiga casa de pagès del Prat. Parellada (1977). Cal Tibis i cal Mià (1980). Camps del Prat (1984). Ca l'Alaio. Masia del Prat (1992). Camí vora del riu, al Prat de Llobregat (1978).



Figura 11.18: Josep Bages (1947). *Delta del Llobregat*.

#### “Platja del Prat

[...] Jo caminava descalça per la sorra bellugadissa bo i aplegant petxines, o pedres o... jo que em sé tanta glòria a ma platja em semblava trencadissa aquella aigua tan clara, i l'espai blau, blau i serè.

Però un dia s'hi aixecà rabiosa la borrasca l'aigua, voleiant, rebolcada pel mal vent arrossegant furiosa les runes de la meva platja com si fugissin del foc d'aquell infern. [...]

Confiant que el temporal mai arribés a despuntar mes l'oreig em portava aquelles flaires d'herbes marines avisant-me que la mar estava ja al punt de rebentar doncs ses crestes n'eren curulles de ràbia i metzines.

Núvol negre que de la mar vers els pins desemboca i les boires comencen son esgarrifós i fred rebufar aviat tot serà mànega negra, l'aigua baixant folla i *dingú* no sap pas, on la tromba maleïda rebentarà. [...]

I tornaràs, platja meva, de sorra fina del Prat platja llarga d'ones blanques, d'aigua clara, que tant he recordat que el somni, l'ambició progrés ens has trencat però el cor encara pessigolleja, sempre, n'estarà de tu, enamorat.”

(Serra i Rubió, 2008: 25-27)

Els atributs percebuts per la literatura també han estat resseguits mitjançant l'exercici de la pintura paisatgística de Josep Bages i Jané (Vilanova i la Geltrú, 1910). En una antologia d'olis d'aquest pintor del Delta del Llobregat, convé subratllar-ne la contundència dels cels, molt escaient en un territori planer. Cal d'altra banda destacar la memòria de masies desaparegudes, per exemple cal Tibis i cal Mià, enderrocades amb motiu de la Pota Sud (C-31), o d'entorns profundament transformats, com ara el paisatge fluvial del Llobregat.

#### Valors en el paisatge

A la unitat hi ha un espai natural protegit que es correspon en gran mesura amb els aiguamolls del Delta del Llobregat i que és gestionat pel Consorci per a la Protecció i la Gestió dels Espais Naturals del Delta del Llobregat, constituït per la Generalitat i els ajuntaments del Gavà, el Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat i Viladecans. Declarat en part reserva natural el 1987 (Decret 226/1987) i inclòs parcialment al PEIN el 1992 (Decret 328/1992), la superfície d'aquest espai, segons la delimitació definitiva donada per la xarxa Natura 2000, és d'unes 925 ha que afecten, més enllà del Prat i Viladecans, també Gavà i Sant Boi. L'espai Xarxa Natura 2000 engloba: els estanys de la Ricarda, el Remolar i la Murtra, amb llurs entorns; la pineda litoral, des de la Murtra i fins al Prat; els aiguamolls creats a cal Tet; el tram final de la llera del riu Llobregat; l'entorn de cal Dimoni i els Reguerons. Aquestes àrees tenen una importància ornitològica cabdal, reconeguda per la figura de la ZEPA, amb una avifauna d'interès europeu, i a efectes de política territorial pel PDUSC (amb la màxima protecció). Es tracta de la zona humida més important de la Regió Metropolitana de Barcelona. Són, en definitiva, un seguit d'àrees disjunctes, parcialment també incloses al perímetre del Parc agrari del Baix Llobregat. De fet, no s'ha de perdre de vista que dins del Parc agrari existeixen àrees d'alt valor natural i ecològic, per exemple moltes regadores, les quals de fet ja compten amb una protecció derivada del Pla especial del Parc Agrari, en la mesura que aquest estableix com un dels seus objectius primordials la preservació dels valors ambientals presents en el seu àmbit territorial.

La conservació d'aquests hàbitats i de la seva fauna associada es pot veure afavorida per la CRAM (la fundació per a la Conservació i Recuperació dels Animals Marins creada l'any 1996), que suposa un impuls interessant per a la investigació i l'educació ambiental a la zona del delta.

Els aqüífers del Delta del Llobregat són protegits en virtut del Decret 328/1988. No només engloben la part del delta que s'inclou en aquesta unitat –de la confluència de les carreteres C-31 i C-32, a Castelldefels, fins al riu Llobregat– sinó tota la situada al nord del riu, que arriba dins de Barcelona fins al passeig de la Zona Franca i fins la ronda del Mig al barri del Badal.

Al Delta del Llobregat hi són presents valors històrics molt notables. Els més antics fan referència a la complexa tasca de colonització del territori i a la seva transformació en paisatge agrari. Es manifesten en forma del parcel·lari agrari, dels antics camins (molts d'ells sinuosos) i, sobretot, de les masies. L'àrea en què actualment es concentren aquesta mena de valors és la formada pel riu Llobregat, la C-245, la C-31 i la C-32, als termes del Prat i Sant Boi de Llobregat. Es tracta de l'àmbit de colonització agrària més antiga, medieval, coneguda amb el nom de les partides del Riu Mort i la Ribera, i que ha romàs assetjada



Figura 11.19: L'aiguamoll de cal Tet, en l'actual mapa topogràfic 1:10.000, creat ex novo i dissenyat –per ser vist des de l'aire– en forma d'ànec. A la vora té l'estany de ca l'Arana, aquest sí d'origen natural. Font: &lt;www.icc.cat&gt; (Accés 15.08.2008)

per infraestructures per tres costats i pel riu –canalitzat i desviat– pel quart. Coincideix amb l'àrea en què el paisatge agrari es manté en millor estat, d'alta productivitat agronòmica i amb una agricultura viva. Convindria preservar-la de forma contundent enfront de possibles transformacions. En aquest sector hi destaquen masies documentades de molt antic, com ara cal Monjo (el Prat de Llobregat), ja esmentada al s. XV, que tanmateix roman abandonada de fa anys i de fet el seu interior s'ha esfondrat recentment. Associat a aquest àmbit, hi ha les restes dels sistemes de motes defensives del Prat, construïdes a l'edat moderna per minar els efectes de les avingudes del Llobregat cap a la població: el camí de la Bomba, per exemple, en ressegueix una i també se n'identifica una de molt clara, paral·lela a la mota actual, de Can Parellada cap al sud, molt malmesa per la construcció de la C-32 i que, previsiblement amb l'expansió de l'Eixample Nord del Prat, desapareixerà.

