

# Delta

25 PTAS.

LLOBREGAT

EL PRAT, FEBRER 1978. N.º 2

Torna a parlar-se de la 2.<sup>a</sup> pista

## L'AEROPORT:

ÉS AQUÍ PERÒ...

JA N'HI HA  
PROU



Reportaje del Proyecto  
de Remodelación  
del Barrio

¡HAY QUE  
SALVAR  
SAN  
COSME!

● Millares y millares  
de aviones volaron  
sobre nuestras cabezas.

● En los 50 años del primer  
vuelo entre Barcelona y Madrid.

● El testimonio de un aviador que  
bombardeó los cuarteles de  
Barcelona el 19 de julio de 1936.

# Delta

LLOBREGAT



No hi cap dubte que aquesta fotografia és l'evidència d'un fet intolerable. Hem volgut obrir la nostra edició dedicada a l'aviació a El Prat així, encara que també es recullin d'altres aspectes positius de la història de l'aviació local.

## SUMARI

2. Editorials: «Sobre la por». E. Molero. - 3. Editorials: «Vuela un rumor sobre nuestras cabezas». - 5. «En los 50 años del primer vuelo comercial Barna-Madrid». J. Español. - 7. «Yo bombardeé los cuarteles de Barcelona». P. Baltà. - 9. «Història de l'aviació catalana». J. M. Cadenas. - 11. «Aviat beurem aigua salada». - 12. «Hay que salvar San Cosme». - 14. El lector opina. - 15. Temas de ahora: «Indulto y amnistia». Cultura: «Inti-Ilhimaní en Barcelona». G. Orta. - 16. Tribuna: «El ocaso del oro verde». J. Canillo. «Les gallines catalanes d'El Prat». - 18. 30 dies a El Prat. - 23. Nuestro atletismo. - Fotografies: Salvador Grau, Manuel Dobaño i Gerard Giménez.

Redacció i administració: Navarra, 4. Tel. 379 03 33. Estatge social: Iglésias, 18. EL PRAT.

Director:  
GABRIELA SCHROEDER

D. L. B. 48419-1967

Imprimeix: Impremta Comercial

SUSCRÍBASE

A:

Delta

LLOBREGAT

la  
nau  
que fa via

## SOBRE LA POR

Diversos col·legis d'El Prat (no sé si ben bé tots) reberen, en data recent, trucades anònimes anunciant que havia estat posat un artefacte explosiu. Per sort, la cosa no passà d'ésser una alarma sense fonament. Segons sembla, l'ajuntament pratenc també rebé alguna altra trucada de característiques semblants notificant la col·locació d'un artefacte en algun lloc concret de la localitat.

La consciència ciutadana es mostra molt preocupada davant aquests fets. L'anunci d'una acció d'aquesta mena (encara que l'acció després no es produeixi) constitueix un acte delictiu que mereix una condemna molt enèrgica per part de tothom.

Vivim dins una atmosfera de tensió, amb els nervis a flor de pell. Sentim parlar molt sovint d'atemptats i els mitjans de comunicació social ens assabenten dels desastrosos efectes de la violència incontrolada. Diversos pratencs i pratencques han estat robats i atracats durant les darreres setmanes.

Aquest clima és totalment advers al redreçament de la nostra existència col·lectiva, dels nostres òrgans de

representació, de les nostres lleis i dels nostres sistemes de govern.

El sol fet d'haver de parlar d'aquestes coses produeix una sensació desoladora. El bon ciutadà se sent impotent davant aquestes postures absurdes, aquestes situacions inexplicables.

El Prat, immers en una problemàtica greu i profunda, necessita pau i serenitat per a fer front a la difícilíssima situació que té plantejada i aplicar les solucions més escaients. Algú tracta de privar a El Prat d'aquesta pau i aquesta serenitat. Algú connectat directament amb els promotors del desordre i la violència a nivell de l'estat espanyol. I és molt trist que succeeixin aquestes coses i que els treballadors, que viuen angoixats pels problemes de la seva feina, la gran crisi econòmica, l'espectre de l'atur, l'increment del cost de la vida i tantes altres coses...; és trist i dolorós, repeteixo, que aquesta bona gent, que sols aspira a guanyar-se el pa amb dignitat i defensar els seus legítims interessos, hagi de patir també per totes aquestes coses, especialment per la integritat física dels seus fills, a conseqüència d'unes trucades anònimes que anuncien la violència i també la mort.

Eugeni Molero

## Según estadísticas de 1977...

# MILLARES Y MILLARES DE AVIONES TOMARON TIERRA EN NUESTRO AEROPUERTO

Según las estadísticas recientemente publicadas por la Subsecretaría de Aviación Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, durante el pasado año 1977 transitaron por todos los aeropuertos españoles un total de 42.711.003 pasajeros, contando los tráficos nacional e internacional, cuyas cifras correspondientes fueron: 22.487.797 y 20.223.206, respectivamente. Dicho total representa un incremento del 11 por ciento respecto al año anterior en que fueron 38.402.168 los pasajeros que entraron y salieron por todos los aeropuertos de España.

Por lo que respecta al aeropuerto Barcelona, el total de pasajeros que pasaron por él durante 1977 fue de 5.370.247 (en 1976: 4.677.659), de los que 3.848.229 correspondieron al tráfico nacional y 1.522.018 al internacional. Como es natural, en dicho tráfico se contabilizan los pasajeros transportados por las compañías regulares nacionales y las compañías «charter» españolas y foráneas.

La carga aérea manipulada en nuestro aeropuerto durante el último año se cifra en 54.434 toneladas (en 1976 fueron 45.700), correspondiendo 36.318 al tráfico doméstico y 18.116 al del importación-exportación.

Finalmente, cabe consignar el número de aviones entrados y salidos (excluyendo los militares, de Estado, privados y trabajos aéreos) que fue de 75.732 (72.122 en el año anterior) siendo 50.436 los domésticos y 25.296 los internacionales.

Como se puede apreciar, el tráfico del aeropuerto de Barcelona sigue una marcha ascendente en todos sus aspectos.

# VUELA UN RUMOR SOBRE NUESTRAS CABEZAS

Cuando precisamente se cumplen cincuenta años del primer vuelo comercial Barcelona-Madrid por un trimotor «Rohrpach» de la actual compañía Iberia, vuelve a volar sobre nuestras cabezas el rumor de que las autoridades aeroportuarias consideran de nuevo el proyecto de una segunda pista para el Aeropuerto Internacional de Barcelona. Es sólo un rumor, bien es cierto, pero los pratenses estamos hipersensibilizados ante cualquier proyecto que pueda significar un nuevo atentado contra la integridad de un territorio, los 33 kilómetros cuadrados de este El Prat nuestro, que costó lo suyo para ser sacado de aquellas marismas insalubres donde lo único que se podía cultivar era el paludismo.

Todavía hay gentes que lo recuerdan, que lo vivieron..., que traginaron capazo a capazo, carreta a carreta, las arenas y las tierras que fueron secando las charcas. Fue una obra de titanes, de gentes rebeldes, contra una Naturaleza que había creado un gran llano pero que reservaba para el Hombre el esfuerzo de hacer brotar los frutos de una tierra que los limos del río hicieron fértil, aunque las aguas del mar se empeñaran en hacerla salubre. También es titánico el esfuerzo de un río torrencial por ir creando su delta, avenida tras avenida; la naturaleza es tan rebelde cuando quiere crear como cuando quiere destruir. Y no menos rebeldes fueron los pratenses de antaño en su obsesión de convertir en tierras fértiles las marismas. Ya hay quien nos cuenta que los primeros habitantes de este pueblo llegaron a él huyendo de las represalias de los señores feudales que disponían de las tierras y las vidas que circundaban el entorno del Delta, tierra real y por tanto fuera de la jurisdicción de aquéllos. La misma rebeldía que les había hecho huir hacia la aventura de unos parajes inhóspitos les dio fuerzas para reconvertirlos en lo que hoy son, o aún mejor: en lo que han sido.

Conviene recordar estas cosas, esta historia que es la historia que algunos llevan en su sangre —el menor porcentaje quizá—, pero que otros han hecho suya unas veces por lazos de familia, otras por la simple decisión de quedarse aquí para siempre o de salir a la calle en pacífico tropel para chillar aquello de «¡Esta tierra es nuestra!», cuando alguien pretende tomar decisiones arbitrarias sobre ella.

Conviene recordar estas cosas cuando la Administración Pública pretende resolver los problemas del modo más fácil, sin tener en cuenta otros intereses al margen de los que empujan una decisión. Y aquí afirmamos que sobre las tierras situadas entre la estructura urbana de El Prat y la estructura actual del Aeropuerto, confluyen mucho más que todo un Ministerio del Aire, que, cuando necesita mayor capacidad de llegada aérea, decide hacerlo ahí, pese a quien pese; que unos técnicos aeronáuticos que erraron un proyecto de aero-



puerto forzando ahora la construcción de una segunda pista de aterrizaje, totalmente pegada a dos barrios de El Prat y a la probable expansión del casco urbano; que los intereses de todas esas compañías ubicadas en la actual terminal que, o perderían volumen de negocios con la creación de un segundo aeropuerto, o se verían obligadas a duplicar instalaciones y servicios; que los interesados en que esa segunda pista no se haga por el «lado mar», aunque técnicamente sea posible, porque ello afecta la situación actual de unos buenos negocios o sus buenas perspectivas de futuro; que los afectados por el segundo aeropuerto de Barcelona, el cual alguien ha conseguido meter en el cesto de los olvidados...

Afirmamos que ahí confluyen los respetables intereses de una comunidad que ha cedido mucho con ceder ya una tercera parte de su término municipal para el propio aeropuerto; que ha soportado el trasiego permanente de aviones sobre su techo con los peligros que ya suponíamos, pero que hemos ido conociendo con detalle cada vez que los controladores aéreos nos han advertido de la inseguridad de su trabajo; que ya soporta un grado de contaminación acústica por encima de lo tolerable... A pesar de ello, se siguen proyectando expansiones a nuestra costa, con obcecación, como si no hubieran pasado decenios desde que alguien tuvo la infeliz idea de ubicar la terminal donde está ubicada, sin tener

en cuenta que El Prat seguiría creciendo y que algún día la expansión iba a ser socialmente inviable; quizás en la perspectiva de que la gente de El Prat seguiría impávida como antes, viéndoles ejecutar proyectos públicos sin tener en cuenta para nada a todo un pueblo. Han pasado los tiempos del «pucherazo», del «Si lo hago es porque me da la gana». Hemos crecido, en edad, en habitantes y en el conocimiento de cuáles son nuestros derechos colectivos.

Es muy posible que alguien pretenda seguir adelante con el error; es muy posible que se quiera utilizar ese número dos —indicación de zona aeroportuaria— que, desde las oficinas técnicas del aeropuerto de El Prat, se ha conseguido imponer en la planificación comarcal sobre un sinfín de hectáreas que limitan con el aeropuerto; es posible que se olviden una serie larga de aeropuertos con mayor tránsito que el nuestro que, no obstante, cuentan con una sola pista aunque también con mejores condiciones técnicas; es posible que se olvide la solución de «pista dual» que resolvería el problema por el lado mar sin apenas afecciones; es muy posible que siga en el cesto del olvido el segundo aeropuerto...

Pero con toda evidencia, estas páginas de «DELTA» harán memoria de que aquí hay una comunidad de sesenta mil almas, de cien mil dentro de poco y que alrededor de El Prat hay otros núcleos urbanos que ya se han dado cuenta de que no es ésta la mejor ubicación para un gran aeropuerto.

Desde El Prat quizá pensemos que la aviación también forma parte de nuestra historia, que así como en un tiempo fueron gentes rebeldes las que fertilizaron estas tierras, no menos rebeldes fueron aquellos hombres que se lanzaron desde las tierras del Delta a la aventura de pilotar alguno de aquellos «cacharros» que fueron el brillante principio de una aviación aún hoy en auge técnico incontenible. De ahí que nadie levante su voz contra un presente —molesto, es cierto, pero...— al que nos hemos acostumbrado. Se trata de que hay unos límites para la tolerancia e igual que nos enorgullece la conmemoración de un «salto» de más de 600 kilómetros iniciado en El Prat, nos indigna la pretensión de que alguien crea que nuestra capacidad de resistencia es inagotable. Que se tenga muy en cuenta que, meses atrás, cuando las huelgas que paralizaron varios días nuestro aeropuerto, los vecinos de El Prat descubrimos lo tranquilos que podríamos estar sin él... Está ahí, está bien, pero ya es bastante.



## FUTURO PRAT DE LLOBREGAT

por TISNER  
de Tele-Xpress



—Cruza la calle rápido antes de que aterrice el vuelo 2650 de Iberia.

# EN LOS 50 AÑOS DEL PRIMER VUELO BARCELONA-MADRID

El día 14 de diciembre próximo pasado se cumplió el cincuenta aniversario del primer vuelo comercial MADRID-BARCELONA.

Se realizó con un avión trimotor Rohrbach-Rolan, recién adquirido por la «CETA» —Compañía Española de Transportes Aéreos— de construcción danesa y con una potencia total de 950 HP., que podía alcanzar una velocidad máxima de 160 Km. hora. Transportó un cargamento un tanto simbólico de correspondencia y seis pasajeros, con cometidos específicos de estudio de viaje.

Teniendo presente que los instrumentos de a bordo eran muy elementales y las previsiones meteorológicas prácticamente inexistentes, el viaje suponía una pequeña aventura. Se volaba a muy baja altura y el piloto, para seguir la ruta adecuada, debía orientarse en puntos fijos en tierra: carreteras, ferrocarriles, ríos, ciudades, etc.

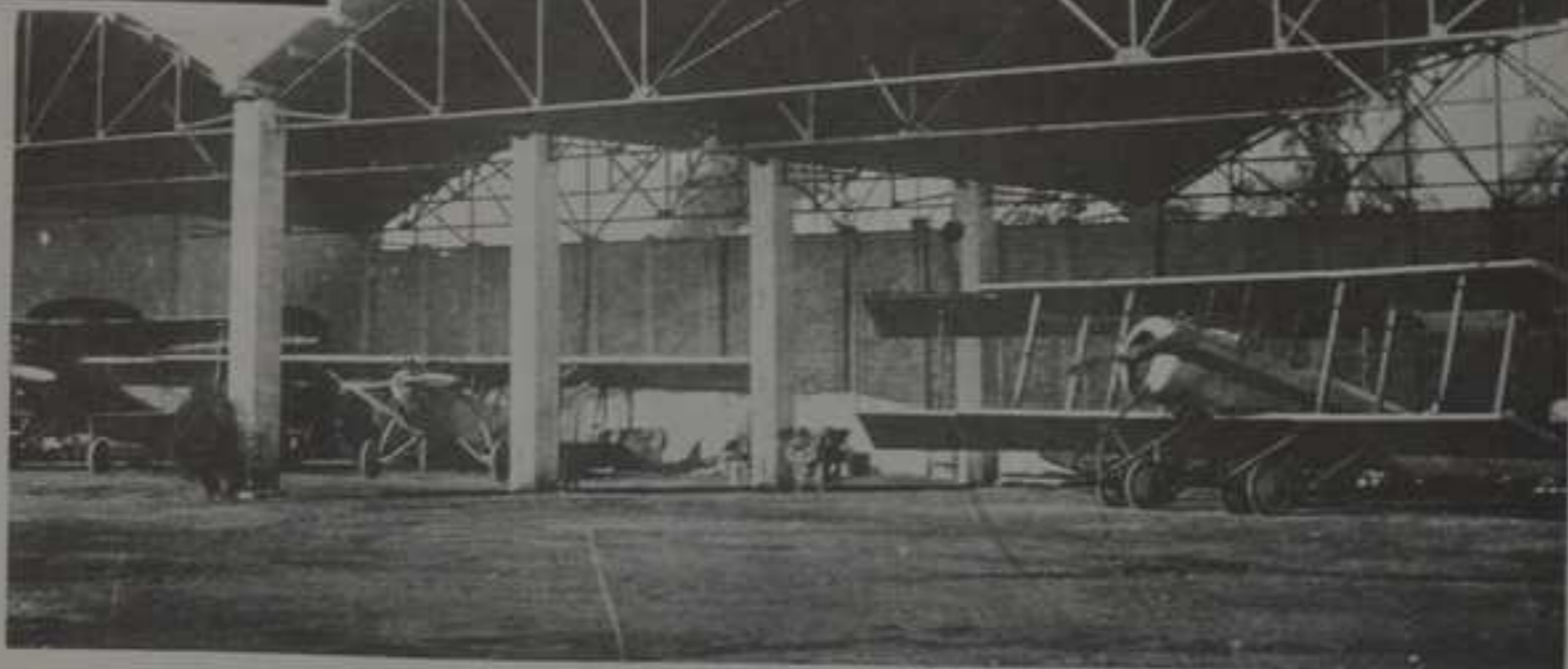
Para los que sientan interés, les recordamos que todavía hoy pueden admirar uno de esos aviones Rohrbach-Rolan, de los que de verdad volaron por aquella época sobre el cielo de El Prat. Es un monomotor de ala alta, modificó el motor de gasolina por otro eléctrico, al que adosaron una triste escalerilla en la puerta y sigue «volando» sobre la cúspide del Tibidabo en su Parque de Atracciones, para diversión de los chiquillos de hoy y para ser recordado con nostalgia por los viejos pilotos de los «correos», que volaron de veras y que hicieron posible el progreso de la aviación de hoy.

