

El camí de la Padrineta, un testimoni dels treballadors i treballadores d'Esparreguera

Cost: El projecte té quatre fases. La primera, que és la que exposem avui se situa als voltants dels 10.000 euros.

Justificació

Tot i que el paisatge del terme d'Esparreguera ha anat canviant amb el pas dels anys a causa del creixement urbà, l'abandonament de les vinyes i l'agricultura, l'ampliació de les comunicacions, la sequera de les rieres –no fa massa anys espais d'oci de moltes famílies, especialment dels infants– tenim la sort de viure en un territori privilegiat des de molts punts de vista. Comptem amb un patrimoni històric, geològic, natural i paisatgístic extraordinari i que no sempre hem sabut reconèixer i posar en valor. Per dir-ho d'una altra manera, que hem de conservar.

Dins d'aquest patrimoni afegirem que Esparreguera gaudeix d'una sèrie d'espais naturals protegits que augmenten considerablement la seva riquesa paisatgística.

En tot aquest conjunt, hi podem situar l'entorn i el camí que ens porta a la Colònia Sedó, el patrimoni industrial de la qual és d'excel·lent importància, una referència essencial per a explicar la història contemporània de Catalunya i àdhuc del procés d'industrialització del sud d'Europa.

A l'entorn de la Colònia Sedó s'hi poden identificar formacions geològiques singulars, camins a la vora del riu d'un valor biològic, botànic i paisatgístic poc habituals i, fins i tot, diversos vestigis històrics del nostre passat força ben conservats i no gens menyspreables. Amb l'afegit que tot plegat es troba concentrat en el radi d'uns pocs quilòmetres.

El Camí de la Padrineta baixa per un espai natural molt humit i ric en vegetació i arriba a la carretera de la Colònia Sedó, una carretera secundària, amb molts revolts, que parteix del carrer Mestre Tomàs Cabeza i permet la comunicació d'Esparreguera amb, l'església del Puig, Can Vinyals, la Colònia Sedó i amb la Carretera de Can Vinyals, que ens porta a l'ermita de Santa Margarida del Cairat, Can Castells, Can Paloma, i Ca n'Estruch, fins a arribar a l'aeri de Montserrat.

PROPOSTA: L'ANTIC CAMÍ DELS TREBALLADORS I TREBALLADORES

Aquesta proposició que avui us fem sobre el Camí de la Padrineta, es proposa la conservació, rehabilitació i promoció d'un tram del camí que ens porta cap al patrimoni industrial i natural abans mencionat.

Es tracta de condicionar i senyalitzar un recorregut -per camins ja existents- d'un itinerari que han efectuat molts dels nostres avantpassats durant molts i molts anys de camí a la fàbrica. Pensem que a l'època de màxima esplendor van arribar a viure a la Colònia Sedó unes 1.500 persones i treballar-hi 2.500.

Parlem d'un camí que començava a la Baixada de la Padrineta (ara l'iniciariem a la cruïlla amb el final del carrer Amadeu Vives) i finalitzava a la Font de la Barona. El recorregut que nosaltres proposem (1), en una primera fase connectaria el poble amb la carretera de Can Sedó, just abans del pont. Posteriorment, a la segona fase (2), en una altra corba, on aboca la baixada de la Padrineta, agafariem la drecera dels plataners, on fins i tot antigament hi havia enllumenat públic, fins arribar altra vegada a la carretera.

En aquest petit tram del camí dels obrers i les obreres, una drecera ara quasi natural i que estalvia molt tram de carretera, encara hi perviuen alguns arbres d'aquella època, plantats perquè la gent gaudís de la seva ombra. Allí hi podem caminar o córrer a recer d'uns bells exemplars de plàtan (*Platanus hispanica*); un espai on hi creix una ufanosa bardissa, amb el saüc (*Sambucus nigra*) i la vidalba (*Clematis vitalba*) i on també hi prosperen les acàcies (*Robinia pseudoacacia*).

Finalment -ara entrem en la tercera fase del camí (3)-, agafariem la drecera, just a l'altre cantó de la carretera per arribar al pendent que ens portaria a la font pràcticament annexada a la fàbrica. La quarta fase (4) consistiria a la recuperació de la Font de la Barona.

Per tant, el projecte, per qüestió econòmica, es desenvoluparà, tal i com hem exposat anteriorment en quatre fases i la que avui us demanem seria la primera.

Concretem la proposta: el primer tram

Aquest **primer tram** de camí tindrà el format de camí rural, empedrat amb còdols (si es creu convenient), amb **baranes** de fusta i disposarà d'un parell de **bancs** també de fusta. Es procurarà que es canalitzin les aigües residuals (si n'hi ha) i, si es creu adequat, també hi haurà un punt de **llum solar** autònom amb les següents característiques tècniques (tenim entès que són ideals per aquest tipus de camins, però no som experts): suport de 4m d'alçada; captador solar de 140Wp (amb articulació orientable); lluminària 2 microleds 20W (amb articulació orientable); capacitat de la bateria 108Ah, i una autonomia de 26h.