Fora d'aquest sector, la densitat de masies va caient d'est a oest, fins al punt que a municipis com Gavà no n'hi ha cap a la part agrícola estrictament deltaica del terme. Tanmateix, totes les trames agràries que subsisteixen al Delta del Llobregat tenen un alt valor històric, car testimonien els diferents processos de colonització històrica (individual o col·lectiva), donen lloc a diferents morfologies rurals característiques i presenten elements molt notables com el sistema de reg.

Com a elements anteriors a la colonització agrària dels darrers 1000 anys, cal destacar els jaciments miners prehistòrics de Can Tintorer, dins de la trama urbana de Gavà, i que tenen una importància històrica de primer ordre, suara ressenyada. S'inclouen dins d'aquesta unitat



de paisatge i es corresponen sobretot amb el període neolític.

Al Delta del Llobregat es presenten altres conjunts històrics amb notable valor. A la línia del samontà, es troben una sèrie d'edificis de distinta naturalesa que es corresponen amb el sistema de domini (i vigilància) de les terres deltaïques. Destaquen, el castell de Castelldefels i diverses torres: can Rosés (Gavà) la torre Roja i els altres edificis rojos del centre de Viladecans (torre del Baró, can Modolell), o can Torrents (Sant Boi de Llobregat). Per sobre d'aquestes construccions, hi ha el conjunt castral d'Eramprunyà i el santuari de Sant Ramon, situats fora de la unitat i tanmateix dominant-la. A més, dins de la trama urbana de Sant Boi, hi ha la torre de Benviure (de factura romànica), can Carreres o el palau dels Comtes de Mariano (de finals del s. XIX).

Entre els elements amb valor històric també sobresurten els edificis modernistes de la granja i la torre de la Ricarda i la casa racionalista d'Antoni Bonet. La granja de la Ricarda, construïda entre els anys 1909 i 1910 i dedicada a la producció de llet de vaca, constitueix un testimoni de la colonització agrària del delta del segle XIX impulsada pels canals i les aigües artesianes. Aquesta construcció, de referència a la seva època, quedà afectada pel Pla director de l'aeroport Barcelona- el Prat i fou enderrocada l'any 2003 i reconstruïda en un altre indret entre el 2007 i 2009 per a usos museístics. La casa d'Antoni Bonet, construïda entre els anys 1953 i 1963, exemplifica la vida amagada de l'elit barcelonina durant el franquisme.

També cal esmentar com a valors històrics la presència industrial, que ha deixat en el paisatge interessants exemples de la seva arquitectura pròpia. Destaquen, elements puntuals com l'edifici de la Telegrafia dissenyat per Puig i Cadafalch a la finca de la Ricarda i l'arquitectura associada a la Seda de Barcelona, instal·lada al Prat cap al 1920 i que anà generant, en diferents moments, una sèrie de conjunts històrics d'interès, alguns d'ells modernistes. Les antigues fàbriques, el col·legi o les cases de la Seda en són bons exemples.

Finalment, es pot esmentar un element que, tot i que estrictament fora de la unitat, té un interès explicatiu fonamental per entendre el paisatge: el far del Llobregat. Les fotografies conservades d'aquesta construcció han permès visualitzar de forma punyent els canvis en la línia costanera durant el darrer segle i mig, fet que ha convertit l'edifici en un emblema molt popular que il·lustra la variable naturalesa deltaica.

Estrictament dins de la plana deltaica, històricament només hi havia hagut dues ermites: Santa Maria de Bellvitge i Sant Pau del Prat. Ambdues tenen una importància religiosa molt destacable perquè tradicionalment eren els únics centres de reunió cristiana de l'immens àmbit deltaic, tot i que la primera (fora de la unitat) no va arribar a ser mai parròquia independent i la segona, amb moltes dificultats, no ho va esdevenir fins ben entrada l'edat moderna. Jaume Codina ressenya que les necessitats religioses de les comunitats deltaïques eren molt

mal ateses, per exemple en el moment que es moria gent quan la plana estava completament negada per l'aigua i calia transportar els cadàvers de forma molt precària cap a Sant Boi de Llobregat o Santa Eulàlia de Provençana. En aquest sentit, l'erecció de la capella del Prat com a parròquia independent es convertí en una llarga vindicació molt cobejada per la població local. Cal dir, tanmateix, que l'església actual de Sant Pere i Sant Pau del Prat és un edifici modern mancat del valor identitari i referencial que havia tingut l'antic temple. L'antiga església goticorenaixentista fou cremada a l'inici de la guerra civil i acabada de destruir al llarg dels anys de la contesa, de manera que durant la dictadura franquista se'n féu una de nova, construïda en dues fases, entre 1940 i 1971.

Tenen també una importància religiosa destacable dos temples situats al terme de Sant Boi: Sant Ramon, d'estil neoromànic i al capdamunt del turó homònim (que fa de partió entre els termes de Sant Boi, Sant Climent i Viladecans), el qual esdevé un referent visual clau del Delta del Llobregat; cada any se celebra la pujada a Sant Ramon, al final de l'estiu. L'altra església que té una importància religiosa notable és Sant Baldiri, rectora tradicional de la major part de l'espai deltaic i molt visible des de bona part de la plana, sobretot de nit, quan està il·luminada. Finalment, convé esmentar les esglésies romàniques de Santa Maria de Castelldefels i de Santa Maria de Sales (Viladecans), ambdues situades per sobre de la línia de samontà.

Hi ha nombrosos elements paisatgístics dels fins ara esmentats que tenen un alt valor simbòlic i identitari. A efectes simbòlics, destaquen

alguns elements situats al capdamunt o als vessants de les muntanyes que miren cap a la plana i que constitueixen referents identitaris de totes les poblacions del Delta. És el cas, per exemple, de l'ermita de Sant Ramon, o de Bruguers i el castell d'Eramprunyà (Gavà).

Des del punt de vista identitari, el Delta del Llobregat té uns referents paisatgístics identitaris «clàssics», exposats en l'apartat d'expressió artística del paisatge: el riu, els camps, la platja, la pineda, el far, etc. Tanmateix, llur potent transformació territorial i el fet que s'hagi produït un enorme canvi social al llarg de les darreres dècades han fet que aquests referents clàssics hagin perdut part del seu significat col·lectiu. A hores d'ara tal volta no són tan popularment assumits com ho havien arribat a ser en el passat. S'entén, en aquest sentit, que les manifestacions artístiques actuals els afrontin en termes de nostàlgia.