## EL ANTIGUO CAMPO DE LA VOLATERIA

Como el final de etapa de este viaje inaugural fue en El Prat en los terrenos, ya con su historia aeronáutica, de «La Volateria», bien merece hagamos un poco de historia resumida de lo que fue «La Volateria».

En 1912 los hermanos Eduardo y José Pujol-Xicoy, Felipe Comabella, Carlos Jordá y Gonzalo Massó, habían formado una empresa para la recuperación de chatarras y estaño. Espíritus soñadores e idealistas como eran, evolucionaron rápidamente hacia la industria aeronáutica, ya con su desarrollo en el continente, y llevados de un fuerte entusiasmo de pioneros, transformaron sus actividades y fundaron la primera fábrica española de construcción de aviones.

Eligieron el llano de El Prat por creer que era la mejor zona para las actividades aeronáuticas y en los albores de 1916, en terrenos de la sociedad pratense de cazadores «La Volateria», cerca de la masía «Cal Gitanet» y de la laguna El Remolar, establecieron su fábrica de aviones denominada «Pujol, Comabella y Cia.» y posteriormente y con el apoyo del Real Aéreo



Los hangares construidos en tierras de El Prat

Club de Cataluña, fundaron asimismo la primera «Escola Catalana d'Aviació». El primer director de esta escuela fue el santanderino Salvador Hedilla, piloto desde el 5 de agosto de 1913 en Francia, secundado por Francisco Cotterillo y el piloto cubano Domingo Rosillo. Los primeros pilotos que obtuvieron su título en la mencionada escuela fueron: el bien conocido José Canudas y Luis Bertrán.

## LA PRIMERA FABRICA ESPAÑOLA DE AVIONES

Entre los aparatos que se construyeron en la fábrica «Pujol, Comabella y Cia.» figuran varios del tipo Vendôme, un biplano proyectado por Eduardo Barrón y otros diseñados y proyectados por Heraclio Fournier. También se construyeron seis para la aviación militar y dos para la escuela de pilotaje.

Con un monoplano n.º 5 construido por esta compañía, con motor Rhône de 80 C.V., partiendo de «La Volateria» y pilotado por Salvador Hedilla, se efectuó el dos de julio de 1916, la primera travesía aérea Barcelona-Palma invirtiendo 2 horas 18 minutos.

Este piloto proyectista y constructor fue el primer héroe y también la primera víctima de la aviación sobre el cielo de El Prat. Probando uno de sus aviones, encontró la muerte, no lejos de La Ricarda, el 30 de octubre de 1917, junto con su acompañante y también entusiasta de la aviación, el Dr. Armengué.

## LA ESCUELA AERONAUTICA NAVAL

En esos mismos terrenos mencionados se estableció entre 1921 y 22, la recién creada «Escuela de Aeronáutica Naval», conocida en El Prat por «Los Marineros». Estos tenían a su cargo una escuadrilla de aviones Newport y un pequeño dirigible. A continuación de «Los Marineros», se instaló una escuadrilla de la aviación terrestre.

Por otra parte, desde 1919, la compañía francesa Latécoère, ya había establecido la primera línea de aviación comercial del mundo Toulouse-Prat-Casablanca con servicio regular y diario y un poco después

la de Marseille-Prat y la línea de correo aéreo más larga del mundo: Paris-Toulouse-Prat-Dakar-Natal-Buenos Aires y Santiago, con dos vuelos semanales.

El Prat, a partir de la inauguración de la línea Madrid-Barcelona, era sin duda la población con más actividad aérea de España. Se dio la circunstancia que en un momento dado El Prat tenía ubicados en su término municipal tres campos de aterrizaje independientes entre sí y en pleno funcionamiento. Pero de eso ya tratamos otro día.

## LA REACCION DEL VECINDARIO DE EL PRAT

¿Cómo reaccionaron los pratenses ante su aviación? Con admiración, satisfacción y hasta con un cierto orgullo.

El Prat estaba muy mal comunicado. Tan sólo disponía de una carretera con mucho polvo que le unía con Barcelona. Era lo que se llama «un cul de sac».

Las «gentes» de la aviación animaron un tanto sus calles y en las tertulias del Café del Pont, siempre avivadas por su culto y amable propietario el Sr. Pepet, se respiraba un ambiente cosmopolita, ya que era el centro predilecto de los pilotos y extranjeros relacionados con la aviación. Se compenetraron bien pueblo y aviación y hasta hubo algún que otro casamiento; el propio José Canudas contrajo matrimonio con una pratense de distinguida familia.

Por otra parte hay que hacer resaltar que los tres campos estaban ubicados en terrenos totalmente improductivos, en terrenos salitrosos de junqueras y cañaverales.

La aviación, lejos de perjudicar, abrió caminos y saneó terrenos. Gracias a los canales que la aviación francesa construyó, Augusto Casanovas pudo poner en cultivo varias hectáreas de terreno.

No podemos extendernos más, tan sólo hacer resaltar que la inauguración de la línea Madrid-Barcelona fue un hito importante y que los pratenses la recibieron con ilusión y satisfacción.

JUSTO ESPAÑOL VILELLAS

BARRIO DE SAN JORGE  
CONJUNTO RESIDENCIAL  
**CADI**



**RESIDE S.A.**

PROMOCIONES INMOBILIARIAS

\* INFORMACION Y VENTA - C. EUSEBIO BERTRAND Y SERRA, N.º 39-43.  
TELEFONOS 379 55 54 - 379 53 12

PRAT DE LLOBREGAT

## El 19 de julio de 1936 desde la perspectiva de un aviador del aeródromo de El Prat

Cuando se trata de recopilar datos sobre qué ha significado la aviación para El Prat, surge un capítulo de esa historia concreta que tiene una peculiar importancia. Se concreta en el 19 de julio de 1936. Franco se había sublevado en Africa y las guarniciones militares de la Península tenían que caer en manos de los rebeldes una tras otra; la rebelión en Africa era el empujón que uno da a la alineación de las fichas del dominó. Las cosas no sucedieron exactamente como se había previsto. Los estudiosos de la Guerra Civil española dan una gran importancia al hecho de que en Barcelona permanecieran fieles al Gobierno legal de la República el Tercio de la Guardia Civil y el Aeródromo de El Prat. Hay quien afirma que sin esta fidelidad las masas populares más o menos armadas que se habían lanzado a la calle no hubieran contenido rebeldes y el dominio sobre Barcelona se hubiera establecido por mimetismo sobre Cataluña, perdiendo la República el bastión fundamental de los tres años de guerra que sucedieron a aquel 18 de julio de triste memoria para España. ¿Hubiera sido lo que fue la Guerra Civil, con Barcelona, con Cataluña en manos de Franco?

La historia es como fue, no es posible cambiarla, pero la respuesta a esa pregunta hace temblar el capítulo más sangriento de nuestra historia. Sin duda si la Guardia Civil no hubiera salido ordenadamente a la calle sometiendo desde el «principio de autoridad» que dicho cuerpo encarnaba para leales y rebeldes y los aviones de El Prat no hubieran bombardeado los cuarteles forzando la rendición de una oficialidad mayoritariamente rebelada junto a Franco, las cosas hubieran sucedido de otro modo, quizá no al revés pero tampoco como sucedieron.

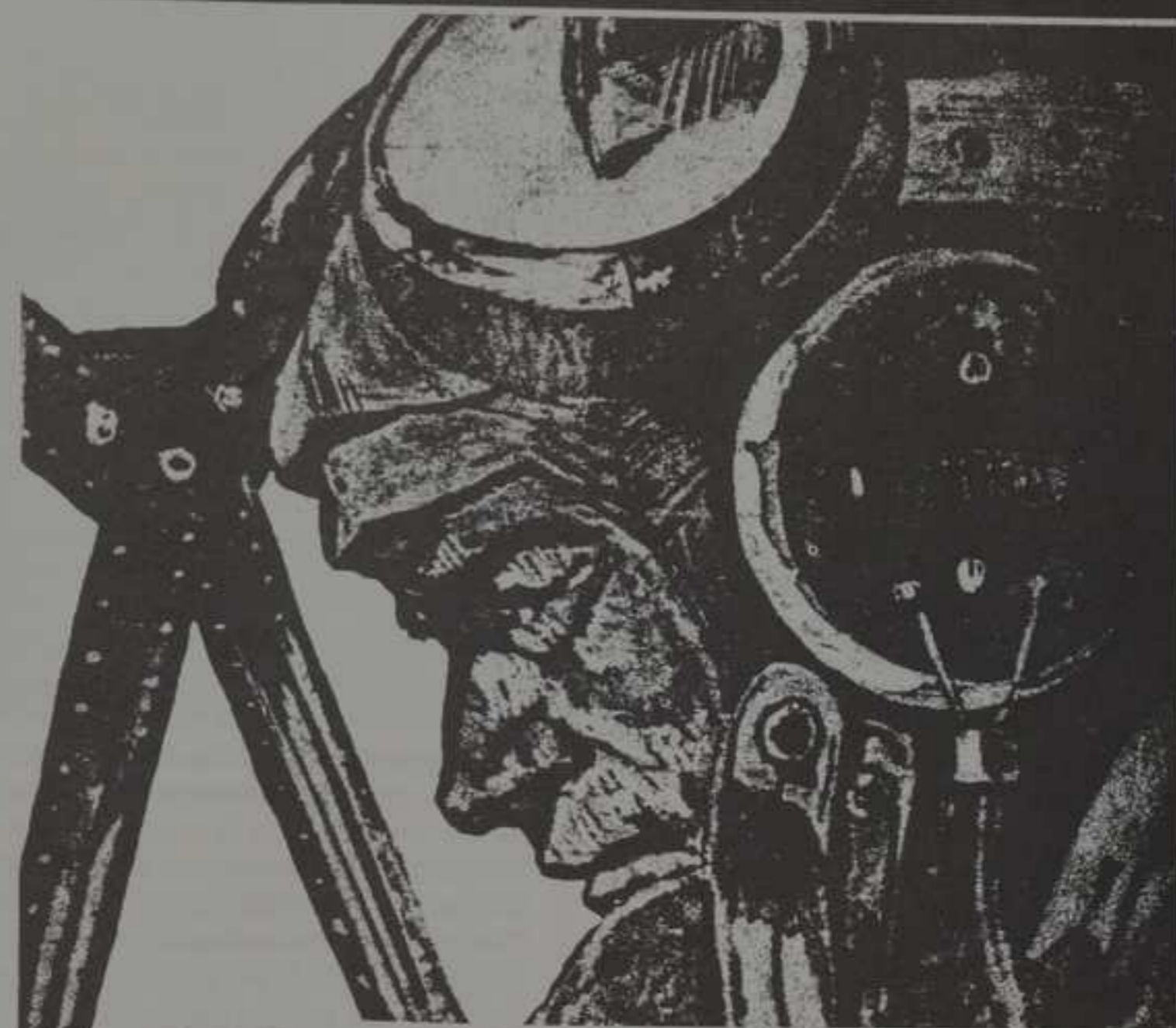
Conocían las autoridades de la República la importancia sobre todo psicológica que podía ejercer el arma de aviación en el alzamiento que desde hacía varios días se esperaba y quisieron asegurarse la «fidelidad» metiendo dentro del propio aeródromo, concretamente en la llamada Casa del Mar, a unos trescientos milicianos de la FAI a los que se armó de mosquetones con el consentimiento del entonces jefe de la base Teniente Coronel Sandino. Eso sucedía el 14 de julio, cinco días antes del alzamiento.

Pero antes de seguir adelante con el relato debemos decirles que algunos de estos datos proceden de lo mucho que se ha escrito sobre la guerra, aunque no demasiado sobre lo sucedido en El Prat; otros nos han sido dados por lo que los propios pratenses vivieron desde el pueblo y desde la convivencia con las gentes de un aeropuerto (entonces se le llamaba con mayor frecuencia aeródromo, expresión más acorde con la realidad concreta de las instalaciones) que tenían una relación real con la población de El Prat a causa de que las

deficientes comunicaciones con Barcelona les acercaban al núcleo de población más próximo, pero sobre todo —y especialmente a partir de aquí— proceden de una fuente de información directa: un hombre que pocas fechas antes del alzamiento se había incorporado a la guarnición militar de El Prat tras varios años de encarcelamiento por su intervención en los hechos que años antes habían devuelto el poder a las derechas. Nuestro personaje llega al 18 de julio recuperándose del tiempo de excarcelación, tanto en lo civil («Yo, con mis veintitantos años, era un hombre lleno de energía y de algún modo la tenía que consumir...», nos dice), como en lo militar... «Llevaba mucho tiempo sin volar cuando volví a El Prat y precisamente me pilló el alzamiento en plenas prácticas». El es ahora un hombre jubilado de todo menos de los recuerdos de una guerra que lo puso en altas responsabilidades y de una postguerra que, como a tantos otros, le hizo replantear la propia vida «porque las cosas habían cambiado».

Un amigo común me lo ha presentado, advirtiéndole que estoy elaborando un trabajo sobre lo acaecido en El Prat en julio de 1936. Al poco, se me revela como un caudal incontenible de información. «El hombre que el 19 de julio bombardeó los cuarteles de Barcelona», me digo. El día que asesinaron a Calvo Sotelo ya se

vino hacia El Prat a ocupar su lugar en la defensa de la República. ¿Por qué el arma de aviación se mantuvo generalmente fiel a la República?, le pregunto desde la ingenuidad de quien nació el año 40. «¿Cómo que por qué? —me replica—. Porque el arma de aviación era distinta, éramos militares formados en el progreso tecnológico». (¿Por qué no iban a ser progresistas en lo social?) «Ah..., pero no creas, había entre nosotros militares rebeldes. Los capitanes García Pardo y Calderón se escaparon hacia Pamplona con un avión, el comandante Rafael Botana también... Por cierto, que recuerdo una discusión entre Botana y Felipe Sandino. «Ten cuidado, le dijo Botana, que esta vez te vamos a fusilar...». Y Sandino le respondió que tuviera cuidado él, no fuera que resultara él el fusilado. Poco después del 18 de julio llamaron a Sandino al Hospital Clínico a reconocer unos cadáveres, uno de ellos era Botana. Había otros rebeldes entre nosotros y alguno de ellos equivocados como el teniente Amador Silverio, que le quitaron cocheras y paracaídas por sospechoso y luego resultó ser el defensor del destacamento de aviación del Parque de Barcelona, cuando los sublevados fueron a hacerse cargo del mismo jugándose la piel en el hecho. En general, aquí como en todas partes, la



# YO BOMBARDEE LOS CUARTELES DE BARCELONA

gente de aviación era de izquierdas». Así dicen los «Cuadernos de la Guerra Civil española», que el 80 por ciento del material de aviación quedó en manos de la República, mientras que solamente el 35 por ciento de los jefes y oficialidad permaneció fiel, pero lo fue también el 90 por ciento de las clases, mecánicos y soldados.

«En El Prat había unos 250 hombres en total. Aparte de Sandino que era el jefe, había los capitanes Meana, Ponce de León, Alberto Bayo...». ¿El que quiso invadir Mallorca?, le pregunto. «Exacto, que luego ha muerto en Cuba. Él era capitán en El Prat.» ¿Recuerda gente del propio El Prat? «No te sabría decir. Recuerdo a la inefable Palmira... Por cierto, que el día 19 de julio sucedió un hecho que es digno de ser contado. Estamos todos alerta y temerosos de que de un momento a otro apareciese la caballería que se había sublevado y vemos venir del lado de El Prat una gran polvareda. Ahí viene la caballería, nos dijimos. Era el amanecer y pudimos divisar entre la niebla al que iba en cabeza. Cabalgaba llevando en la mano algo que parecía ser el sable de oficial. Se tocó generala y se montaron rápidamente las ametralladoras apuntando hacia el lugar. Temíamos muchísimo el ataque de la caballería y todas las precauciones eran pocas. Pero a medida que se fueron acercando y la niebla se disipaba pudimos ver con gran sorpresa que se trataba del vaquero de la Palmira que, seguramente para protegerse, traía hacia nosotros corriendo al trote las vacas que levantaban campo a través aquella gran polvareda. Dentro del dramatismo de los momentos que vivíamos, aquello nos hizo sonreír a todos.»

