



## La complejidad del Delta del Llobregat

### Lluís Tejedor Ballesteros



Durante los últimos años, los medios de comunicación han informado sobre las discusiones entre las administraciones en lo referente a actuaciones en infraestructuras que hay que llevar a cabo en el Delta del Llobregat. Estas informaciones han hecho llegar al ciudadano una idea subyacente: la enorme dificultad que supone actuar en este territorio sin perjudicar sus valores naturales. El concepto de complejidad ha emergido continuamente cuando se ha hablado de la ampliación del aeropuerto, del desvío del río, de la construcción de la Pota Sud, etc.

Efectivamente, eso se produce porque la complejidad territorial que en la actualidad presenta el delta del Llobregat deriva de su mismo emplazamiento geográfico. Único territorio llano junto con el Pla de Barcelona ya ocupado totalmente por la ciudad cercano a la ciudad central y con buena accesibilidad natural, el Delta ha aportado a la región metropolitana de Barcelona dos activos de gran valor: terreno llano y disponibilidad de agua freática. Sin embargo, no son los únicos, una playa sin urbanizar con elevada calidad paisajística, unos humedales que albergan una notable biodiversidad, unas zonas agrícolas de alto valor, son otros activos que no se pueden echar a perder por la utilización irracional de los primeros.

Para intentar captar la complejidad de este territorio único empezaremos dando una ojeada a los hechos históricos que han dibujado la actual configuración del delta.

#### Un poco de historia...

Durante muchos siglos, el Delta del Llobregat fue una tierra inhóspita con poblamiento precario y disperso, sometido a las duras condiciones sanitarias y de seguridad del territorio y dedicado a una economía de subsistencia basada en una agricultura limitada, la ganadería, la pesca y la caza.

A partir del siglo XV, con la roturación de nuevas tierras y el cultivo de nuevos productos, se empieza a modificar lentamente la relación entre el hombre y el medio y se inicia la primera gran transformación del territorio relacionada con la implantación de la agricultura, al principio de secano y posteriormente, a finales del siglo XIX, de regadío.

Con la construcción de los canales de riego, los cultivos se convierten, a partir de aquel momento, en el paisaje dominante del Delta, que se transforma en la despensa de la vecina ciudad de Barcelona y aprovisiona incluso a algunos mercados europeos.

Con la implantación masiva de industrias atraídas por la existencia de los acuíferos del Delta y la proximidad de la metrópolis a lo largo de la década de los cincuenta y los sesenta, la agricultura cede definitivamente espacio a la instalación de polígonos industriales y paralelamente se produce un intenso fenómeno de inmigración que implica que los núcleos urbanos, como por ejemplo el Prat, multipliquen su superficie.

La ciudad crece a costa de los huertos y de los campos de cultivo que la rodean. También se instalan las grandes infraestructuras que cubren las necesidades de Barcelona (puerto, aeropuerto, vías de comunicación, etc.), una constante en este proceso de transformación territorial.



#### El presente...

Como consecuencia de estos hechos históricos, la diversidad de actividades implantadas en el Delta constituye hoy en día un mosaico lleno de contrastes en el que conviven elementos correspondientes a las más recientes transformaciones deltaicas con muestras del paisaje originado en etapas anteriores, como por ejemplo la zona agrícola y los espacios naturales.

Con la aparición del concepto de logística y el impulso de las actividades que la definen se ha dibujado una nueva situación que pone de relieve el enorme valor estratégico del territorio del Delta para el desarrollo futuro de las comunicaciones de Catalunya. La proximidad del puerto de Barcelona y del aeropuerto del Prat es un hecho poco usual en la mayoría de las grandes ciudades europeas que refuerza todavía más el carácter de plataforma logística de primer orden en el sur de Europa. Esto convertirá el Delta del Llobregat en un área de desarrollo económico con una gran potencial, a escala nacional, estatal y europea.

#### El futuro: Pla Delta

La ordenación territorial del Delta del Llobregat que incluye, obviamente, la situación presente y futura de sus espacios naturales y rurales, viene marcada en buena parte por la firma, el 16 de abril de 1994, del Conveni sobre el Pla d'Infraestructures i Medi Ambient al Delta del Llobregat. Este documento plasma el acuerdo entre las administraciones para desarrollar las vías y los sistemas de comunicaciones y proteger al mismo tiempo el territorio del Delta

El Delta del Llobregat es, efectivamente, un territorio que se tiene que preservar. Es uno de los tres últimos humedales significativos de Catalunya e incluye la mayor reserva de agua subterránea del entorno barcelonés. El Delta es también un territorio frágil, con un avanzado proceso de degradación que hay que detener y revertir.

