

La Casa del Mar y sus alrededores

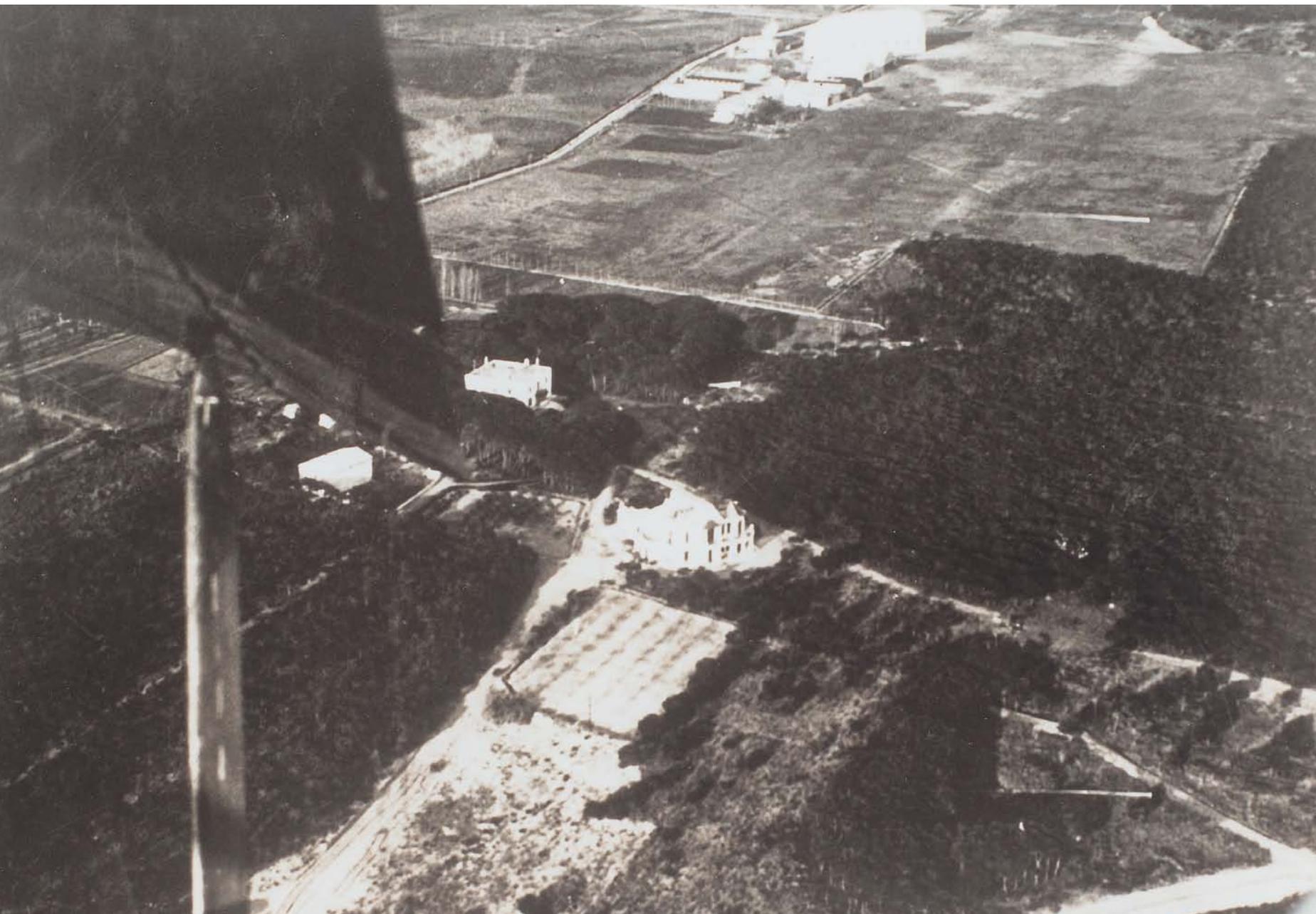
JAVIER SANCHEZ LLADO
Coronel de Aviación

Este trabajo es el resultado, principalmente, de varias charlas mantenidas con Juan Moragas Bringué (que nació en la Casa del Mar en el año 1920), en sus visitas a la Agrupación de Unidades y Servicios (AUS) de El Prat de Llobregat durante los años 1997 y siguientes, recordando lo que fue su lugar de infancia y juventud; de las tertulias “históricas” mantenidas con el coronel de Aviación Alfonso Tusset, ya fallecido, que sirvió en el bando republicano como piloto de caza en la Guerra Civil, durante las diversas estancias estivales que coincidimos en ese lugar, y de los expedientes de expropiación del campo de la Volatería y los pinares del Remolar, este última para la ampliación del aeródromo militar del Prat del Llobregat.

La Casa del Mar es el edificio de referencia para los usuarios de la Zona Residencial del Prat, siendo sus alrededores los más desconocidos, por estar alejados de la zona de convivencia veraniega.