«Por cierto, que ese mismo día me ocurrió otra anécdota cuando hicimos una descubierta para ver si venían barcos contra la costa. Ibamos avanzando y de pronto vemos delante nuestro a un tipo solo. Lo rodeamos y resultó ser uno de los nuestros que se nos había adelantado. «¿Pero qué haces ahí, Barrojo?», le grité. «Es que si tiran podré cubrirle a usted, mi teniente...», me dijo Barrojo. Por cierto, que éste fue el soldado que desarmó a los comandantes Frutos Diste y Castro Garnica que luego fueron a parar al «Uruguay», aquel buque cárcel que estaba anclado en el puerto de Barcelona. Y este mismo tipo, el tal Barrojo, se hizo célebre luego porque, convertido en piloto, se le atribuyó el hundimiento del acorazado «España», cuando en realidad, más tarde se supo, al «España» lo hundió el acorazado inglés «Hood». A los del «España» no se les ocurrió otra cosa que apuntar al buque inglés con sus cañones. Les soltó una andanada el «Hood» que los hundió inmediatamente. Pero por lo visto andaba por allí el tal Barrojo con su avión y circuló la historia de que consiguió meter una bomba por la santabárbara del «España» y hundirlo.

—Volviendo al 18 y 19 de julio —le pido—. ¿Hubo bombardeo en los cuarteles de Barcelona? «A todos —me contesta—. No se rindió ni uno sin bombardeo. Te lo digo yo que fui el primer piloto que despegó

con esa misión. Ya te he dicho que había salido de la cárcel por lo del 32. Me pagaron de una los cuatro años de soldada y yo tenía ganas de resarcirme de tanto cautiverio. Uno era joven y claro... A veces no aparecía ni por el aeródromo. El comandante Frutos le decía siempre a Sandino: «Oye, que hoy tampoco ha venido ése...» Y cuando me lo decía Sandino le respondía siempre: «Dígale a ése que cuando yo estaba en la cárcel él estaba por ahí de paseo...» Como fuera yo era el que más volaba aquellos días porque me estaba practicando de nuevo. Así que en la mañana del 19 Sandino me coge y me dice: «Alférez, le corresponde el honor de ser el primero en salir a bombardear». El comandante Reyes, que era el que estaba al cargo de los de la FAI que estaban en la Casa del Mar, le dijo: «Felipe, yo voy con él». Y vino conmigo de bombardero. Nos cargan un avión de gasolina, 48 bombas y lanzabombas eléctrico. Yo estaba acostumbrado a volar con media carga de gasolina, sin bombas y solo. Ya en la salida me elevé y volví a tocar tierra y, cuando conseguí despegar, casi pasé rozando los pinos de la Palmira. Una vez volando sobre Barcelona, le pregunto a Reyes: «¿Cuartel de Icaria? ¿Dónde?». «Yo qué sé», me contesta y tuvimos que volver a aterrizar en tan difíciles condiciones y con peligro de explosión de las bombas que llevábamos, a alguna de las cuales se les habían soltado las masas de protección de la espoleta, que una vez en tierra me dijo Reyes: «Desde ahora llámame de tú; es como si hubiéramos nacido el mismo día...»

—¿Pero luego volvieron a salir?

—¡Hombre, claro! Uno por uno se rindieron los cuarteles a nuestras bombas. Por cierto que las bombas que tiramos el primer día eran de 12,5 Kg. Si las tiramos al final de la guerra se ríen. Ya hubieran estado fogueados. Pero en los cuarteles, como quien dice, nadie había oído una explosión y no paraban de sacar sábanas a los patios y a los tejados.

—¿Qué día sucedía esto?

—Solamente bombardeamos el 19. Había tres aviones; mientras uno bombardeaba, el otro cargaba en El Prat y el otro ya estaba en el aire. Empezó sobre las siete de la mañana y a las siete de la tarde ya se habían rendido. ¿Solamente había tres bombarderos en El Prat?, le inquiero. Y el que se llevó el capitán Luis Calderón hacia Logroño. También había cazas, pero para bombardear no servían. Otros estaban desmontados o en reparación. Los bombarderos eran monomotores B-19 y los cazas Newport. ¿No había hidros en la base aeronaval? Ya la habían trasladado al puerto. Allí le rindieron honores al general Godeó cuando llegó de Mallorca con tres hidros que luego se fueron dejándole sin retirada. Yo desde un «Breguet» los vi desde el cielo cómo le rendían honores. En Marina la oficialidad estaba con los rebeldes. Por cierto que el 20 se posaron con un hidro en El Remolar el teniente Armario y el capitán Molina, quienes a indicación de Sandino, trajeron detenido al jefe de la base aeronaval del puerto.

—¿Cómo reaccionaba la gente de Barcelona ante los bombardeos?

—¡Maldita ignorancia! ¡Pues no estaban en Atarazanas pegados a los mismos muros del cuartel cuando fuimos a bombardear! Tuvimos que simular que los ametrallábamos para que se apartaran. Mira que si llegamos a meter las bombas en el polvorín, cosa que estuvo a punto de suceder, trasplantamos todo el Barrio Chino. En el cuartel de Lepanto, cuando vi desde el cielo la inactividad de los oficiales, tuve que indicarles desde el cielo y con el gesto que se metieran dentro. Cuando volví ya vi a soldados y paisanos abrazándose en el patio del cuartel. En el cuartel de San Andrés fue otra cosa; ahí hubo carnicería. Creo que cuatro muertos, no sé cuántos heridos... ¿Cuándo se rindieron? ¿Cómo que cuándo se rindieron! ¡Automáticamente! Con el pánico que les infundíamos. En El Prat no quedaron bombas. Se las lanzamos todas.

—¿Intervinieron los soldados de El Prat en la lucha callejera que se produjo en Barcelona?

—No, no... Su misión era otra. A mí sí que me tocó intervenir en la refriega que hubo en el puerto. Me pidieron que ametrallara el monumento a Colón porque se creían que en lo alto había instalada una ametralladora por los rebeldes. ¡Todavía están los agujeros que le hice a la bola! Lo más chocante del caso fue que allí no había ni ametralladora ni nada. Intentaban forzar la puerta del monumento y no se les abría porque precisamente se había refugiado dentro el Teniente Silverio y otro, los dos de aviación, quienes viniendo hacia El Prat se habían encontrado en mitad de la refriega del puerto y se habían metido dentro del monumento para refugiarse. Allí se pasaron la noche comiéndose un jamón del bar que hay dentro del monumento, mientras en el exterior había quien pensaba en volar el monumento. Anécdotas como éstas hay un montón para contar. Por cierto, el cabo Angel Carrión se dedicó a desarmar paisanos en el Paralelo utilizando un fusil de madera del vestuario del Teatro Cómico. Lo curioso es que una vez les desarmaba, él seguía con el fusil de mentira y nadie se dio cuenta. Entonces era paisano, había servido en aviación, pero era paisano... Pero volvió al campo trayéndonos a dos sargentos que reconoció en un pueblo del Maresme cuando los iban a fusilar por el solo hecho de que llevaban uniforme. Él era una especie de tiparrón y consiguió llevárselos diciendo que los quería fusilar él. Sólo cuando estuvieron en el Campo de Aviación aquellos dos sargentos supieron que en realidad les estaba salvando la vida...

Anécdotas como ésta se suceden en el relato que nos hace el antiguo piloto de aviación militar. Es la guerra civil (incivil, dijo alguien) contradictoria, dislocante... Esto sucedió en El Prat como en otras partes sucedieron otras tantas cosas que no deben volver, pero forman parte de nuestra historia, de nuestras vivencias como pueblo, como pueblo de El Prat.

Pere Baltà

# HISTÒRIA DE L'AVIACIÓ CATALANA

L'Associació de Locomoció Aèria, constituïda a Barcelona la darrereria del 1908, fou la introductora de l'aviació no solament als Països Catalans sinó també a tota la península Ibèrica. Els dies 11, 17 i 20 de febrer de 1910, Julien Mamet, a l'antic hipòdrom de Can Tunis, a Barcelona, pilotjà un *Blériot XI*, amb motor *Anzani* de 25 CV; els organitzadors de l'esdeveniment foren Josep Comas i Solà, Gaspar Brunet i Joan Sardà, membres actius de l'Associació. Brunet construí, d'altra banda, un aeroplà, que no pogué provar per manca de pilot, i Sardà publicà durant dos anys la revista "Aviació". El 22 de maig del mateix any, Julien Mamet féu, a la platja de Malva-rosa, de València, dos vols de 9 i 8 minuts de durada; amb aquest fet s'estrenà aeronàutica al País Valencià; el 29 hi féu dos vols més, un de 15 minuts, enlairant-se a 500 m i un segon de 10 minuts, en què hagué de descendir a la mar per avaria del motor. Aquella mateixa època l'enginyer valencià Joan Oliver, en col·laboració amb el seu col·lega del Principat Gaspar Brunet, construí, als Tallers Rosell i Vilalta de Barcelona, dos biplans de característiques molt prometedores. Oliver envià el seu a València, a la platja de Malva-rosa per fer-hi les primeres proves; durant aquestes, una ratxa de vent féu capotar l'aparell, que restà molt malparat, i el constructor abandonà l'aviació. El 29 i el 30 de juliol de 1911 fou organitzat a València un primer concurs d'aviació: la carrera València-Alacant-València, uns 260 km en total. Hi prengueren part tres pilots: Gregori Campaña, amb un *Blériot XI-Anzani 65 CV*, modificat pel mateix pilot; L. Wyss, suís, amb *Blériot XI-Rhône 50 CV* i Le Lasseur de Ramzay, francès, amb *Blériot XI-Gnome 50 CV*. El lloc de sortida fou la platja de Malva-rosa. Le Lasseur s'envolà magníficament i emprengué el rumb sud; Campaña no es pogué elevar per irregularitats del motor; Wyss s'enlairà perfectament, però al cap d'una hora llarga de vol tornà i aterrà tot seguit a causa del mal funcionament del motor. Le Lasseur, al cap d'1 hora 50 minuts, aterrà al camp de tir d'Alacant, l'endemà féu el vol de retorn en 1 hora 54 minuts. També durant aquests primers anys, i sempre a càrrec de pilots francesos, hom continuà fent exhibicions aèries i fins i tot concursos a Barcelona i a d'altres poblacions del Principat, i també a Mallorca. L'Associació de Locomoció Aèria organitzà la primera exposició d'aviació. El 15 d'octubre de 1912, a l'École Farman d'Etampes, obtenia el títol Lluís Foyé, que esdevenia el primer pilot català. Després d'un període d'ensinistrament, Foyé tornà a Barcelona per intentar de fer quelcom d'aviació, que no aconseguí per manca d'ajut. Al seu voltant es reuniren els periodistes esportius Josep M. Armangué, Cabot, Josep Canudas, Josep M. Co de Triola i Feliu, que avià acordaren de crear un club d'aviació, que prengué el nom d'Aeroclub de Catalunya. Al mateix temps, l'empresa industrial Pujol, Comabella i Companyia, veritable creadora de l'aviació catalana, decidí de dedicar-se a la construcció d'avions per a l'aviació militar espanyola. La nova indústria i l'aeroclub tingueren un debut sensacional: el vol Barcelona-Ciutat de Mallorca pel pilot santanderí Salvador Hedilla, tripulant el primer avió fabricat per la nova casa constructora. El 2 de juliol, Salvador Hedilla, en l'avió *Hedilla II-Rhône 80 CV*, féu el vol en 2 hores 8 minuts. Pocs dies després el mateix Hedilla féu vols a sa Pobla en un avió *Vendôme-Rhône 60 CV* que havia enviat des de Barcelona embarcat. La casa Pujol, Comabella i Companyia establí, tot seguit, el primer aeròdrom que tingué Barcelo-



Canudas amb un grup de gent entre la que hi ha cognoms pratencs com Monés, Riera...

na, La Volateria, al Prat. Els primers dies de setembre fou inaugurada l'Escola Catalana d'Aviació, amb Hedilla de director i Domingo Rosillo, pilot cubà de fama internacional, de professor. L'any següent (1917) obtingueren el títol els tres primers pilots formats al Principat: Canudas, Bertran i Soler. Malauradament, el 30 d'octubre, Hedilla amb Josep M. Armangué de passatger sofriren un accident mortal. L'escola continuà, però, amb Rosillo de director, i en sortiren dos pilots més: Cayón (1918) i Colomer (1919). L'any 1920 els Tallers Hereter SA (empresa continuadora de Pujol, Comabella i Companyia) tractà d'organitzar una línia aèria entre Barcelona i Ciutat de Mallorca. Hom establí un acord amb la casa italiana Savoia que envià un hidro *Savoia S9-Fiat 300 CV*. El primer vol d'anar i tornar fou acompanyat el 18 de març; hom trigà a l'anada 1 hora 35 minuts, i a la tornada a Barcelona, 1 hora 49 minuts. Malgrat tot, hom no pogué obtenir de l'estat espanyol la concessió de la línia. El 1921 liquidà l'empresa Tallers Hereter SA, l'actiu de la qual, aeròdroms, tallers, etc, fou adquirit pel ministeri espanyol de la marina. D'altra banda, els pilots catalans foren mobilitzats amb motiu de la guerra del Marroc. En aquestes circumstàncies, doncs, l'Aeroclub de Barcelona no podia dur a terme cap activitat. Colomer, l'únic pilot que havia restat, creà el 1921 a Mallorca l'Aero Marítima Mallorquina i obtingué la concessió de la línia de correu aeri amb Barcelona. En un vol de retorn a Ciutat de Mallorca, Colomer sofrí una avaria de motor i caigué al mar. Després d'alguns altres accidents i de diverses discussions l'estat suspengué la concessió. Àngel Orté, amb un dels hidroavions a l'època a Itàlia, establí una escola civil per a pilots d'hidroavions a Porto Colom i formà tres pilots mallorquins, els germans Andreu i Jordi Parera i Josep Gomila. El 30 de juliol de 1923, els germans Parera, tripulant un hidroavió adquirit a Itàlia, i Àngel Orté, amb el mecànic Coll en un altre, començaren la volta aèria a la península. Fer dues etapes (Barcelona-Saragossa, amb amaratge a l'Ebre, i Saragossa-Bilbao), sobre terra en hidroavió, fou una gesta feta per primer cop. En una escala a Galícia un incendi destruí l'hidro dels Parera; Orté i Andreu Parera continuaren sols la volta, que acabà a Barcelona. A mitjan 1922, Canudas aconseguí que l'Aeroclub subvencionés l'establiment d'un camp d'aterratge per a l'aviació civil i fundà la Peña de l'Aire, adherida a l'Aeroclub de Catalunya; la nova entitat obtingué un gran èxit

popular, i començà una campanya de divulgació i propaganda per mitjà d'articles a la premsa i de conferències de divulgació. L'any 1922 un grup d'aficionats valencians, amb Baldomer Vila al capdavant, crearen l'Aeroclub de València. El seu primer objectiu fou l'establiment d'un camp d'aterratge. Foren escollits d'antuvi un terreny a Pinedo, prop de l'Albufera, i un altre a Manises, però les dificultats econòmiques feren que l'empresa restés aturada alguns anys. També el 1922, entre l'ajuntament, l'aeroclub i l'aviació militar organitzaren un concurs d'aviació, el qual tingué lloc a Malva-rosa. El 1923 es constituí a Barcelona la societat Aeròdrom Canudas, que adquirí un avió a Itàlia i començà a fer vols amb passatgers, gratuïts una bona part, cosa necessària per tal d'aconseguir adeptes; aquesta tasca tingué el ple suport de la premsa esportiva. L'avió, després, anà per les comarques aterrant en camps improvisats, que, més tard, foren ampliat i inclosos a la xarxa d'aeròdroms per al turisme aeri. Paral·lelament, i gràcies al president de la Peña, Miquel Mateu, hom pogué fer un assaig d'escola de pilotatge (1927). El primer pilot, ensinistat en pocs mesos, fou Josep M. Carreras. Amb molt d'esforç, l'escola progressà i prengué el nom d'Escola d'Aviació Barcelona (1929). Aleshores començà una gran època de l'aviació catalana. Hom amplia l'aeròdrom del Prat, foren construïts dos grans hangars, s'organitzaren els tallers; tot fet, pràcticament sense capital, gràcies a la fe, l'entusiasme i el patriotisme. L'Aeròdrom Canudas organitzà la primera i única línia aèria catalana: la línia d'Andorra, amb aterratge a la Seu d'Urgell. A l'aeròdrom militar fou instal·lada, el 1931, una sucursal de l'escola madrilenya Progreso, dirigida per Vicenç Vallès; entre altres pilots en sortí Ramon Torras.

