

APROXIMACIÓ A L'IMPACTE AMBIENTAL DEL PLA DELTA VERS EL DELTA DEL LLOBREGAT

dossier

JAUME SANS I MARGENET*

GEOGRAF

Barcelona Plataforma Logística i el seu impacte sobre el delta del Llobregat

Aquest article vol aproximar-nos als grans canvis que ha sofert el delta del Llobregat en els darrers anys i l'impacte que han provocat sobre el seu territori. En el moment present, i atenent el moment econòmic que s'està vivint (maig de 2009), alguns dels agents transformadors del paisatge es troben momentàniament desactivats, però la dinàmica dels darrers anys fa pensar que els impactes als quals s'haurà de sotmetre el delta no han pas acabat.

L'aposta de Barcelona i Catalunya per esdevenir porta d'entrada a Europa

El mes d'abril de 1994 es concretava sobre el paper l'aposta de la capital catalana per esdevenir *gateway*¹ i *hub*² del sud europeu mitjançant la signatura del Conveni de Cooperació en Infraestructures i Medi Ambient en el Delta del Llobregat. Aquest conveni ha passat a ser conegut com a Pla Delta i va ser signat per tot el conjunt d'administracions públiques relacionades amb el territori del delta del Llobregat, començant pel *Ministerio de Obras*

Públicas, Transportes y Comunicaciones del Govern Central, la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament del Prat de Llobregat, l'Ajuntament de Barcelona, el Consell Comarcal del Baix Llobregat i la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Aquest conveni signat per totes aquestes administracions buscava adaptar les previsions i objectius del Pla General Metropolità i tot el conjunt de plans i projectes sectorials dependents de les diferents administracions signants, per adaptar-los a les directrius per al planejament de les infraestructures que s'havien de desenvolupar al delta del Llobregat. Juntament amb això, el Conveni de Cooperació en Infraestructures i Medi Ambient en el Delta del Llobregat o Pla Delta buscava la cooperació en el desenvolupament posterior dels instruments de planejament i execució necessaris per dur a terme totes les actuacions previstes. L'objectiu de tot plegat és convertir Barcelona en la principal plataforma logística del Mediterrani.

Les principals actuacions previstes l'any 1994 en el Conveni de Cooperació en Infraestructures i Medi Ambient en el Delta del Llobregat (a partir d'ara l'anomenaré Pla Delta) eren les següents:

* **Jaume Sans i Margenet.** Llicenciat en Geografia el juny de 1999 per la Universitat de Barcelona. Obtenció del DEA (Diploma d'Estudis Avançats) el setembre de 2003 per la Universitat de Barcelona amb la tesina *Barcelona Plataforma Logística: un nou motor de desenvolupament econòmic per a l'àrea metropolitana de Barcelona?* Ha fet cursos de doctorat en geografia humana: el pensament geogràfic i organització del territori, el bienni 2001-03. Postgrau en SIG (Sistemes d'Informació Geogràfica), a la UPC. Curs 2000-01.

¹ *Gateway.* Anglisme que, en el camp de la logística, s'aplica amb la idea de porta d'entrada i sortida de mercaderies.

² *Hub.* Anglisme que en termes aeroportuaris s'aplica als grans aeroports que acullen vols de gran capacitat i llarg recorregut, els quals es nodreixen de vols d'inferior recorregut i capacitat.

◆ Ampliació de l'aeroport del Prat. Per a l'aeroport es projectava una tercera pista d'aterratge i enlairament, així com la construcció d'una nova terminal i l'arribada de diferents mitjans de transport públic.

◆ Ampliació del port de Barcelona cap al sud. Es projectava construir una nova zona d'activitats logístiques (ZAL-2), l'ampliació amb nous molls i dics mitjançant un gran dic, el dic sud.

◆ El desviament del darrer tram del riu Llobregat i actuacions mediambientals pal·liatives.

◆ La construcció de la depuradora del Baix Llobregat.

◆ El desviament de l'autovia de Castelldefels, la

C-31 i la construcció de l'anomenada ciutat aeroportuària.

