

EXTRAORDINARI

# DELTA

LLOBREGAT

EL PRAT, MARÇ 1994 ANY XVII N° EXTRA PREU: 25 PTES.

## El Pla del Delta, qüestionat



### AVES DE PRESA

El denominado Plan Director Delta, de rabiosa actualidad periodística en la prensa barcelonesa, se ciernen sobre nuestras cabezas cual rocío purificador. Según la orquestación triunfalista de los medios de comunicación de la capital, una lluvia bienhechora de millones caerá en los próximos años sobre la bendita tierra pratense. Habrá muchos nuevos puestos de trabajo y todos seremos felices comiendo perdices.

No hace falta ser muy cándido para ver que lo que pende de nuestras cabezas es la espada de Damocles. DELTA publica en este mismo número extra el mapa reservado elaborado por el Ministerio de Obras Públicas sobre la infraestructura a realizar en el Delta del Llobregat. En él (véase) se aprecia a primera vista una cosa espantosa: el casco urbano de El Prat queda asfixiado por todos lados. La vieja consigna de: "El Prat, atacado por tierra, bajo tierra, mar, aire, y por el norte, el sur, el este y el oeste". Sobre todo por el sur, hacia la playa, por donde hasta hoy puede expansionarse. En el mapa de referencia se aprecia cómo el aeropuerto extiende sus tentáculos hasta el río y nos escamotea el acceso a la playa. Cómo

una nueva pista paralela a la costa -pista "todavía" no grafiada en el plano- nos liquida los pinares del litoral. Cómo el nuevo cauce del río se come la zona de reserva natural de Ca l'Arana. Cómo la porquería que nos envían de río arriba sigue fluyendo río abajo. Cómo... Prometemos comentarlo con más detalle en próximas ediciones.

¿Quién es culpable o cómplice de este desaguisado? Con el Plan en la mano, El Prat se halla hipotecado y vendido al mejor postor.

¿Gracias a quién? ¿Dónde está aquella unanimidad de los partidos presentes en nuestro consistorio rechazando el desvío del río? ¿Son éstos, verdaderamente, nuestros representantes?

¡Mirad las aves de presa cómo se precipitan sobre su festín!

## El desviament del riu i les “compensacions”

I

(Nota important: escrit abans del 25 de febrer, “dia històric per a El Prat”.)

El passat 19 de febrer la benemèrita Casa d'Andalusia d'El Prat organitzà una taula rodona sobre l'anomenat Pla Director Delta, amb assistència del delegat provincial del Ministeri d'Obres Públiques, el president del Consell Comarcal Sr. Montilla, l'alcalde d'El Prat, portaveus municipals dels partits polítics amb presència al consistori i representants de la Coordinadora contra el desviament del Llobregat, Comunitat d'Usuaris d'Aigua del delta, Amics de la Unesco i Centre d'Estudis Comarcals del Baix Llobregat.

L'expectació que havia despertat l'anunci de la celebració d'aquesta taula rodona reflectit en la massiva afluència de públic assistent i l'interès amb què seguí les intervencions i el debat subsegüent.

Moltes, i totes d'interès, foren les qüestions abordades. En aquest Pla, com va dir l'alcalde Tejedor, ens juguem el futur com a poble. La manca, però, de temps per aprofundir en l'exposició de les posicions respectives (els oradors van tenir cinc minuts cada un per fer-ho) impedí clarificar més la qüestió.

Però, vist com a resum, en general es pot dir que les institucions van per un costat i la voluntat del poble per un altre. Algú va demanar la celebració d'un referèndum; no va obtenir resposta. Curiós concepte de la democràcia, que de la societat civil en fa un objecte i no un subjecte!

Tot això és molt significatiu. I molt greu. I no hi val callar.

Encara que es digui que es tracta d'un pla integral, el cavall de batalla, com és sabut, és el desviament del riu. Se'n va parlar. Abundància d'arguments en contra, que no hem de repetir perquè són prou coneguts. A favor, cap: la terminal de contenidors pot anar perfectament a la Zona Franca. L'alcalde ho va manifestar ben clarament: “No veiem la necessitat de desviar el riu”.

El que no es va dir és què passaria amb els terrenys que quedarien a l'altra banda del riu si aquest fos desviat. Segons el projecte, són 180 hectàrees. L'experiència ensenya que, més tard o més d'hora, el riu divideix els termes municipals: Sant Joan Despí, Cornellà, L'Hospitalet, El Prat han tingut terres a la banda oposada i les han perdut. Ara mateix, amb motiu de l'endegament del curs del riu i eliminació de la corba de Cal Monjo (punt per on desbordava el Llobregat a l'entrada del Delta), una poca superfície de terres del municipi d'El Prat ha quedat a l'esquerra del riu. Resultat immediat: la policia municipal de Cornellà hi actua com si fos de la seva jurisdicció, a la pràctica és Cornellà. Resultat mediat: agregació al terme cornellanenc.