En canvi, guanyen funcions simbòliques i identitàries àmbits que en el passat no en tenien, per exemple els espais naturals de la franja costanera, per la progressiva consciència ambiental de la població, que es veu incrementada per l'actuació de sensibilització i protecció d'espais que fan les administracions. Sigui com vulgui, presenten una alta valoració social àmbits com el canal olímpic de Castelldefels, molt emprat per a lleure ciutadà. Nombrosos parcs urbans de les diferents ciutats han rebut molt d'esforç inversor i planificador per part de les diferents administracions locals per tal que siguin emprats i valorats per la població, i han estat encarregats a arquitectes o paisatgistes de renom. És el cas del parc de la Marina de Viladecans o del campus de la Mediterrània de Castelldefels.



Figura 11.20: La platja del Prat. Es tracta d'un indret molt popular en el passat, altament simbòlic i identitari per a anteriors generacions, que es va deixar d'emprar durant dècades a causa de la seva contaminació. Ara per ara, i a poc a poc, es va recuperant per a l'ús públic.



Relacionat amb els valors productius, convé fer esment dels principals productes agraris de la contrada. Tradicionalment, els espàrrecs de Gavà i la carxofa Prat (que es produeix sobretot als termes de Sant Boi, Viladecans i el Prat) havien estat els conreus més característics i idiosincràtics. Recentment, la blada també ha assolit molta importància i és ben valorada als mercats consumidors de la rodalia. El pollastre i capó del Prat, és l'únic aviram de tot l'Estat espanyol amb el distintiu de qualitat IGP (indicació geogràfica protegida) reconegut per la Unió Europea. S'estan fent tràmits per aconseguir també aquest distintiu europeu per a la Carxofa Prat. Els darrers anys el Parc agrari del Baix Llobregat està fent una tasca de reconeixement dels productes agraris del Delta i de la Vall Baixa, tant en termes de visibilitat social, màrqueting o comercialització com pel que fa a què els restaurants del territori cuinin i facin gastronomia amb els productes que els són propis. Alhora, s'observa el creixement de l'agricultura ecològica o integrada, en el marc de les agrupacions de defensa vegetal de la zona, i de les cooperatives de consum que fan arribar productes de qualitat del Delta a llars particulars de l'àrea metropolitana mitjançant circuits de comercialització curts i directes.

El principal valor estètic del Delta del Llobregat és el ric parcel·lari rural, amb la seva diversitat de formes agràries. Testimoni de distintes fases de colonització humana, genera un paisatge d'una alta qualitat formal i escènica. Les diferents trames agràries conformen patrons característics. Els espais agraris del Delta del Llobregat són precisament l'àrea que varia més cromàticament al llarg de l'any. Mentre que globalment els paisatges urbans manifesten una gran continuïtat, l'estacionalitat dels paisatges agraris és molt marcada, sobretot pel contrast de camps llaurats i camps amb conreus que s'observa pertot. En no existir pràcticament retalls de vegetació arbòria de ribera, no es pot comprovar el ritme anyal del paisatge dels boscos riparis, però en canvi els camps permeten fer-ho.

Finalment, entre els valors productius cal mencionar també el polígon industrial del Camí Ral (Gavà - Castelldefels) espai industrial on la qualitat del conjunt i de l'entorn influeix favorablement en el valor productiu de les empreses. Un altre element amb un valor productiu innegable és l'aeroport Barcelona – el Prat per la seva condició de porta d'entrada a l'àmbit.

#### Principals rutes i punts d'observació i gaudi del paisatge

El Delta del Llobregat havia tingut nombrosos camins que permetien travessar-lo en diferents direccions, tant a peu com mitjançant vehicles. En una cita de Jaume Codina, es trasllueix un còmode i entranyable camí pedestre des de la pineda de Castelldefels fins al Prat, itinerari



Figura 11.21: La carretera perimetral de l'aeroport del Prat, amb el Prat en l'horitzó.

que avui dia seria temerari d'intentar fer. La carretera de València, que va del Prat a Gavà, havia estat històricament una via de relació, però actualment és una carretera de trànsit complex i gens aconsellable de fer a peu pels marges. La pressió constructora i d'infraestructures ha implicat una evident desvertebració del territori que ha conduït a una difícil articulació actual de rutes de gaudi del paisatge. En l'actualitat moltes de les rutes antigues no són possibles, ni d'altra banda presenten interès, atès l'empitjorament territorial del paisatge que s'hi ha produït.

Pel que fa a les carreteres, la millor opció per introduir-se al paisatge agrícola del delta és recórrer les carreteres locals que uneixen les poblacions de Castelldefels, Gavà o Viladecans amb el litoral (itineraris motoritzats 32, 33 i 34), ja que creuen el sector occidental, pel bell mig de la zona del Parc agrari del Baix Llobregat, que s'inclou a la unitat, on es pot observar la particular disposició parcel·laria d'aquest espai. D'altra banda, els itineraris 35 i 36 (B-203, via segregada), que connecten el Prat del Llobregat amb la platja, permeten la visió de l'aeroport, el mosaic de camps del delta, els canals de reg i drenatge, les llacunes litorals i les platges.

Pel que fa a rutes pedestres, els ajuntaments de Gavà i Viladecans han posat molt d'interès en comunicar les poblacions del samontà amb llurs barris de mar, de manera que han creat sengles camins ciclopedestres (itineraris a peu 41 i 43) que permeten avui dia transitar pel delta de forma longitudinal (avinguda del Mar i camí de les Filipines, respectivament).

Per sobre de les respectives motes, el camí de la vora del riu Llobregat conegut popularment com camí de la Ribera (itinerari a peu 39), que uneix la desembocadura del Llobregat fins fa poc amb Pallejà i més recentment fins a Martorell pel marge dret, juntament amb la ruta entre Sant Joan Despí, allargada en temps recents fins a la desembocadura o platja, i Martorell pel marge esquerre (itinerari a peu 37) de la Vall Baixa del Llobregat, permeten recórrer la totalitat del tram de 30km de riu des del Pont del Diable a Martorell fins a la desembocadura a les platges metropolitanas passant per els espais naturals del Delta. El Consorci per a la Recuperació i Conservació del riu Llobregat, com a òrgan gestor d'aquest àmbit ha portat a terme diversos projectes on, d'entre d'altres i a la unitat que ens ocupa, convé destacar l'accés dels nuclis del Prat i Sant Boi a la llera del riu, i la passera que comunica



Cornellà amb el Parc agrari.

També existeix la possibilitat de voltar l'aeroport del Prat pel cantó nord i est (itineraris a peu 40), sortint de Viladecans i passant pel Prat de Llobregat, fins arribar a la platja (itinerari a peu 44)

D'altra banda, sense necessitat d'implantar-hi un passeig marítim, tot el litoral de platges del Delta del Llobregat, des de la desembocadura del riu i fins al port de la Ginesta, és una possible ruta pedestre de primer ordre, única a l'àmbit metropolità en tant que permet uns 18 km ininterromputs de passeig per les sorres. Tot i que els darrers anys s'hi ha treballat, encara hi ha alguns sectors poc condicionats i convé tenir en compte que part de la platja és zona de cria del corriol camanegre (*Charadrius alexandrinus*), motiu pel qual convé evitar-hi la freqüentació.

