

# DINÁMICAS DEL PAISAJE EN EL ENTORNO DEL AEROPUERTO DEL PRAT DE LLOBREGAT

## LANDSCAPE DYNAMICS IN THE SURROUNDINGS OF EL PRAT DE LLOBREGAT AIRPORT

Antonio Zárate Martín<sup>1</sup>

### 1. INTRODUCCIÓN

Hoy, las ciudades son espacios dispersos y cada vez más. Las nuevas tecnologías y el teletrabajo, la modernización y mejora de los sistemas de transporte, los modos de vida que prefieren las bajas a las altas densidades y razones económicas favorecen la forma difusa de las ciudades. Las nuevas urbanizaciones proliferan en los pueblos próximos a los antiguos núcleos urbanos, sustituyen usos agrarios y baldíos, a menudo en zonas de inundación, y aceleran con ello los cambios de paisaje a un ritmo desconocido en etapas anteriores e introducen patologías del paisaje por falta de armonía entre sus elementos y cohesión con su medio natural e histórico. Por eso tampoco sorprende la alarma social ante la pérdida de valores paisajísticos que son soporte de identidades colectivas y el creciente interés por los valores del paisaje, y más cuando sus significados se refieren no sólo a volúmenes y formas creadas a lo largo de la historia sino a los sentimientos y emociones que suscitan entre quienes los viven. En ese sentido, conviene recordar la definición de paisaje del Convención Europea del Paisaje, de Florencia en 2000: «*Paisaje es cualquier parte del territorio, tal y como es percibida por las poblaciones, cuyo carácter resulta de la acción de los factores naturales y humanos y de sus interrelaciones*».

---

<sup>1</sup> UNED. mzarate@geo.uned.es <https://Orcid.org/0000-0003-3709-7814>

De acuerdo con esa definición según la cual todo es paisaje, identificándolo con territorio pero otorgando especial atención a sus imágenes y a los sentimientos de quienes los habitan y los perciben de desigual manera, lo que lleva a valorar especialmente aquellos paisajes que comportan especiales significados medioambientales e históricos, el delta del Llobregat y todo lo que sucede en él adquiere un significado relevante como ejemplo de las dinámicas contrapuestas del paisaje que tienen lugar sobre todo en entornos urbanos y periurbanos. En este caso, estamos ante un espacio de especial riqueza biológica por la confluencia de ambientes litorales y fluviales, con un poblamiento temprano e intenso, acelerado a partir del siglo XIX por la industrialización del Valle del Llobregat, el desarrollismo de la economía española desde los años 60 y los procesos recientes de urbanización (Valenzuela y Salom, 2008). A eso se añaden las afecciones ambientales que suponen la proximidad al puerto de Barcelona, la ubicación del aeropuerto internacional del Prat (Ventosa, 2018) en pleno delta, junto a la desembocadura del río, y la pertenencia de todo ese espacio al área metropolitana de Barcelona, una de las zonas urbanas de mayor densidad poblacional y crecimiento demográfico de España desde 1960 (Figura 1).

Todo lo sucedido y lo previsible que siga sucediendo en el delta es representativo de las dinámicas del paisaje en entornos metropolitanos, aquí el de Barcelona, y siempre con impactos no deseados sobre la naturaleza y el patrimonio, y más cuando el río Llobregat actúa históricamente como eje natural de la organización del territorio, de calidad de vida y del paisaje. Hoy, más del 40 % de la población de las aglomeraciones urbanas españolas reside fuera de la ciudad principal, en otros municipios, según el INE. Sólo el 31,4% de la población metropolitana de Barcelona reside en la capital y el resto, el 69 %, en otras localidades. En la aglomeración madrileña, el 52 % lo hace en la capital Madrid y el 48 % fuera de la misma. En todas las ciudades, los cascos históricos pierden efectivos demográficos mientras los aumentan sus periferias, favorecidas por estrategias de creación constante de suelo urbano. El resultado es un acelerado cambio de paisaje urbano y de sus entornos rurales, con efectos en la calidad de vida y en la pérdida de valores medioambientales y patrimoniales, lo que genera la alarma de sectores ecologistas y del mundo de la cultura, sobre todo cuando las nuevas urbanizaciones e infraestructuras afectan a ámbitos naturales e históricos percibidos como soportes de identidades colectivas. Precisamente, eso es lo que ha motivado nuestro estudio y ha llevado a centrarlo en el entorno del aeropuerto del Prat y del delta del río, un espacio cada vez más multifuncional y más fragilizado ambientalmente.



**Figura 1.** Aeropuerto del Prat, «Josep Tarradellas» y su entorno en el delta del río Llobregat. Fuente: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

Por otra parte, todo contribuye a la pérdida de valores medioambientales y patrimoniales relacionados con la urbanización, con una agricultura intensiva e industrializada y con el aumento de riesgos naturales por la mayor frecuencia e intensidad de los fenómenos meteorológicos extraordinarios, sobre todo en zonas de inundación como también es la mayor parte del delta. Por eso, aumenta de manera generalizada la preocupación de la sociedad por las cuestiones medioambientales y patrimoniales. La Carta de Venecia de 1964, la Convención del Patrimonio Mundial Cultural y Natural de la UNESCO de 1972, las directrices para su aplicación de 1992 y el Convenio del Paisaje Europeo, de 2000, revelan la creciente preocupación por esos valores. De forma simultánea, la legislación del suelo, urbanismo y ordenación del territorio incluye el paisaje como motivo de atención, sobre todo a partir de la Ley de 1976 en cuyo artículo Art.73 a) ya se decía *«Las construcciones en lugares inmediatos o que formen parte de un grupo de edificios de carácter artístico, histórico, arqueológico, típico o tradicional habrán de armonizar con el mismo, o cuando, sin existir conjunto de edificios, hubiera alguno de gran importancia o calidad de los caracteres indicados»*. Las siguientes leyes del Suelo y Ordenación del Territorio así como leyes sectoriales, tanto estatales como autonómicas, desarrollan estos conceptos y más cuando el Convenio Europeo del Paisaje de 2000 exige incluir en ellas sus recomendaciones.