L'any 1928 hom reorganitzà l'Aeroclub de València. El 1930 fou organitzat, encara a Malva-rosa, un gran festival d'aviació amb premis de 25 000 pessetes. D'altra banda, després de moltes dificultats, l'ajuntament de Manises decidí d'ajudar a l'establiment de l'aeròdrom al seu terme municipal en els mateixos terrenys escollits l'any 1922. L'Aeroclub valencià hi bastí un hangar (1934), alhora que l'escola de pilotatge, gràcies a Josep Albinyana, es desenvolupà i formà els primers pilots. La proclamació de l'Estatut de Catalunya prometé assegurar l'esdevenidor de l'aviació catalana, sostinguda fins aleshores sense cap ajut oficial. La Generalitat creà els Serveis d'Aeronàutica i en nomenà



AUTO  
ESCUELA

**Gato negro, s.a.**

V. Montserrat, 121  
Tel. 379 52 49

Casanovas, 48  
Tel. 379 29 47



cap Josep Canudas. Tractant de recuperar el temps perdut hom preparà l'execució del programa establert prèviament: l'aeroport internacional de Barcelona, projecte aprovat per l'estat espanyol, la Generalitat i l'ajuntament; la formació de tècnics per a una futura indústria aeronàutica; la xarxa d'aeròdroms per al turisme, l'ajut a les escoles; l'entrenament dels pilots; l'ajut als aeroclubs; el vol sense motor i a vela, etc. L'any 1933 fou fundada a Barcelona la Companyia Aero Taxi Mallorca SL, amb Guillem Xuclà com a director tècnic; hom tractava d'explotar els viatges de turisme, principalment a Mallorca, i comptava amb un bimotor *Dragon* per a vuit passatgers adquirit a Londres. El 28 de març de 1934, amb motiu de la inauguració al camp de Son Sant Joan, de la sucursal a Ciutat de Mallorca de l'Escola d'Aviació Barcelona, hi hagué un gran festival aeri. Xuclà es dedicà als vols amb passatgers per a Ciutat, Porto Cristo, Felanitx, port de Pollença, sa Pobla, Alcúdia, etc. L'any 1935 Frederic Pérez i Esteve organitzà la seva escola de pilotatge al camp de Son Bonet. Gràcies a l'atmosfera creada per tot plegat, un grup d'aficionats constituïren l'Aeroclub Balear, que d'antuvi comptà amb tres avions dels seus socis. La darrera del 1935, el personal de l'Escola d'Aviació Barcelona, pilots i mecànics, per divergències amb la nova gerència, dimití i constituí la Cooperativa de Treball Aeri. La primera activitat fou la creació d'una escola de pilotatge que en recordança de la primera que existí a Barcelona fou titulada Escola Catalana d'Aviació. Adquiriren tres avions nous d'escola i s'installaren a l'aeròdrom de la Generalitat, malgrat el poc temps de que disposaren, formaren mitja dotzena de pilots. El cap de la Cooperativa, el pilot Josep M. Carreras, realitzà un viatge a la Guínea que la premsa de l'època qualificà de "gran vol de l'aviació catalana", vol que comprenia la travessia del Sàhara en un *Farman-Hispano-250 CV*, propietat de la Cooperativa. L'any 1936 els pilots valencians Frederic del Vallès, Rafael de Mazarrodo i Ricard Moroder es classificaren als tres primers llocs del I Rally Internacional de l'Aeroclub de Catalunya. [Josep Canudas i Busquets]

La guerra obligà els Serveis d'Aeronàutica de la Generalitat a portar una vida molt minsa. Malgrat tot, a Sabadell, en els terrenys requisats a l'empresa de teixits Bai-

gual i Llonch, hom fabricà els caces "Mosca" i "Xato" (un *Curtis* bimotor), ambdós proveïts de motors soviètics o fets, amb llicència, a les fàbriques Hispano Suïssa i Elizalde, de Barcelona; aquests caces resultaren tècnicament molt inferiors als avions enemics alemanys o italians. La Generalitat, amb l'assessorament tècnic de l'Escola d'Enginyers de Barcelona, instal·là una fàbrica, aleshores l'única de l'estat espanyol i una de les poques d'Europa, per a obtenir el tetracetilat de plom, productes bàsics en la preparació de la gasolina d'aviació. En acabar la guerra havien desaparegut tots els aeroclubs dels Països Catalans; l'aviació civil passà a dependre de l'autoritat militar. El 1941 fou reorganitzat l'Aeroclub de Barcelona, i el 1946 l'Aeroclub de Sabadell, el qual quedà instal·lat al camp de l'antiga fàbrica d'avions. L'augment de tràfic a l'aeroport comercial del Prat obligà l'Aeroclub de Barcelona a canviar d'instal·lacions i a fusionar-se amb l'Aeroclub de Sabadell (-> *Aeroclub Barcelona-Sabadell*). L'any 1950 reprengué les seves activitats l'aeroclub de Lleida. L'aeroclub de Reus nasqué el 1953 sota el patronatge de l'Aeroclub de Barcelona-Sabadell. Durant les festes de la Mercè de 1956 i de 1958, l'Aeroclub de Barcelona-Sabadell organitzà a l'aeroport del Prat dos festivals aeris que hom pot considerar com uns dels més importants dels celebrats a Europa, tant per la qualitat dels participants com per l'elevat nombre d'espectadors que els presencià.

[de l'Enciclopèdia Catalana].

CANSALADERIA - ESPECIALITAT DEL PORC

**Cal Cinto de la Remei**

ANY 1898

IGNASI RIBAS

Ferran Puig, 2 - Tel. 379 01 41 - EL PRAT

**Hogar del Niño**

al servei  
de l'infancia

TODO EN REGALOS

ARTICULOS **FONT** BOLSOS  
PIEL-VIAJE **FONT** PARAGUAS

GRANDES REBAJAS

RESTOS DE SERIE

Federico Soler, 42

Teléf. 379 00 40

**CRISTALERIA DEL PRAT**

RODOLFO COSTA LARRUY

INSTALACIONES PARA OBRAS

Avda. del Canal, 152 - Teléf. 379 02 42

CUADROS, MOLDURAS  
Y OBJETOS DE REGALO

Casanovas, 31 - Tel. 379 17 22

**Cosme Prat el pollastre espavilat**



# «AVIAT BEUREM AIGUA SALADA»

«Cal protegir l'aquífer i regular la explotació», ens diu Josep Ferret

El procés de salinització de l'aquífer deltaic segueix. Aquesta notícia sempre arriba per mitjà de l'actual delegat de serveis de l'Ajuntament, qui gràcies a la seva dedicació també professional al tema, segueix el procés detingudament. Com veureu, en Josep Ferret té molta informació, per no dir tota la informació possible. Li preguntem:

—Quina importància real té l'embassament subterrani del Delta?

—L'embassament subterrani del Delta del Llobregat constitueix una peça fonamental del sistema de regulació de la conca del Llobregat, conjuntament amb els embassaments de Sant Ponç i de La Baells. La capacitat dels aquífers deltaics és de 700 Hm<sup>3</sup>, i avui s'estima que la capacitat d'extracció és de 100 a 120 milions de metres cúbics per any.

—De quin any data el descobriment d'aquestes aigües subterrànies?

—Des de l'any 1893, data del descobriment de les aigües artesianes per En Jaume Casanovas, l'explotació ha anat en continu augment. Actualment s'estima que les extraccions són de l'ordre dels 130-135 milions de metres cúbics per any.

—Quan diuen que hi ha excés d'explotació de l'aquífer, quin grau de raó tenen?

—És evident que hi ha un desequilibri entre les extraccions i la recàrrega dels aquífers. Aquesta sobre-explotació produeix, sens dubte, una forta davallada dels nivells piezomètrics de les aigües,



«L'home de la "mala" aigua», com algú diu a en Ferret.

la qual cosa facilita certament la penetració o intrusió de l'aigua de mar que malmet les aigües dolces dels aquífers. Cal dir que aquest any, per raons de tipus conjuntural, els nivells han pujat de l'ordre de 5 metres, però tot i això, encara els nivells en els pous estan de 18-20 metres sota el nivell de mar.

—Però és causa principal aquest excés quant a la degradació de l'aquífer?

—Malgrat el problema de desequilibri hídric, cal considerar com a causa una sèrie d'actuacions de l'home, que certament han anat degradant la qualitat de les aigües subterrànies. Cal contemplar especialment la construcció de dàrsenes portuàries en l'interior del Delta i les extraccions d'àrids, com les mostres més representatives. Si el desviament del Llobregat vol dir més dàrsenes portuàries

«terra endins», cal esperar la total salinització dels aquífers a curt termini. Si no és així, el risc serà menor, però hi ha la possibilitat, per manca d'impermeabilització del nou llit, que es produeixin infiltracions d'aigua de mar i d'aigües contaminades, especialment a l'estiu. La intrusió marina es produeix especialment per la dàrsena portuària, per la zona de Ca l'Arana i per Castelldefels. Els índexs de clorurs superen ja en alguns punts de la Zona Franca els 6.000 mg./l. En El Prat, la Zona més salinitzada és la de Cal Senyoret i el pou de Cal Miquel de l'Àgata supera els 3.800 mg./l.

—Sabem que s'ha intentat de controlar el consum...

—Davant la greu problemàtica de la salinització, l'Ajuntament d'El Prat, en la sessió ordinària del maig del 1975, demanà de l'Administració una normativa especial per tal de protegir els aquífers i regular la seva explotació. El B.O.E. del 30 de març de 1976 publicà una resolució de la Direcció General d'Obres Hidràuliques del 16 de març, en què diu que la zona del tram inferior del riu Llobregat s'ha d'aplicar el Reglament de Policia d'Aigües de la Comissaria d'Aigües del Pirineu Oriental. Poc temps després un ofici de l'esmentada Comissaria d'Aigües ordenà la constitució d'una Gestora per tal de crear una Comunitat d'Usuaris. El proper (passat quan surti «DELTA») dia 2 de febrer, la Junta Gestora de la Comunitat d'Usuaris del Delta Oriental del Llobregat té prevista una entrevista amb el Conseller de la Generalitat en Narcís Serra. El Batlle d'El Prat, com a President nat de la Junta Gesto-

ra, exposarà en aquesta reunió, junt amb els representants dels Serveis Públics de Proveïments d'Aigua, Indústria i Agricultura, tota la problemàtica de la constitució de la Comunitat, i de les diverses alternatives de regulació i protecció que avui estan encara en fase d'estudi.

—Bé. Pensem en el cas pessimista que s'arribi a salinitzar totalment l'aquífer...

—En la hipòtesi de la total salinització de les disponibilitats hídriques deltaiques, cal contemplar la següent problemàtica: a) Els usuaris del Delta haurien de pagar una factura de 960 milions de ptes. per any (preu actual del mercat de 120.000.000 m<sup>3</sup> a 8 ptes. per m<sup>3</sup>). Avui aquest cost és de l'ordre de 240 milions de ptes./any. b) Caldria crear una important infra-estructura de col·lectors i xarxes de tubs, per tal de distribuir l'aigua arreu del Delta. Avui hom perfora l'aquífer on necessita l'aigua. c) Barcelona i la seva rodalia, perdria la possibilitat d'utilitzar les aigües del Delta, reserva importantíssima en cas d'emergència pel proveïment dels Serveis Públics, hospitals, etc. És evident que aquesta consideració és de vital importància des del punt de vista estratègic.

Barcelona i la seva rodalia, ens preguntem, saben això?



Les matèries contaminants llançades a les extraccions d'àrids, una altra amenaça per l'aquífer deltaic.



L'Ajuntament va allunyant els seus nous pous del port.

# «HAY QUE SALVAR SAN COSME»

El Plan de Remodelación del barrio de San Cosme afecta a casi una quinta parte de la población de El Prat y puede significar la estabilización de una problemática social preocupante. Ello nos ha llevado a solicitar del equipo redactor de proyecto este interesante informe.

El barrio de San Cosme en El Prat de Llobregat va a ser remodelado, como resultado de la lucha mantenida por los propios vecinos para la consecución de una vivienda digna y de una mejora de sus condiciones de vida.

Esta lucha comenzó en 1969, con una serie de acciones que desembocaron en una huelga generalizada de alquileres, al aparecer en las viviendas estrenadas dos años antes, toda clase de defectos de construcción: grietas, goteras, sótanos inundados, etc...

En 1975 fue reconocida oficialmente la necesidad de una remodelación, ya que, según demostraba un detallado estudio técnico, elaborado por la Asociación de Vecinos, la reparación completa tendría un presupuesto equivalente al de una reconstrucción global.

De ahí partió el proceso que ha conducido al actual Proyecto de Remodelación, en cuya elaboración los vecinos lograron imponer la presencia de sus técnicos junto a los técnicos del Ministerio, lo cual aseguraba que la toma de decisiones se haría con la intervención activa de los propios afectados.

El Proyecto consta de momento, de un Plan Urbanístico (el «Plan Especial de Reforma Interior del Barrio de San Cosme»), de un Proyecto General de Urbanización y de un proyecto deta-



Los bomberos van a tener que intervenir muy a menudo.

llado de Edificación para la primera fase de la remodelación.

## EL PLAN DE REFORMA INTERIOR

La Unidad Vecinal de Absorción de San Cosme fue construida por la Obra Sindical del Hogar, en el sector sur-oeste del término municipal de El Prat de Llobregat, cerca del aeropuerto.

Se realizó en dos sectores: el primer sector se empezó a construir en 1964 y abarcó un total de 1.500 viviendas; el segundo sector se construyó en 1972 y constó de 801 viviendas; las cuales permanecieron en gran parte desocupadas hasta fechas recientes.

El Plan Especial de Reforma realizado hasta ahora se propone

la remodelación global del primer sector, con la construcción de 1.800 nuevas viviendas que sustituyen a las existentes y la recualificación urbanística de la totalidad del barrio, satisfaciendo las necesidades de equipamientos de carácter general.

Los principios urbanísticos en que se basan las operaciones de remodelación son fundamentalmente los siguientes:

A. — El mantenimiento, en líneas generales, del actual modelo de asentamiento, pero con la voluntad explícita de someter el caos y la fragmentación de un esquema indiferenciado como el actual, a un orden urbano preciso y reconocible.

B. — La simplificación del actual trazado viario, conservando sólo los elementos que aseguren un funcionamiento correcto del tráfico y de los servicios.

C. — La conversión de la calle Llobregat, situada en la mitad del Polígono, en el eje cívico y comercial de la vida del barrio.

D. — La mayor concentración de las zonas de vivienda, en orden a preservar amplias zonas para usos de equipamiento y de parque y también con el objeto de que el suelo libre entre los edificios quede completamente controlado y urbanizado.

E. — El establecimiento de unas etapas de la remodelación que permitan el traslado directo de los vecinos desde su vivienda actual a la vivienda definitiva.

Con la ordenación propuesta se pretende conseguir que la estructura física esté en correspondencia con la cohesión social alcanzada por el barrio y la desarrolle. Precisamente, el hecho de tratarse de un barrio ya habitado, ha sido un condicionante básico del Proyecto. Se han debido seleccionar los espacios sucesivos de actuación para acelerar al máximo el traslado de los residentes a su vivienda definitiva sin traslados intermedios y de modo que se vayan mejorando progresivamente el funcionamiento y el nivel de habitabilidad del barrio.

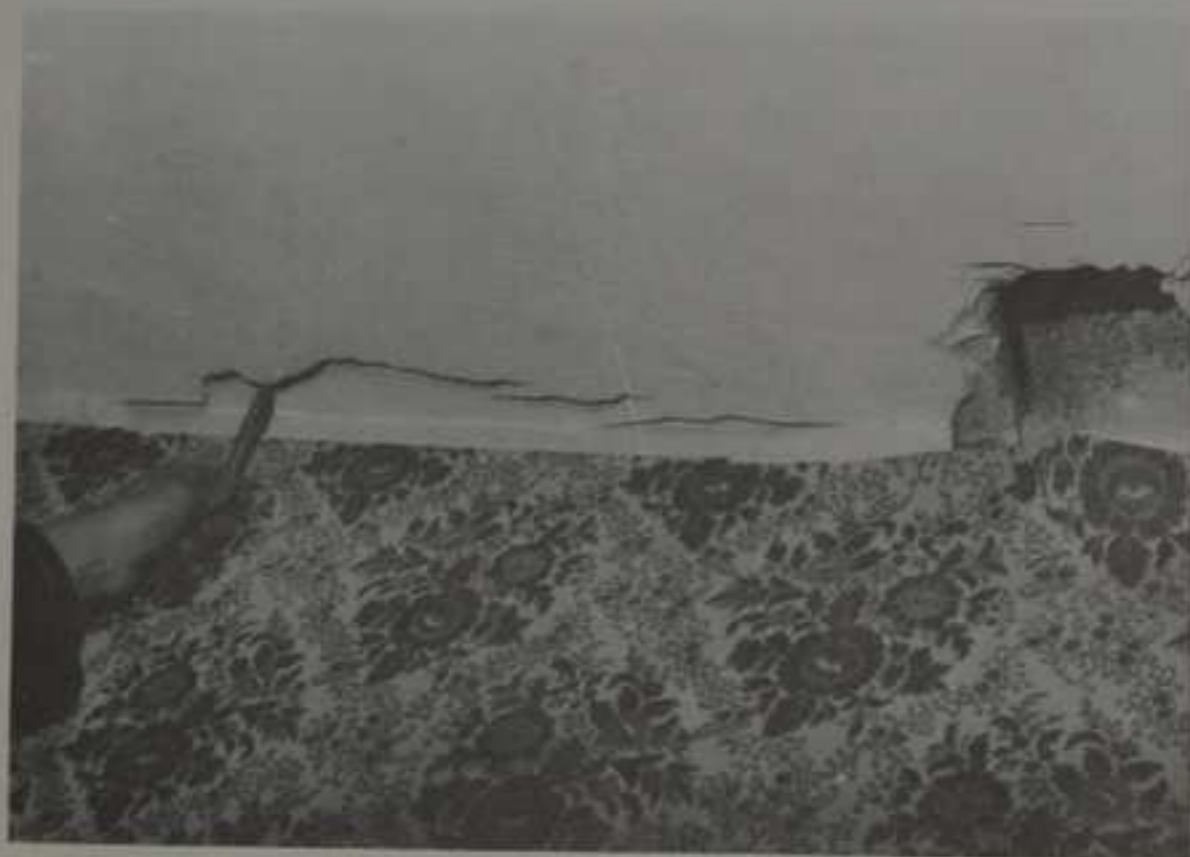
A este respecto se ha hecho un cálculo detallado de las necesidades de equipamientos previstos, cumpliendo los objetivos anteriormente señalados.