Los contertulios, al tratar de describir el lugar, agrupaban los que podríamos llamar “entes” emblemáticos de la zona de la siguiente forma: en primer lugar, la Casa del Mar con la casita Valenciana o casa de las Muñecas; en segundo lugar, la Colonia Casa Conde, las casas próximas a la laguna del Remolar; y en tercer lugar, el Coto África, al otro lado de la laguna, en donde se encontraba el camping Toro Bravo.

Vista aérea de la Colonia Casa Conde y al fondo el aeródromo de la Volatería







*Vista general de la zona que se quiere describir. Al pie de la misma se puede contemplar las olas del mar Mediterráneo. Al fondo se puede ver una parte de la laguna del Remolar, sus aguas van a parar al mar. La casa en primer plano es la casa del Mar, las de segundo plano pertenecen a la Colonia Casa Conde.
(1936, archivo Gerard G. Mor)*

Mecánicos ayudando a preparar un avión. El lugar corresponde al campo de la Volatería, de donde salió el vuelo Barcelona a Palma de Mallorca en el año 1916. En ese mismo campo se instaló la Aeronáutica Naval en 1920, en el mes de noviembre.

EL DELTA DEL RÍO LLOBREGAT

La primera referencia histórica que hace mención al delta del río Llobregat data de la época del Rey Jaime I "El Conquistador" quien desde Valencia confirma a Juan Blanch la compra hecha a Ferrer de Vilanova de una parte de prado yermo junto a dicha laguna - la laguna del Remolar - y junto a la albufera del delta del Llobregat.

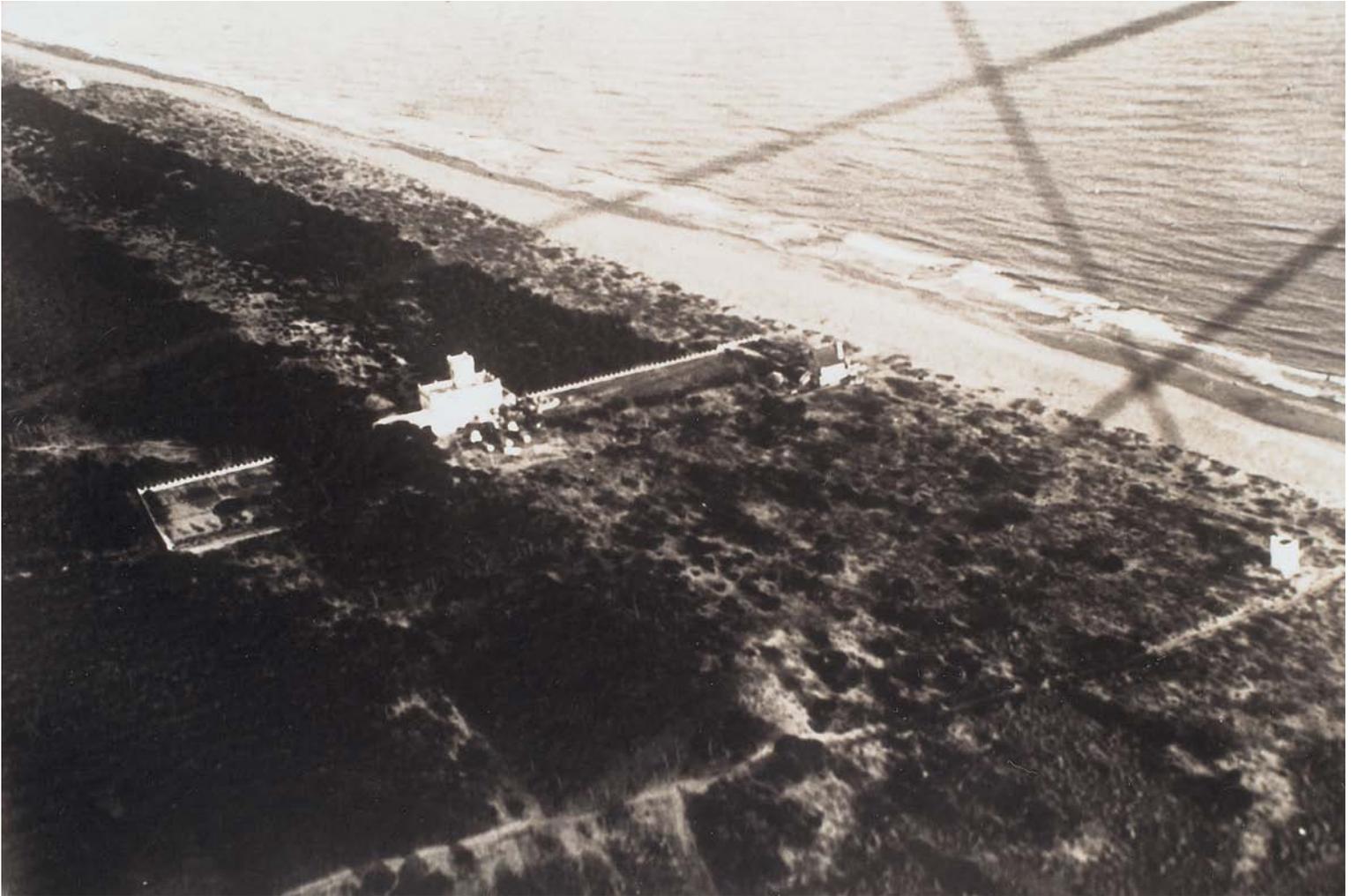
Como toda zona costera estaba plagada de insectos, debido a las condiciones climáticas que favorecían su ubicación y reproducción, a lo que contribuían los terrenos inundables para el cultivo de arroz que utilizaron los pobladores de la zona. Se tienen datos de que ya existían epidemias de malaria desde medianos del siglo XV, pero no es hasta finales del siglo XIX cuando éstas empiezan a tratarse científicamente.