A partir de entonces, los principios del Convenio Europeo del Paisaje se convierten en normas de obligado cumplimiento y el paisaje adquiere legalmente un protagonismo mayor. Ahora, el paisaje se integra en la legislación de ordenación del territorio y en las leyes sectoriales, de medioambiente y patrimonio de las comunidades autónomas españolas, y poco a poco, da lugar a leyes de paisaje, como la de «Ordenación del Territorio y de Protección del

Paisaje de la Comunidad Valenciana de 2004<sup>2</sup> y la de «Protección, Conservación y Ordenación del paisaje» de Cataluña de 2005<sup>3</sup>, seguida por las de otras Comunidades. No obstante, las contradicciones entre gestión del suelo, urbanismo y ordenación del territorio, por un lado, y protección y gestión del paisaje por otro se acentúan en muchos casos, a pesar de que la sensibilidad medioambiental de la población aumenta. Esto es lo que se analiza aquí con referencia al delta del Llobregat y los impactos sobre el mismo por el aumento de la presión urbanística y las ampliaciones del puerto de Barcelona y del aeropuerto internacional del Prat.

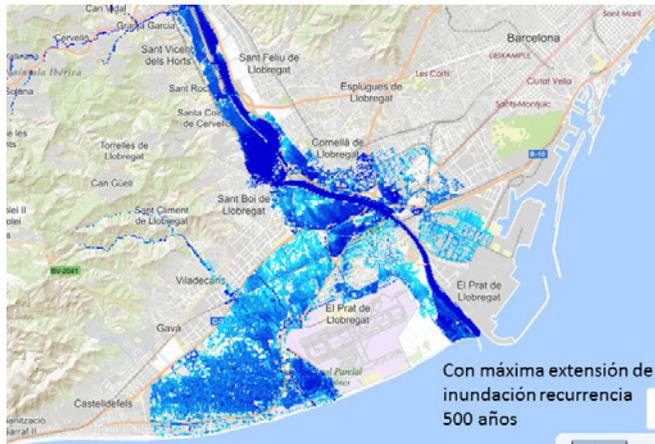
## 2. CRECIENTE ARTIFICIALIZACIÓN DE LOS SUELOS Y DE LA DESEMBOCADURA DEL RÍO LLOBREGAT

El delta del Llobregat, dentro del Baix Llobregat, es un entorno de valor medioambiental construido por los aportes sedimentarios del río desde su nacimiento en Los Pirineos, en las peñas que bordean Castellar de N 'Hug, y geológicamente desde sus orígenes a finales de la Era Terciaria y a lo largo del Cuaternario. Los aportes de materiales sedimentarios procedentes de la erosión lineal y areolar, y depositados a través del tiempo en la desembocadura, formando un delta, se han visto progresivamente interrumpidos y reducidos a la mínima expresión por la «artificialización» del río y sus afluentes. Es la consecuencia de un proceso iniciado con la industrialización de la zona en el siglo XIX y continuado con la expansión de los suelos urbanos de los municipios que atraviesa y del aeropuerto del Prat de Llobregat. Las instalaciones aeroportuarias y sus pistas llegan a escasos metros del mar, en medio del delta, y los suelos de la orilla izquierda de la desembocadura del río están totalmente ocupados por usos industriales y terciarios vinculados al puerto de Barcelona y su zona franca. Precisamente, la ampliación hacia el sur del puerto de Barcelona y de su zona franca, desde el pie de Montjuic, han sido responsables de las mayores afectaciones a las dinámicas hidrológicas del río, puesto que obligaron al desplazamiento de su cauce y a la supresión de tierras agrícolas que, entre otras cosas, contribuían a la singularidad paisajística del lugar.

---

<sup>2</sup> Ley 4/2004, de 30 de junio, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje. «BOE» núm. 174, de 20 de julio de 2004. Referencia: BOE-A-2004-13470.

<sup>3</sup> Ley 8/2005, de 8 de junio, de Protección, Gestión y Ordenación del Paisaje. «DOGC» núm. 4407, de 16/06/2005. «BOE» núm. 162, de 08/07/2005. Ambas leyes han sido actualizadas en varias ocasiones.



**Figura 2.** Zona de máxima extensión de inundación en el delta del Llobregat.

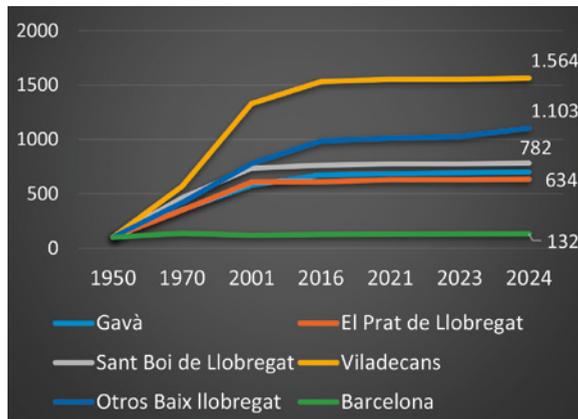
Fuente: Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI), Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto demográfico.