Però una cosa és perdre patrimoni i una altra vendre'l. Tots aquests casos citats ho han estat per imposició de força major (llevat d'una permuta de terrenys que El Prat tenia a l'esquerra

i L'Hospitalet a la dreta, efectuada durant la Dictadura de Primo de Rivera per acord d'ambdós consistoris).

La pregunta és: pot un Ajuntament vendre's una part del seu territori a canvi de “compensacions”? Per colossals que aquestes “compensacions” siguin, pot fer-ho? Si fos així, i portada fins a les últimes conseqüències, aquesta filosofia ens menaria a l'absurd: “compensacions” màximes, territori mínim: zero. Com més vas venent, menys territori et resta. Quan no quedés territori per vendre, quan el poble d'El Prat no existís, què en fariem, de les “compensacions”?

Si el riu es desvia, serà a canvi de “compensacions”. Vull creure que no es tracta de joc brut i que les compensacions -sense cometes-seran millores reals per al nostre poble. Vull creure-ho. Però no hi combrego.

I el poble d'El Prat? (la gent, no la terra que mercadegem). Hi creu i hi combrega? Per què no el deixeu parlar?

II

(Nota important: escrit després del 25 de febrer, “dia històric per a El Prat”.)

Dissabte, 19 de febrer

Acte públic organitzat per la Casa d'Andalusia d'El Prat sobre el Pla Director Delta. Local insuficient (gent dreta).

“No veiem la necessitat de desviar el riu.” (Lluís Tejedor, alcalde d'El Prat.)

“El mes de març farà un any que l'alcalde no ens ha convocat per informar-nos de les negociacions sobre el Pla Delta.” (Joan Serret, cap de l'oposició municipal socialista.)

En el torn de preguntes, un assistent suggereix la necessitat d'efectuar un referèndum entre la població sobre l'acceptació o el refús del Pla. No obté resposta.

Dimecres, 23 de febrer

Tejedor declara als mitjans de comunicació que té la intenció d'efectuar una ronda de consultes a les entitats ciutadanes abans de decidir sobre l'adhesió de l'Ajuntament d'El Prat al Pla Delta.

Divendres, 25 de febrer

Tejedor i Serret fan pública l'adhesió de l'Ajuntament d'El Prat al Pla Director Delta. Qualifiquen la data com un “dia històric per a El Prat”.

Dissabte, 26 de febrer

Avui fa una setmana que l'alcalde deia públicament que amb el Pla Delta ens hi jugàvem el futur com a poble i que el seu partit (o el seu equip municipal, no ho va precisar) no veia la necessitat de desviar el riu. Alhora, l'oposició admetia que no coneixia el contingut del Pla d'un any ençà.

I ara, fa unes hores, han dit amén...

I el poble, que els ha votat, no entén res de res.

Però serà el poble qui els jutjarà, més aviat del que es pensen.

## L'Oposició Cívica, l'única alternativa per paraitzar les agressions del “Pla d'Infraestructures”

L'acceptació per part de l'Ajuntament d'El Prat, del “Pla d'Infraestructures del Llobregat”, que inclou el “desviament del riu Llobregat” clou una llarga etapa d'oposició municipal. Només les alternatives cíviues, estant lliures de pactes, són les capacitades, com ja de fet ho estan fent, de denunciar aquelles actuacions negatives de les diverses administracions.

L'Ajuntament d'El Prat, tot i admetent que ha intentat aconseguir un millor respecte del medi natural, ha claudicat, davant les pressions polítiques que amaguen, o deixen entreveure importants operacions especulatives de gran abast, també freqüents en altres punts de l'Estat espanyol, com sovint ho han denunciat importants figures de la comunitat científica.

El reequilibri territorial, que totes les opcions polítiques reclamaven l'any 1978, en les discussions del “Congrés de Cultura Catalana (Àmbit VIII, Ordenació del territori), per evitar el creixement macrocefàlic de Barcelona, ha estat novament bandejat.

La societat civil, no controlada pels partits polítics, s'està rebel·lant contra les actuacions municipalistes. Això es comprova clarament en el recent debat organitzat per la Casa d'Andalusia del Prat, el dissabte dia 19 de febrer d'enguany. Els representants polítics, posats a la defensiva, utilitzaren febles, i si més no, dubtoses argumentacions per defensar les seves posicions.