Existeixen dues menes de punts d'observació i gaudi del Delta del Llobregat. D'una banda, els situats fora de la unitat i que permeten albirar de forma panoràmica el conjunt de la unitat. De l'altra, determinats indrets de dins de la unitat que possibiliten una certa perspectiva, tot i que sempre parcial.

Quant als primers, destaquen Sant Ramon a la unitat Muntanyes d'Ordal, o els revolts de la carretera del port de la Ginesta a la Plana Novella (l'àrea és coneguda com la serra dels Lladres) i el castell de

esplèndida panoràmica de l'àmbit deltaic. En aquest sentit també es important destacar el recent mirador d'avions en la cruïlla entre el camí de la Platja i el Canal de la Bunyola, punt de bifurcació del itinerari a peu 44, amb els miradors de la Bunyola i de la Platja com a finals d'itinerari.

### Dinàmica actual del paisatge

Observant les dades del Mapa d'usos del sòl de Catalunya de 1987 i 2002, es constata una reducció evident de l'ús del sòl predominant fins fa poc: els conreus herbacis de regadiu, és a dir, les hortalisses. Mentre que el 1987 els conreus eren l'ús del sòl principal, i per tant el component dominant del paisatge, avui dia ho és el component urbà, que ha crescut molt en aquests anys: el 1987 representava poc més del 30% de la superfície deltaica i avui supera amb escreix el 40% —el creixement més clar es dona en el cas de les infraestructures viàries, que han passat del 4% al 14% del Delta, pas que s'ha d'atribuir a la construcció de la C-32, de la Pota Sud, dels accessos a l'aeroport, al trasllat de la C-31, etc.

Aquest intens creixement del component urbà és el responsable de la majoria d'impactes paisatgístics dins de l'àmbit deltaic. Cal esmentar alguns grans edificis perimetrals a la unitat que modifiquen la visió dels marges urbans des dels espais oberts deltaics: les torres de Viladecans, el pont del polígon Pratenc, l'estadi de l'RCD Espanyol de Cornellà, l'hotel Hespèria i la torre de la Ciutat Sanitària de Bellvitge de l'Hospitalet, les grues de la terminal de contenidors moll Prat, etc. transformen i acoten els amplis horitzons oberts que caracteritzen el paisatge del Delta i l'individualitzen d'altres unitats veïnes.

La presència d'infraestructures també és molt notable i deixa una clara empremta en el paisatge, sobretot en els trams on conflueixen diverses infraestructures en un mateix espai de pas.

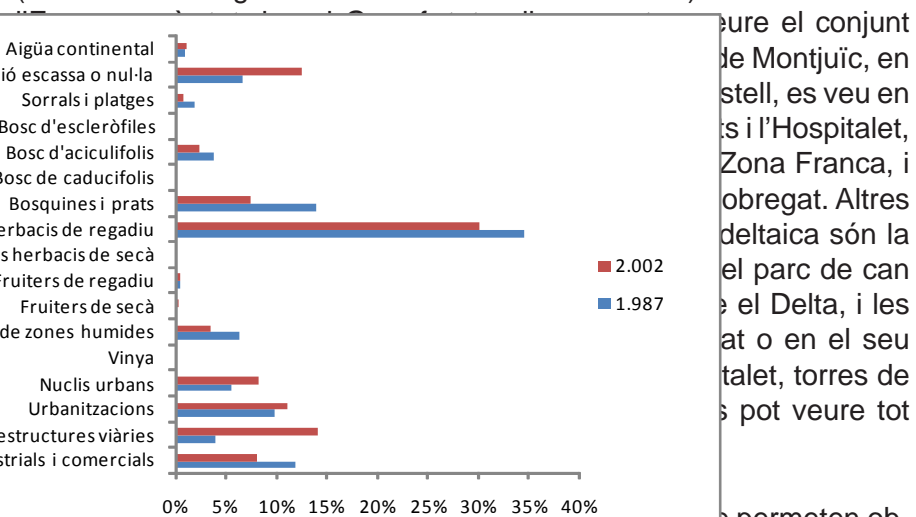
Al Delta del Llobregat s'ha donat un canvi paisatgístic manifest. S'observen reduccions notables d'espais ocupats per boscos, bosquines i herbeis, que han reduït llur recobriment superficial, sobretot a causa de la urbanització recent d'alguns vessants de muntanya (inclosos en petits retalls dins de la unitat de paisatge). La reducció d'aquesta mena de vegetació (i de la vegetació de zones humides) també té a veure amb l'expansió de l'aeroport, que ha guanyat moltes hectàrees els darrers anys a costa d'urbanitzar antics aiguamolls i zones de conreu.

Del 2002 ençà aquestes tendències apuntades s'han consolidat, i a hores d'ara l'espai agrari és encara més reduït i el component urbà s'ha expandit més (en la mesura que s'han inaugurat noves zones industrials, comercials, logístiques i de serveis, s'han construït noves àrees residencials i l'aeroport s'ha engrandit). Precisament un dels elements més determinants en el paisatge de la unitat és l'aeroport. L'impacte sonor que provoquen els avions al entrar o sortir de l'aeroport del Prat és molt alt i ha donat lloc a una dilatada controvèrsia en alguns barris de construcció recent del litoral deltaic.

El component natural, al seu torn, mostra una tendència global al manteniment o a l'increment, canvi facilitat per algunes decisions recents com ara convertir zones de camps de conreu en aiguamolls (cal Tet). Del 2002 ençà s'ha produït una altra tendència amb efectes paisatgístics destacables: l'augment de la làmina d'aigua continental causada per la desviació del riu Llobregat cap al sud (inaugurada el 2005), que s'ha fet amb un ampli estuari que puja les aigües salobres amunt fins passat el pont de la C-31, mentre que l'antic traçat del riu tenia una aparença final molt més fluvial. Aquesta transformació del tram final del riu ha fet canviar notablement l'aspecte d'una part del paisatge del Delta del Llobregat. Els canvis profunds en les dinàmiques fluvials del Llobregat per la disminució de les aportacions sedimentàries del riu i les obres del port han comportat una modificació intensa del sistema de regeneració natural de les platges.

Per altra banda, tant els canvis en el tram final del riu com en el perfil de la línia de costa poden comportar variacions en la dinàmica lateral i problemes d'erosió a les platges de l'hemidelta sud, la qual cosa pot requerir la construcció d'infraestructures de protecció (dics submergits).