La ampliación del puerto y su zona franca, de acuerdo con el Plan Director del mismo de 1989, obligó a desplazar la desembocadura del río unos 200 metros hacia el sur. Las obras supusieron un importante movimiento de tierras de la zona y la realización de complejas operaciones para garantizar la seguridad de este espacio frente a inundaciones por crecidas del río, frecuentes a lo largo de la historia (Figura 2). No obstante, los materiales arrastrados a través de esas crecidas fertilizaban los suelos de la desembocadura y garantizaban la calidad de sus tierras para la agricultura, al tiempo que esas crecidas favorecían la biodiversidad, de especies vegetales, flora y fauna. Hoy, lo que queda de los valores medioambientales y paisajísticos del delta se halla protegido por la legislación medioambiental y obliga a buscar fórmulas para poner coto a intereses económicos y estratégicos que supondrían un nuevo atentado a la biodiversidad, al paisaje y a las dinámicas fluviales y costeras del Baix Llobregat. Es lo que ocurriría si AENA siguiera adelante con su proyecto más reciente de ampliación del aeropuerto del Prat con una cuarta pista paralela y próxima al mar. Se invadiría así un espacio tan singular y de tanto valor ecológico como es la laguna Ricarda, nunca compensado ese daño por la ofrecida ampliación de la zona protegida hacia el sur.

Por lo pronto, la artificialización del curso del Llobregat empezó en el siglo XIX con la construcción de presas para la industria textil y canales de derivación para el riego, pero nada que ver con las consecuencias de la ampliación del puerto y de su zona franca, desbordando el municipio de Barcelona y en-

trando en el del Prat de Llobregat con la desviación hacia el sur del cauce del río. Se añaden así motivos por los que el delta ya no sólo no avanza sino que la línea de costa sigue retrocediendo, como ocurre desde hace más de 100 años, más de 800 m en un siglo, según reciente estudio de la universidad Politécnica de Barcelona. La anchura de las tierras del frente del delta ha pasado de 275 metros en 1846 a 36 metros en la actualidad según ese estudio (Martín Vide, Prats Punti y Ferrer Boix, 2020). Eso obliga a realizar constantes aportes de arenas para conservar las playas, en el mismo borde las instalaciones del aeropuerto. Naturalmente, esta situación empeoraría con la construcción de la cuarta pista propuesta por AENA como ampliación del aeropuerto del Prat, y por supuesto, todo ello revertiría una vez más en el deterioro de la calidad del paisaje natural de la zona.

### POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS CON ESPACIOS NATURALES DEL DELTA Y OTROS DEL BAIX LLOBREGAT



**Figura 3.** Evolución de la población en los municipios del Baix Llobregat sobre el índice 100 en 1950. Fuente: Elaboración personal a partir de datos del INE.

A lo anterior se añade una presión urbanística que no cesa y que va ligada al incremento poblacional de la zona. El municipio del Prat de Llobregat, al que pertenece mayoritariamente el delta, ha tenido un aumento demográfico de 630 sobre el índice 100 en 1950, por encima, pues, del 250 como media para todo el sector del Bajo Llobregat, y desde luego, muy por encima del municipio de Barcelona que ha visto limitado su incremento demográfico al 132 sobre 100 por falta de suelo dentro de su término municipal y por unas dinámicas de urbanización que privilegian las periferias. Desde 1950 los in-

tensos flujos migratorios hacia la provincia de Barcelona se han concentrado en los pueblos de su alrededor, en todos los que forman la actual área metropolitana barcelonesa e integran una gran conurbación. Así, dado el carácter limítrofe del Prat de Llobregat respecto a Barcelona, no sorprende la formación de un continuo urbano con esta ciudad, tanto residencial como de suelos de uso industrial y terciario, entrelazado por infraestructuras ferroviarias y de carretera, y más cuando la ampliación del puerto de Barcelona se ha hecho dentro de suelo del Prat de Llobregat.

También en el delta, pero más alejados del cauce del Llobregat, los municipios de Viladecans y Gavà han tenido un crecimiento de población relativamente aún mayor, sobre todo el primero, Viladecans, con un incremento de 1.564 en 2024 respecto a 100 en 1950, y 699 el segundo, Gavà (Figura 3). Todo eso se traduce en una intensa ocupación del suelo y en un importante retroceso de la naturaleza y de los aprovechamientos agrarios. Y si a lo anterior se une la expansión de otros municipios vecinos, como Hospitalet de Llobregat y Cornellá, en la izquierda del río, y Sant Boi de Llobregat y San Climent, en la margen derecha, hasta enlazar con Viladecans y Gavà, en pleno delta, se entenderá que todo ese espacio constituya hoy una de las áreas más urbanizadas y de mayor densidad demográfica de España. Todos esos municipios han terminado por constituir un continuo edificado, enlazándose las calles de un municipio con las de los otros, incluidas las de Barcelona. En 2024, los municipios del Baix Llobregat formaban una aglomeración de 869.750 personas, dentro a su vez del área metropolitana de la ciudad y de su estructura espacial analizada antes, entre otros, por el profesor Carrera en 2002.