- ◆ La construcció d'un nou accés a la nova terminal sud des de la C-31.
- ◆ La consolidació de la platja del Prat com a nou espai d'esbarjo ciutadà.
- ◆ L'ampliació del cinturó del Litoral.
- ◆ La construcció d'una via directa i de capacitat entre l'aeroport i el port.
- ◆ L'arribada de l'ample europeu de passatgers al Prat de Llobregat i, al port, l'arribada de l'ample europeu per a mercaderies.
- ◆ L'arribada de dues línies de metro en ple delta del Llobregat, com són la nova L-9 i la L-1.
- ◆ L'ampliació de l'autopista C-32.
- ◆ L'entrada en servei de l'autovia del Baix Llobregat o A-2.
- ◆ L'entrada en servei de l'anomenada "pota sud" de les rondes de Barcelona.

Totes aquestes inversions, per si soles, van significar un impacte econòmic de primer ordre, de milers de milions d'euros, però també tot un seguit d'impactes ambientals sobre el territori de grans proporcions.

En aquests moments, la major part d'aquestes actuacions estan realitzades o s'acabaran de realitzar durant els propers mesos. L'entrada en servei del ramal de la L-9 del metro entre el Prat i l'Hospitalet es preveu per al 2012, i posarà fi a tot aquest llarg període d'inversions públiques en grans obres al delta.

Junt amb això, cal tenir presents les inversions privades o les operacions mixtes entre diferents administracions i el sector privat, estimulades i relacionades per l'aposta logística de Barcelona i del mateix Conveni de Cooperació en Infraestructures i Medi Ambient en el Delta del Llobregat. Aquestes inversions han estat considerables i han incrementat la pressió humana sobre l'entorn natural del Delta d'una forma clara.

Els impactes territorials directes del Pla Delta

El resultat de l'impacte territorial, especialment el referent al medi ambient, al delta del Llobregat encara s'està produint en el moment present (maig 2009). La seva avaluació en molts aspectes és difícil, ja que alguns dels efectes s'aniran produint al llarg dels pròxims anys, com per exemple les possibles afectacions del túnel del TAV a l'aqüífer superficial; la subsidència del Delta enfront de tantes noves ocupacions en la superfície o bé les afectacions a l'avifauna.

L'ampliació de l'aeroport del Prat

L'any 1999 s'aprovà el Pla Director de l'Aeroport de Barcelona i l'any 2002, la Declaració d'Impacte Ambiental del Projecte d'Ampliació de l'Aeroport de Barcelona: aquest creixia en una nova pista, la tercera, una nova torre de control, una nova terminal de passatges (la T-1, coneguda també com T-Sud), la construcció d'una ciutat aeroportuària, així com l'arribada del metro i l'ample europeu. L'objectiu de tot plegat és situar l'aeroport de Barcelona entre els deu primers d'Europa, amb més de 40 milions de passatgers l'any, per esdevenir un aeroport *hub* de referència dins l'espai mediterrani i del sud d'Europa.

Les inversions estrictament en l'aeroport superen els 5.000 milions d'euros i comporten una ocupació de sòl enorme: 81Ha de plataforma d'aeronaus, 580.000 m² d'edificis terminals, 50Ha destinades al centre de càrrega, 50Ha de parc aeronàutic, 150Ha de ciutat aeroportuària..., en definitiva, més de 1.533Ha del Delta ocupades per la infraestructura aeroportuària.

Els impactes de l'ampliació

El Pla Barcelona, com anomena *Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea* (AENA) el pla de millores i ampliació de l'aeroport, ha finalitzat amb la posada en funcionament de la nova terminal T-1, l'estiu del 2009. A nivell de transformació del territori del Delta, el Pla haurà significat l'extensió del recinte aeroportuari vers la nova llera del Llobregat, vers la platja del Prat i cap a ponent, vers els termes de Sant Boi i Viladecans amb la ciutat aeroportuària i nous vials per a la T-1. Les conseqüències d'aquesta expansió han estat la pèrdua de terres de conreu de primera qualitat, així com diversos espais humits al voltant de la T-1, com per exemple l'espai que formava part de la zona humida protegida del Remolar-Filipines, anomenat el Pas de les Vaques, o la pèrdua del voltant de 30.000 pins de la pineda litoral del Prat, tot reduint-ne la superfície a la meitat. La maresma de Can Sabadell, a Viladecans, i les masies de Cal Roc de les Marines i Cal Carboner, ambdues van ser enderrocades per donar pas a l'extensió del recinte de l'aeroport.