Esta propuesta, por primera vez, contempla unitariamente todos los proyectos territoriales que tradicionalmente se han querido satisfacer en el Delta, como por ejemplo la ampliación del puerto de Barcelona y del aeropuerto del Prat, además de diversas infraestructuras viarias y ferroviarias y también las actuaciones de saneamiento de las aguas residuales (construcción de la depuradora del Llobregat), de recuperación y protección de la línea de la costa y de regeneración de los espacios naturales y del entorno fluvial. Coherentemente con ello, el Pla prevé someter todo el conjunto de actuaciones a un órgano único de coordinación y cada proyecto a un estudio de impacto ambiental previo a la respectiva aprobación. El conjunto de la inversión prevista puede llegar a los 400.000 millones de pesetas, una de las más importantes que se realizarán en el Estado en los próximos quince años. Debemos subrayar que el Pla ha sido considerado como un plan piloto de infraestructuras por la Unión Europea y participa de los fondos de cohesión comunitarios.

En concreto, el Pla del Delta incluye las siguientes actuaciones:

- o Construcción de la Pota Sud que conectará la A-16 y el aeropuerto con la Ronda de Dalt, hecho que permitirá aligerar el tráfico de la autovía de Castelldefels.
- o Construcción de l'Autovía del Baix Llobregat en dues fases: Abrera-Sant Feliu i Santa Coloma de Cervelló-port de Barcelona. Permetrà recollir el trànsit pesat que circula per la N-II i el que es dirigeixi al Port.
- o Accesos ferroviarios desde El Papiol al puerto para mercancías. También se ha planteado recientemente la entrada del tren de alta velocidad por este corredor.
- o Conexión viaria puerto-aeropuerto por debajo del núcleo urbano del Prat (Ronda del Sud).
- o Redacción del Pla director del aeropuerto del Prat, con sus previsiones de crecimiento y desarrollo de la ciudad aeroportuaria (zona de carga y modular) entre el aeropuerto y el núcleo urbano del Prat.
- o Desvío del río Llobregat, desde el puente de Mercabarna, a unos 2,5 km al sur del cauce actual, para permitir el crecimiento portuario. Paralelamente se desarrollará un parque fluvial que siga el curso del río.
- o Desarrollo de la ZAL (Zona d'Activitats Logístiques) portuaria, en dos fases, una al norte del río actual y otra entre el río actual y el cauce desviado.
- o Ampliación del puerto.
- o Construcción de la depuradora de aguas residuales del Llobregat en la orilla izquierda del río desviado. La depuradora tendrá que funcionar antes de que se complete el desvío del río y tendría que incluir un

tratamiento terciario que permita la reutilización de las aguas depuradas para recargar los acuíferos, para regar, para mantener los humedales, para el uso industrial y para que el río disponga de un caudal suficiente.

o Compra, recuperación, desarrollo y gestión de los espacios naturales del Delta, después de que la Generalitat i el Ayuntamiento del Prat hayan redactado el Pla especial d'ordenació.

o Regeneración de las playas del Prat, mediante la aportación de arenas. Posteriormente, consolidación de la costa con la construcción de elementos defensivos una vez desviado el Llobregat.

#### Racionalidad para ordenar la complejidad

El municipio del Prat tiene la mayor parte de este territorio tan solicitado para el desarrollo de las nuevas infraestructuras. Por tanto, y como resultado de la aplicación del Pla Delta, verá planificado su término municipal hasta el agotamiento en una sola operación. Por esta razón, tan trascendental en la historia del municipio, se convierte en imprescindible aplicar criterios de racionalidad para garantizar que la cesión del territorio no se haga a cambio sólo de desarrollo económico.

La racionalidad, que significa una ordenación territorial inspirada en la sostenibilidad, se obtendrá por la consideración de las limitaciones del territorio y de las necesidades de los ciudadanos del Prat en lo que se refiere a espacios libres: agrícolas, naturales, de ocio.