### 3. PARQUE AGRARIO, ¿ALTERNATIVA PARA LA CONSERVACIÓN DEL PAISAJE?

Ante el creciente aumento del ladrillo, cemento y asfalto, no sorprende la creciente movilización social en defensa de valores ambientales, del paisaje y de modos de vida vinculados a la agricultura como una actividad productiva que ahora se reconoce como un componente más de la cultura y como una sólida manifestación de identidad colectiva. Precisamente, esas motivaciones, unidas a las amenazas de la expansión de la zona franca de Barcelona y del puerto, llevaron a la creación del Parque Agrario del Baix Llobregat en 1991, constituyendo el Consorcio del Parque Agrario del Baix Llobregat el 26 de junio de 1998. Aquello se presentó como un modelo pionero de gobernanza público-privada cuya puesta en marcha exigió la elaboración de un Plan de

Gestión y Desarrollo<sup>4</sup>, y de un Plan Especial de protección y mejora del Parque Agrario<sup>5</sup>. El primero, el Plan de Gestión y Desarrollo definía las líneas de actuación estratégicas para los siguientes años, y el Plan Especial fijaba los límites físicos y establecía la normativa aplicable al parque. Su objetivo era garantizar la protección y continuidad en el tiempo de un entorno agrario que se consideraba singular y permitía una alta rentabilidad de sus productos aprovechando las ventajas de la proximidad al mercado barcelonés (Figura 4).

El Parque Agrario del Baix Llobregat era la respuesta a un movimiento no sólo agrarista sino también ecológico y ciudadano que arrancó en 1974 ante las presiones urbanísticas y portuarias comentadas. Hoy, dentro del término municipal del Prat de Llobregat, hay 8 polígonos industriales, con negocios y actividades que dan cuenta del proceso urbanizador e industrial del delta. El movimiento agrarista y ciudadano iniciado al comienzo de los 70 se aglutinó bajo el lema «Salvem el Pla», con la particularidad de que los agricultores fueron los principales defensores del delta, considerando la importancia económica de su actividad y de la agricultura como mejor modo para la conservación de un espacio ecológico de gran valor y sometido a múltiples riesgos ambientales. Sin lugar a dudas, las mayores amenazas venían entonces de las previsiones de expansión del puerto de Barcelona y del aeropuerto del Prat.



**Figura 4.** Vista del Parc Agrari del Baix Llobregat.

Foto: A. Zárate, 2004.

<sup>4</sup> Pla de gestió i desenvolupament del Parc Agrari del Baix Llobregat <https://parcs.diba.cat/documents/170508/5108900/p09d113.pdf>

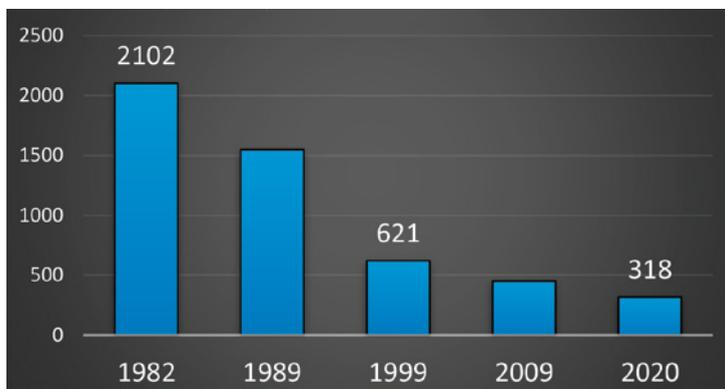
<sup>5</sup> Pla especial de Protecció i Millora del Parc Agrari del Baix Llobregat. <https://parcagrari.cat/ca/normativa/pla-especial>

La movilización campesina tenía también antecedentes en los 60, suscitada por los avances de la urbanización sobre suelos rústicos que ofrecían elevada rentabilidad para unas producciones que encontraban rápida venta en Mercabarna, a escasa distancia y uno de los principales mercados mayoristas de productos frescos de Europa. La proximidad permitía reducir los escalones de la cadena agraria de valor beneficiando directamente a los productores. Por fin, en 2002 se aprobó el Plan de Gestión y Desarrollo, y en 2004, el Plan Especial de Protección y Mejora del Parque Agrario del Baix Llobregat, pero ya llegó tarde, cuando estaba aprobado el Plan de ampliación del puerto de Barcelona y el desplazamiento hacia el sur del cauce del Llobregat, con la consiguiente desaparición de suelos agrícolas y su sustitución por usos industriales y terciarios. Mientras tanto, el extraordinario desarrollo de la agricultura industrializada del sureste español y otros lugares de nuestra geografía, con sistemas forzados e intensivos de alta producción, ha abocado a la desaparición y reducción a su máxima expresión de las huertas históricas de los ámbitos periurbanos. Eso mismo es lo que ha sucedido con el Parque agrario del Llobregat, a pesar de la calidad de sus suelos, de la fama de sus productos y del éxito que alcanzaron en el mercado en tiempos próximos en los que resultaban altamente rentables y competitivos. En la actualidad, aquella situación ha cambiado, después de que la Comisión de Urbanismo de Barcelona aprobara el 16 de junio de 2004 el texto refundido del Plan Especial del Parc Agrari del Baix Llobregat, gestionado por campesinos y asociaciones locales.

Según un estudio reciente del Institut Agrícola Català de Sant Isidre<sup>6</sup>, la excesiva regulación del Parque desmotiva a muchas empresas agroalimentarias continuar su actividad en la zona y desincentiva la llegada de otras. Simultáneamente, la falta de seguridad jurídica en las inversiones retrasa la entrada de empresas innovadoras –invernaderos inteligentes, cultivos sin suelo, IV gama, etcétera–, y las restricciones constructivas dificultan la instalación de invernaderos y almacenes. Además, los riesgos de inundación siguen existiendo, tampoco hay relevo generacional al frente de las explotaciones, como en tantos otros lugares, y la administración privilegia los usos sociales frente a las actividades empresariales. El resultado ha sido el abandono de la tercera parte de la superficie cultivable y la reducción del número de las explotaciones agrícolas, de 2.102 en 1982 han pasado a 318 en 2020, un 85% menos (Figura 5).