El Llobregat també comporta una sèrie de riscos associats a les dinàmiques fluvials naturals, que es poden accentuar per les intervencions urbanístiques, com ara el risc molt alt d'inundació del riu. Segons l'Inuncat, bona part del Delta es inundable en un període de retorn de 500 anys, en concret tota l'àrea que queda per sobre de la C-32 (tram el Prat-Sant Boi), part del nucli urbà del Prat de Llobregat i les



permeten observar i gaudir del paisatge. En general tot l'àmbit agrari central i bona part dels espais naturals costaners ofereixen la possibilitat de gaudir d'amplies panoràmiques, mentre que els entorns urbans es comporten de forma contrària i limiten la visibilitat. Destaquen els miradors de Cal Tet, el recent mirador de la desembocadura del riu i el de l'estany de l'Illa a la zona del Prat de Llobregat i el castell de Castelldefels, com els miradors més rellevants dins l'àmbit de la unitat.

El fet que el Delta del Llobregat sigui l'àmbit d'enlairament i aterratge dels avions de l'aeroport del Prat implica que hagi esdevingut un paisatge àmpliament observat i gaudit des de l'aire, d'on s'ofereix una

Figura 11.22: Gràfic dels usos del sòl 1987 i 2002, representats per barres percentuals. Font: Elaboració pròpia a partir del mapa Classificació dels usos del sòl a Catalunya 1987 i 2002.



riberes del sector baix del riu, fins a l'aeroport. Amb un període de retorn inferior als 500 anys seria inundable el polígon Pratenc i part del nucli urbà del Prat de Llobregat. Bona part de les infraestructures recentment construïdes es troben sota períodes de retorn curts. Pel que fa al sector més occidental del Delta, algunes obres d'infraestructures no prou ben resoltes, desguassos insuficients, o el fet que els polígons que es construeixen no comptin amb basses de laminació de les avingudes, motiven que les rieres que baixen del Garraf–Ordal inundin amb relativa freqüència el sector de camps del Parc agrari, afer que causa queixes permanents de la pagesia, que considera que es veu obligada a internalitzar uns problemes generats fora del seu sector, sobretot a causa d'una insuficient planificació dels serveis d'urbanització urbans; també alguns barris de Castelldefels s'han vist afectats per inundacions, aparentment pels mateixos motius que els que afecten els camps del Parc agrari. Més enllà dels estudis de l'Inuncat, la memòria històrica apunta que la totalitat de l'àmbit deltaic ha estat sotmès a inundacions de forma recurrent, i a tot ell es planteja un cert risc

d'inundabilitat, comú d'altra banda a tots els deltes.

També s'ha d'esmentar el grau de salinització general de l'aqüífer deltaic, ja molt salinitzat a la franja costanera i progressivament més afectat, a causa de les obres portuàries al front dèltic.

Globalment, es pot afirmar que la dinàmica actual del paisatge deltaic es compon dels següents vectors: el progressiu increment de l'àrea urbana entesa en un sentit ampli (zones residencials, aeroport, infraestructures diverses, etc.), la disminució evident del component agrari (als vessants de muntanya del nord oest de la unitat, en especial en els indrets on s'han abandonat els camps de secà els darrers anys i es produeix sobrefreqüentació, va acompanyat de risc d'erosió i d'incendis forestals), i l'increment (lent però sostingut) del component biòtic del paisatge, que inclou tant la vegetació natural com l'increment artificial de làmines d'aigua (riu, aiguamolls) amb arguments de caire ambiental.



Figura 11.23: El nou tram final del riu Llobregat.

### Possible evolució del Delta del Llobregat

Pel que fa als creixements urbans, existeix una àrea de sòls urbanitzables de dimensions considerables que és previsible que es posi en marxa en el futur, perquè compta amb pla parcial aprovat: el pla de Ponent de Gavà, també conegut com a àrea del turó de Caçagats o pla de Queralt. Es tracta d'un sector que ocupa un paisatge obert existent actualment entre el Delta i les muntanyes del Garraf–Ordal, en els municipis de Castelldefels i Sant Boi de Llobregat. Segons els plans aprovats, es preveuen un total d'uns 5.000 habitatges a l'àrea del pla de Ponent, en part en antics camps abandonats, en part en àrees actuals de boscos, i també ocupant alguns camps actualment en conreu.

Dins els límits municipals de Viladecans existeixen alguns exemples destacats d'àrees de paisatge periurbà amb un futur incert.

El sector comprès entre els límits del Parc agrari del Baix Llobregat i dels espais naturals protegits de les Filipines i del Remolar és una àrea d'agricultura periurbana residual. Actualment, aquest sector està classificat com a sòl urbanitzable no delimitat i qualificat com a equipaments. Tot i que està tallada per la C-31 i existeixen algunes illes urbanitzades, l'activitat agrícola és predominant i constitueix un connector del Parc agrari fins a les pinedes litorals, que en un possible desenvolupament del sector s'hauria de contemplar. Malgrat els valors (naturals, estètics, socials, productius), avui per avui, el caràcter de l'àrea, el règim de sòl i l'accessibilitat del lloc prefiguren un escenari més o menys urbanitzat.

El sector de Cal Alemany, entre l'autopista C-32 i la via del tren, és una àrea que completa la superfície edificada de la façana sud-est del nucli urbà. Actualment només una petita part està urbanitzada (2010) i s'han executat les obres del vial d'enllaç amb l'autopista; a la resta de l'àrea s'intueixen encara les traces de l'antiga modelació agrària. Siguin quins siguin els usos finals d'aquest sector, caldria esperar la consecució d'un tram de nova façana urbana de qualitat, respectuosa amb les preexistències.

Una altra àrea destacada és la que gestiona el Consorci del Parc Agrari del Baix Llobregat el futur de la qual, a mig i llarg termini, depèn de saber potenciar la producció agrícola, compatibilitzar els diferents usos i garantir la connexió ecològica entre espais. En aquest sentit es preveuen aprovar un seguit de plans rectors de desenvolupament amb la voluntat de fixar mesures de caràcter urbanístic, productiu, ambiental i paisatgístic. L'interès metropolità envers aquests terrenys no urbanitzables, si no se sap gestionar de manera intel·ligent els recursos de l'ecosistema urbà, por arribar a repercutir en la viabilitat futura d'una agricultura ecològica de proximitat i de qualitat però, també, en la





Figura 11.24: Bona part de les actuals ferralleries, deixalleries i desguassos dels voltants de la carretera de València (Gavà i Viladecans) provenen d'antigues graveres que van ser reblertes d'escombraries i runes. Ara que finalment es planteja la reconversió d'aquests usos, convé tenir en compte que els sòls hi estan molt malmesos. Fotografia d'abril de 1982 corresponent al municipi de Gavà. Font: Nova Tècnica Agro-Alimentària (1986: 91).

potencialitat de l'àrea com a element característic del paisatge de la unitat.