Las limitaciones que impone el territorio son el respeto del ciclo hidrológico subterráneo su principal valor natural, la conservación de las zonas húmedas relictuales, la recuperación del frente litoral de gran valor paisajístico, el mantenimiento de una zona agrícola suficiente, etc.

Además, se tendrá que diseñar el nuevo territorio deltaico con la suficiente coherencia en lo referente a continuidad, accesibilidad y dimensión y relación entre las partes.

Por otro lado, la enorme transformación que provocarán sobre el territorio los diferentes proyectos del Pla Delta hace necesario que asuman un factor de corrección de la situación actual. Debe mejorarse el actual panorama de degradación ambiental y desmembramiento territorial del municipio del Prat de Llobregat, aprovechando la ejecución de estos grandes proyectos.

Y ello tiene que ser así precisamente porque a este territorio, que por su emplazamiento al lado de un río y su desembocadura ya ha aguantado durante años los efectos de la actividad económica y del desarrollo industrial de una parte de la cuenca, ahora se le pide que acoja otras infraestructuras de interés general que superan en mucho las necesidades del propio municipio del Prat. Ello puede garantizar un futuro nuevo, con un territorio fuertemente organizado, con muy pocos espacios libres y donde necesariamente se tienen que haber corregido los efectos ambientales negativos del desarrollo económico regional de las últimas décadas.

En resumen, pues, el Ayuntamiento del Prat apuesta por el desarrollo económico del municipio, garantizado por las operaciones del Pla Delta, y por la construcción de una nueva complejidad equilibrada que contenga los siguientes elementos:

o Crecimiento suficiente pero contenido en superficie del aeropuerto que incluya la construcción de una ciudad aeroportuaria y de la tercera pista, pero también el respeto al mantenimiento de la zona agrícola entre el nuevo cauce del río Llobregat y la valla de levante del recinto aeroportuario. Este espacio es clave para su función de corredor entre la ciudad del Prat y el frente litoral del municipio.

o Mantenimiento de una zona para agricultura periurbana protegida, que forme parte del futuro Parc Agrícola Comarcal del Baix Llobregat i situada a caballo de los municipios de Sant Boi y del Prat.

o Desvío del río Llobregat según el proyecto actual que incorpore las demandas municipales en lo referente a la existencia de un cauce inundable, de unas zonas húmedas de nueva creación y de unos espacios de uso público que constituirán un verdadero parque fluvial y la desembocadura.





o Recuperación de la franja litoral que va desde el camping Cala Gogó hasta la desembocadura del Remolar, de unos 3 km de longitud por 450 m de anchura, que el Ayuntamiento del Prat quiere convertir en lo que se ha denominado Parc Litoral Metropolità del Prat. La ambición del municipio del Prat de Llobregat en lo referente a la recuperación de sus playas se ha manifestado desde hace muchos años y, con la entrada en funcionamiento de la nueva depuradora de aguas residuales del Prat, la recuperación de la calidad de aguas de la playa del Prat y la posibilidad de bañarse en ella serán un hecho. Por otro lado, la ampliación del aeropuerto permitirá la liberación de sectores de la franja litoral correspondientes a las zonas de pinar que hoy están cerradas a las utilización pública.

Todas estas circunstancias han permitido imaginar un futuro Parc Litoral del Prat que tenga una doble función ecológica y de ocio de los ciudadanos con unos usos previstos que consistirán en:

- > una playa equipada y apta para el baño
- > una áreas de solaz a la sombra de los pinares
- > unos grandes espacios de paseo y recreo con instalaciones deportivas
- > unos equipamientos de información y educación ambiental que permitan a los ciudadanos conocer con más profundidad los valores naturales del Delta del Llobregat.

o Concepción de un nuevo esquema de conectividad y movilidad del territorio municipal que supere las actuales barreras y que permita el acceso peatonal y el uso de la bicicleta. Por eso se trabaja en una red de itinerarios de conexión del casco urbano con las diferentes zonas del municipio. En este sentido, el proyecto definitivo de la Pota Sud ha incorporado las aportaciones del Ayuntamiento del Prat en cuanto a conectividad con la incorporación de un camino de paseo que siga todo el trazado.

Lluís Tejedor Ballesteros