Junt amb tota aquesta afectació sobre l'entorn físic del Delta, cal tenir present també l'impacte ambiental produït pels sorolls dels avions amb l'entrada en funcionament de la tercera pista des del mes de setembre de l'any 2004. Les afectacions per contaminació acústica han estat especialment molestes als barris marítics de Gavà i Castelldefels, provocant la mobilització dels veïns amb la creació de plataformes ciutadanes, com és el cas de Prou Soroll de Castelldefels o l'associació de Veïns de Gavà Mar i la implicació final dels ajuntaments de tota la zona.



Imatge aèria del delta del Llobregat a l'any 2003 on es poden veure els espais en transformació. A la dreta de la imatge es poden veure els nous estanys creats en compensació a l'impacte ambiental de les grans obres. Font: Oficina del Pla Delta i Jaume Sans i Margenet.

La pressió dels particulars afectats a través de les associacions de veïns, juntament amb els partits polítics de l'oposició i davant la passivitat inicial dels seus ajuntaments, va fer que a l'octubre de 2006 es fes un canvi de configuració dels vols dels avions en relació amb la tercera pista. Això va ser possible perquè prèviament, al febrer de 2005, es va aprovar al Congrés per unanimitat una moció on es modificava la configuració dels enlairaments i aterratges dels avions, en aquest cas amb gir cap al mar o oest, tot evitant al màxim volar per sobre els barris costaners de Gavà i Castelldefels. Aquesta configuració oest va tornar a ser ratificada al setembre de 2008 per unanimitat per la Comissió de Foment del Congrés de Diputats, afegint-hi aquest cop la revisió del mapa estratègic de sorolls de l'aeroport del Prat. Aquest fet va significar una reducció important dels sorolls a Gavà i Castelldefels. A Gavà, com a Castelldefels, s'han creat unes oficines municipals de seguiment i queixes per tal de garantir que els acords arribats entre AENA i els ajuntaments en el marc de la Comissió de Seguiment Ambiental es complissin. El Prat ja disposava abans d'un organisme assessor sobre l'aeroport. La novetat ha estat que la problemàtica mediambiental de l'aeroport ha passat a afectar els municipis veïns i els ha obligat a actuar d'una manera o altra, ja sigui per iniciativa pròpia o per la pressió d'entitats veïnals i partits de l'oposició.

L'impacte ambiental de l'aeroport no acaba aquí. El febrer de 2005, el Departament de Medi Ambient i Habitatge presenta una proposta d'espais que s'ha d'incloure dins dels espais catalans que han de formar part de la Xarxa Natura 2000 (agrupa espais europeus d'interès per les aus i pels seus hàbitats, que són protegits). En aquesta proposta inicial es preveia incloure la façana marítima des del massís del Garraf fins a la nova desembocadura del riu Llobregat. Això va provocar la reacció contrària de diverses institucions, com ara el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat o la Cambra de Comerç de Barcelona, ja que aquesta protecció proposada impediria en un futur l'expansió de l'aeroport del Prat amb una quarta pista sobre el mar.

Les compensacions

Les compensacions de l'impacte d'ampliació de les instal·lacions de l'aeroport s'han traduït en la creació de dos parcs litorals destinats a conservar els espais naturals existents, un al Prat, entre els estanys de la Ricarda i el del Remolar, i un altre a Viladecans. Aquests parcs busquen combinar la preservació dels espais naturals que acullen amb un ús públic (encara que regulat), com ha estat per exemple la cessió per part d'AENA a l'Ajuntament del Prat



Vista de l'antiga llera del Llobregat parcialment colmatada a l'estiu del 2006. Autor: Jaume Sans i Margenet

de la pineda de Can Camins i la creació d'itineraris senyalitzats. En aquest cas, es tracta de les 31 hectàrees que no van ser tallades i ocupades per l'aeroport. Aquesta pineda havia estat inaccessible per al públic fins aquest moment i presentava un bon estat de conservació, amb presència de nombroses varietats d'orquídies.

La pineda de Can Camins, juntament amb la recreació de l'estany de l'Illa a la zona de l'antic càmping de Ca la Gogó, han estat dues de les actuacions més destacades de l'anomenat Parc Litoral al sector del Prat. El nou estany de l'Illa recull les aigües pluvials de l'aeroport i es troba situat on abans havia existit l'antic estany, producte d'un antic braç fluvial del riu Llobregat.