D'altra banda, a determinats indrets del Delta, sobretot els més occidentals, la manca de disciplina urbanística dins de l'espai agrari pot ser un problema, sobretot relacionat amb la construcció sistemàtica de barraques (i fins i tot d'habitatges il·legals de primera residència) associades a horts precaris. Aquesta tendència sembla molt difícil d'aturar i podria comportar la proliferació indiscriminada d'horts familiars o de lleure, activitats que no entren dins del projecte estratègic d'agricultura que té el Parc agrari del Baix Llobregat (orientat a una agricultura rendible, competitiva i empresarial). D'altra banda, en aquest sector l'aparició d'activitats no permeses diverses ha estat notable els darrers anys. Tot i que a l'entorn de la carretera de València, l'Ajuntament de Viladecans ha actuat recentment amb fermesa per intentar desballestar els ferrovellers i els desguassos de cotxes existents, convindria cercar una destinació per a les terres que quedaran vacants. Sobretot tenint en compte que són difícilment aprofitables –no tan sols a causa de la contaminació acumulada els darrers anys, sinó perquè majoritàriament provenen del rebliment mitjançant deixalles i altres materials de rebuig d'antigues graveres, que van existir fins a la dècada de 1970, aproximadament.

Pel que fa a canvi de conreus dins de l'espai agrari, no es preveuen grans modificacions, car el conreu majoritari de la carxofa es troba molt consolidat i és molt rendible per a la pagesia; no obstant això, puntualment és previsible el canvi de conreus per cobrir les necessitats

de la població nouvinguda que demanda determinats conreus fins ara exòtics (com per exemple menta i altres plantes aromàtiques). No és descartable que els propers anys es plantegin projectes sistemàtics de conversió massiva d'actuals espais agraris, àdhuc dins de l'actual zona delimitada pel Parc agrari, en espais naturals (ja siguin aiguamolls o parcs urbans). Des de determinades sensibilitats paisatgistes i ambientalistes hom ha advocat per aquesta opció. Més enllà d'arguments a curt termini, convindria tenir molt en compte el valor paisatgístic dels espais agraris deltaics i el seu remarcable potencial productiu i de mitigació de la petjada ecològica metropolitana que presenten els camps del Delta del Llobregat.

#### Avaluació del paisatge

##### Debilitats

- Contaminació de l'àmbit, que inclou des de les emissions a l'atmosfera de l'aeroport fins a les restes (puntualment molt importants) d'abocaments de runes i altres deixalles, per exemple en antigues graveres abandonades, després esdevingudes desguassos de cotxes (sector de la carretera de València).
- Abandonament de camps de conreu a causa d'expectatives urbanístiques.
- Contaminació acústica de l'àmbit de l'aeroport.
- Creixement de la superfície ocupada per petits horts recreatius de tipus marginal no regulats.
- Dificultat en el control urbanístic dels espais oberts, en especial en termes de subparcel·lació, de construccions a la zona agrària, d'ocupació il·legal de propietats públiques i de restes d'expropiacions, etc.
- Valoració incipient dels espais naturals i agraris del Delta del Llobregat. I de l'ús col·lectiu dels paisatges deltaics per a gaudi, observació, passeig, etc.
- Els creixements urbanístics previstos s'han de fer amb la màxima integració paisatgística possible, i aprofitar els seus espais lliures i equipaments, per donar continuïtat als espais oberts.
- Tot i l'existència de l'espai protegit del Parc agrari del Baix Llobregat i de diferents espais PEIN, hi ha manca de corredors i espais connectors plenament viables, que afavoreixin els fluxos ecològics.

- La densificació de les infraestructures dels darrers anys i la concentració de polígons industrials i comercials, ha d'evitar l'aparició del continu urbà entre Gavà, Viladecans i Sant Boi de Llobregat, per no desvirtuar la identitat històrica de cada població.

- La implantació de nous conjunts arquitectònics de grans proporcions, deslligats del lloc.

##### Amenaces

- El pas de noves infraestructures de mobilitat i de serveis, amb afecció de sòl i servituds afegides.

- Expectatives de creixement urbanístic més enllà de les establertes en el planejament urbanístic vigent.

- Alteracions de la deriva lateral i de les dinàmiques sedimentàries i erosives del litoral del delta, relacionades amb els canvis produïts en el perfil de la costa i la construcció i ampliació de noves infraestructures.

- La potencial necessitat en un futur de la quarta pista de l'Aeroport del Prat, pot comprometre especialment la franja litoral compresa entre l'estany del Remolar i el de la Ricarda (ocupada anteriorment per un camp de golf i unes instal·lacions militars). La construcció de la tercera pista ja va comportar la pèrdua de bona part de la pineda litoral. L'afectació d'aquesta franja suposaria la seva completa desaparició, perdent-se així un important connector entre les dues principals zones humides del litoral.

- El possible creixement del Prat de Llobregat, més enllà dels sòls de creixement previstos en el planejament urbanístic vigent.

- El risc d'inundació que presenten diverses àrees de la unitat, algunes amb assentaments industrials i urbans, com és el cas del Prat de Llobregat.

##### Fortaleses

- La competitivitat econòmica de les explotacions agràries del Parc agrari del Baix Llobregat planteja opcions serioses de futur per a l'agricultura deltaica. L'existència d'agricultura ecològica/integrada (associacions de defensa vegetal) i les denominacions d'origen/indicacions protegides existents o en procés de consecució reforcen aquesta competitivitat. Alhora, convé tenir en compte que aquestes produccions no reben subvencions de la Unió Europea, de manera que són molt més competitives que no pas altres que sí que en depenen.



Determinats col·lectius immigrants nouvinguts (magribins i subsaharians, sobretot) han començat la seva activitat econòmica a Catalunya en el sector agrari del Delta del Llobregat i en algun cas han esdevingut empresaris pagesos.