No obstant, el control imposat a la premsa ha estat escandalós, sembla que retornéssim a èpoques passades. Cap informació ha sortit a la premsa, per explicar el citat debat de la Casa de Andalusia el joc brut i la manipulació han estat presents. Però, aquest lamentable estil, ha arribat també al darrer “Butlletí Municipal PRAT”, (febrer del 1994).

En la portada del citat Butlletí, apareix la fotografia de tots aquells que participarem en el debat de la Casa de Andalusia, titulada “El Pla del Delta explicat”, seguida del títol de l'editorial “La concertació ha arribat”. Per aquell pratenc que no assistí al referit acte fàcilment pensarà que tots els que estem a la fotografia, coincidim plenament amb el que explica l'alcalde en el citat editorial. Altrament en les pàgines anteriors, no hi ha cap crònica de l'esmentat debat.

Quan no hi ha rigor, i no hi ha serietat, es pot pensar, que les argumentacions de l'alcalde en el “Pla d'Infraestructures” no responen a la realitat, o són de discutible credibilitat.

En relació a temps passats, no han canviat gaire les coses, s'ignora el fet diferencial de la formació deltaica del Llobregat, en relació a altres territoris, s'alteren les estadístiques, es creen falses expectatives laborals, i s'engreixen determinats grups empresarials, controlats pel gran capital.

No és aquest pla una “cortina de fum”, per amagar els veritables i greus problemes que pateix el país?

JAUME CODINA

JOSEP FERRET I PUJOL

## Cal ampliar el port autònom?

El Port Autònom de Barcelona pretén la seva ampliació en base a una suposada necessitat de molls per a contenidors, així com per a dotar-se d'una ZAL (Zona d'Activitats Logístiques) que ofereixi serveis complementaris a les mercaderies, magatzems i terminals de ferrocarril, etc.. La realitat a hores d'ara és que hi ha un estancament de les càrregues que entren per la duana portuària de Barcelona. D'altra banda, la manca d'agilitat en els molls provoca una baixa eficiència de les terminals, que treballen sovint per sota de la seva capacitat. Un altre fet a tenir en compte és que el port vell ha canviat el seu antic ús per construir àrees d'oci, cinemes, aquarama i oficines (aprox. 54 Ha). Veiem així que l'operació té un fort component urbanístic de desplaçar les activitats més molestes i insalubres portuàries vers el sud, i valoritzar les àrees més properes al centre de la ciutat cada vegada més metropolitana.

*Situació actual.* El port té ja el seu projecte d'ampliació aprovat que, conjuntament amb la ZAL suposa unes 120 Ha addicionals de terrenys a terra ferma per operar. Aquest fet pressuposa el



desviament del Llobregat a 2'5 Km al sud de la llera actual. És paradoxal veure com empreses que estan a punt de tancar a la Zona Franca com SEAT ocupen 140 Ha de terrenys que no sabem què se'n farà. Des de DEPANA qüestionem el projecte de creixement megalòman del Port, descoordinat d'altres projectes d'ampliació (Tarragona, València) i de la realitat dels ports de

Marsella i Gènova. Tenint en compte la tendència actual a concentrar l'activitat portuària i en tancar els ports secundaris, des de DEPANA creiem que cal fer un replantejament profund del sentit d'aquesta ampliació i, en qualsevol cas, ajornar-la; deixant la porta oberta -si cal- a una ampliació posterior, sense modificar el traçat del riu.

*Afeccions principals.* El pro-

jecte implica la destrucció del front costaner fins a la nova desembocadura del riu i la pèrdua de les zones humides que hi ha (La Podrida, part de Cal'Arana...). També es produirà, com a resultat de la desviació del riu, una petita pèrdua de superfície útil de l'aquífer. Més greu, però, és l'efecte d'excavar una nova llera del riu, que significa una grandiosa extracció d'àrids que alterarà el funcionament de l'aquífer superficial, -que actua com a distribuïdor d'aigua-, fet que alterarà els nivells d'aigua dels aiguamolls litorals veïns i agreujarà el problema de la salinització. No podem tampoc ignorar el risc de la contaminació de l'aquífer profund per interconnexió entre la nova llera i antics pous agrícoles, fet que podria comprometre l'abastament a El Prat. La regressió litoral per la grandiosa dàrsena exterior del Port serà colossal i, les mesures per evitar-ho poden provocar una elevada transformació del front costaner del Prat i Viladecans. Recordem que actualment les platges del nord del Prat retrocedeixen uns 6 metres cada any.

JOAN MALUQUER. DEPANA

## Amics de la Unesco: "Los ciudadanos no somos objetos, sino sujetos"

La Associació d'Amics de la Unesco del Prat considera que el plan de infraestructuras del Delta es excesivamente economicista, ya que básicamente propicia los negocios, la inversión, el mercantilismo y, en suma, la especulación en favor de una determinada minoría de la sociedad.