Pel que fa a Viladecans, l'ampliació de l'aeroport ha comportat la desaparició de tres càmpings i l'alliberament de l'espai que ocupaven (pinedes i platges). L'Ajuntament està treballant per fer accessible aquest espai des de la ciutat de Viladecans i l'any 2008 va posar en funcionament el Camí del Mar, una posada al dia de l'antic camí de les Filipines, ara ben pavimentat, i amb carril per a bicicletes. En aquests moments, l'Ajuntament de Viladecans està negociant amb AENA l'accessibilitat a les pinedes més pròximes a l'estany del Remolar, especialment on es troba Ca la Pilar, construcció de l'arquitecte modernista Puig i Cadafalch, que s'està restaurant.

L'ampliació del port de Barcelona

El port de Barcelona és l'altra gran infraestructura bàsica per a l'aposta i consolidació de Barcelona, i el delta del

Llobregat, com a plataforma logística de referència al sud d'Europa.

L'ampliació i potenciació del port passaven necessàriament pel desviament del riu Llobregat. L'expansió del port sobre el delta del Llobregat va començar a fer-se efectivament i continuament des de la dècada de 1960, iniciant la construcció de nous molls i instal·lacions des del Morrot fins a arribar a la desembocadura vella. Aquest fet va provocar un impacte ambiental enorme sobre l'ecosistema del Delta, ja que van desaparèixer per sempre les platges de llevant del Delta i la zona agrícola de l'antiga Marina de Sants i de l'Hospitalet. L'impacte sobre els aqüífers va ser greu, els efectes encara continuen i són de molt difícil solució, ja que la construcció de dàrsenes terra endins del Delta va provocar-ne la salinització. Cap a la meitat de la dècada de 1990, el port ja estava esgotant els últims espais disponibles i la seva ampliació passava forçosament per desviar cap al sud l'últim tram de riu Llobregat.

El desviament del riu Llobregat

El desviament del riu Llobregat ha estat damunt la taula ja des de final del segle XIX, quan l'enginyer de camins, canals i ports Pedro García Faria va proposar, l'any 1898, un projecte de rectificació del riu Llobregat. El motiu no era cap altre que millorar la salubritat de les persones que vivien al Delta i voltants, afectats molt sovint i de forma greu pel paludisme o el còlera.

Al llarg del segle XX, amb l'expansió industrial de Barcelona i les necessitats de creixement del seu port,

s'anirà insistint en la idea de desviar el curs del Llobregat. No és fins la dècada de 1970, concretament l'any 1972, quan es redacta una primera proposta de desviament, i ja a les acaballes del franquisme s'aprova el Pla General Metropolità (1976), incorporant el projecte de desviar el riu Llobregat des del pont de Mercabarna. Aquest fet va provocar el rebuig de l'oposició antifranquista i de la gent del Prat, tal com es va comprovar en la manifestació del 17 de setembre de 1976, la més nombrosa de la història del Prat, amb 20.000 persones al carrer.

El projecte de desviament va tornar a aparèixer de la mà del Pla Delta, l'any 1994. Aquesta vegada ha estat la definitiva, tot i el rebuig inicial de l'Ajuntament del Prat i una forta campanya d'oposició de les entitats mediamambientalistes i veïnals.

Finalment, les obres de desviament del darrer tram del riu Llobregat van començar el mes de juliol del 2001. El setembre de 2004 ja estaven parcialment finalitzades, fet que va permetre obrir la circulació de l'aigua cap a la nova llera (15 de setembre). Des d'aleshores el riu desemboca 2,5 quilòmetres més cap al sud a través d'una nova llera de 3,5 quilòmetres de llargada per uns 250 metres d'amplada (abans eren uns 70 metres).