<sup>6</sup> Institut Agrícola Català de Sant Isidre. <https://institutagricola.org/>

### NÚMERO DE EXPLOTACIONES DEL PARQUE AGRÍCOLA DEL PRAT DE LLOBREGAT



**Figura 5.** Evolución del número de explotaciones agrícolas en el Parc agrari del Prat de Llobregat. Fuente: Datos del Institut Agrícola Català de Sant Isidre.

En el contexto actual, como señala el Institut Agrícola, son frecuentes los conflictos entre agricultores, peatones y ciclistas, que usan las mismas vías de circulación que los vehículos de las explotaciones agrícolas. De ese modo, el Parque Agrario, creado de manera entusiasta como alternativa a los usos industriales del suelo y como garantía para la conservación de modos de vida tradicionales y de los valores del paisaje, se enfrenta a un futuro sombrío y a incertidumbres entre una restauración ambiental poco probable más allá de lo puntual y lo testimonial, y la expansión de los usos industriales y urbanos, mucho más factibles, entre otras cosas por la proximidad del aeropuerto.

#### 4. BAJO EL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS Y MEDIOAMBIENTE DEL DELTA DE 1994 Y LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO

Las ampliaciones del puerto y el aeropuerto, y el desplazamiento de la desembocadura del río supusieron los cambios más significativos del delta, como no podía ser de otro modo, eso sí, planificados y con el consenso de todas las administraciones, desde la local a la autonómica y estatal. El desvío del río Llobregat se realizó como parte del Plan de Infraestructuras y medioambiente del Delta del Llobregat de 1994<sup>7</sup>, tras convenio firmado el 16 de abril

<sup>7</sup> Resolución de 17 de mayo de 1994, de la Secretaría de Estado de Política Territorial y Obras Públicas, por la que se dispone la publicación del Convenio de cooperación en infraestructuras y medio ambiente en el Delta del Llobregat, suscrito entre el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, la

de aquel mismo año por el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento del Prat de Llobregat, el Consell Comarcal del Baix Llobregat, la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona y el Ayuntamiento de Barcelona.

Las ampliaciones del puerto de Barcelona y del aeropuerto del Prat fueron las partes esenciales del proyecto, completadas con actuaciones en las redes viarias y ferroviarias, también de considerable impacto paisajístico. Entre aquellas actuaciones estuvieron el trazado de la autovía del Baix Llobregat, la instalación de vías de ancho europeo hasta el puerto de Barcelona y el acceso al tren de alta velocidad. El objetivo principal era convertir Barcelona en una de las grandes plataformas logísticas de distribución de mercancías del sur de Europa, saltando por encima de consideraciones ecologistas y del sector agrario (Estrada, Uzcanga y La Casta, 2010). El pertinente informe de Declaración de Impacto Ambiental sólo pudo introducir medidas paliativas para mantener parcialmente valores naturales y paisajísticos. Al menos, se consideró la existencia de Reservas Naturales, ZEPA y espacios PEIN<sup>8</sup>, los acuíferos del valle del Baix Llobregat y del delta, y la preservación de un sistema litoral ya muy degradado que se extiende por todo el frente del delta, sobre unos 95 km<sup>2</sup> y una longitud de costa de 23 km, 18 de ellos al sur de la actual desembocadura (Figura 6).



**Figura 6.** Ampliación del puerto de Barcelona.  
Fuente: Información APB.

El proyecto de desvío del cauce fluvial fue aprobado en febrero de 1997 y en agosto su declaración de impacto ambiental<sup>9</sup>, en paralelo a la creación del

Generalidad de Cataluña, el Ayuntamiento de El Prat de Llobregat y la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona.

<sup>8</sup> Pla d'Espais d'Interès Natural. <https://www.observatoriforestal.cat/pla-despais-dinteres-natural/>

<sup>9</sup> Resolución de 4 de agosto de 1998, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto de encauzamiento del río Llobregat,

Parque Agrario del Baix Llobregat, considerado entonces como fórmula apaciguadora de los intereses agrarios de la zona, en el mismo sentido que las actuaciones de rectificación del cauce y compensación económica de daños a la zona y propietarios de los suelos. Se pretendía así calmar las críticas de los ecologistas, que llevaban años protestando por los daños al delta y reclamando la necesidad de conservar lo que aún quedaba de valor ecológico y paisajístico de la zona y que en su conjunto constituía una importante reserva natural desde el punto de vista medioambiental.

En la actualidad, lo que queda de naturaleza: arenales costeros, pinedas litorales, lagunas permanentes, marismas, cultivos, canales, etc., son hábitats residuales de interés ecológico, merecedores de máxima protección en la ruta migratoria de muchas aves entre Europa y África. Esto fue determinante para incluir 574 ha del delta como ZEPA (Zona de Especial Interés para las Aves, figura establecida en la Directiva 79/409 CEE, conocida como Directiva de Aves), dentro de la Red Natura, lo que, indirectamente, actúa como protección de valores paisajísticos. A la Red Natura 2000 pertenecen los humedales existentes: las lagunas La Ricarda-Ca l'Arana (326 ha), El Remolar-Filipines (174 ha), el Litoral del Prat de Llobregat (18 ha), Els Reguerons (37ha) y La Murtra (19 ha). A su vez, esos mismos sectores entran en la red autonómica del Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN)<sup>10</sup> y dos de ellas están declaradas Reservas Naturales Parciales (RNP).