Las operaciones empezarán en el único espacio disponible de grandes dimensiones que no resulta afectado por las servidumbres de altura derivadas de la cercanía del aeropuerto, esto es, en la actual manzana del campo de fútbol.

## EL PROYECTO DE EDIFICACION

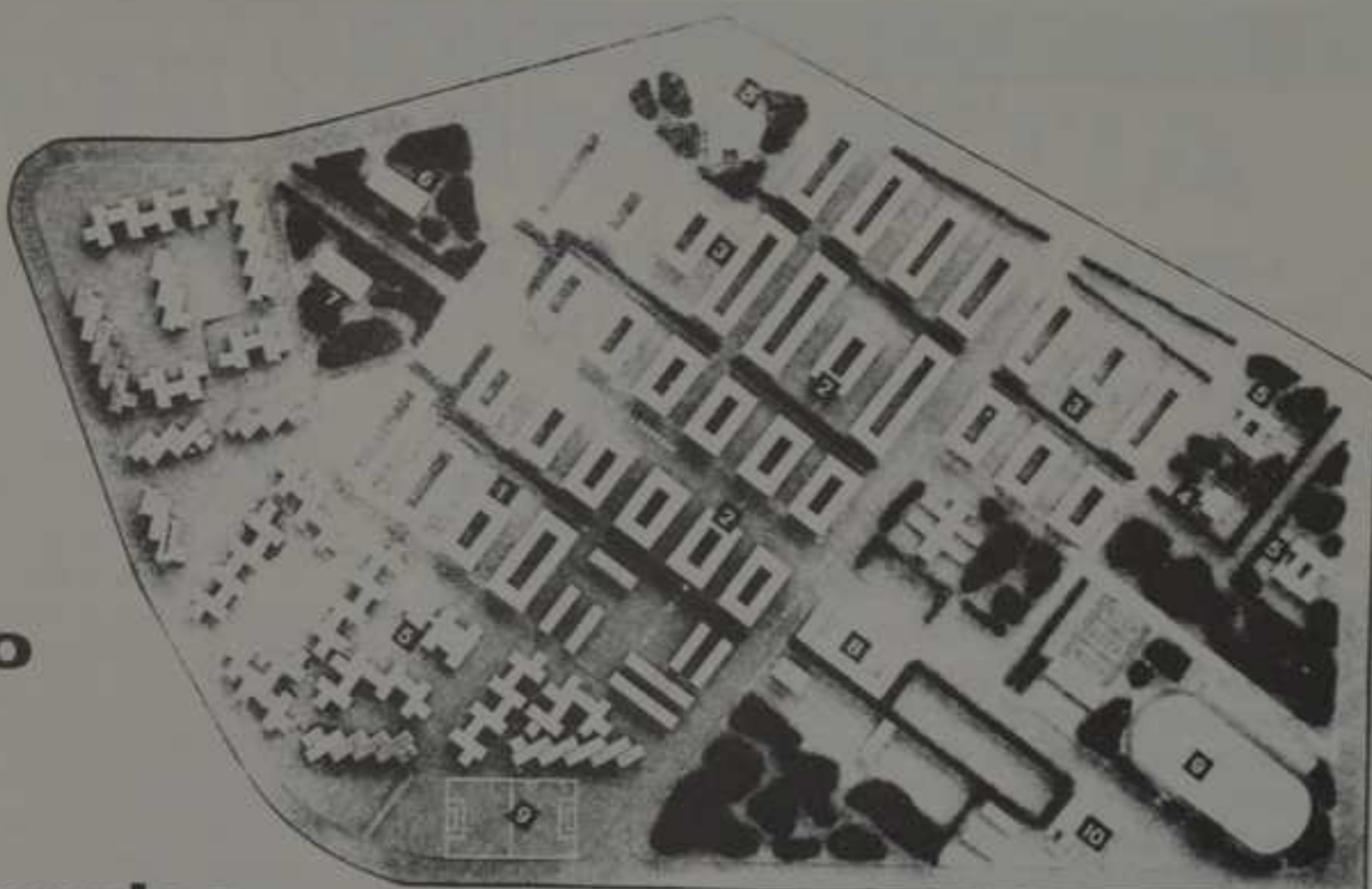
Esta manzana de la primera fase contendrá 7 grandes unidades de edificación de cuatro plantas de altura, implantados en su dimensión larga, según una directriz norte-sur, perpendicularmente al eje de la calle Llobregat.

La propia manzana residencial incluirá los servicios que tienen una relación más estrecha con la



Así se agrietan las casas del barrio

## Un Plan de Remodelación para evitar el lamentable estado de un barrio al que el Gobierno calificó de «albergues provisionales».



Así será el barrio una vez ejecutado el proyecto de remodelación

vivienda: locales comerciales (dando frente a la calle Llobregat), guardería (situada en una zona protegida en el interior de la manzana) y una gran área libre en el centro de la manzana equipada para el juego de los niños y el esparcimiento de los mayores.

La estructura urbana está concebida de manera que todos los espacios libres estén considerados de un modo equivalente: se trata de que no haya partes privilegiadas contrapuestas a partes marginadas y ocultas en las que se acumulen los aspectos no resueltos.

Por otra parte, el Proyecto, a través del manejo de parámetros arquitectónicos, pretende vincularse a una investigación más amplia que tiende a superar las condiciones de las recientes extensiones periféricas de las ciudades en forma de polígonos, en los que la ausencia de organización del espacio da lugar a una total ilegibilidad y a una anodina indiferenciación de amplios sectores supuestamente destinados a la vida colectiva.

Las unidades de edificación del nuevo San Cosme se estructuran en torno a un patio central de grandes dimensiones (su anchura es de 14 m. y su longitud oscila entre los 34 y los 75 m.). El acceso a este patio se produce a través de dos grandes aberturas situadas en los lados cortos del edificio. Desde el patio se llega a las cajas de escalera de distribución a las viviendas. De este modo el patio se convierte en un vestíbulo general del edificio: es la unidad de vecindario por excelencia.

Por otra parte, la disposición del edificio en forma de anillo o

«rosco», elimina los habituales techos ciegos de los bloques en línea y establece una fachada de carácter continuo que otorga al edificio una mayor corporeidad y una proporción más adecuada.

La Remodelación de San Cosme tiene como principal objetivo resolver los graves problemas causados por la mala construcción y el rápido deterioro de las actuales viviendas. Es lógico, pues, que el tema de la calidad de las viviendas haya tenido un carácter prioritario en la elaboración del proyecto. Pero la calidad de las viviendas no se refiere sólo a los acabados, sino que concierne también a otras cuestiones de carácter general (estructura, instalaciones, superficies construidas, distribución, etc...) las cuales han sido detenidamente consideradas desde el punto de vista de su repercusión en la calidad de la vivienda.

El 70 % de las viviendas será de tres dormitorios, los cuales ocupan los lados largos de los edificios. Habrá también un 25 % de viviendas de cuatro dormitorios, situados en las esquinas y en los lados cortos. El 5 % restante se destinará a viviendas de 2 y 5 dormitorios para resolver algunos casos minoritarios. Todas las viviendas comportan un considerable aumento de espacio en relación a las viviendas actuales. Por ejemplo, la superficie útil de la actual vivienda de tres dormitorios es de 60 m<sup>2</sup>, mientras que la superficie útil de la proyectada alcanza los 78 m<sup>2</sup>.

La principal particularidad de la vivienda, desde el punto de vista tipológico, es su doble orientación, abriéndose siempre a dos tipos de espacio de muy distin-

tas características: el patio y las áreas peatonales exteriores. La vivienda se organiza en forma de cruz: uno de los brazos de la cruz es el paso que recorre la vivienda por el centro de la banda edificada; el otro es el comedor-estar formado por una franja que va de fachada a fachada, dando por un lado a la vida doméstica del patio y por el otro a los espacios públicos y las vistas lejanas.

### SIGNIFICADO DE LA REMODELACION

El Polígono de San Cosme en su totalidad tiene una extensión de 50 hectáreas. De este simple dato se deduce la importancia cuantitativa de San Cosme en el conjunto del casco urbano de El Prat de Llobregat y la trascendencia que adquiere la remodelación del barrio para la definición urbanística del municipio.

El Delta del Llobregat ha sido sometido en las últimas décadas a un proceso de degradación que

ha destruido de un modo irreversible la riqueza natural del área y su potencialidad para la explotación agrícola, dando un paso a una situación urbana deficitaria y marginada, cuya resolución exigirá unos grandes costos económicos y sociales. La creación de la Unidad Vecinal de Absorción de San Cosme a mediados de los años sesenta supuso un paso más a este proceso de degradación: representó un importante y repentino aumento demográfico en El Prat y, debido a la indigencia urbanística de la operación, agravó seriamente la larga lista de los déficits acumulados.

Por otra parte, los terrenos escogidos para el asentamiento de San Cosme poseían una serie de condicionamientos desfavorables (terreno deficiente para la cimentación, escaso desnivel respecto al mar, nivel de ruidos elevado por la proximidad del Aeropuerto, etc...) que los hacía muy poco aptos para la edificación residencial.

## PLAN DE ETAPAS

1.ª etapa	2.ª etapa	3.ª etapa	4.ª etapa
416 viv.	634 viv.	610 viv.	124 viv.
16 locales comerciales	24 locales comerciales	20 locales comerciales	2 centros de EGB (640 plazas)
1 guardería de 100 plazas	3 guarderías de 100 plazas	2 guarderías de 100 plazas	Instalaciones deportivas
	1 centro de formación profesional	Ampliación de 1 centro EGB	
		1 centro BUP	
		1 centro cívico	
		1 mercado	

# EL LECTOR OPINA

## L'AMOR A LA TERRA

Senyor Director:

L'amor a la Terra on l'infant veié el món per primera vegada, s'engrandeix en gran manera al llarg dels anys, per mitjà d'un procés natural ple d'enyorança dels seus jocs d'infantesa, dels seus amics, dels seus pares que ja fa anys el varen deixar per anar a jaure en la pau del Senyor.

Són records que al mateix temps li eixamplen un desig viu de voler ésser d'utilitat al seu poble. El seu desig queda relegat a segon terme, ja que la problemàtica de la vida, el portà a guanyar-se la vida a d'altres llocs totalment diferents quant a la seva parla, els seus costums i el seu concepte de la vida. Però el cas que em plena aquest escrit, és per fer una aclaració sobre els emigrats a Catalunya de procedència, en gran majoria, dels pobles d'Andalusia. El seu estranyament en radicar-se a Catalunya, ha estat d'un tant per cent mínim. Aquí s'han trobat quasibé com a casa seva. Han estat tants i tants els andalusos emigrats arreu de Catalunya que pràcticament s'han trobat com a casa seva amb l'avantatge de poder pujar la seva família, sense l'oprobri constant d'haver de suplicar un jornal per a poder viure honradament. Alguns d'aquests emigrants han sabut agrair aquesta conseqüència, d'altres no tant i d'altres gens ni mica.

El mateix que molts creuen que els seus temps foren millors, també els emigrants fan ostentació que els seus costums, que la seva forma de viure, és més bona que la dels catalans. També n'hi ha que la seva opinió és el reconeixement del seu millor benestar. Els més pocs, diuen pestes del seu poble. D'aquests he procurat posar terra per mig. No en té culpa la terra on nasqué. No és culpa del seu poble si aquest no reuneix les condicions necessàries per al seu desenvolupament. No és culpa del poble si aquells homes amb posició econòmica sanejada, no han fet humanament els possibles, per a crear llocs de treball explotant les riqueses naturals del seu sòl. En tenen la culpa aquells homes que a més de la seva ambició han tingut a bé servir-se de la consigna política de... COM MENYS SABRAN, MENYS ENS DEMANARAN. Som culpables tots i cadascú de nosaltres per no lluitar contra tot allò que perjudica el nostre poble, la nostra terra.

Són moltes les formes existents per lluitar en defensa de les institucions d'un poble. Sols en refuso una: la violència! La violència engendra violència i amb ella sols s'aconsegueix d'alimentar odi; l'odi és un mal cancerós que res de bo no ensenya a la humanitat. L'odi ha estat durant molt anys, el manà d'aquells

folls mancats del més elemental sentit d'amor, de cultura, de sentit cristià i de valentia. Els valents no són els guanyadors d'una baralla a cops de puny o d'una guerra. Després d'una victòria, és necessari captar (a més del respecte) la voluntat dels vençuts. Ajudar-lo, aixecar-lo i fer els possibles perquè torni a reemprendre la feina oblidada durant el curs de la lluita. En veure aquesta generositat, el vençut arribarà a pensar que potser n'estava equivocant i més tard donarà gràcies a Déu perquè la cosa s'hagi acabat com s'acabà. Sols així no minvarà el seu amor a la terra; sols així pot donar-se una guerra per guanyada; sols així el guanyador tindrà per sempre més al seu costat el vençut i l'odi quedarà desterrat per sempre més.

Guzman Fibla

## HA SALIDO «DELTA»

Sr. Director:

A través de esta carta, es mi deseo hacerle extensible mi más cordial felicitación por la puesta en marcha del semanario local «Delta del Llobregat», del que tan necesitado era el pueblo pratese. Por propia experiencia, supongo el esfuerzo necesario que ha supuesto tal acontecimiento, y es mi deseo que entre todos mantengamos esta brillante iniciativa.

Para cualquier consulta o colaboración téngame a su disposición desde este momento, pues sería un honor para mí contribuir a esa labor ciudadana.

Transmita mi felicitación a la Redacción, Sociedad, y Colaboradores.

Reciba un atento saludo,

Ramón Planas y Torres

## AÑO NUEVO... VIDA NUEVA

Recibimos esta felicitación en forma de poema que excepcionalmente publicamos.

¡Año nuevo vida nueva!  
lo decía antiguamente  
un refrán muy castellano  
nulo, en el tiempo presente.  
Pues yo les voy a decir  
qué se consigue con esto,  
al menos es mi sentir,  
no sé si estará en lo cierto.  
Pues si cambiamos de vida,  
cambiamos de profesión,  
y a gran barullo convida  
esta grande confusión.  
Sería el ciclista torero,  
el torero un gran tenista.  
El millonario... portero,  
y el portero... prestamista.  
Los borrachos que son varios,  
el agua la beberían;  
y el vino derecho iría,  
pa todos los balnearios.  
Los ladrones dejarían  
su profesión de robar,  
y todos muy pronto irían  
los bancos a custodiar.  
El dentista... fontanero,  
el fontanero... dentista,  
ballarín... el carnicero,  
y los guardias... transportistas.  
Los conductores a pie,  
los futbolistas, infiero,  
que darían con gran fe,  
a una pelota de acero.  
Los serenos, de mañana  
tendrían que vigilar.  
Seis días a la semana,  
los vagos a trabajar.  
Y entonces sin dilación  
se armaría tal Belén,  
mejor dicho, tal follón,  
como en la Torre Babel.  
Hoy por ser lo más prudente,  
el refrán lo cambiaría,  
por ser lo más conveniente,  
y en el mismo yo diría:  
Año nuevo te pedimos  
con toda nuestra paciencia  
que en el viejo no pudimos  
conseguir lo que quisimos  
¡que bajen las subsistencias!

V. Pascual

veniu  
al SARAU  
si us plau...

JOIERIA RELLOTGERIA

LA DIAMANTINA

Ferran Puig, 41

Telèfon 379 03 22

EL PRAT

# INDULTO Y AMNISTIA

El delito es un acto jurídico, culpable y castigado por la Ley. El delito es antijurídico por cuanto quebranta la Ley. Todo delito causa un mal de alarma. La sociedad se siente fuertemente conmovida por el quebrantamiento del orden jurídico establecido.

El infractor de la Ley debe ser sancionado con el castigo aplicable según la naturaleza del delito.