Uno de los autores que mejor describe la evolución histórica del delta del río Llobregat es J. Codina en su libro "*La gent del fang*" (la gente del barro). Este libro, que describe la evolución histórico-social hasta mediados del siglo XX, relata la dureza de la vida en el delta, a causa principalmente de las riadas, por la falta de adecuación del cauce, que anegaban las tierras a partir del pueblo de El Prat de Llobregat hasta el mar. En los años 60 se acondicionó el cauce del río y se acabaron las riadas.

Uno de los medios principales de subsistencia entre las poblaciones costeras era la pesca, utilizándose el río como vía de comunicación y comercio entre las mismas, siendo su desembocadura la puerta de acceso al mar.

También se establecieron allí algunos "indianos", emigrantes que regresaron a España después de hacer fortuna en países de América. Entre ellos estaba la familia Casanovas, que adquirió una gran extensión de terreno, construyendo una gran-





La finca Portabella que la componía la Casa del Mar y la casita Valenciana, dicha finca estaba delimitada por un cercado, como se puede observar en la imagen.

ja agrícola-ganadera, conocida como la granja Casanovas, en la que trabajó mucha gente de los alrededores. Consiguió agua mediante la construcción de un pozo artesiano, cosa inusual en la zona, pudiendo más su obstinación que los consejos desalentadores que recibía; con ella pudo abastecer a su granja y a las necesidades que requería la vida en ese lugar.

LA CASA DEL MAR



En la zona descubierta para la aviación en 1909, muy cerca y paralela al mar, donde se encontraba *la casa de la Volatería*, y en las proximidades de esta, se hicieron las pruebas de aviones que rodaban sin despegar del suelo. Hay quienes no aceptan este aspecto evolutivo o paso intermedio entre el rodar y volar, pero, por el contrario, hay documentación que avala que tal paso intermedio existió e incluso está documentado gráficamente. Quienes realizaban esas pruebas eran corredores de motos y el que las hizo en la Volatería fue el italiano Ranielli. Esta zona se utilizaba por ser un terreno llano de mayor extensión que el del hipódromo de Can Tunís, situado entre las faldas del monte Montjuic y el mar Mediterráneo, y en donde se llevaron a cabo las primeras pruebas aéreas.

Junto a la casa de la Volatería se instalaron los hangares de los talleres *Pujol, Comabella i Cía.* y el Aeroclub de Cataluña.

No lejos de ese lugar se encontraban unas edificaciones de fincas propiedad de varios dueños: Casa del Mar, Colonia Casa Conde y Coto África. Las referencias geográficas que permiten ubicar esas fincas son: la laguna del Remolar, la Casa de la Volatería y el mar Mediterráneo.

La Casa del Mar (en algunos documentos figura como la Torre del Mar) data del año 1915, siendo referencia al tráfico pesquero de la zona para los pescadores que salían a faenar a la mar desde las poblaciones ribereñas al río Llobregat.

Junto a la Casa del Mar se encuentra una casita que por la forma exterior se la conoce como la Casita Valenciana. Tal casita sufrió un incendio en los años 20 por lo que hubo que cambiar la cubierta de cañizo quemada por una de uralita, tal como se encuentra actualmente. En la extinción del fuego y la reconstrucción de la misma participó la Aeronáutica Naval.

El conjunto delimitado por un cercado que contenía la Casa de Mar, la Casita Valenciana y una porción de terreno colindante a las mismas, que permitía tener animales domésticos, constituía la finca Portabella.

a) Pilotos relacionados con la Aeronáutica Naval:

Los pilotos ingleses que fueron los instructores de vuelo en el campo de la Aeronáutica Naval mientras estuvieron en la Volatería.

Sr. Brown (profesor de lo aviones Avro).

Sr. Moxon (profesor de los aviones Blackburn).

b) Pilotos de compañías civiles:

Los pilotos de las compañías aéreas que hacían escala en la Volatería utilizaban los servicios de hospedaje que brindaba la Casa del Mar.

Sr. Pablo Roland, que traía discos de plástico antes de la contienda del 36.

c) Diversos Oficiales de la Aeronáutica Naval, como fueron:

Guillermo Guillén.

Ricardo Casas.