Después del desvío del cauce del Llobregat y de la ampliación del puerto de Barcelona con sus consiguientes movimientos de rechazo social (Mingorría y Conté, 2023), las tensiones entre los diferentes actores del territorio no cesan y las amenazas para la conservación de lo queda del paisaje primitivo y de lo más o menos medioambientalmente original del delta no sólo no han cesado sino que aumentan. Los agricultores se oponen desde 2022 a la ampliación de las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) por suelos del Parc Agrari del Delta del Llobregat, calificándola de nula de pleno derecho, y los ecologistas denuncian a su vez «*la dejadez, falta de presupuesto y el cuidado ineficiente de los Espacios Naturales Protegidos del Delta del Llobregat*». La ampliación de las ZEPA del Delta del Llobregat es considerada nula de pleno derecho<sup>11</sup>.

---

desde el puente de Mercabarna al mar –solución desvío intermedio– con inclusión del canal de pluviales en la margen izquierda. [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-1998-20837](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1998-20837)

<sup>10</sup> Plan de espacios de interés natural (PEIN). Comarcas y ámbitos de Cataluña (ámbito terrestre). <https://www.idescat.cat/indicadors/?id=aec&n=15197&lang=es&fil=43>

<sup>11</sup> Redacción, miércoles 09 de noviembre de 2022, <https://www.elllobregat.com/noticia/23811/baix-llobregat/la-ampliacion-de-las-zepa-del-delta-del-llobregat-es-nula-de-pleno-derecho.html>

Por otra parte, nunca desaparecen los planes de AENA de ampliación del Aeropuerto del Prat de Llobregat, por más que parezca llegarse al acuerdo de reducir las obras para su modernización y limitarse a la mejora del espacio ocupado actualmente por sus instalaciones. La tercera pista del aeropuerto del Prat, inaugurada en 2004, ha provocado la eliminación de unos 20.000 pinos, parte de uno de los mejores pinares del litoral catalán, y la construcción de la nueva Terminal (T1), en servicio desde 2009, ha eliminado humedales que servían de refugio y nidificación de especies de aves protegidas por la legislación de la Unión Europea. Posteriormente, AENA ha propuesto la construcción de una terminal satélite, el alargamiento de la tercera y, sobre todo, la creación de una nueva cuarta pista. Precisamente, esto es lo que más ha hecho aumentar las críticas ciudadanas, y en esta ocasión con la reserva del gobierno catalán, de 16 de abril de 2024, que parece aceptar la nueva terminal satélite pero no el alargamiento de la tercera pista, que invadiría la laguna La Ricarda, y mucho menos la construcción de una cuarta paralela a la playa.



**Figura 7.** Conjunto actual del aeropuerto del Prat de Llobregat.  
Fuente: Google Earth.

Ante estas reservas, la Generalitat y AENA parecieron acordar el incremento de la actividad de los aeropuertos actuales de Reus y Girona, y modificar el uso actual de las pistas del Prat para aumentar los vuelos de largo alcance. De esta forma, no se verían más afectados los espacios naturales protegidos del delta, y lo que es también importante, se eliminaría la cuarta pista del proyecto, junto a la playa y en paralelo a la misma, evitando a su vez riesgos a la ampliación del puerto de Barcelona derivados de las servidumbres que establecerían los pasillos de aproximación de vuelo para la operatividad de esa cuarta pista. Además, no aumentarían así los impactos acústicos sobre las urbanizaciones del entorno, ya importantes, sobre todo, en relación con la operatividad de la tercera pista. El mayor obstáculo sería de tipo administrativo, pues, sin renunciar a la inversión de 1.700 millones de euros propuestos en

2021, el Estado tendría que permitir a la Generalitat, a las administraciones del territorio y a las organizaciones económicas y sociales de Cataluña participar en la política aeroportuaria que ahora corresponde a AENA.

No obstante, incluso con esta solución de la Generalitat, los impactos medioambientales por un uso más intensivo del aeropuerto sobre el delta no desaparecerán, como ya se demostró con la actual segunda terminal (T1), con la ampliación del puerto de Barcelona, la canalización del nuevo cauce del río en su desembocadura y, por último, con la construcción de la mega depuradora para tratar las aguas residuales de 2.200.000 de habitantes. Desde ella las aguas saneadas son bombeadas kilómetros más arriba del río para ser devueltas al nuevo cauce artificial hasta su desembocadura. Todo eso, junto con la creciente presión urbanística sobre el delta, de la que también forma parte el trazado de la línea ferroviaria de alta velocidad (LAV) y la construcción de plantas desalinizadoras, convierten en residual el paisaje natural original y originan un paisaje nuevo y en continuo cambio. Del paisaje anterior a los años 1950 no queda más que los cascos históricos de las poblaciones del delta y lo que se ha conseguido conservar de sus espacios protegidos. Por último, en junio de 2025, se ha vuelto sorprendentemente al proyecto de ampliación del aeropuerto con cuarta pista por acuerdo entre el Estado, la Generalitat y AENA, aprovechando la coincidencia del mismo partido en las administraciones.