L'impacte en l'entorn

El desviament del Llobregat ha estat l'impacte més gran de totes les obres del Pla Delta. El buidatge de milions de metres cúbics de terra agrícola, graves, etc., amb la desaparició de conreus d'alta productivitat, amb les masies i tot el llegat patrimonial que això significa, junt amb el trencament del paisatge quadricular del parcel·lari, les xarxes de regadores o filloles, pluvials i camins ha transformat aquest espai totalment i de forma irrecorrible. Però les conseqüències no només han estat aquestes sinó que s'ha produït una sèrie d'impactes ambientals derivats del desviament:

Salinització de l'aqüífer

L'aqüífer del Delta ha estat perjudicat per l'entrada massiva d'aigua procedent del mar, ja que la gran amplada de la nova llera i el dèbil cabal d'aigua dolça del riu han facilitat la penetració riu amunt de l'aigua salobrosa. El castigat aqüífer del Delta ja es troba inservible en algunes zones. Aquest fet va ser denunciat en el seu moment per la Comunitat d'Usuaris d'Aigües del Riu Llobregat (CUARL). Aquesta mateixa entitat ja va denunciar el projecte de desviament del riu l'any 1998, i va arribar a aconseguir, el juny de 2004, que el projecte fos declarat nul pel Tribunal Suprem. Malgrat aquest fet, les obres de la nova llera ja estaven realitzades.

Llots contaminats

Un altre impacte important va ser l'aparició de tots els fangs i llots existents en el llit del riu vell. El riu Llobregat, riu industrial per excel·lència, arrossega moltes partícules que, en el tram final del seu curs, són dipositades al llit fluvial, ja que és el moment en què l'aigua és més soma. Aquests fangs també presentaven una gran càrrega de matèria orgànica. Davant d'això, el que s'havia de fer, i així es preveia en la Declaració d'Impacte Ambiental, era tractar-los i gestionar-los per evitar futurs episodis de contaminació i de sedimentació en les possibles construccions a l'espai de l'antiga llera. Segons l'entitat ecologista DEPANA (Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural), no s'ha fet cap actuació correctora i l'antiga llera s'ha colmatat sense tractar els llots degudament.

Afectacions a la flora i fauna

Un altre efecte del desviament ha estat la desaparició de la llera vella com a espai humit. A l'antiga llera hi trobàvem una gran presència d'avifauna com ara el martinet menut (*Ixobrychus minutus*), el cabusset (*Tachybaptus ruficollis*) o l'abellerol (*Merops apiaster*) per citar algunes aus. Moltes d'aquestes aus estaven incloses en la Llei de Protecció dels Animals de Catalunya, així com en el Catàleg Nacional de Espècies Amenazadas (2004) o fins hi tot en els Annexos I de la Directiva d'Aus europea.

A nivell florístic, la construcció de la nova llera va representar l'afectació parcial dels prats humits, jonqueres i pineda del sector de Ca l'Arana i de Cal Tet i en el sector de la llera vella, de la pèrdua de la vegetació de ribera existent en aquell moment. La llacuna de Ca l'Arana ha passat a formar part dels Espais Naturals del Riu.

Mesures compensatòries

Davant la magnitud de l'actuació del desviament i les recomanacions de la declaració d'impacte ambiental, es van proposar i tirar endavant una sèrie de mesures força ambicioses per tal de reduir-ne els efectes.

Aquestes mesures han estat la construcció d'una nova zona humida, d'una mica més de 90 hectàrees, al costat de la nova llera, just en arribar al mar. Aquesta zona humida es coneix amb el nom dels Espais Naturals del Riu, o també com l'espai humit de Cal Tet-Ca l'Arana.

La construcció d'aquesta important zona humida també va significar, d'entrada, la pèrdua de sòl agrícola a canvi de guanyar sòl destinat a zona humida. Els Espais Naturals del Riu comprenen l'estany de Cal Tet, amb 13 hectàrees de



Vista de la nova llera del Llobregat des de la nova zona humida de Cal Tet. Maig 2009. Autor: Jaume Sans i Margenet

superfície, i tota una sèrie de calaixos de depuració natural de l'aigua procedent de pluvials. A més, aquest espai és inundable en cas de desbordament del riu Llobregat. La colonització espontània i natural per part de la flora pròpia d'un espai natural i de l'avifauna, estan convertint en un èxit aquest nou espai natural, que busca representar els diferents paisatges que podríem trobar en el Delta.

L'estany de Cal Tet, que pren nom d'una antiga masia desapareguda, s'alimenta de l'aflorament de l'aigua de l'aquífer superficial.