Antonio Núñez.

d) Personal destinado al AUS del Prat y veraneantes: en la actualidad

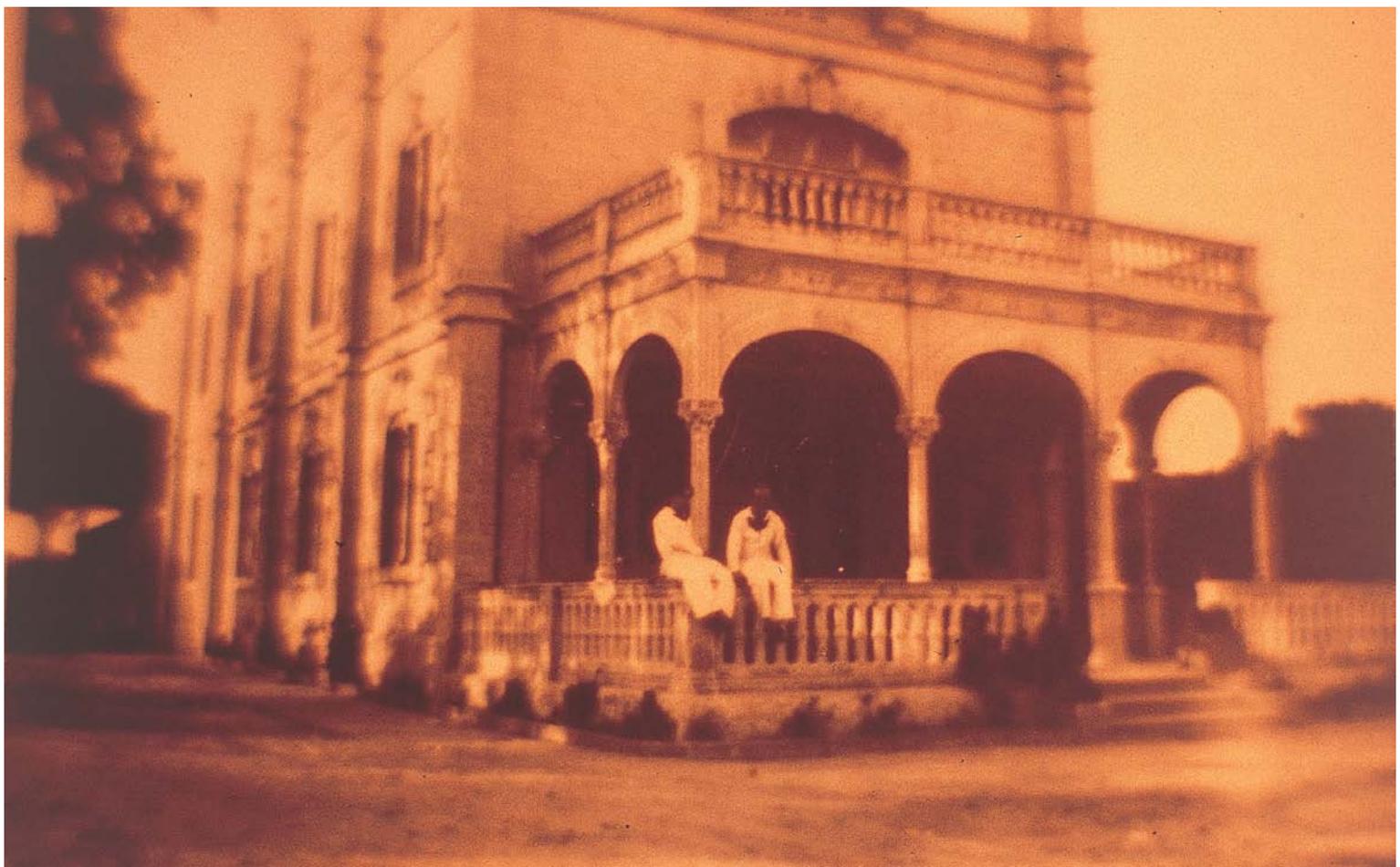
En sí no tendría mayor interés histórico que el relativo a la evolución local de la zona próxima a la casa de la Volatería. Sin embargo, esta finca es importante porque en noviembre de 1920, con la ubicación de la Aeronáutica Naval en el campo de la Volatería, en ella se alojó parte de su personal y otras personas relacionadas con el entorno aeronáutico (cuadro 1).

La dificultad para vivir en la zona era manifiesta por los escasos recursos naturales. Sin embargo, el establecimiento en ella de la Aeronáutica, aumentó las posibilidades de trabajo en la fabricación y reparación de motores y aviones, las prácticas de vuelo junto con la enseñanza y formación de nuevos mecánicos y pilotos. Todas estas actividades, en esos momentos, se estaban trasladando desde el hipódromo de Can Tunis hasta la casa de la Volatería, una vez que el espacio del hipódromo fue insuficiente para las prácticas aéreas con los nuevos aviones.

El dueño de la finca Casa del Mar era Luis Portabella y Pavía, quien a los 21 años era gerente de dos fábricas de tejidos en la localidad de Manresa (Batlló y Portabella). Tuvo tres hijos, Luis (murió en la guerra civil), Amalia y Francisco Javier (cuadro 2).

La familia Moragas (el padre Juan Moragas Miró, la madre María Bringué Codina y los hijos Javier y Juan) administraba la Casa del Mar y también trabajaban para la Aeronáutica Naval. El padre era cocinero de la Aeronáutica y la madre cuidaba de los uniformes de los oficiales. Los hijos fueron a la escuela de la Aeronáutica. Más tarde, sin dejar de trabajar para la Aeronáutica, se mudaron a la Colonia Casa Conde, ya que parte de la finca Portabella la compro el Sr. Conde.