Pero el delito no puede ser castigado sin una ley que señale la pena. No se trata, ciertamente, que el sancionador tenga de hacer suya con todo rigor, la doctrina «a tal delito, tal pena» (Garófalo) sino que en la sanción puede jugar un papel importante la apreciación judicial en orden a las circunstancias que hayan concurrido en la perpetración del crimen, la malicia del agente de otras, de forma que haga aconsejable la adopción de una medida más o menos severa en la imposición punitiva. Siempre, empero, la sanción tiene que velar por el restablecimiento del orden jurídico gravemente perturbado.

\* \* \*

Se viene hablando mucho de indulto y de amnistía y con cierta ligereza parece querer equipararse ambos conceptos cuando son esencialmente distintos. Es verdad que tanto el indulto como la amnistía prefiguran la concesión de una «gracia», pero no hay que perder de vista su respectivo significado.

El indulto, sea total o parcial, remite total o parcialmente la pena y el delincuente puede quedar libre de cumplir la condena que le falte por extinguir o reducirla. Podrá, en su día, con arreglo a la normativa del Código Penal obtener su rehabilitación y la cancelación del antecedente penal, pero con ello no se habrá «borrado» la preexistencia del delito, dicho en otras palabras, «en un malhadado día fue perpetrado un delito».

La concesión de la gracia de indulto fue regulada por la Ley de 18 de junio de 1870, derogada en 9 de agosto de 1973 y restablecida definitivamente por Decreto-Ley de 12 de enero de 1874. Salvo disposiciones posteriores, sigue la misma en vigor.

La amnistía tiene de común con el indulto ser la concesión de una «gracia». La diferencia estriba en que el indulto se refiere solamente incluso en los casos de una conmutación de pena por otra menos grave a los delitos comunes. Su ámbito no abarca a los de carácter político (delitos contra el Jefe del Estado, contra el Gobierno y sus Ministros, contra la Constitución, etc.). La amnistía concierne, exclusivamente, a los delitos políticos y con su concesión quedan éstos lisa y llanamente «borrados». El delincuente amnistiado se ve libre y exonerado del reprochable estigma. Con la amnistía se acaba de rendir culto a un pasado «con todos los honores de una absoluta inexistencia». En definitiva, la amnistía no quiere decir perdón (el indulto), sino «un retorno a la total inocencia de la persona culpable».

De esta forma se explica que la amnistía sea concedida con cuentagotas y por un procedimiento diverso al otorgamiento de la gracia del perdón o indulto propiamente dicho. Aparte casos excepcionales, la concesión es objeto de una ley aprobada en Cortes, cuando funciona el Parlamento, o bien, por Decreto-Ley de la Jefatura del Estado.

En España los indultos han venido dándose con cierta frecuencia; no tanto, las amnistías. En el mes de agosto del año 1917 hubo una huelga general revolucionaria con numerosas víctimas. Se quiso atribuirle un carácter social. Presentado a las Cortes un proyecto de ley de amnistía fue aprobada. Un Gobierno de notables regia los destinos de la Nación. Formaba parte del mismo el ilustre político catalán Francisco Cambó al frente de la cartera de Fomento. De la amnistía salieron beneficiados Besteiro, Largo Caballero, Saborit y Aguiano, líderes socialistas que estaban cumpliendo condena por su participación en aquellos

sangrientos sucesos. Hubo amnistía al advenimiento de la Segunda República en el mismo momento de constituirse el Gobierno Provisional presidido por Alcalá Zamora.

\* \* \*

El reo sale beneficiado con la «gracia» y en justa correspondencia asume con el deber de guardar, en lo futuro, una conducta irreprochable; no incidir en nuevos delitos; no ser reincidente ni reiterante; convivir en paz con la comunidad; reemprender la carga del trabajo, reanudar la vida de familia, en suma, despojarse totalmente de aquello que en un desventurado día llegara a influir en su comportamiento vulneratorio de la Ley.

Indulto y amnistía considerados como actos en «beneficio» del reo merecen el consenso colectivo siempre, empero, que el indultado o amnistiado haga honor a la «gracia» concedida.

R. R. C.

cultura

## INTI-ILLIMANI EN BARCELONA

... Y si el canto de ustedes que es nuestro propio canto...

El pasado día 27 de enero, a las 10,30 de la noche, en el Palacio de los Deportes de Barcelona, tuvimos la suerte de poder asistir al único recital que Inti-Illimani brindó al público barcelonés.

El Palacio de los Deportes estaba prácticamente lleno, y, tras media hora de espera, se inició el recital de este estupendo grupo chileno.

Para hacernos entrar un poco más en el desconocido mundo de la música latinoamericana, Inti-Illimani tuvo la delicadeza de presentarnos, al término de cada interpretación, la canción siguiente, haciendo un breve resumen sobre su origen, contenido y autor.

Así, tuvimos ocasión de escuchar canciones de Violeta Parra, Víctor Jara y Quilapayún, y algunas del propio Inti-Illimani. Sin embargo, su plato fuerte lo constituyeron las piezas instrumentales, en las que, acompañándose de kenas (flautas especiales) y charango (guitarra de pequeñas proporciones), amén de violín, tambor y guitarras, consiguieron contagiarnos de esa alegría y ese ritmo tan característicos y tan propios de la música latinoamericana.

Hubo grandes aplausos tras cada interpretación, y a lo largo de toda la noche se oyeron repetidas veces los gritos de: ¡Chile, Chile, Chile!, ¡Solidaridad! y ¡Pinochet, asesino!...

Anti-Illimani, por su parte, habló de la solidaridad de Chile con el pueblo español y la necesidad de lucha del pueblo chileno para conseguir la libertad. Recordaron también a Salvador Allende, el Che Guevara, Víctor Jara y Pablo Neruda, siendo corroborados por el público que aplaudió rabiamente.

Finalizó su actuación con el himno «El pueblo unido jamás será vencido», del popular grupo Quilapayún. Todo el público en pie y con los puños en alto, agitando simultáneamente banderas chilenas y catalanas, se fundió en una sola voz, consiguiendo así sentirnos todos unidos por una misma fe en un mañana libre para todos los pueblos.

GEMMA ORTA I RAMÍREZ

# El ocaso del «oro verde»

Ya desde los años 30, antes de nuestra guerra civil, se viene exportando en nuestro querido Prat, centro del Delta del Llobregat, lechugas trocadero y ensaladas en abundante cantidad a varios países europeos. En pocos años se hizo famoso el nombre del Prat en casi toda Europa, pues se distinguía esta verdura por su alta calidad.

Por aquellas épocas, también tenía una gran importancia en esta población la exportación de alcachofas, pues al igual que las lechugas también eran éstas muy apreciadas en casi toda Europa. La exportación de este género fue decayendo considerablemente en la postguerra hasta quedar eliminada totalmente debido a las fuertes competencias de otros países productores.

El pueblo del Prat, durante los meses de noviembre a marzo, época de recolección de las lechugas, tenía una vibrante vitalidad y una alegría indescriptible, pues ello daba ocupación a mucha gente de todas especialidades, cuyo trabajo se convertía a su vez en una importante fuente de ingresos los cuales daban vida a todas estas gentes que eran en un número superior a los dos mil entre ambos sexos, además de hacer su buen «agosto» los bares y comercios en general, etc.

Este estimulante y fructífero movimiento agrícola-comercial alcanzó su mayor esplendor por los años 60, siendo tal la riqueza que se atribuía a dicha exportación que se llegó a denominarla y con mucha razón el «ORO VERDE» del Prat. Por aquella época se contaban en este pueblo unos 40 almacenes destinados al envasado y exportación de dicha mercancía, lo que producía una fuerte entrada de divisas en nuestro país ayudando así considerablemente a nivelar nuestra deficitaria balanza de pagos. Hoy sólo quedan destinados a dichos menesteres dos «porchos» o almacenes como supervivientes infatigables de aquella legendaria época. Casi se puede decir que es el ocaso de una floreciente época en el Prat. Los más directamente perjudicados, lógicamente han sido los agricultores y el comercio en general.

La decadencia de esta gran producción de lechugas en esta zona se centra entre los años 68 al 70, cuando a pasos agigantados se ven desaparecer estos benefactores «porchos» que gracias a ellos se hacía posible el milagro de convertirse los in-



Se perdieron casi dos millares de puestos de trabajo y nadie dijo nada.

viernos de este Prat en fuentes de riqueza para todos.

Son varias las causas que motivaron esta vertiginosa caída en la producción y exportación de estas estupendas lechugas del Prat. Entre las más importantes, podemos destacar la gran inflación en los precios que se ha registrado en España durante los últimos años como se ha podido apreciar en el bache que ha registrado últimamente el turismo extranjero. Mientras que el año 1960 los gastos de confeccionar una caja de 24 piezas y transportarla hasta la frontera francesa era de 30 pesetas, ahora en la actualidad se eleva a 150 pesetas caja, o sea 5 veces más. Sin embargo, los precios de venta antes y ahora siguen siendo los mismos, oscilando entre los 7 y 8 marcos por caja de promedio sobre frontera y

actualmente aun por debajo de estas cifras. Esto nos conduce a dos claras conclusiones: mientras que la inflación en España incontroladamente se había disparado alcanzando cifras tan desorbitantes como las señaladas anteriormente, en los demás países se mantenía una pauta de estabilidad envidiable. Hay que decir también que el marco en los años 60 se cotizaba entre las 14 y 15 pesetas y actualmente su cotización está alrededor de las 38 pesetas, lo cual no justifica ni en mucho la multiplicación de los gastos del 5 por uno.

Otra de las causas fundamentales que han influido enormemente en la casi desaparición de estos cultivos, ha sido las constantes y exageradas expropiaciones de terrenos agrícolas, en beneficio de las industrias y cascos urbanos, como ha ocurrido en la Zona Franca de Hospitalet, etc. Ello no sólo ha reducido considerablemente la zona de producción, pasando de las 4.000 Has. a 1.500 Has. actualmente, sino que ha contaminado alarmantemente el medio ambiente y mermando la calidad de dicha mercancía.

España así ha sido, es y seguirá siendo, si no ponemos rápido remedio a esta desordenada inflación, empleando toda nuestra inteligencia y buena voluntad para conseguirlo.

**JOAQUIN CANILLO**



**J. Recasens**  
OPTICO DIPLOMADO

AVDA. MONTSERRAT, 130

EL PRAT

# LES GALLINES CATALANES D'EL PRAT

En el darrer número d'aquesta revista es va publicar una àmplia informació de la IV Fira Avícola de la raça Prat que es va celebrar en aquesta vila d'El Prat amb motiu de les festes nadalenques. Precisament per la importància que va tenir l'esmentat certamen i l'interès que va despertar, considerem oportú i necessari ampliar encara més dita informació.

La raça de gallines d'El Prat va tenir durant molts anys una merescuda fama, tant per les seves excel·lents característiques com a productora d'ous rossos i de bon tamany com per la finor de la seva carn. Però durant els últims vint anys, l'avicultura industrial ha emprès uns camins i unes orientacions — degut a la implantació de noves tècniques — que han deixat arraconades les races locals de tot el món, i entre elles, naturalment, la catalana d'El Prat. Avui dia no es parla de races, sinó de llinatges o de línies, que apareixen i desapareixen, però en la formació de les quals sempre han intervingut o intervenen una gran majoria de les esmentades races locals, que continuen conservant els centres de selecció.

Fins fa uns quatre anys, la nostra raça Prat, pràcticament sols podia trobar-se en els centres de selecció, com ens consta en el de la Universitat de Minnesota (Estats Units), on també conserven, entre altres, la raça Castellana Negra.

No és lògic que nosaltres deixem desaparèixer una raça nostra i posseïdora d'unes qualitats magnífiques, reconegudes fora del nostre país.

La raça Prat, tinguda com autòctona de la comarca del Baix Llobregat, i famosa des de ja fa molts segles pels seus capons, de fet no es va començar a seleccionar fins a començaments del present segle, ara fa de seixanta a setanta anys, i un dels seus principals seleccionadors i difussors fou un fill d'El Prat, en Josep Colomines Vergés, propietari de la desapareguda Granja Colomines. Durant més de quaranta anys, el senyor Colomines va dedicar les seves activitats a millorar-la, a fixar-la i a donar-la a conèixer per tot el territori espanyol i per l'estranger.

Al mateix temps, va aconseguir d'interessar en la seva labor a les pageses de les masies d'El Prat, les quals, reconeixent la vàlua de les seves pròpies gallines, i amb

les millores obtingudes pel senyor Colomines, no en volgueren d'altres. I aquest entusiasme de les pageses d'El Prat ha fet possible que, després de la desaparició de la Granja Colomines, i quan ja gairebé tothom havia oblidat la raça Prat, encara elles continuaven criant gallines d'aquesta raça.

Ara fa uns quatre anys, l'Ajuntament d'El Prat, assabentat que encara es conservava dispers entre les masies dels seus voltants un nucli de gallines d'El Prat, i amb la col·laboració de la vidua del malaurat Colomines, va emprendre aquesta difícil i llarga tasca de preocupar-se d'assegurar la supervivència de les gallines d'El Prat.

Com a primer pas, va organitzar la II Fira Avícola de la Raça Prat, que es va celebrar amb un èxit que va sorprendre als mateixos organitzadors.

Un camí s'havia iniciat. Seguidament, amb la cooperació personal d'alguns funcionaris de l'Ajuntament d'El Prat i la col·laboració econòmica d'aquesta corporació, a la primavera següent es va procedir a la multiplicació dels millors exemplars presentats a l'exposició, recollint-se i incubant-se dos o tres mil ous. Els pollets que en nasqueren es van distribuir entre les pageses de les masies d'El Prat, que els van criar amb tot l'amor, excepte un lot de dos-cents pollets, que es van remetre a l'Institut Nacional d'Investigacions Agràries d'Alcalá d'Henares, dirigit per don Fernando Orozco, qui, entre altres objectius, s'ha proposat reconstruir i conservar les races de gallines indígenes.

Es va procurar que tots els pollets es criessin amb les màximes condicions profilàctiques, sotmetent-los a totes les vacunacions preventives, sota el control i vigi-

lància de la veterinària de C.E.A.S. senyora Arbaroa i el veterinari senyor Vila, d'aquesta ciutat.

A base d'aquests animals es va celebrar la III Fira Avícola l'any 1976, amb més èxit que l'anterior i demostrant els avenços obtinguts.

A la primavera següent es va persistir en el mateix pla de l'any anterior, amb algunes varietats: el nombre de pollets obtinguts fou major, la seva qualitat fou millor i s'obtingué la col·laboració dels Serveis Tècnics d'Agricultura de la Diputació de Barcelona. O sigui, que a més dels pollets que es van entregar a les pageses d'El Prat, la Diputació se'n va fer càrrec de vuit-cents més, que es van criar a la Granja Agrícola que la corporació posseeix a Caldes de Montbui. Actualment la Granja de Caldes té unes tres-centes ponedores uniformes que responen al tipus de la raça Prat. En la IV Fira d'enguany, es presentà, fora de concurs, un lot d'un gall i dues gallines representatiu del lot de la Granja de la Diputació.

De moment, sembla bastant consolidada aquesta idea llençada per l'Ajuntament d'El Prat: assegurar la supervivència de la raça Prat, que es va aconseguir amb les vint o trenta ramades de gallines que crien les pageses d'El Prat, les quals, al llarg d'aquests anys, han demostrat el seu amor per aquest patrimoni que era tan seu; amb la ramada que posseeix l'Institut Nacional d'Investigacions Agràries d'Alcalá d'Henares, i pel lot més nombrós de la Diputació de Barcelona. Sense oblidar la tasca que en aquest sentit porta també a cap la Universitat de Minnesota.

Que aquesta labor, iniciada amb tant entusiasme, no es perdi.

R.

COMERCIAL

A. Figueras

distribuidor oficial:

AGUAS MINERALES

FONTDOR - FONTER - FONTVELLA - VILAS TURBON - BENASAL

VINOS

BERICHO Y JUMILLA

Enrique Morera, 83 - EL PRAT - Teléfono 379 18 69

au, au...  
cap al  
SARAU

## «Els vostres problemes seran coneguts pel Consell Executiu de la Generalitat», ens varen dir els consellers Rahola i Serra.

Tal com estava anunciat, el passat 19 de gener els consellers de la Generalitat Srs. Frederic Rahola (Governació) i Narcís Serra (Ordenació del Territori) van efectuar una visita oficial a la nostra població per tal de conèixer personalment i directament la greu problemàtica urbanística que pateix el nostre municipi.

Van ser rebuts pel Consistori, presidit per l'alcalde accidental Sr. Martí Ferrer, i per representacions dels partits polítics, centrals sindicals i entitats locals, que en nombre força crescut ocupaven el saló de sessions de la Casa de la Vila.

En iniciar-se l'acte, el Sr. Mateu Serra, en nom dels partits polítics locals va lliurar als consellers un document signat per la totalitat d'aquells, on expressen una vegada més la total oposició al desviament del Llobregat pels perjudicis irreparables que portaria.