Y todo esto puede suceder en una comarca que padece grandes desequilibrios territoriales y déficits sociales, tales como educación, sanidad, vivienda, paro, etc. Sospechamos que este monstruoso proyecto de más de 400.000 millones de pesetas de presupuesto, no va a repercutir directamente en la mejora de las condiciones, ni en la calidad de vida de la mayoría de los ciudadanos y ciudadanas del Prat y de la comarca del Baix Llobregat.

Creemos que el plan supone un paso decisivo para la consolidación de la "Gran Barcelona", proyecto que puede significar una importante pérdida de patrimonio y de riqueza para el municipio. Y basamos esta afirmación en que la ampliación del puerto se hará sobre 280 hectáreas aproximadamente del territorio del Prat; la ZAL, sobre 200 hectáreas y la ampliación del aeropuerto, sobre unas 1200 hectáreas. Asimismo se creará una red viaria de unos 50 kilómetros de longitud, en medio de unas tierras de

gran fertilidad que se convertirán en asfalto, además de 20 kilómetros de vía del acceso ferroviario al puerto.

El proyecto de desvío del río Llobregat, puede suponer la salinización, contaminación y deterioro progresivo del acuífero del delta, en el caso que no se pongan los recursos económicos, tecnológicos y científicos necesarios. Es indudable que El Prat no puede arriesgarse a perder esta enorme riqueza, en la que se ha apoyado toda la industria, y el bienestar que se ha generado a lo largo de los años y que han venido disfrutando varias generaciones.

El impacto del proyecto sobre el territorio va a representar un incremento del tráfico portuario y de mercancías, así como el que se refiere al almacenamiento de productos químicos inflamables a granel y de contenedores. También se va a producir un aumento del tráfico aéreo y de vehículos y, sobre todo, la instalación de la incineradora reportará unos efectos muy negativos para la atmósfera.

Por todas estas razones, mucho nos tememos que el plan del delta puede derivar en un grave deterioro de las condiciones medioambientales, con importantes repercusiones que vendrán a incrementar los ya graves problemas ecológicos globales existentes y que pueden

convertirse en un grave riesgo para la salud y la calidad de vida de todos los ciudadanos.

Las instituciones del Estado han dispuesto de inmensos recursos para elaborar presupuestos, conseguir acuerdos y finalmente alcanzar la concertación, pero, en nuestra opinión, no han puesto los más mínimos medios, ni la voluntad necesaria para democratizar el proyecto (los ciudadanos no somos objetos, sino sujetos), para que la sociedad civil participe y para que los ciudadanos seamos protagonistas de nuestra propia vida, constructores de nuestro pueblo y, en definitiva, de nuestra historia. Lamentablemente, una vez más se ha constatado que los que deciden, disponen, resuelven y mandan son exclusivamente las élites.

La Associació d'Amics de la Unesco del Prat, en coherencia con su programa aprobado por la asamblea general de socios de fecha 27 de marzo de 1993 desea ratificar que siempre defenderá "la protección del medio ambiente, en general, y fundamentalmente, el que se refiere a la futura planificación urbanística del término municipal del Prat que necesariamente ha de tener en cuenta un equilibrio racional del territorio".

JESÚS CAMACHO I MARTÍN

Presidente de la Unesco del Prat

## La Comunidad de Usuarios del Delta del Llobregat recurre al Supremo para modificar el trazado de la autovía del Baix Llobregat

La Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Río Llobregat (CUADRL) presentará en los próximos días ante el Tribunal Supremo un recurso contencioso administrativo para tratar de evitar que el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA) mantenga el trazado previsto para la autovía del Baix Llobregat, que afectaría gravemente la reserva del acuífero del delta.

Según los técnicos de la CUADRL, el trazado previsto actualmente para el tramo Martorell-Cinturón Litoral de la autovía, que discurría por la margen derecha del río Llobregat, agravaría notablemente los problemas de recarga natural del acuífero, un recurso hidrológico de primera magnitud para Cataluña. La Comunidad de Usuarios ha solicitado al Ministerio, en repetidas ocasiones, que estudie la viabilidad de un trazado alternativo de menor impacto ecológico, que emplazaría la autovía en la margen izquierda del río, de modo desdoblado al trazado de la actual A-2.

Según Jordi Codina, secretario de la Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta, "nuestra organización ya denunció en 1992 las numerosas deficiencias que presentaba el estudio de impacto medioambiental del proyecto de la autovía del Baix Llobregat, que entre otras cosas no contemplaba la posibilidad de un tra-

zado por la margen izquierda del río a pesar de que en las consultas previas a la realización del proyecto ya habíamos hecho hincapié en esta alternativa global".