La casa del Mar vista por su parte principal de acceso.



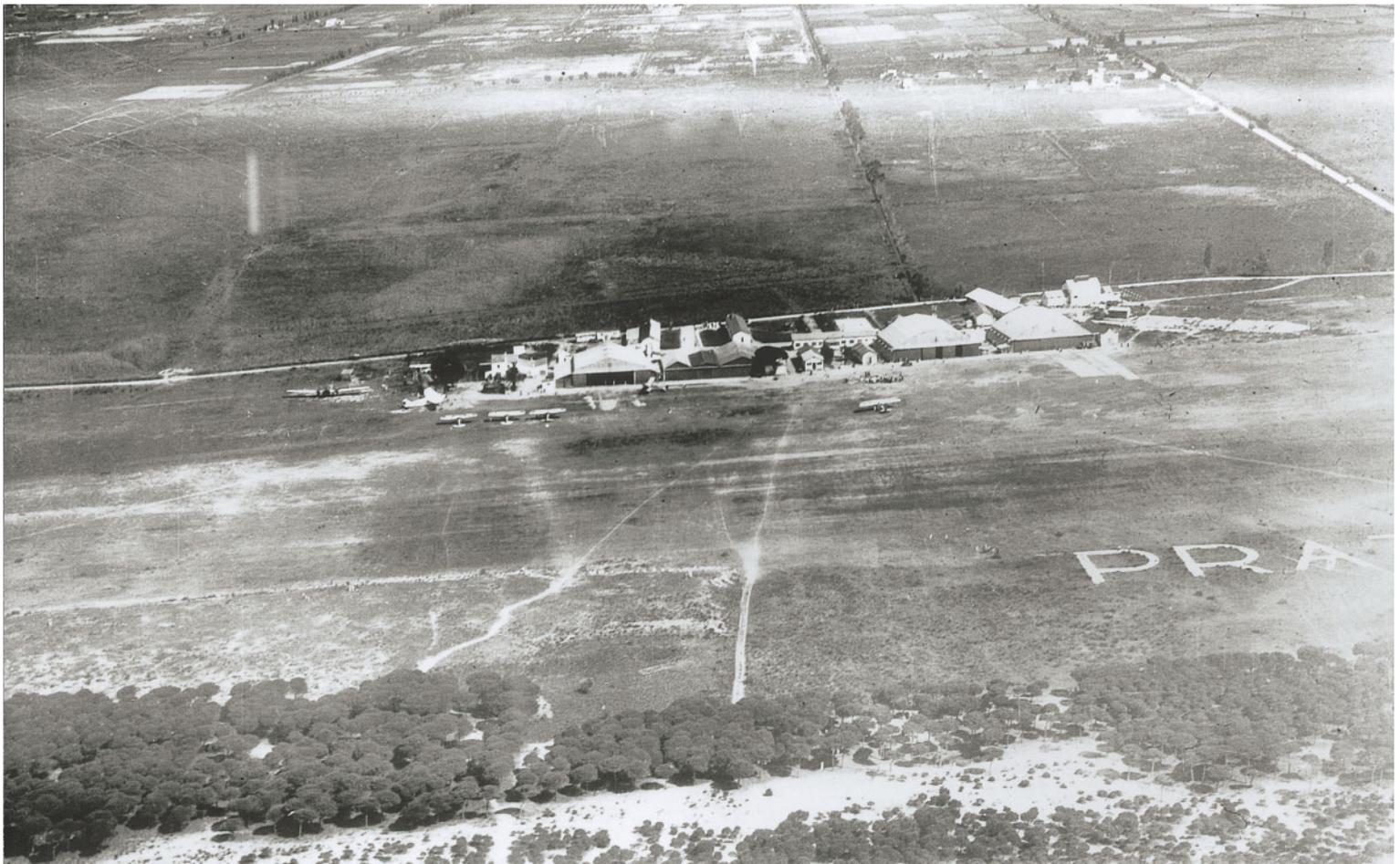
La familia Moragas delante de la casa del Mar.



Desde el año 1933 en la Casa del Mar funcionaron los servicios de hotel y restaurante, estando previsto que los servicios continuaran hasta diciembre de 1936. Tal previsión se cumplió hasta que se inició la guerra, ya que un grupo de unos trescientos milicianos de la FAI se alojaron en las inmediaciones de la misma, previo consentimiento del jefe del aeródromo, Teniente Coronel Felipe Díaz Sandino, para defender la fidelidad al Gobierno establecido de la República. Se iba a inaugurar los baños conocidos por Baños de San Sebastián en el mes de julio del año 1936, cosa que no pudo ser por el inicio de la Guerra Civil.

*Vista aérea del campo de la Volatería, que la Aeronáutica Naval había comenzado a abandonar para trasladarse a San Javier en 1927. Dicho aeródromo seguía prestando los servicios aéreos civiles a la ciudad de Barcelona.
(27 de julio 1933, CECAF).*

Otro emprendedor del momento que se ubicó en las inmediaciones de la Volatería fue Ricardo Conde y Gómez del Olmo, empresario que se hizo con una gran extensión de terreno del que parte de él constituyó la Colonia Casa Conde, ubicada en los pinares del Remolar, junto a la laguna del mismo nombre y a la finca Casa del Mar.