Concedit l'ús de la paraula al regidor Jaume Codina, aquest va fer una exposició completa de la qüestió del projecte que pretèn desviar el riu alegant necessitats tècniques però amagant manobres especulatives d'alta volada. Acte seguit va parlar el tinent d'alcalde Josep Ferret sobre la salinització dels aqüífers, i després ho van fer els també regidors Srs. Vilà i Baltà.

En nom de diversos partits polítics van expressar-se a continuació els Srs. Mateu Serra, Miquel Reixach, Víctor Baldó, Manuel Dobaño i Jordi Ribas, tots en termes semblants de repulsa al projecte de desviament.

L'acte es va cloure amb els parlaments dels consellers. El Sr. Rahola va prometre fer arribar al President Tarradellas el sentir unànime de la població, tan plenament representada. Narcís Serra va indicar el lloc preferent que el cas pratenc ocupa en l'àmbit del Baix Llobregat, i el fet comarcal en l'ordenació de tot el territori català: el riu, el port, l'aeroport, el Pla Comarcal, han d'existir en funció de Catalunya i no sols de Barcelona. Malgrat que la força de la Generalitat sigui poca cosa més que moral, cal anar planificant de cara a un futur immediat i amb poder de decisió. «Els vostres problemes — va prometre Serra — seran coneguts pel Consell Executiu».

Com van fer notar alguns dels assistents, El Prat ha acollit la primera visita oficial de consellers de la nova Generalitat. Ens sentiríem més satisfets si la deferència hagués obeït a unes altres motivacions que no fossin les de la nostra permanent i trista actualitat a les capçaleres dels òrgans d'opinió pública. De tota manera, mercès, amics Rahola i Serra!



Els consellers amb el document que els va ésser entregat pels partits damunt la taula.



Els representants dels partits locals també varen ésser escoltats.

**TEXSA**

**IBERFEB**

**URALITA**

**DOMTEL-Station**

**ASADUR**

CONSEJO REGULADOR DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION

**Transportes y Suministros  
para la Construcción**

**PEDRO CAMPOY PARDO**

**PRAT DE LLOBREGAT**  
(Barcelona)

Avda. del Canal, 128  
Teléfono 379 14 64



MUEBLES  
DE ESTILO

MODERNOS  
JUVENILES

AUXILIARES  
TAPICERIA, ETC.

**MUEBLES MONTSERRAT**

Avda. Virgen Montserrat, 55 (chafalán Enrique Morera)  
Teléfono 379 50 97

**PRAT DE LLOBREGAT**

## 30 DIES A EL PRAT

telldefels en terme d'El Prat. Hi ha qui parla que al nostre poble hi ha el cau de diverses «bandes» de delinqüents i s'apunta als pisos de la Plaça Blanes venuts per una promotora que va fer fallida en ple Barri Xinès de Barcelona i a algunes de les vivendes ocupades sense cap autorització a Sant Cosme. Es veu que hi ha gent que tenia necessitat de vivenda, però d'altres que tenen «empenta» per tot.

La situació és tal que fins i tot circulen notícies com la de la violació d'una noia fa poc; però no hem pogut comprovar la seva certesa. Cal acabar aquesta situació.

### CAL IL·LUMINAR PLACES I CARRERS

La gent no se sent segura, sobretot en aquells llocs on a la nit no hi ha gaire il·luminació. Ens han arribat a la redacció del «Delta» queixes en aquest sentit. Hi ha alguns llocs del poble on el sistema d'enllumenat públic és antic i per tant deficient, i d'altres on s'han acabat les urbanitzacions ja fa mesos però no s'encenen les faroles instal·lades; d'altres on s'espera l'execució dels projectes d'urbanització que inclouen les il·luminacions. Des d'aquí fem una crida perquè es resolgui aquests problemes que, ara, amb tot això, adquireixen una nova dimensió.



Al carrer Ferran Puig han limitat l'horari d'aparcament.

### ACTE DEL GRUP DE DEFENSA DEL MEDI AMBIENT

En un altre ordre de coses, destaca l'acte organitzat pel



El grup «L'Estaca» torna a l'escenari del Casal. Aquesta vegada estrenen l'espectacle «La guerra y el hombre», els propers dies 3 i 4 de març. I el dia 5 a la tarda tornaran a representar «Tiempo de 98», que tants d'èxits ha recollit pels escenaris de tota Espanya.

## NO S'ARREGLA L'ORDRE PÚBLIC

Cal dir que la nota destacada d'aquest mes passat han tornat a ser els nombrosos fets delictius que ja esmentàrem en la passada edició del «Delta» i que s'han seguit reproduint, com si els autors tinguessin bula per actuar al seu aire i sense cap perill.

Des dels «mini-atracaments» als alumnes de l'Institut Baldori Guilera, sempre apropiant-se de petites quantitats i dels objectes que els joves estudiants puguin portar al damunt d'un cert valor, fins la nòmina de Construccions Capistros per cent cinquanta mil pessetes, atracament fet a ple dia quan el pagador sortia del Banc, o la trencadissa feta a un pis de la carretera de la Bunyola per emportar-se'n quatre coses.

I les coses passen així. Sembla que les forces d'ordre públic no hi facin res. «Però si els agafes, a la mitja hora ja són altre cop al carrer! Què vol que hi fem? De què servirà?», et diuen els agents. I potser que sigui veritat això que les forces d'ordre públic estiguin desmoralitzades, sobretot quan poc després d'agafar un d'aquests delinqüents ja se'l troben davant seu una altra vegada, quasi, quasi, fent pam-i-pipa.

Sembla un joc de nens en el

qual el poble —la societat, ja que les coses van molt més enllà del nostre poble, fins al punt que el propi ministre de l'Interior ha hagut de sortir a la televisió a donar explicacions—, el poble hi surt perdent. La gent ja no s'atreveix a anar pel carrer a certes hores.

Hi ha inseguretat, i amb raó, en un sol dia es van juntar catorze persones a la caserna de la Guàrdia Civil per fer atestats. I les coses es compliquen més quan algun històric es dedica a trucar als col·legis avisant que hi han posat una bomba. El rebombori és gran i quan veu que no li fan cas torna a trucar. «És que no s'ho creuen?», crida. Ara ja també truquen a l'Ajuntament per qualsevol motiu, anònimament, creant confusió. I tampoc això és cosa exclusiva d'El Prat. Es tracta de crear inestabilitat, de fer recordar a la gent «altres temps des d'aquesta perspectiva — aparentment— millors». És clar que les coses van per aquí. D'una altra manera no hi hauria tants ximplers i a tants llocs. No els ho sembla?

En aquest ordre de coses només calia la notícia donada per l'agència Efe que el famós «El Rubio» va ser vist a un parador de carretera de l'autovia de Cas-



### NOU SECRETARI DE L'AJUNTAMENT

El senyor Rafael Bauzá i Bauzá, ha arribat de Felanitx (Mallorca) per ocupar la secretaria de l'Ajuntament d'El Prat que, des de tres anys enrera, venia essent ocupada per l'oficial major senyor Modest Iglesias.

El nou secretari és doctor en dret per la Universitat de Madrid i amb la tesi «Doctrinas Jurídicas Internacionales de Ramón Llull», la qual li va valer el Magister de la Maioricense Escola Lulistica de Mallorca. Fins ara i des de fa sis anys ocupava la secretaria de Felanitx i abans va ésser a Sta. Maria del Camí i Santa Eugènia. També va exercir la professió d'advocat.

## 30 DIES A EL PRAT

G.D.M.A., que va portar al local de «L'esplai» de la Caixa de Pensions el senador independent Lluís Maria Xirinachs a parlar de naturisme i no va perdre l'ocasió per parlar del valuós exemple d'El Prat en la lluita que manté contra la desviació. També varen parlar en Fèlix Cucurull sobre ecologia i en Salvador Balcells parlà de centrals nuclears.

### ELECCIONS SINDICALS

Aquests dies viu El Prat en plena efervescència electoral. Qui diu en aquest cas El Prat diu en realitat les empreses locals. Les centrals sindicals que acudeixen a les urnes ho fan conscients que en aquestes eleccions hom posa fi al sindicalisme vertical. Ja han sortit dades sobre els resultats electorals que, quan redactem això, encara són imprecises i que esperem recollir en la nostra propera edició amb tota l'objectivitat possible.

### MILLORES A LA PLAÇA ROIGÉ

Aquests dies s'ha vist a les brigades municipals arreglar la plaça Roigé, popularment coneguda per la «Plaça de la Cooperativa». Hi han posat jocs per la canalla i intenten adaptar-la millor per acollir els alumnes de l'Escola Especial de Sant Isidre.

### ESTUDI SOBRE LA PROBLEMÀTICA DELS DEFICIENTS MENTALS

Per cert que l'Associació d'Amics del Subnormal anuncia la presentació d'un estudi sobre el volum de serveis i necessitats dels deficients mentals de la nos-



Ara han estat les centrals sindicals les que han omplert les parets de papers.

tra població. L'acte es farà al local d'Amics d'El Prat el dia 13, que ja serà passat quan surti «Delta». Mirarem d'informar-vos amb més detall.

### CURS D'ALTA MUNTANYA

La Unió Excursionista de Catalunya ha organitzat un «Curs d'iniciació a l'alta muntanya invernal» en col·laboració amb l'Associació Catalana d'Alpinisme. L'activa entitat muntanyenca ofereix un excel·lent programa pels interessats, que es desenvoluparà al llarg de dos mesos.

### VISITA MINISTERIAL A SANT COSME

El dia 4 de febrer varen visitar el barri de Sant Cosme el subsecretari d'Estructura i Urbanisme i el director general de la Vivenda, que varen ser acompanyats per les primeres autoritats locals, corresponents de premsa i membres de l'Associació de Veïns del barri. Els alts càrrecs ministerials van visitar les vivendes, entre elles la que recentment es va es-

cletjar, i van sentir les explicacions de l'arquitecte senyor Calbet, qui va explicar com una pèssima cimentació havia produït tot allò.

El subsecretari va considerar la situació deplorable tot dient que no venia a fer promeses, ja que el veïnat n'està tip, encara que si podia garantir la iniciació de la primera fase que afecta 418 vivendes amb un cost de 650 milions de pessetes.

En una pròxima reunió tractaran d'accelerar el procés legal (respecte a permisos d'obres i pla d'urbanisme) a fi que no s'aturi l'execució de les restants vivendes (fins a 1.500 en total).

### EL DESVIAMENT DEL RIU SEGUEIX PARAT

Un dels corresponents va preguntar al subsecretari com estava la desviació del riu en el seu tram final. La resposta va ser que les coses estaven com abans, estudiant l'encàrrec de la Generalitat en el sentit de contemplar el problema des de la perspectiva àmplia de la planificació comarcal i

nacional. No hi va haver manera que digués res més.

febrer-març-78

**I**

**CURS**

**D'INICIACIÓ a**

**L'ALTA**

**MUNTANYA**

**HIVERNAL**

SECCIO DE MUNTANYA

**Unió Excursionista de Catalunya**

EL PRAT DE LLOBREGAT

ASSOCIACIÓ CATALANA D'ALPINISME

Mossèn Jaume Verdaguer, 82  
Telèfon 278 45 98

Cursets d'alta muntanya i tot.

### NOVA JUNTA DE LA SOCIETAT CORAL

L'11 de gener es va celebrar l'Assemblea General Ordinària de la societat coral recreativa «Lo Llobregat de les flors». Va elegir la nova junta directiva, que ha quedat composta de la següent manera:

President, Antoni Torrent i Suñé; Vicepresident, Jesús Torrent i Pérez; Secretari, Felip Trapero i Lara; Vicesecretari, Pere Xirinachs i Codina; Tresorer, Joan Josep Morte i Rodríguez; Comptador, Jordi Torren i Suñé; Vocals: Joan Boronat i Ferrando, Sergi Pellisa i Quiñonero i Jaume Gilí i Farrès.

Aquesta entitat ha resolt la seva crisi coral, contractant al mestre musical D. Josep Llobet, el qual dirigirà els assaigs i concerts a partir del 1.º de febrer.

### EXPOSICIONS

El 18 de febrer quedarà inaugurada l'exposició 71ª de goigs, amb



En Xirinachs va aprofitar per fer un elogi de la capacitat de resistència del poble d'El Prat.

# SUSCRÍBASE

## A: Delta



El president dels comerciants s'explica...



Els comerciants i petits industrials pratencs escolten

les estampes de Ricard Vives i Sabaté, a la Sala Bages. Estarà oberta fins el dia 26, tenint l'horari de 5 a 8 de la tarda els dies feiners i de 12 a 2 del matí i de 6 a 8 de la tarda els festius. L'acte ha estat patrocinat per l'Ajuntament.

### REUNIÓ DE COMERCIANTS

Els comerciants i els petits industrials d'El Prat es varen reunir dies enrera al local dels Avis de la Caixa d'Estalvis del Penedès, per presentar oficialment la seva Associació. En nom de la gestora va donar la benvinguda als presents en Jaume Monès, prenent la paraula a continuació el president de l'entitat Valentí Font, qui va fer l'historial de les gestions que varen portar finalment a la fundació de l'Associació de Comerciants. També va ser-hi en Pons Valón, president de Federació d'Associacions de Veïns. L'acte va ésser molt concorrit i animat.

## 30 DIES A EL PRAT



El «Teatro Chino» ha tornat aquest any, però adaptat al moment: dones lleugeres (lleugeríssimes, volem dir) de robes i potser algun «travestí». Són els temps que corren... què hi farem!

### L'ATLETA JORDI LLOPART A MÈXIC

Ja és a Mèxic l'atleta local Jordi Llopart, invitat per la Federació Mexicana d'Atletisme, on participarà en diverses competicions i de fet a hores d'ara ja ha participat en una carrera celebrada a Monterrey que va tenir nivell inter-americà. La premsa esportiva me-

xicana ja ha recollit la seva presència en el país i inclús ha estat entrevistat per la Televisió. Recordem que en Jordi Llopart ha estat campió d'Espanya de marxa i ens ha atorgat l'honor de batre algun record nacional a les pistes d'atletisme d'El Prat. Mirarem d'obtenir notícies més àmplies de la seva presència a terres d'Amèrica.

M E T O D O   C A L I D A D  
E X P E R I E N C I A   P U L C R I T U D

M   C   N   G R   F  
V   G

San José Obrero, 3 - EL PRAT



## centro de estudios llobregat

- Banca
- BUP y EGB (repaso)
- Idiomas: Inglés, Francés (profes. nativos)
- Informática
- Graduado escolar
- Secretariado. Formación profesional
- Taquigrafía y Mecanografía

INFORMACION: Teléfono 379 54 91 - Avda. V. Montserrat, 46 A

# SUSCRIBASE

## A: **Delta** LLOBREGAT

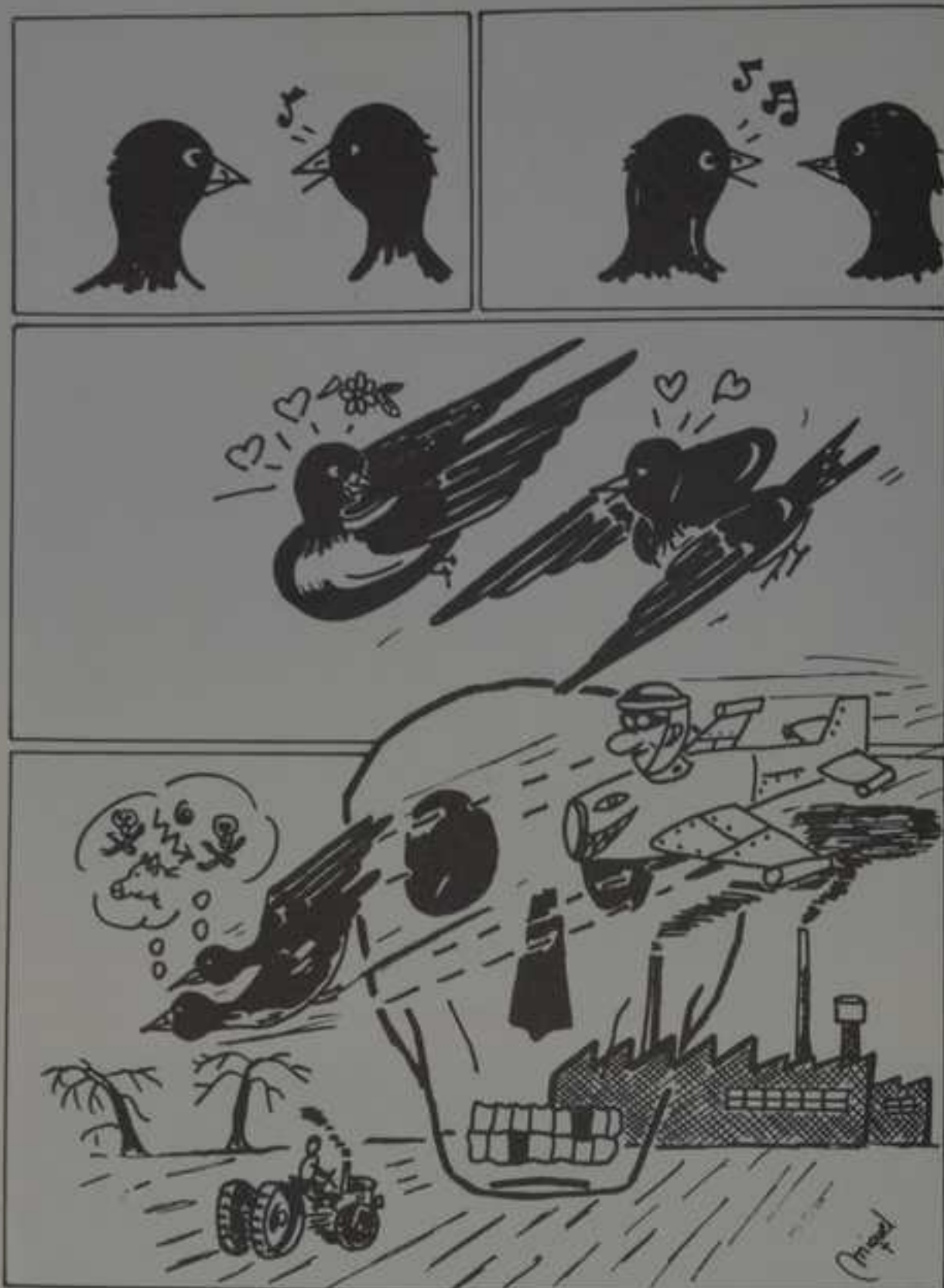
llamando al tel. 379 05 33  
(de 11 a 13 horas).