Ante la negativa continuada del MOPTMA a estudiar esta propuesta y la inminencia de la licitación de las obras, anunciada recientemente por el ministro Josep Borrell, la Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Río Llobregat, conjuntamente con la Comunidad de Usuarios de la Cubeta de Sant Andreu, se ha visto obligada a recurrir al Supremo como última vía para impedir un nuevo atentado contra el ecosistema del Delta.

El acuífero del Delta del Llobregat, que tiene una extensión territorial de más de 120 Km<sup>3</sup> y una capacidad de reserva útil estimada en 114 Hm<sup>3</sup>, aporta el 10% del consumo global de agua en Catalunya y abastece a unas 300 empresas instaladas en la zona y varias compañías de suministro, amén de numerosos campos de cultivo. Cumple, además, una función estratégica fundamental como reserva hidrológica para épocas de sequía y situaciones de emergencia.

La degradación del acuífero, que en los últimos años se ha acentuado a causa de la sobreexplotación, la contaminación y las infiltraciones de agua salina debidas a la construcción

de dársenas portuarias, empeoraría con las obras de infraestructura de la autovía del Baix Llobregat, pues éstas reducirían considerablemente las zonas de recarga natural, una realimentación que proviene de los excedentes de riego, la infiltración de la lluvia y la infiltración del agua del río. La construcción de la autovía según el trazado previsto por el MOPTMA afectaría también a la recarga artificial del acuífero inferior, que tiene lugar principalmente en la zona de Pallejà.

La ausencia o insuficiencia de estudios medioambientales en las diferentes actuaciones realizadas en el marco del Plan de Infraestructuras del Delta del Llobregat se ha convertido, según Jordi Codina, en una "práctica tan habitual como peligrosa para el futuro del Delta". Es por eso que, de forma global, la Comunidad de Usuarios reivindica "una declaración de recurso estratégico para el acuífero del Llobregat, con la consiguiente delimitación de un perímetro de protección". De esta forma, cualquier actuación que se llevara a cabo dentro de esos límites debería garantizar, mediante exhaustivos estudios de impacto ambiental, la integridad del acuífero.

COMUNITAT D'USUARIS D'AIGÜES DEL  
DELTA DEL LLOBREGAT

### Un bon acord?

Es veia venir i, finalment, ha arribat. Els grans interessos en joc defensats pel Ministeri d'Obres Públiques i la Conselleria de Política Territorial, han pressionat de tal forma que la conclusió d'un acord amb l'Ajuntament del Prat, en el qual es contempla, entre d'altres, el projecte de desviació del riu Llobregat i l'ampliació de l'aeroport, s'ha consumat.

Ha estat una negociació entre forces equilibrades? Evidentment no, en funció dels poders polítics enfrontats; d'una banda l'Ajuntament del Prat i, de l'altra, l'aliança Govern Central/Govern de la Generalitat ben recolzats, per si no n'hi havia prou, per la quasi totalitat dels mitjans de comunicació. No oblidem que "l'idil·li" polític que viuen les dues esmentades institucions supramunicipals, irradia els seus efectes en múltiples direccions.

Ha estat encertat el posicionament de l'Ajuntament? Al meu parer, s'ha actuat excessivament de portes endins. Està clar que la tàctica es tria en funció de l'objectiu perseguit. En aquest cas crec que, des d'un principi, s'ha vist en l'acord negociat el mal menor, donada la determinació dels poderosos adversaris enfrontats. Crec que s'era conscient que s'haurien de fer renúncies importants i, en aquest cas, l'excessiva sensibilització popular mai resulta recomanable.

S'ha produït una derrota estrepitosa de l'Ajuntament del Prat? Tenint en compte els acords a què s'ha arribat, el desequilibri entre les forces negociadores no es reflecteix, al meu entendre, en els resultats assolits per uns i altres. Vol dir això que El Prat n'ha sortit ben lliurat? Anem a pams; cenyit-se només a dos dels projectes aprovats, com són l'ampliació de l'aeroport i la desviació del riu Llobregat, llargament acaronats per les dues administracions supramunicipals, sobretot pel que fa a la desviació del riu amb l'excusa de l'ampliació del port de Barcelona, el territori del nostre municipi rebrà un cop molt dur. La "compensació" que poden representar, si finalment s'acaben fent realitat, les expropiacions de Ca l'Arana (o el que en quedi un cop desviat el riu), la Ricarda i el Remolar-Filipines, la protecció de la zona costanera i la tributació del port i l'aeroport a la hisenda local, poden convertir-se en una trampa perillosa que representi una notable disminució de la qualitat de vida en el nostre poble com a conseqüència de l'estrangulació de la sortida al mar entre l'aeroport ampliat i el riu desviat, amb el perill afegit que s'acceleri el procés de salinització dels aqüífers amb el consegüent i paradoxal deteriorament de les zones humides que, precisament, són les que es volen protegir. Tot això sense oblidar la possibilitat

real que alguna gran empresa local pugui plantejar-se seriosament el seu trasllat a d'altres contrades si, malauradament, l'aqüífer s'arribés a malmetre.