- En 1922 Luis Portabella i Pavia, vendió la finca "Casa del Mar", con pacto de retrocesión a Esteban Recolons i Lladó con derecho a recuperarla por un plazo de dos años, hasta el día 12/07/1924.
- Francisco Javier Portabella i Batlló, abogado y soltero, compró la finca Casa del Mar a Josefa i Pavia y a los hermanos Luis, Manuel y Alberto Recolons i Portabella.
- El 24 de julio de 1933, se ordena la anotación preventiva del embargo de la finca de Francisco Javier Portabella i Batlló. La finca se fraccionó con contrato firmado.

CAL CONDE O LA COLONIA CASA CONDE

En 1909 en el delta del río Llobregat, cerca de la zona conocida como la Volatería, tuvieron lugar los primeros contactos con el mundo aeronáutico, pero no fue hasta el año 1916 cuando se traslada el entorno aeronáutico del campo de aviación ubicado en el hipódromo de Can Tunís al campo de la Volatería. A ese traslado del campo de aviación le acompaña el de la industria y de la enseñanza de pilotaje, ubicándose en la casa de la Volatería y en los hangares que se fueron construyendo junto a la misma para los talleres Pujol, Comabella y Cía. y la Escuela de Pilotaje de Cataluña.

No se tardó mucho tiempo para que los talleres allí existentes fueran absorbidos por los nuevos Talleres Hereter S.A., los cuales también se hicieron cargo de la escuela de pilotaje.

Ricardo Conde y Gómez del Olmo, dueño de los Almacenes "El Siglo" en Barcelona, se instaló en el delta, cerca de la laguna del Remolar, a partir de 1912, comprando los terrenos, en donde se encontraban la finca conocida como Pinares del Remolar y el campo de la Volatería.

Para que la Aeronáutica Naval pudiese instalarse en esos terrenos de propiedad particular tuvo que realizar unos contratos de alquiler, los cuales fueron formalizados, por una parte y como arrendador, la Marina y, por otra parte, como arrendadores, la Sociedad Anónima Industrial de Automóviles, para la ocupación de sus talleres, y con Ricardo Conde, para el arriendo del Campo y Casa denominada la Volatería.

Dichos contratos fueron aprobados por S.M. el Rey, de acuerdo con lo informado por el Estado Mayor Central (E.M.C.), la Intervención General y la Asesoría Jurídica del Ministerio de Marina, de los que se puede extraer:

a) del contrato con la S.A. Industrial de Automóviles (20 de noviembre de 1920).

- La S.A. Industrial de Automóviles es la sucesora de los Talleres Hereter S.A. cuyo propietario era Guillermo Casanovas.

- Para proporcionar independencia a la Marina, dicha Sociedad rescindiría el contrato con Guillermo Casanovas, el 1º de septiembre de 1921, para que sea dicho señor quien trate directamente con la Marina.

- La S.A. Industrial de Automóviles conserva el derecho de ocupación de sus hangares en el aeródromo, previo acuerdo con Marina, para que pueda probar los aparatos que fabrique, respetando las exigencias de la enseñanza.

- Ya existía la posibilidad de cesión en venta por Guillermo Casanovas a Ricardo Conde, y en cuyo caso se cambiaría el nombre del arrendador.

b) del contrato con Ricardo Conde, referente al Campo de la Volatería.

- Los lindes del terreno conocido como la Volatería son: al Norte, con la carretera del Remolar, al Sur con la propiedad conocida del arrendador y de Alfredo Conde, al Este con la propiedad conocida como Coto Badals, mediante camino propiedad del arrendador, al Oeste con lo que fue propiedad de Augusto Casanovas, mediante camino propiedad del arrendador.

- Ricardo Conde, del arriendo que percibía, se comprometía a invertir 1.000 (mil) pesetas al año en la conservación del camino propiedad de los herederos de Jaime Casanovas y que conduce desde la granja al Aeródromo.

- El empleo del camino que separa el Coto Badals del terreno no objeto del contrato, por persona extraña al arrendador, ha de exigir autorización escrita de éste y, para todos, aviso previo al jefe del aeródromo, para evitar posibles desgracias que la Marina no se hace responsable en el caso que se desatendieran sus indicaciones.

- Marina tiene derecho a utilizar todos los caminos cuyo libre uso se derive de la herencia Casanovas.

- El contrato entraba en vigor a partir del 1º de septiembre de 1921, con tres años de duración forzosa por ambas partes y, uno más forzoso para el arrendador, si Marina lo solicitaba, anunciándolo con tres meses de antelación a la finalización del plazo.

- Al terminar el contrato la Marina quedará obligada a desmontar y retirar del Campo las construcciones e instalaciones que no sean firmes y las realizadas con este carácter quedarán a beneficio del arrendador sin obligación, por parte de éste, a indemnización alguna.



El conjunto de casas corresponde a la colonia Casanovas, en ella se pueden ver los terrenos de cultivo.