- La pròpia existència del Consorci del Parc Agrari del Baix Llobregat és una garantia consolidada per al futur de l'espai agrari deltaic.
- La proximitat de la conurbació de Barcelona, amb una gran població consumidora potencial de productes de kilòmetre zero.
- Existència de circuits curts de comercialització, de distribució en mercats i de cooperatives de productors i de consumidors que demostren que les produccions agràries i ramaderes del Delta del Llobregat són valorades pels consumidors. Ja existeix, per tant, valoració del mercat de les produccions deltaiques.
- L'actual complementarietat d'usos. L'esforç permanent i la visió estratègica territorial de les administracions i les poblacions locals impedeix que s'urbanitzin àmplies àrees dels voltants de l'aeroport, fomentant els espais agraris que hi són especialment pertinents. De fet ja existeix una clau urbanística (24a) creada per als espais agraris protegits per servitud aeroportuària.
- El modelat agrari i la diversitat de morfologies agràries del Delta del Llobregat és una riquesa notable que constitueix una fortalesa paisatgística de primer ordre, al costat dels altres valors esmentats en l'apartat corresponent (el far, les masies, els edificis rogencs del samontà, etc.)
- La trajectòria, malgrat les dificultats econòmiques i operatives, dels consorcis de Recuperació i Conservació del Llobregat, d'una banda, i de la Protecció i la Gestió dels Espais Naturals del Delta del Llobregat, de l'altra, a favor de la millora del paisatge fluvial i dels aiguamolls costaners.

### Oportunitats

- El soterrament d'infraestructures que suposa l'eliminació de barreres i obre la porta a noves possibilitats de connectivitat entre zones urbanes i agràries, així com noves rutes per a caminants i bicicletes.
- Els nous espais naturalitzats (zones humides de Cal Tet) ofereixen noves possibilitats d'educació ambiental i sortides per a escolars, que poden contribuir a una millor consciència dels valors naturals i ecològics del Delta del Llobregat.
- Els valors paisatgístics i naturals del Delta del Llobregat, molt propers a Barcelona i molt ben comunicats, poden oferir possibilitats turístiques en la línia estratègica actual de descentralització d'aquest

sector, alleugerint la pressió que aquest exerceix al centre de la ciutat.

- En determinats sectors, per exemple a Cornellà, i gràcies a l'obertura de la passera que permet comunicar aquesta ciutat amb els camps del marge dret del riu Llobregat, s'observa un progressiu interès social per l'ús públic dels espais agraris i naturals del Delta. Aquest fenomen constitueix una oportunitat de primer ordre per al desenvolupament del lleure de proximitat. Es constata alhora un creixent interès d'alguns ajuntaments per desenvolupar el lleure i l'ús social dels espais oberts.
- El turisme associat a la gastronomia de mercat/producció de proximitat, per exemple els productes d'horta, és un punt de partida molt favorable. En altres països aquest turisme (en formes tipus el pick-your-own o U-pick) són una possibilitat molt exitosa, freqüentment emprada i que constitueix una oportunitat interessant per al Delta del Llobregat.
- Existència d'una potent cultura paisatgística deltaica (literatura, pintura, etc.) que, tot i que no estigui socialment assumida, presenta un alt potencial.
- El més que probable augment dels costos de transport a mitjà termini i els potencials problemes derivats de proveïment i de seguretat alimentària permeten afirmar que espais agraris estratègics per a la metròpoli com el Delta del Llobregat són una gran oportunitat territorial i paisatgística per al territori metropolità.



## Objectius de qualitat paisatgística i proposta de criteris i accions

Els objectius de qualitat paisatgística (OQP) i la proposta de mesures (criteris) i accions que s'exposen a continuació són específics d'aquesta unitat de paisatge. Igualment, també són d'aplicació els definits per a tot l'àmbit territorial de la Regió Metropolitana de Barcelona continguts en els capítols 13 i 14 de la present memòria (volum 1). Els poders públics i privats, així com els agents socials i la societat en general, han de vetllar pel compliment d'aquests objectius de qualitat paisatgística. El llistat de mesures (criteris) i accions són una proposta per assolir els OQP.

### Objectius de qualitat paisatgística

- 11.1. Uns paisatges d'aiguamolls i zones humides del delta protegits, ben gestionats i revaloritzats com a elements configuradors del paisatge.
- 11.2. Una agricultura de regadiu i els seus elements associats (canals, pous, corredores) potenciats i revaloritzats com a definidors de les particularitats estètiques i productives del paisatge del Delta de Llobregat.
- 11.3. Uns creixements dels assentaments urbans de Castelldefels, Gavà, el Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Sitges i Viladecans ordenats i que no comprometin els valors del paisatge que els acull, ni els valors dels espais circumdants.
- 11.4. Unes àrees especialitzades d'activitat d'ús industrial, logístic, comercial d'oci o altres terciaris dissenyades tenint en compte la integració en l'entorn.
- 11.5. Unes infraestructures lineals integrades en el paisatge i que millorin la interconnexió del territori sense comprometre la continuïtat i la permeabilitat ecològica i social.
- 11.6. Un sistema d'itineraris i miradors que emfasitzin les panoràmiques més rellevants i permetin descobrir i interactuar amb la diversitat i els matisos dels paisatges del Delta de Llobregat.

### Criteris i accions

La unitat del Delta del Llobregat forma part del **paisatge d'atenció especial del corredor del Llobregat**. Als criteris i accions que es proposen en aquest apartat cal afegir-hi els que es deriven de les tres **estratègies establertes pel paisatge d'atenció especial del corredor del Llobregat** (vegeu capítol 12 de la memòria general), que són:

- Consolidar el caràcter de cadascuna de las bandes i/o franges de paisatges al llarg del corredor, assegurant criteris de qualitat.
- Tractar els interstícis i altres espais d'oportunitat per a millorar la imatge del corredor del Llobregat i els seus límits.
- Assegurar la connectivitat transversal del corredor i la qualitat dels paisatges involucrats.

### Propostes de criteris i accions dirigits prioritàriament a la protecció

- 11.1. Protegir l'agricultura de regadiu que caracteritza el paisatge del Delta del Llobregat, que es beneficia dels sòls al·luvials i dels recursos hídrics que aporten els canals de la Dreta i la Infanta, d'una banda, i dels pous que bombegen l'important aquífer del Delta, de l'altra. L'agricultura s'ha servit de determinats elements inherents com canals, sèquies, molins, una elaborada xarxa de camins i un parcel·lari amb un tram fortament arrelat al lloc. Cal protegir aquest patrimoni cultural i paisatgístic i garantir la correcta gestió i preservació dels masos catalogats, camins, canals, sèquies i molins associats a l'horta del delta.
- 11.2. Buscar la manera d'assegurar la connectivitat de les zones humides protegides així com la conservació dels valors (natural i estètic) de totes les zones humides, per la qual cosa caldria limitar els usos, ajustar les necessitats, reduir les ocupacions i preveure franges de transició suficients entre àrees.