Pel que fa a la creació de milers de llocs de treball, tot i admetre que realment se'n crearan, no oblidem que es tracta d'obres d'infraestructura que, un cop finalitzades, tornaran a abocar a l'atur milers de treballadors contractats temporalment.

El Pla del Delta del Llobregat és el fet més important i transcendent de la història pratenca. Tant és així, que crec que es tracta d'un autèntic punt d'inflexió; es parlarà del Prat d'abans i després d'aquestes obres, com es va parlar del Prat d'abans i després del descobriment de l'aqüífer o del Prat d'abans i després de la construcció del pont de'n Ferran Puig. El nostre poble canviarà radicalment de fesomia. L'allau d'infraestructures que ens caurà al damunt ens pot desfigurar.

L'alcalde, entre l'espasa de la Generalitat i la paret del Ministeri d'Obres Públiques, o a l'inrevés si ho preferiu, ens diu que aquest és un bon acord. Un servidor, certament lliure de pressions i responsabilitats, creu que s'acosta més a la realitat parlar d'un acord d'alt risc.

ROBERT MOGAS I MOLINÉ

# De "Fuenteovejuna", al "Del Rey abajo, ninguno"

La larga marcha del desvío del río Llobregat camina inexorablemente por su recta final. Cuando hace dos décadas hacía mis primeros pinitos periodísticos escribiendo precisamente sobre esta cuestión, no pensaba que la cosa daría tanto de sí y mucho menos que acabara de esta manera.

Sin duda, fue la oposición popular, canalizada a través de la "Comisión de Defensa", la que entonces consiguió paralizar el proyecto de desvío. Por esta razón, creo que en estos momentos es justo y oportuno recordar la gran manifestación del 17 de septiembre de 1976, día en el que todo un pueblo salió a la calle para expresar con rabia, pero con serenidad, su rechazo más absoluto a una injusticia que intentaban colarnos por la vía del ordeno y mando, o lo que es lo mismo, por la más habitual de los hechos consumados.

La efemérides fue recogida con profusión por la prensa y un importante rotativo barcelonés -que no reparó en enmendar la plana-, publicó a toda portada una gran fotografía con la expresiva y literaria frase de: "Como en Fuenteovejuna...".

Pero todo esto ya es historia, ya que en el mundo de la información, la actualidad es lo que cuenta y, hoy por hoy, todos sabemos que el último tramo del río Llobregat va a ser desviado, aproximadamente 2'5 kms. al sur de su actual desembocadura, justo a partir del puente de Mercabarna. Sin embargo, últimamente ape-

nas nadie habla del desvío propiamente dicho, sino más bien de algo así como del "Convenio de Cooperación de Infraestructuras y Medio Ambiente en el Delta del Llobregat". ¡Tela marinería!, que diría un castizo.

Naturalmente que en el citado plan se incluye el proyecto del desvío del río que es, en esencia, "la madre del cordero" y perdonen la expresión. Después de tanto recurso inútil ante las máximas instancias judiciales y de tanta tinta derramada en vano, tengo que reconocer que aunque sólo sea por romanticismo, siento una especial irritación cuando se habla del desvío del río. Menos mal que, al final, hemos conseguido el caramelo de aplazar por dos años la ejecución de las obras. Es como si al reo de muerte se le permitiera, como última voluntad, ser ejecutado con camisa de seda y así salvar la estética.

Las diferentes instituciones implicadas, básicamente MOPTMA, o sea, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente; Generalitat y Ayuntamiento del Prat, se han puesto finalmente de acuerdo y nos hablan de una importante inversión del orden de los 400.000 millones de pesetas, de la que se derivarán sustanciosas contrapartidas fiscales para el municipio y se crearán miles de puestos de trabajo. Algo así como el cuento de la lechera, pero de verdad.

Pese al esfuerzo y a la grandilocuencia desplegada por los responsables del invento, lo

cierto es que la llamada sociedad civil, que ahora representa la Coordinadora, no lo tiene del todo claro, como se pudo constatar en la interesante mesa redonda que sobre el tema que nos ocupa organizó recientemente la Casa de Andalucía.