- Marina podrá autorizar el uso de este aeródromo, durante el tiempo que rija el contrato, a los aviones militares y civiles que a ella convenga.
- Los gastos y contribuciones que se deriven de su condición de Campo de Aviación y sus anexos, vendrán a cargo del arrendatario.
- c) del contrato con Ricardo Conde, referente a la Casa de la Volatería
 - Se arrendó la Casa con sus dependencias
 - Marina estaba obligada a mantener la Casa en buen estado de conservación.
 - Marina debe de pedir autorización al propietario para realizar cualquier obra. Estas quedarán para el propietario sin que tenga que satisfacer indemnización alguna.
 - Tiene una duración forzosa, por ambas partes contratantes, hasta el 1º de septiembre de 1924, con obligación, por parte del propietario, de prorrogarlo un año más, si lo pidiese Marina.

En el expediente de expropiación forzosa del campo de la Volatería que realizó la Intendencia General de la Marina, al declararla el Estado de utilidad pública en el año 1925, se acabó con todas las cláusulas expresadas en estos diversos contratos en los que participaba la Marina y que el arrendador final era el Sr. Conde. No fue hasta 1927 cuando la Sección de Aerostación Naval inicia su traslado a San Javier y finaliza en 1932 con el traslado de la aviación de ruedas, permaneciendo en el contradique del puerto de Barcelona la escuela de hidros de la mencionada Aeronáutica. Es en ese mismo año 1932 cuando le sustituye la Aeronáutica Militar en ese aeródromo, permaneciendo esta hasta la finalización de la guerra civil.

Antes de que la Marina concluyera su traslado a la Base Aeronaval de San Javier, en donde hoy se encuentra la Academia General del Aire, tuvo que finalizar la expropiación iniciada en el año 1925 ya que una vez conocido el nuevo plan de definición de las bases con que iba a contar la Aeronáutica Naval, que fue publicada en el año 1926, y en él no se incluía el campo de la Volatería pero sí la escuela del hidroaviones en el contradique del puerto de Barcelona, la de San Javier, la de Mahón y de El Ferrol, la Marina decide devolver el campo de la Volatería, o campo de los Marinos como se le conocía popularmente, a su antiguo dueño y éste, aceptaba tal retorno sin pedir ninguna compensación económica del periodo transcurrido desde el inicio del proceso de expropiación y ocupación de los terrenos hasta la devolución de los mismos, e incluso se comprometía a arrendar el campo durante dos años más a la Marina. Pero tal devolución no se llevó a efecto porque en el año 1929 se iba a celebrar la 2ª Feria Internacional de Barcelona y las autoridades barcelonesas y la directiva encargada de organizar tal evento pidieron que no se trasladasen a San Javier o, en caso contrario, retrasasen su partida hasta que se hubiese celebrado la misma, ya que el campo de los Marinos era el único aeródromo (o "puerto aéreo" como también se le conocía en el incipiente mundo aeronáutico),

con que contaba Barcelona y si se iban, la ciudad perdía este punto de acceso ya que tampoco podrían arribar los medios aerosteros, como eran los dirigibles, que por esas fechas aventajaban a los aviones tanto en capacidad de carga como en autonomía.

Durante la celebración de la Feria visitó la ciudad condal el enigmático dirigible Graff Zeppelin y continuó las visitas al campo de la Volatería, como lugar de escala en los vuelos trasatlánticos, que el gobierno español había aceptado al firmar el convenio para el tránsito aéreo con el gobierno alemán en el año 1928 que autorizaba a los medios aéreos alemanes a cruzar el cielo español, en el que se incluían los territorios de ultramar y colonias.

Hay que añadir, como aclaración histórica, que en Los Alcázares se instaló la Aeronáutica Militar a medianos del año 1915, por iniciativa del Coronel Vives gran entusiasta del mundo aeronáutico, aunque sus inicios fueron con la aerostación. Vives fue uno de los que supo ver la importancia que adquiriría la “tercera dimensión” y la evolución que ésta estaba teniendo en los países pioneros dentro del mundo aeronáutico. Por otro lado la Aeronáutica Naval se crea en 1917, pero su primera ubicación sobre el terreno es en el campo de la Volatería a finales del año 1920. Las actuaciones de ambas Aeronáuticas son independientes pero con apoyo mutuo, tanto en la operatividad como en la formación del personal.

Con la finalización de la expropiación del campo de la Volatería y el traspaso de las competencias que, una vez abandonado el mismo, se hicieron a los organismos oficiales de Barcelona para que le diesen el uso adecuado mientras se buscaba un emplazamiento, que nunca llegó a definirse, para el nuevo puerto aéreo con el que querían contar las autoridades barcelonesas. A partir de esa desafeción de terrenos al Sr. Conde solamente le queda lo que se conocía como Colonia Casa Conde, dentro de los terrenos de su propiedad conocidos como Pinares del Remolar.

Una vez terminada la guerra civil tuvo lugar la segunda expropiación que sufrió el mencionado dueño y en esta ocasión fue llevada a cabo por el Ejército del Aire a principios de los años cuarenta, al declarar a la zona correspondiente a los Pinares del Remolar de utilidad pública, por necesidades de ampliación del Aeródromo Militar del Prat del Llobregat.