## 5. CONCLUSIÓN: DIFÍCILMENTE GANA EL PAISAJE

Como se ha visto las dinámicas de paisaje no son sino resultado de los intereses contrapuestos de los actores del territorio: los económicos, los ciudadanos y los políticos, a quienes compete un papel moderador y la gestión y ordenación del territorio, y consecuencia también de procesos generalizados de «urbanización» (Muñoz, 2008). Sin embargo, no se puede ignorar que los valores naturales y patrimoniales del paisaje son también una herencia del pasado que «patrimonializan» las personas y lo convierten en soporte de identidad colectiva, en «paisaje cultural» (Lowenthal, 1997). De ahí la preocupación por la gestión y ordenación del paisaje recogida por el Convenio Europeo del Paisaje de 2000 y el traslado de sus principios y recomendaciones a la legislación española y de Cataluña<sup>12</sup>. En cualquier caso, el paisaje se ha convertido en un tema de interés social y en un mandato político que obliga a las

---

<sup>12</sup> Ley 8/2005, de 8 de junio, de Protección, Gestión y Ordenación del Paisaje. «DOGC» núm. 4407, de 16/06/2005, «BOE» núm. 162, de 08/07/2005. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2005-11753>

administraciones, cuando menos, a paliar y reducir impactos medioambientales y daños, como se trata de hacer en el delta del Llobregat. De ahí que crezcan las intervenciones responsables en el paisaje (Zárate, 2023).

De este modo, si bien las tensiones sobre la ocupación y uso del territorio permanecen en el delta del Llobregat, sí existen al menos estrategias de conservación y protección de los reductos de naturaleza conservados dentro de lo que el «Observatori del paisatge»<sup>13</sup> cataloga como una unidad del área metropolitana de Barcelona, en una zona del litoral especialmente sensible por su intensa urbanización y las ampliaciones señaladas del puerto y el aeropuerto internacional de Barcelona. A esas estrategias de conservación se añaden las orientadas a fomentar el conocimiento, uso social y difusión de los valores medioambientales de las tres zonas húmedas más importantes de Cataluña dentro del delta, con unas 1000 ha integradas en la Red Natura 2000. Con esa finalidad se han creado áreas de acceso y trazado itinerarios con puntos para la observación de aves o de interés florístico. También se organizan visitas guiadas y se facilita la participación en talleres y cursos de iniciación a la observación de las aves.

En la zona protegida del delta hay pinares y prados, salicornias, carrizales y herbáceas subacuáticas, con especies significativas como las orquídeas (22 especies) o el pino piñonero. Y en relación con la riqueza floral y faunística del lugar, la Diputación, el Área Metropolitana de Barcelona (AMB), el Consorcio de Turismo del Baix Llobregat y los ayuntamientos del Delta (Castelldefels, Gavà, El Prat, Sant Boi y Viladecans) colaboran para un plan turístico orientado a aprovechar estos recursos de la naturaleza, sobre todo para visitantes de la propia área metropolitana y para reducir la presión de las personas que acuden a las playas. Por otra parte, se trabaja en la recuperación de las dunas y el gobierno catalán ha aprobado<sup>14</sup> modificar la delimitación existente de la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) y del Lugar de Interés Comunitario (LIC) dentro de la RED NATURA. Así, se amplía en un 157% la ZEPA (Zona de Especial Protección de las Aves) del delta, pasando de 935 ha a 2.407 ha, y se concede al conjunto la denominación de «Humedales del Delta del Llobregat» (Figura 8).

El gobierno catalán responde de ese modo a la exigencia de la Comisión Europea de 2021 de ampliar la Red Natura del delta a raíz de una denuncia por ecologistas, con el valor añadido de que la modificación de límites de la RED NATURA incluye no sólo el delta sino también el corredor

<sup>13</sup> Observatori del paisatge de Catalunya. <https://www.catpaisatge.net/es>

<sup>14</sup> por Acuerdo gubernamental/165/ 2024, de 23 de julio.

fluvial del Llobregat. Con esa medida se creía bloquear la ampliación del aeropuerto propuesta por AENA que comportaba el alargamiento de la tercera pista, una terminal satélite central y una nueva cuarta pista. De todas formas, la ampliación del aeropuerto se ha convertido más que en un tema medioambiental y de calidad de paisaje en un instrumento político de fuerza y negociación entre el gobierno central y AENA, empresa pública dependiente del Ministerio de Transportes, responsable de los aeropuertos de interés general, por una parte, y el gobierno de la Generalitat por otra, que aspira a intervenir de manera decisiva en su gestión. Y a eso se suman las diferencias entre el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible y el de Transición Ecológica y Reto demográfico que parecen desaparecer tras el acuerdo de junio de 2025 entre los gobiernos del Estado y de la Generalitat, ahora del mismo partido político.



**Figura 8.** Espacios naturales protegidos en el delta del Llobregat y entorno del aeropuerto internacional de Barcelona «Josep Tarradellas».

Fuente: Espacios naturales protegidos. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

En cualquier caso, el tratamiento del aeropuerto de Barcelona adquiere un significado político, más allá del económico, que se llena de simbolismo y añade incertidumbres a la evolución del paisaje del delta y de las zonas más próximas del área metropolitana barcelonesa, incluido el puerto. No obstante el acuerdo gubernamental antes citado de 2024, que modifica los límites de la RED NATURA, contemplaba un plan de mejora medioambiental para el delta y de relanzamiento del Parque Agrario del Llobregat cuyos resultados deberían verse pronto. Aun así, queda mucho por hacer cuando las fuerzas económicas, políticas y sociales siguen actuando en función de intereses sectoriales

y cuando las diferencias políticas entre los gobiernos de la Nación y de la Generalidad permanecen fluctuantes en un espacio de singular valor ambiental que encierra componentes identitarios y valores universales. Una vez más, la observación y el análisis del territorio a través del entorno privilegiado del delta del Llobregat y del aeropuerto del Prat permiten identificar la complejidad de las dinámicas que lo modelan, las diferencias de intereses entre sus actores políticos, económicos y sociales y la dificultades de llegar a acuerdos entre todos para su conservación y hacerle resiliente frente a las amenazas que experimenta. Por otro lado, nada es distinto de lo que sucede en otros espacios periurbanos, próximos o parte de grandes áreas metropolitanas.