En tan saleroso foro, el mismo en el que habitualmente se bailan sevillanas, los representantes de las administraciones interesadas bailaron con la suya y defendieron, cada uno con sus matices, las excelencias del plan, frente a la opinión unánimemente contraria de las entidades cívicas invitadas que reclaman una mayor participación ciudadana, y que recuerdan que el progreso y el desarrollo suelen ser malos compañeros de viaje a la hora de defender el medio ambiente.

Mientras el Ayuntamiento se esfuerza en llevar a buen puerto un bienintencionado proceso de información con las asociaciones locales, la Coordinadora exige una moratoria de todos los proyectos y actuaciones que se recogen en el plan, incluido el del desvío del río, para dar tiempo a estudiar otras alternativas, con la amenaza de por medio de emprender acciones legales y movilizaciones. Tal como se aprecia, el divorcio está servido, al tiempo que se tiene la impresión de que en esta ocasión no se ha actuado como en la historia del "todos a una" de "Fuenteovejuna", sino más bien como en la "Del Rey abajo, ninguno".

MANUEL DOBAÑO

## Tejedor: "El desvío, es el precio que hemos de pagar"

El alcalde, Lluís Tejedor, se reunió el día 5 de este mes en el Casal Municipal de Cultura con las entidades cívicas locales, para explicar el estado actual de la concertación institucional del plan de infraestructuras y medio ambiente del delta del Llobregat.

Ante apenas un centenar de personas, el alcalde hizo un encendido elogio del plan y retiró que el mismo constituye una oportunidad histórica para el futuro desarrollo económico y social del municipio. Tejedor insistió en el latiguillo de que las administraciones, fundamentalmente MOPTMA y Generalitat, asumieron finalmente todas las demandas municipales, con excepción del desvío del río. El alcalde apostilló que precisamente "ese es el precio que hemos de pagar".

En apenas 45 minutos, el primer mandatario municipal soltó su "chip" en compañía de Josep Pérez Moya, y sin el soporte de las diapositivas que inicialmente estaban

previstas. Tampoco estuvieron presentes los portavoces de los partidos de la oposición que, una vez más, prefirieron dejar a Tejedor "sólo ante el peligro".

La Coordinadora en Defensa del Delta del Llobregat, distribuyó entre los asistentes el último número de la campaña "Salvem el Delta del Llobregat", en el que se critica abiertamente el plan. El Ayuntamiento, por su parte, repartió ejemplares del Boletín Municipal de febrero.

En el coloquio que siguió a continuación, se pudo constatar que la actitud de las entidades no parece, por el momento, excesivamente beligerante. No obstante, un portavoz de la Coordinadora, se quejó de la instrumentalización que sobre el plan se hace en el citado Boletín Municipal, en cuya portada aparece una amplia editorial del alcalde, junto a una gran fotografía de la reciente mesa redonda de la Casa de Andalucía. El representante de este colectivo, recordó que



todas las asociaciones que participaron en aquel debate se pronunciaron unánimemente en contra del plan y que, por lo tanto, se ha manipulado la información al incluir la fotografía encima del titular de la editorial que asegura que "La concertación ha llegado".

En relación con esta acusación,

el alcalde anunció que el Ayuntamiento editará próximamente un boletín Informativo específicamente dedicado al plan de infraestructuras, en el que podrán participar las entidades que lo deseen para expresar su opinión.

M.DOBANO

# Les entitats cíviques ecologistes contestem el Pla d'Infraestructures del Delta del Llobregat

Davant els anuncis d'un pacte imminent sobre el Pla d'infraestructures, la Coordinadora en defensa del Delta del Llobregat, integrada per una trentena d'entitats de caire cívic i ecologista, vol manifestar el següent:

El "Pla d'Infraestructures", tal i com es planteja actualment, tindrà greus conseqüències sobre el territori, el medi ambient i la qualitat de vida dels ciutadans de la zona, i, més concretament, comportarà:

- Una forta degradació del sistemes naturals del Delta (aiguamolls, pinedes...)

- Elevada afectació a l'aquífer del Delta (magatzem d'aigua d'abastament pel Baix Llobregat i Barcelona, aigua de qualitat per la indústria).

- Important retrocés de l'espai agrari sota el formigó: pèrdua de sòl lliure per a la recàrrega de l'aquífer i hipoteca al desenvolupament d'una agricultura de qualitat.

- Falsa sortida en el tema de la depuració, en concretar una depuradora terminal en comptes d'una depuració en origen que faci viure el riu en tot el seu trajecte.

- La construcció d'una incineradora que, a banda del greu perill de contaminació ambiental (dioxines, furans, metalls pesats), ajorna el desenvolupament d'una política de minimització, recuperació i reciclatge.

- Esquarterament del territori per les xarxes viàries, mentre no es soluciona la comunicació intermunicipal.