Se encontró, el que fue propietario de esas tierras, sin ninguna posibilidad de llevar a cabo sus planes de expansión en los terrenos que él fue transformando. En la zona de los pinares del Remolar, colindante con la laguna que lleva el mismo nombre, se habían hecho obras de construcción, nivelación de tierras, urbanización y mejoras de trazado y, como tales, figuraban en el segundo expediente de expropiación, ya mencionado, y ocupado en el año 1946. Ricardo Conde también contribuyó a la construcción de la carretera, en gran parte a expensas de su dinero, que más tarde fue prolongada hasta la misma playa, a lo largo de la finca de Portabella, en la que existía un servicio regular de autobuses de línea que llegaban hasta la misma playa. Apoyó económicamente al plan de atracción de forasteros para poblar esa zona y, junto con la Escuela de Aeronáutica Naval, cooperó en el arreglo del “paseo de la colonia Casanovas”

También en el mes de junio de 1934 se había presentado y tramitado, al Ministerio de Obras Públicas, un proyecto que contemplaba una urbanización general de la zona, con aprovechamiento de la playa, para centro de deportes náuticos, con casino, chales aislados de viviendas y todos los demás servicios que se pudiesen establecer en la zona. Pero los planes se vieron alterados por la aplicación de la nueva declaración de utilidad pública, contra la que el Sr. Conde presentó alegaciones de defensa a favor de sus huertas y tierras de cultivos allí establecidas, exponiendo que fueron creadas elevando totalmente el terreno con tierras acopiadas y transportadas desde otros campos y fertilizadas durante años (cuadro 3).

Continuando con la evolución aeronáutica de la zona, en el año 1935 se crea el club de vuelo sin motor, cuyas oficinas estuvieron en lo que en su día eran los talleres de armamento de la Aeronáutica Naval, y en donde en la actualidad se encuentra uno de los clubes que hay de la Zona Residencial de El Prat.

La formalización del uso de la zona de la laguna del Remolar que pertenecía a la

Elementos constituyentes de la finca que fueron afectados por la expropiación

Cuadro 3

Tres casas habitables.
Garajes.
Viviendas para el servicio.
Embarcadero y refugio de barcas.
Tierras para cultivo y huertas que previamente fueron preparadas para su función.
Caminos. Estanques. Escalinatas. Obras de ornamentación.
Piscina de agua dulce. Edificaciones para corral, cuadras y servicios de labranza.
Dotación de red de agua. Redes de evacuación de aguas residuales.
Acometida de tendido eléctrico. Dos líneas de teléfono.





Colonia Casa Conde se encuentra declarada desde 1919 en el Boletín Oficial de la Provincia y es a partir del año 1921 cuando se arrienda para caza y pesca hasta el mes de octubre de 1931. A partir de esa fecha, cesa la relación de contratos y se autoriza a varios pescadores a realizar faenas de pesca en la laguna.

COTO ÁFRICA

La zona más alejada del campo de aviación era la que se encontraba al otro lado de la laguna del Remolar conocida como coto África, por la semejanza con el terreno inhóspito del norte del continente africano. Al no existir ninguna servidumbre directa con el entorno aeronáutico del aeródromo de la Volatería su evolución, no solamente Aeronáutica sino medioambiental, fue más bien escasa si la comparamos con de las dos fincas anteriores y no solamente durante aquellos momentos sino también hasta nuestros días.

Los socios a quien tenía arrendado el coto de caza y pesca el Sr. Conde dejaban los vehículos en el garaje que había cerca de la Colonia Casa Conde, y desde allí, a través de un camino, se accedía al embarcadero, en donde se encontraban las barcas que les permitían atravesar la laguna hasta llegar al coto África o adentrarse en la misma.

Una vez finalizada la guerra, el coto África ha evolucionado hacia dos usos distintos, uno como zona de recreo estival, y otro, que prácticamente comprende la casi totalidad del coto, como reserva natural, la cual ha perdurado hasta nuestros días.

La construcción de la tercera pista en ese lugar ha representado la eliminación de todo vestigio aeronáutico que existía hasta el momento de transferir, el Ejército del Aire, los terrenos de su propiedad en los cuales se encontraban esas referencias geográficas que permitían la ubicación del aeródromo de la Volatería con sus instalaciones, y las sucesivas ampliaciones del mismo que tuvieron lugar durante la segunda república. Actualmente sólo queda el recuerdo fotográfico de lo que fue la cuna de la aviación en Cataluña y lugar en donde se desarrolló y se consolidaron los inicios de la Aeronáutica Naval.

Esta imagen corresponde a los años cuarenta, una vez finalizada la guerra. En ella se pueden observar la ubicación de los tres aeródromos que hubo en la zona de la Volatería. Arriba a la izquierda se puede ver el campo francés o de la compañía Latécoère, en el centro y algo a la derecha, se encontraba el campo Canudas y, abajo cerca de la laguna del Remolar y el mar Mediterráneo se encontraba el campo de los marinos o el aeródromo de Barcelona hasta el inicio de la contienda del 36.