A més, aquest trajecte es dotaria de diverses **fites** de fusta per indicar el camí i dos **plafons** –de baix impacte visual– explicatiu d'aspectes relacionats amb el patrimoni industrial i natural més destacable de l'itinerari, però especialment de la vida dels obrers i obreres que treballaren a la fàbrica. Una vida que s'iniciava abans de les cinc de matí, hora en què començaven a treballar. Una mà d'obra que sovint es nodria de moltes dones i també nens i nenes. Una vida que no era fàcil ja que, en un principi, a més de treballar llargues jornades d'onze hores diàries, i els dissabtes deu, les condicions en què ho feien eren molt dures: molt soroll, humitat, volves de fibra, i accidents freqüents.

Amb aquest plafó també volem retre un **homenatge** als nostres avantpassats, especialment a mares, àvies i besàvies, perquè el seu esforç ha permès que molts de nosaltres tinguem avui dia una formació a la qual elles somniaven però que no fou possible. Per què les dones? Perquè elles sovint cobraven menys que els homes ja que es considerava que el seu sou era un complement als ingressos familiars. Perquè en èpoques de crisi eren acomiadades amb més facilitat. Perquè eren elles qui quan eren mares sortien de la fàbrica a l'hora d'esmorzar per donar de mamar als seus fills i filles a la guarderia de la fàbrica.

En ser un espai on hi circularà molta gent, i per evitar el que sovint ens trobem en aquests camins rurals propers a la vila tan concorreguts, creiem convenient afegir-hi també una **paperera** de fusta per a la recollida d'excrements de gossos.

Informació complementària

Un cop finalitzades les quatre fases del projecte (avui proposem només la primera) es podria organitzar un servei de **visites guiades** fins arribar a la fàbrica i al seu entorn natural, visitar el museu i la colònia. A més, la intenció és la d'elaborar material didàctic adreçat al públic escolar, grups i famílies

D'altra banda, afegirem que, pel que fa al **turisme** de caminaires i amants de la natura¹, Esparreguera està situada molt propera a una destinació turística per excel·lència: Montserrat. Aquest camí, en un futur no gaire llunyà, permetria que els caminaires que ho desitgessin arribessin en tren fins a Olesa de Montserrat i, pel Camí del Llobregat, arribar fins a la palanca de Can Sedó (està pensat reconstruir-la properament dins d'un projecte de la Diputació²) i d'allí

¹ Tenim entès que ben aviat Esparreguera gaudirà d'un hostel que facilitarà la capacitat per acollir turistes a la vila, caminants i amants de la muntanya especialment.

² El pont penjat que unia Esparreguera i Olesa de Montserrat amb la colònia tèxtil de Can Sedó, popularment conegut com *la Palanca*, va substituir l'any 1915 una antiga barcaça que travessava el riu. Va resultar malmès al 1971 durant la darrera gran riuada del Llobregat abans que se'n regulés el cabal amb les preses de la Baells (Cercs), de la Llosa del Cavall i de Sant Ponç, aquestes dues al riu Cardener, al Solsonès. La restauració/substitució de la palanca permetrà connectar el Camí del Llobregat amb la monumental colònia i amb Esparreguera tot posant a l'abast dels visitants un patrimoni industrial i històric emblemàtic i el Museu de la Colònia Sedó, que forma part de la xarxa del Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya (MNACTEC)

cap a Esparreguera, Collbató³ i a la destinació final, Montserrat . Això implicaria possiblement poder incloure aquesta drecera a xarxa de camins definida en el Pla de Senders Turístics del Baix Llobregat.

No és una carretera molt transitada però sí que ho és si contemplem aquest entorn natural com **un espai de lleure i de contacte amb la natura**. D'altra banda, si aquesta iniciativa prospera, pensem que aconseguirem un dels objectius: impulsar **la dinamització cultural i turística de la zona**.

Per altra banda, afegirem que aquest camí, si volem, també ens porta, un cop hem arribat a la riera, a **Santa Maria del Puig**, una església romànica, que conserva restes d'edificacions anteriors.

Afegirem que l'Ajuntament disposa des de fa força anys un informe ambiental que identifica en l'àmbit "arbres monumentals i arbredes d'interès" –que també s'inclouen en el *Catàleg d'Arbres d'interès Local de l'Ajuntament d'Esparreguera*– on s'assenyala l'objectiu de protegir els plàtans de la carretera de Can Sedó fins al final de la Baixada de la Padrineta i també els de la Font de la Barona. Per tant, aquest projecte, en un futur, complementaria un desig dels medioambientalistes de la nostra població.

Tota aquesta descripció que acaben de llegir gira entorn de l'objectiu principal: reconèixer i recordar aquest passat no tan llunyà dels treballadors i treballadores de la indústria tèxtil de Can Sedó.

³ Pel camí vell de Collbató (també conegut com Camí de les Bateries). Aquest camí ja està documentat de molt antic com a camí d'accés al Monestir. També s'hi pot anar pel Camí de les Feixades; aleshores anirem per les Coves del Salnitre i l'Ermita de la Salut.