## BIBLIOGRAFÍA:

- CABERO, L. (2001): «Impacto económico de la ampliación del puerto de Barcelona. Repercusiones en el mercado laboral». Tesina de especialidad. ETSECCPB-UPC.
- CARRERA, J. M. (2002): «Aproximacions a l'estructura espacial de l'àrea metropolitana de Barcelona. Diferents maneres d'ocupar el territori». Papers. Regió Metropolitana de Barcelona, núm. 36, 9-24
- CONVENIO EUROPEO DEL PAISAJE. Florencia, 20 Octubre 2000. Recomendación CM/REC (2008) 3 del Comité de Ministros a los Estados miembros sobre las orientaciones para la aplicación de Convenio Europeo del Paisaje. Instituto del Patrimonio Cultural de España. Ministerio de Cultura, Madrid, 2008.
- ESTRADA LLAQUET, J. L.; UZCANGA SALAS, J., y LA CASTA MUÑOA, M. (2010): «La ampliación sur del puerto de Barcelona. Crecimiento logístico». *Cauce 2000. Revista de la Ingeniería Civil*, n.º 150, pp.22-23.
- LOWENTHAL, D. (1997): «Paisajes culturales». Correo de la UNESCO, pp. 18-20.
- MINGORRÍA, S., y CONTÉ, A. (2023): «No a la ampliación del aeropuerto de El Prat, luchas por la defensa del delta del Llobregat en un contexto de emergencia climática y social». *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, n.º 65, pp.117-131
- MIRALLES-GUASCH, C., y TULLA PUJOL, A. F. (2012): «La Región Metropolitana de Barcelona. Dinámicas territoriales recientes». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n.º 58, pp. 299-318.
- MUÑOZ, F. (2008): *Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales*. Barcelona. GG Mixta.
- VALENZUELA RUBIO, M., y SALOM CARRASCO, J. (2008): «Los procesos de urbanización en España: Nuevos factores, nuevas tendencias. España y el Mediterráneo: una reflexión desde la geografía española». *Aportación Española al XXXI Congreso de la Unión Geográfica Internacional* (Alario Trigueros, M. coord.), Madrid, Ministerio de Fomento, Instituto Geográfico Nacional, 49-56.

- VENTOSA, J. R. (2018): «Un plan para crecer. El aeropuerto de Barcelona-El Prat ampliará su capacidad a 70 millones/año y actuará integrado con el de Girona». *Revista del Ministerio de Fomento*, n.º 681, pp. 10-13.
- ZÁRATE, A. (2023): «Premios Hispania Nostra a las buenas prácticas». *Más de una década de buenas prácticas en patrimonio cultural y natural*. Madrid, Ed. Hispania Nostra y Fundación ACS, pp. 52-59.

## RESUMEN

### DINÁMICAS DEL PAISAJE EN EL ENTORNO DEL AEROPUERTO DEL PRAT DE LLOBREGAT

La creciente sensibilidad social por la mejora de los valores del medioambiente y del paisaje ante los daños que experimentan por los procesos de urbanización de las grandes áreas metropolitanas, nos ha impulsado a este estudio del entorno del aeropuerto del Prat en el delta del Llobregat, un espacio de enorme valor ambiental. Los efectos provocados sobre el mismo por la expansión del área metropolitana de Barcelona, la ampliación de su puerto y del aeropuerto del Prat convierten a sus dinámicas del paisaje en un ejemplo de caso para compararlo con los que experimentan procesos semejantes en tantos otros entornos metropolitanos. Todo ello manifiesta la necesidad de acordar estrategias de gestión que permitan su conservación y garantizar su resiliencia frente a amenazas difíciles de eliminar en su conjunto. La aplicación del Convenio Europeo del Paisaje a la legislación española y el reconocimiento del paisaje como construcción resultado de la acción del hombre sobre el territorio, de acuerdo con la definición paisaje cultural de la UNESCO de 1992, favorecen estas estrategias y abren esperanzas para un tratamiento más responsable del paisaje en general y en los entornos urbanos en particular.

*Palabras clave:* Delta del río Llobregat, Paisaje, Medioambiente, Área metropolitana, Parque agrario del Llobregat, Puerto de Barcelona, Aeropuerto de Barcelona, Convenio Europeo del Paisaje.

## ABSTRACT

### LANDSCAPE DYNAMICS IN THE SURROUNDINGS OF EL PRAT DE LLOBREGAT AIRPORT

The growing social awareness of the need to improve environmental and landscape values in the face of the damage caused by urbanisation processes in large metropolitan areas has led us to carry out this study of the area around El Prat airport in the Llobregat delta, an area of enormous environmental value. The effects caused by the expansion of the metropolitan area of Barcelona, the enlargement of its port and the Prat airport make its landscape dynamics a case example to compare with those undergoing similar processes in so many other metropolitan environments. All of this demonstrates the need to

agree on management strategies that enable its conservation and guarantee its resilience in the face of threats that are difficult to eliminate as a whole. The application of the European Landscape Convention to Spanish legislation and the recognition of landscape as a construction resulting from human action on the territory, in accordance with UNESCO's 1992 definition of cultural landscape, favour these strategies and open up hopes for a more responsible treatment of landscape in general and in urban environments in particular.

*Key words:* Llobregat river delta, Landscape, Environment, Metropolitan area, Llobregat agricultural park, Barcelona port, Barcelona airport, European Landscape Convention.