Un darrer espai que s'ha incorporat a aquesta zona és la platja del sector dels Carrabiners i del Semàfor. En aquest cas ha estat l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) la que ha costejat la consolidació i l'accessibilitat dels edificis de l'antic quarter dels Carrabiners i del Semàfor, aquest últim destinat a mitjan segle XIX a la vigilància marítima.

Aquests espais han estat consolidats i se n'ha millorat l'accessibilitat en compensació d'una altra infraestructura construïda fa poc al Delta: es tracta de la planta dessalinitzadora metropolitana del Prat.

Conclusions

L'execució del Pla Delta ha transformat dràsticament el paisatge del marge dret del delta del Llobregat com no ho havia fet l'expansió industrial i urbana de les dècades de 1960 i 1970 del segle passat. Les infraestructures construïdes, així com altres projectes relacionats, han dibuixat un paisatge totalment diferent, irreconeixible en zones com a la Bunyola, al Prat, o la maresma de Can Sabadell, a Viladecans.

D'altra banda, i per primera vegada, com a conseqüència de les declaracions d'impacte ambiental del mateix Pla Delta, han arribat grans inversions a favor de la preservació, millora i adequació de les visites de les zones humides i espais naturals deltaics. Aquestes grans inversions no s'han cenyit només a salvaguardar el que s'ha pogut, sinó que per primer cop s'ha apostat per crear nous espais humits allà on no n'hi havia, tot recreant ambients i paisatges propis del delta del Llobregat greument amenaçats. Aquest fet és novedós i alhora positiu davant el resultat aconseguit en indrets com, per exemple, els espais naturals del riu. Les possibilitats com a nous espais de lleure ambiental en plena àrea metropolitana, entomant el gros de visitants i evitant-ne als indrets més naturalitzats i probablement més fràgils, ha d'ajudar a la preservació d'aquests últims. El paper d'aquests espais naturals no solament és el seu valor mediambiental, sinó també el seu valor a nivell social com a lloc de relació amb la natura de les persones que viuen a l'àrea urbana de Barcelona.

Han estat també els anys de la creació dels dos consorcis, el del Parc Agrari del Baix Llobregat i el Consorci per a la Protecció i la Gestió dels Espais Naturals del Delta del Llobregat amb l'objectiu de voler preservar i millorar els espais que gestionen.

Les necessitats de més espai que puguin necessitar aquestes infraestructures i de les activitats econòmiques que s'hi associen, han fet augmentar com mai en la història del Delta la pressió sobre el sòl lliure no urbanitzat, ja sigui en detriment de l'ús agrícola o com a espai natural. És innegable que el Delta ha esgotat les possibilitats d'oferir més sòl per a la metròpoli sense que signifiqui la seva desaparició com a territori que acull espais humits i zones agrícoles.

El mosaic d'usos i paisatges, sovint contradictoris i enfrontats, juntament amb les pressions de tot tipus, fan plantejar si serem capaços de gestionar la complexitat i diversitat d'un territori com el delta del Llobregat.

Bibliografia

DIVERSOS AUTORS (2004). *Anuari Territorial de Catalunya* 2004. Barcelona: Societat Catalana d'Ordenació del Territori. IEC, 2005.

DIVERSOS AUTORS (2006). *Anuari Territorial de Catalunya* 2006. Barcelona: Societat Catalana d'Ordenació del Territori. IEC, 2007.

DIVERSOS AUTORS (2007). *Anuari Territorial de Catalunya* 2007. Societat Catalana d'Ordenació del Territori. Barcelona: IEC, 2008.

SANS MARGENET, J. (2003). *Barcelona Plataforma Logística: Un nou motor de desenvolupament econòmic per a l'àrea metropolitana de Barcelona?* Recerca del DEA (UB). Inèdit.

Webs

http://www.aena.es/csee/Satellite?Language=ES_ES&pagename=Microsite/microsite&c=Microsite_FP&cid=1069405187914

www.apb.es/ca/APB

www.aj-viladecans.es/

www.deltallobregat.cat

<http://www.depana.org/noticiari/noticia75.html>

www.elprat.cat

http://www.gencat.cat/mediamb/rndelta/rn_llobregat.pdf

<http://mreyesvidal.bloc.cat/post/3699/235368>

<http://www.prouisoroll.org/>