- Canalització del riu, agreujat pel projecte de l'Autovia del Llobregat, que suposarà un gran impacte per l'aquífer i la pèrdua d'un espai agrícola i natural molt important per la qualitat de vida dels habitants del Baix Llobregat.

- Encercament de les zones naturals i de reserva simbòliques existents, que es veuran molt afectades pel desviament del riu i l'ampliació de l'aeroport, entre d'altres agressions.

- No contribueix al avenç d'una economia de recursos comarcals a tots els nivells, sinó als interessos de les grans companyies constructors, de les grans superfícies comercials i, en general, a un model econòmic fortament dependent i



basat en un elevadíssim trànsit de mercaderies (ampliació del port, ZAL,...).

- En aquest sentit considerem innecessari l'ampliació del Port i l'aeroport, que poden suplir les hipotètiques necessitats futures optimitzant altres instal·lacions o el seu propi espai.

Critiquem un cop més la fal·làcia que representa parlar d'un pla d'infraestructures quan es tracta d'un puzzle d'actuacions que van per lliure i, en alguns casos s'han ja aprovat sense que es sotmetés a informació pública la totalitat del pla (Ex: Ampliació del port i ZAL, Autovia del Llobregat...).

Moltes de les actuacions hipotètiques greument el territori i el medi ambient i les condicions de vida dels habitants de l'àrea metropolitana; les trobem mal plantejades i sense una concepció de desenvolupament sostenible.

No s'ha presentat públicament un vertader pla global, ni res que s'hi assembli, ni s'ha possibilitat en cap moment la participació ciutadana en fase d'avantprojecte, tal i com preveu el Reial Decret Legislatiu sobre l'avaluació de l'impacte ambiental.

Davant d'aquests fets, **Exigim:** S'estableixin uns canals de participació que permetin la intervenció dels col·lectius cívics i ecologistes i altres agents concedits.

Es raonin convenientment la

necessitat dels projectes que es volen dur a terme i la solució tècnica adoptada enfront d'altres alternatives.

Mentre això no es produeixi, considerem imprescindible la moratòria de tots els projectes i actuacions que es volen dur a terme, començant per l'autovia del Llobregat.

Si no es reorienta el procés seguit fins ara anunciem la nostra voluntat d'iniciar un programa de mobilitzacions, accions legals i altres mesures de pressió davant de

les institucions públiques i agents socials representatius.

COORDINADORA ANTI-DESVIAMENT DEL LLOBREGAT

**GRUPS ECOLOGISTES:** CISEN, DEPANA, Grup ecologista de Bellvitge, Amics de la Natura i el Medi Ambient (L'Hospitalet), L'Escurgó (Viladecans), Acció Ecologista, Centre Català d'Ornitologia.

**ENTITATS CIUTADANES:** Federació d'Associacions de veïns del Baix Llobregat, Amics de la Bici de Barcelona, Centre d'Estudis Comarcal del Baix, AA.VV. de Bellvitge, Associació de comerciants i professions lliberals independents de L'Hospitalet de Llobregat, Amics del Prat, Associació de Solidaritat amb Centreamèrica, Revista Antares de la Florida, AA.VV. del Centre (Hospitalet), Centre d'estudis Joan Bardina, Centre de Treball i documentació (CTD), Ràdio Contrabanda, Centre Públic Joan Maragall, FAV del Prat, Associació d'Entitats Excursionistes del Baix.

**SINDICATS:** UGT (Secció sindical del Prat), CGT (Comarca del Baix), CNT (del Prat), CCOO (Federació del Metall del Baix)

**PARTITS POLITICS:** Els Verds, ERC, PCC, IC (Hospitalet), Catalunya Lliure.

## Amics d'El Prat denuncia l'exclusió de les entitats en el debat sobre el Pla del Delta

L'Assemblea general ordinària d'aquesta entitat, reunida amb data 27 de febrer de 1994, ha pres per unanimitat l'acord que segueix:

"A la vista del Pla Director Delta, redactat pel Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient, i en la preparació i aprovació del qual intervenen també la Conselleria de Política Territorial de la Generalitat de Catalunya, el Consell Comarcal del Baix Llobregat i l'Ajuntament d'El Prat de Llobregat; i, en atenció a la indubtable transcendència que per al nostre municipi ha de comportar l'execució del Pla de referència, fins al punt que pot afirmar-se (com s'ha dit per boca de l'alcalde d'El Prat) que ens hi juguem el futur com a poble,

EXPRESSAR la més enèrgica protesta per la implícita manca de voluntat de concertació seguida per les institucions referides, en deixar al marge de les consultes, fins avui, les entitats ciutadanes, en flagrant contradicció amb les promeses i declaracions públiques efectuades pels responsables dels distints departaments."

AMICS D'EL PRAT