### Propostes de criteris i accions dirigits prioritàriament a la gestió

- 11.3. Mantenir la connexió del parc del Delta del Llobregat amb el riu, la costa i altres espais naturals de l'interior. Això permet assegurar la connectivitat ecològica i paisatgística, afavorir la biodiversitat i garantir la viabilitat ecològica de les zones humides i els aiguamolls. Es tracta d'un dels ecosistemes més diversos, però alhora particularment fràgils i vulnerables, amb un alt interès ecològic, identitari i simbòlic, sovint relacionats amb la seva singularitat específica i el contrast amb el paisatge on es localitzen.
- 11.4. Gestionar d'acord amb el Consorci del Parc Agrari els camins, les rieres i les corredores d'aigua amb criteris de naturalització, plantant vegetació freatòfila als marges i talussos i evitant en la mesura que sigui possible la seva artificialització amb estructures rígides i de caràcter abiòtic.
- 11.5. Recuperar erms, pastures i guarets per diversificar el paisatge i per conservar espècies nidificants d'aus com la terrerola, el trobat o l'alosa.
- 11.6. Promoure mesures per reforçar la imatge de les zones humides del Delta del Llobregat a través de la difusió dels seus valors i l'adequació de mecanismes per al seu descobriment.
- 11.7. Procurar, d'acord amb el Consorci del Parc Agrari, la viabilitat dels conreus, erms o guarets dins les zones humides, gestionats de forma compatible amb els valors que contenen, per tal de donar continuïtat als ecosistemes aquàtics.
- 11.8. Aprofitar el potencial didàctic i pedagògic dels escassos espais dunars del Delta del Llobregat amb projectes de restauració com els realitzats a la zona urbana de Gavà, amb l'objectiu d'augmentar el grau d'identificació de la població amb aquests paisatges i conscienciar-la del seu caràcter singular i de la seva fragilitat, atès que tenen un elevat valor ecològic, amb espècies com ara la gavina corsa i el corriol camanegre, prioritàries dins la Directiva Aus i Hàbitats.
- 11.9. Complir adequadament les mesures de conservació de la natura i el paisatge previstes a les declaracions d'impacte ambiental d'obres com l'ampliació del port, l'aeroport, la depuradora i



dessaladora i les infraestructures viàries, entre d'altres.

- 11.10. Impulsar l'elaboració d'estudis d'impacte i integració paisatgística de les propostes de noves infraestructures viàries, que incloguin mesures d'integració paisatgística eficaces.
- 11.11. Fomentar en la urbanització del Pla de Ponent de Gavà el manteniment del connector natural i paisatgístic que enllaça el samontà del Delta i el parc del Garraf amb els espais humits i dunars del Delta, a través de la riera de Canyars, per tal d'evitar la conurbació Gavà i Castelldefels.
- 11.12. Rehabilitar i promocionar els elements de caràcter històric abandonats i degradats, com cal Monjo, per tal de reforçar la seva condició de fita referencial identitària i paisatgística.
- 11.13. Generar estratègies de restauració i promoció de les torres de guaita com a patrimoni cultural específic del Delta, fomentant el caràcter emblemàtic dels castells i les torres de guaita com a possibles atractius turístics. Històricament, les necessitats de protecció dels sectors costaners van forçar l'aparició de certes tipologies arquitectòniques específiques per a la defensa. És el cas dels torres fortificades de Castelldefels, la torre Roja i els altres edificis rojos del centre de Viladecans (torre del Baró, can Modolell).

#### Propostes de criteris i accions dirigits prioritàriament a l'ordenació

- 11.14. Mantenir la compacitat dels nuclis urbans de Castelldefels, Gavà, el Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, les Botigues de Sitges i Viladecans i evitar-ne la dispersió. Mantenir el perfil i la qualitat de les façanes urbanes i evitar la construcció d'elements que distorsionin negativament la silueta o la imatge perimetral dels nuclis. Millorar la qualitat estètica dels accessos i perifèries residencials i industrials així com la permeabilitat i la relació entre la ciutat i el tram urbà del connector fluvial.
- 11.15. Controlar a nivell de projecte la ordenació i els límits dels sectors d'activitat econòmica en contacte amb l'autopista C-32 (corredor del Mediterrani); especialment, la permeabilitat l'articulació espacial de les volumetries edificatòries i la localització de la franja de transició.
- 11.16. Fomentar la restauració i naturalització dels trams degradats de les rieres i petits cursos fluvials entorn als nuclis urbans i les zones periurbanes i industrials del Delta del Llobregat. Cal prioritzar les que mostrin signes clars de contaminació i acumulació de deixalles i les que estiguin colonitzades per espècies al·lòctones.
- 11.17. Mantenir en el possible la façana fluvial del Llobregat i els marges de les rieres i els canals principals lliures d'ocupació per polígons industrials, naus agrícoles i hivernacles. Respectar, en qualsevol cas, els camins de vora existents o potencials.
- 11.18. Afavorir actuacions o estratègies per millorar la integració paisatgística de les zones perimetrals de les poblacions i dels polígons industrials
- 11.19. Donar continuïtat a les accions per recuperar ambientalment les pinedes de la franja costanera amb vegetació característica i d'elevat valor, com ara les orquídiades i d'altres plantes associades al

medi sorrenc.

- 11.20. Fomentar el manteniment i la restauració d'edificacions aïllades que responguin a models i tipologies edificatòries vernaculars, amb la utilització de sistemes constructius, materials i acabats amb colors i textures que siguin harmònics amb el caràcter del paisatge deltaic.
- 11.21. Promoure, d'acord amb el Consorci del Parc Agrari, una major adequació paisatgística de les instal·lacions associades a les explotacions agràries (magatzems, granges, coberts, sitges, dipòsits, etc).
- 11.22. Preservar les fites paisatgístiques com la torre Barona i evitar les construccions, infraestructures i, en general, barreres visuals que impedeixin o dificultin considerablement la percepció de les vistes més interessants.
- 11.23. Potenciar, d'acord amb el Consorci del Parc Agrari, una xarxa d'itineraris paisatgístics i de miradors accessibles a peu o en vehicle, on la percepció i interacció amb el paisatge és més àmplia i suggerent. Aquesta xarxa, que comprèn miradors i camins existents i d'altres a consolidar, hauria de rebre les actuacions necessàries de condicionament, senyalització, manteniment i difusió per potenciar la percepció dels valors del paisatge i el coneixement del territori. Es tracta de miradors d'àmbit local com el castell de Castelldefels o el mirador de Cal Tet; dels itineraris paisatgístics a peu o bicicleta de Viladecans-Sant Ramon, Llobregat-Martorell, Viladecans-el Prat, Gavà-platja, Viladecans-platja, el Prat-platja; i dels itineraris motoritzats de Sitges-Plana Novella, Port de la Ginesta-Sitges, Sant Climent de Llobregat-Sant Joan Despí, Castelldefels-platja, Gavà-platja, Viladecans-platja, el Prat-el Remolar i el Prat-platja.