REPARACION GENERAL DE FRENOS  
RECTIFICACION TAMBORES Y DISCOS DE FRENOS  
TURISMO Y GRAN TONELAJE  
REMACHADO Y ENCOLADO DE MORDAZAS DE FRENOS E INDUSTRIALES  
REPARACION Y MONTAJE DE SERVO FRENO DE TODAS MARCAS

### *Frenos Llobregat*

Gaier del Llobregat, 97-103  
Teléfono 379 32 36

PRAT DE LLOBREGAT  
(Barcelona)



DEDICAT AVUI A: VILA VALENTÍ

### CONSTRUCCION DE OBRAS

REFORMAS  
ALBAÑILERIA

### PRESUPUESTOS Y ADMINISTRACION

## CONSTRUCCIONES J. Jarque Vallés

Navarra, 37, 3.º, 3.º - Teléf. 379 08 80 - EL PRAT



BAR  
RESTAURANT

## el SARAU

SEGUR DE CALAFELL  
Calle Rhin, s/n.



### ASESORIA JURIDICO-LABORAL PRAT

JURIDICA - LABORAL - ADMINISTRATIVA  
ADMINISTRACION DE FINCAS  
SEGUROS - VEHICULOS

Centro, 25, 1.º, 1.º - 1.º, 3.º  
Teléfono 379 06 59  
PRAT DE LLOBREGAT (Barcelona)

# NUESTRO ATLETISMO

El Atletismo pratense se remonta según nuestros conocimientos por allá el año 1931, en el que ya tenemos noticias de varios atletas locales, como Gálvez (e. p. d.), Martí y otros casi todos ellos de las fábricas Papelera y Seda.

Estos dieron vida en el seno de la entidad C. E. P. (Centre Esports Prat) a una Sección de Atletismo, de la que salieron prestigiosos atletas como el aludido Diego Gálvez, polifacético atleta, saltador y lanzador. Su hermano Pepe que fue campeón de España de salto con pértiga por los años 40. A destacar que esta Entidad ya fue de las pioneras de España del atletismo femenino con sendas campeonas de Cataluña y España, principalmente en el salto de altura con las atletas Rosita Braxola y Wunderlich entre otras.

Hubo un letargo entre los años 36 y 40, aun cuando en pleno periodo de la contienda, atletas locales como Gómez y Llopart, entrenados por el mencionado Martí ya toman parte en festivales de atletismo, entre los que recordamos el gran festival del año 1937 en el Estadio de Montjuich en beneficio de Euzkadi.

Se reemprende la marcha paulatinamente y a partir del año 1940, los atletas pratenses efectúan esporádicas actuaciones hasta que en el 1944 se crea el Grupo Cultural Recreativo La Seda, siendo el Atletismo la primera de las Secciones organizadas, entre otras, y de la que forman su primera directiva, Diego Gálvez y Llopart.

A pesar de tratarse de un Grupo nacido en el seno de una fábrica, se dio cabida en el mismo a todo aquel que lo solicitaba, por lo que sería interminable nombrar ahora a todos aquellos que han formado parte del mismo.

He aquí algunos de los nombres que en distintas épocas han dado realce al atletismo pratense: Dinastia Gálvez, Revoltós, Corral, Esteruelas, Dalmau, Sorrozal, Balaguer, Borges, etc., etc.

De todos ellos guardamos un buen recuerdo, así como de otros, muchos más, que por espacio no mencionamos y que fueron el auténtico pilar en el que se sostuvo la continuidad de nuestro atletismo, con sus más o menos altibajos. Pasados los tres lustros comprendidos entre el año 1940 al 1955, vino una segunda etapa, en la que con savia nueva, un nivel técnico ya más depurado, se pulverizó todos los récords locales y cuyos atletas, padres ya todos ellos, dieron un fuerte empujón a este deporte, haciendo conocer nuestro atletismo por el ámbito de toda nuestra región y figurando muchos de ellos en el Ranking Nacional de varias especialidades.

De estos nombres y de la tercera época, la actual, hablaremos en una próxima ocasión.

Moisés Llopart

## EXCURSIONES SEMANA SANTA

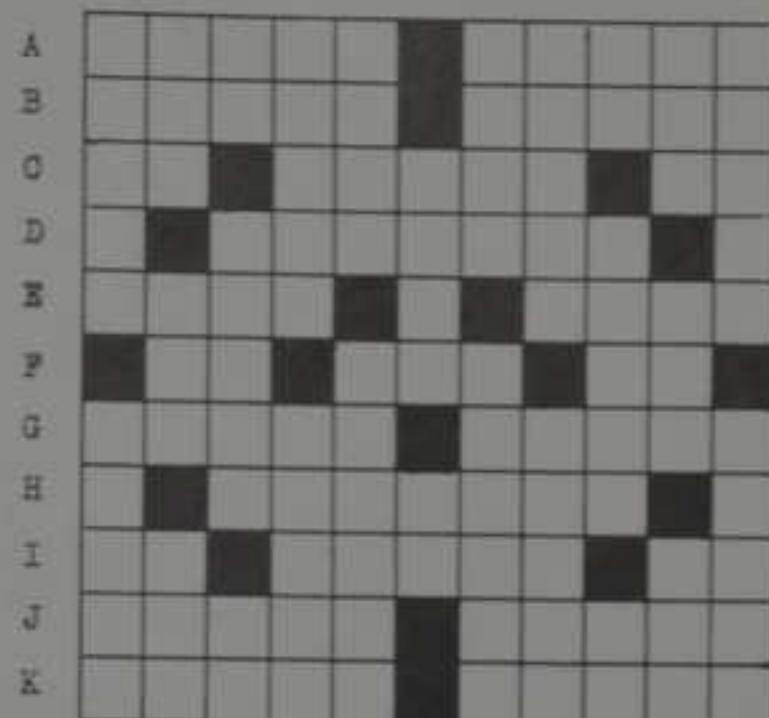
5 días Palma de Mallorca .....	4.900,- ptas.
5 días Benidorm .....	6.650,- ptas.
5 días en Suiza .....	14.500,- ptas.
5 días Costa Azul .....	13.800,- ptas.
5 días Portugal (en avión).....	12.900,- ptas.
5 días Madrid .....	8.900,- ptas.
5 días en Londres (en avión).....	15.750,- ptas.
5 días en Canarias (en avión).....	14.675,- ptas.
4 1/2 días Valle de Arán .....	6.750,- ptas.
4 1/2 días en Pineda de Mar.....	2.950,- ptas.
4 días en Menorca .....	5.700,- ptas.

SOLICITE FOLLETO DE ESTAS Y OTRAS EXCURSIONES SALIDAS DESDE EL PRAT

VIAJES OSIRIS, S. A.  
Fernando Puig, 63  
Teléf. 379 50 66  
EL PRAT DE LLOBREGAT

Agencia de Viajes  
Grupo A - Tit. 312

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11



CRUCIGRAMA N.º 2

**HORIZONTALES:** A. — Nombre de varón. Aleación de cobre y cinc. B. — Noticia dada a alguno. Pico culminante de los Pirineos. C. — Interjección usada para llamar al perro. Soldado de caballería ligera del ejército austriaco. Lengua provenzal. D. — Conjunción disyuntiva. Alegre, divertida. Vocal. E. — Carencia absoluta de todo ser. Vocal. Palo de la baraja. F. — Símbolo del sodio. Aféresis de ahora. ¡Ox! G. — Rostros. Delgado de un buque. H. — Vocal. Natural de una nación europea. Símbolo del yodo. I. — Dios egipcio. Infierno, averno. Antiguamente, la nota musical do. J. — Hégira. De muy baja estatura. K. — Que goza de perfecta salud. Sensación que ciertos cuerpos producen en el sentido del gusto.

**VERTICALES:** 1. — Mamífero roedor. Rio asturiano-leonés. 2. — Parte pequeña de una cosa. Nombre de mujer. Oficial de ejército turco. 3. — Nota musical. Estrella notable de la constelación del Can Mayor. Prefijo negativo. 4. — Perteneciente al oso (femenino). Parte inferior del tejado que sale fuera de la pared. 5. — En Colombia yesca que se obtiene de una clase de líquen. Cuevas en donde se recogen los osos. 6. — Afecto. Dativo de pronombre personal. 7. — Pelo de las ovejas. Naturales de Arabia. 8. — Polo positivo de un generador de electricidad. Provisión de víveres. 9. — Arbusto de extremo Oriente, de la familia de las camelias. Lienzo labrado en la villa portuguesa de Areuca. Prefijo que denota separación. 10. — Autillo, ave. Atrévase. Que no está dividido en sí mismo. 11. — Crustáceos marinos parecidos a las centollas. Hacer un sacrificio agradable a la Divinidad.

### SOLUCION

Osé. Uno. 11. — Nocas. Litar.  
Anona. 9. — Té. Aroca. Ab. 10. — Oto.  
Me. 7. — Lana. Arabes. 8. — Anodo.  
na. Alíro. 5. — Noll. Oseras. 6. — Amor.  
Ana. Aga. 3. — Ml. Adara. In. 4. — Osu.  
**VERTICALES:** 1. — Ratón. Cares. 2. — Avo.  
J. — Egira. Enana. K. — Sanos. Sabor.  
H. — A. Alemana. L. I. — Ra. Erebo. Ut.  
F. — Na. Ora. Os. G. — Ceras. Razel.  
D. — O. Animada. A. E. — Nada. O. Oros.  
B. — Aviso. Aneto. C. — To. Uliano. Oc.  
**HORIZONTALES:** A. — Ramón. Latón.

**SERVEI / SECRETARIA**

*Tot per l'oficina*

Servei de  
reparacions  
de màquines  
d'oficina

Mobles i  
màquines  
d'oficina

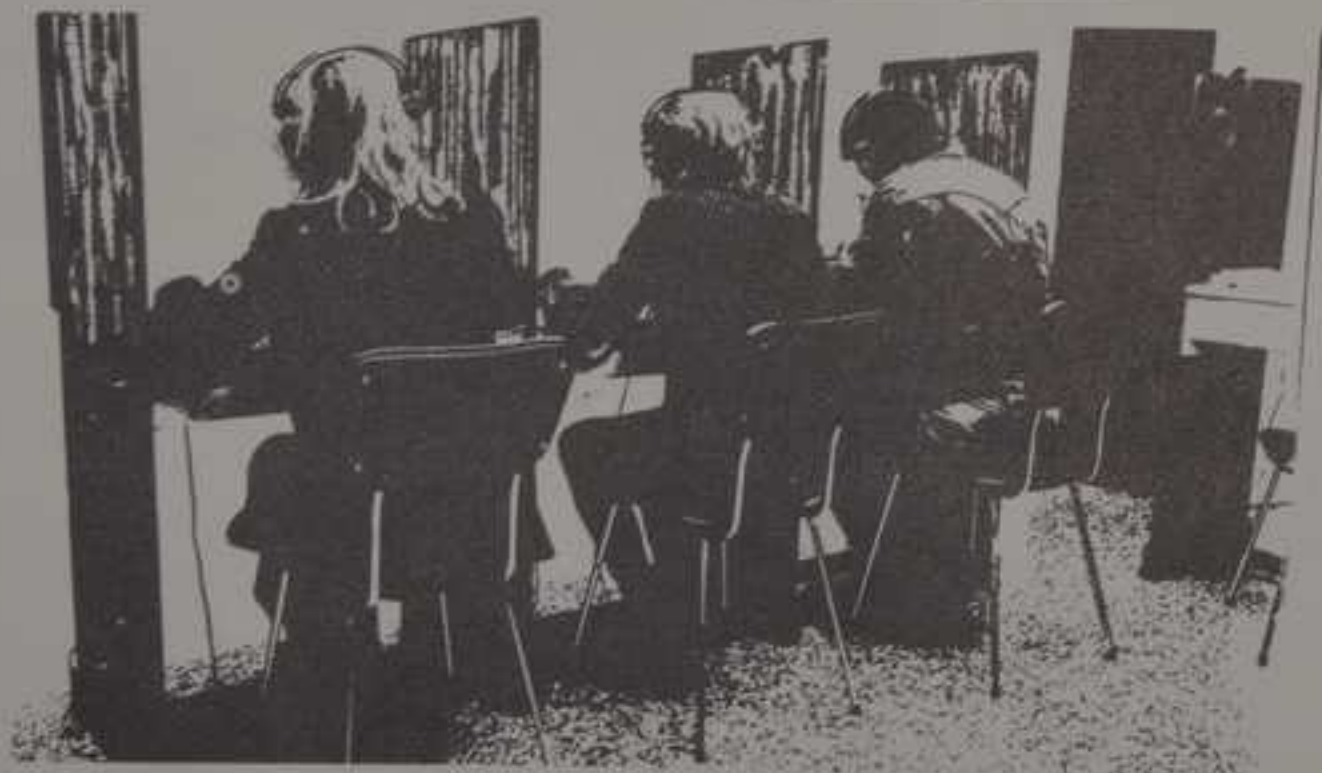
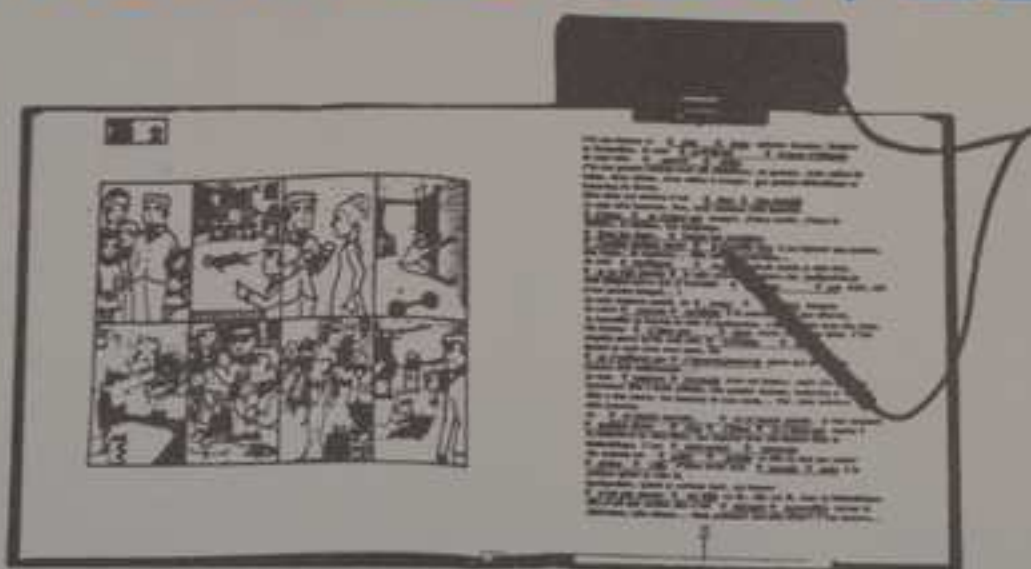
Impremta  
ràpida

fotocòpies  
i reproducció  
de plànols



Castella, 33. Tel. 379 37 49. EL PRAT

# ACADEMIA PRAT



PARVULARIO

MECANOGRAFIA

LABORATORIO  
ELECTRONICO  
DE IDIOMAS

AUXILIAR MERCANTIL

GRADUADO  
ESCOLAR

Ignacio Iglesias, 65  
EL PRAT