

CÓMO SE DESTRUYE UN DELTA

VICENTE CASALS COSTA

Los deltas de los ríos son ecosistemas frágiles. Con frecuencia también han sido a lo largo del tiempo espacios socialmente marginales. La combinación de estas dos características, las ecológicas y las sociales, frecuentemente han dado lugar a situaciones de degradación ambiental extrema y de desigualdad social acentuada.

Este proceso se ha ido acentuando a lo largo de los diferentes periodos que han caracterizado el desarrollo económico contemporáneo, cada uno de los cuales han hecho su particular aportación a lo que hace ya más de siglo y medio se caracterizó, en un libro clásico de la economía política, el volumen primero de El Capital, como el proceso de esquilma paralela del hombre y de la tierra, del filósofo, economista y militante socialista alemán Karl Marx. El caso del Delta del Llobregat, al sur de la aglomeración barcelonesa es un buen ejemplo.

La destrucción del delta del Llobregat

Durante milenios el río Llobregat, que transcurre de norte a sur por el centro de la provincia de Barcelona, desde el Pirineo hasta el litoral mediterráneo de la costa barcelonesa, ha ido acumulando numerosos sedimentos que han conformado un delta no muy grande, de cerca de los 100 kilómetros cuadrados. Como suele suceder con frecuencia en los deltas, la acumulación de sedimentos ha dado lugar a un territorio llano a través del cual el río ha ido divagando en busca de su salida al mar, lo que ha comportado la formación de una serie de lagunas litorales, en su mayoría restos de antiguos brazos del río. El paisaje resultante, sobre

todo en las cercanías del litoral, quedó constituido, de manera inestable, por marismas, *aiguamolls* en catalán, frecuentemente encharcadas por las avenidas del río o por las tempestades marinas, con una vegetación peculiar y diversa, con presencia importante de plantas propias de ambientes salinos.

Mientras en la parte más alejada del mar se practicaba durante siglos una agricultura de secano por parte de campesinos al servicio de los propietarios de la tierra, básicamente de la nobleza feudal y de la iglesia, la parte más cercana a la costa, casi desierta, era zona de refugio de maleantes, piratas y contrabandistas, que tenía el atractivo de su cercanía a Barcelona. Además, el paisaje de ciénaga de la franja litoral era un punto especialmente letal en el que campaban las enfermedades de tipo epidémico como el paludismo, el cólera o la malaria, en ocasiones asociadas a la existencia de determinados mosquitos que actuaban como vectores de su transmisión.

La modernización de la agricultura

El paisaje del delta principió a cambiar a principios del siglo XIX, pero sobre todo a partir de mediados, cuando comenzaron a introducirse mejoras en la agricultura. Estas mejoras fueron asociadas al riego, a partir del momento en que se inició la construcción de canali-

zaciones que aprovechaban el agua del río Llobregat. La primera importante fue el “canal de lesquerra”, también conocido como el “Canal de la Infanta”, iniciado en 1817, destinado al riego de las tierras bajas situadas a la izquierda del río, así como algunos otros usos industriales en la zona barcelonesa, donde terminaba.

El segundo canal, el “canal de la dreta”, se empezó a construir en 1855, para el riego de la parte del delta situada a la derecha del río, tuvo una repercusión bastante mayor. Su construcción coincidió con el proceso desamortizador de mediados del siglo XIX, por el cual la mayor parte de las posesiones eclesiásticas pasaron a manos de grandes capitalistas barceloneses, alguno de los cuales todavía son sus propietarios.

Aunque en un primer momento estos nuevos propietarios usaron los terrenos como cotos de caza, más tarde vieron la posibilidad de convertir una parte en campos de cultivo, para lo cual iniciaron una serie de intervenciones de gran alcance destinadas al “saneamiento” del delta. Saneamiento, además, entendido

en un doble sentido. Por una parte, de las zonas de marismas, con frecuencia encharcadas, y por otro de los habitantes marginales que las utilizaban como refugio para sus actividades de diverso orden. Para esto último se recurrió a los carabineros, cuerpo militar de la época encargado de la seguridad de las fronteras. El cuartel de carabineros del delta del Llobregat, se empezó a construir en 1844 y su principal finalidad era el control del contrabando con destino a Barcelona. De considerables dimensiones, sus restos todavía perduran.

El saneamiento de las marismas implicó una fuerte modificación de la morfología del terreno deltaico impulsado por los nuevos propietarios con el objetivo de hacerlo útil para el cultivo agrícola. Básicamente se trataba de desaguar la parte encharcada o encharcable mediante una operación de levantamiento del terreno en la zona alejada de la línea litoral, de manera que tuviera la pendiente necesaria para llevar las aguas superficiales al mar, o a las lagunas y de estas al mar.

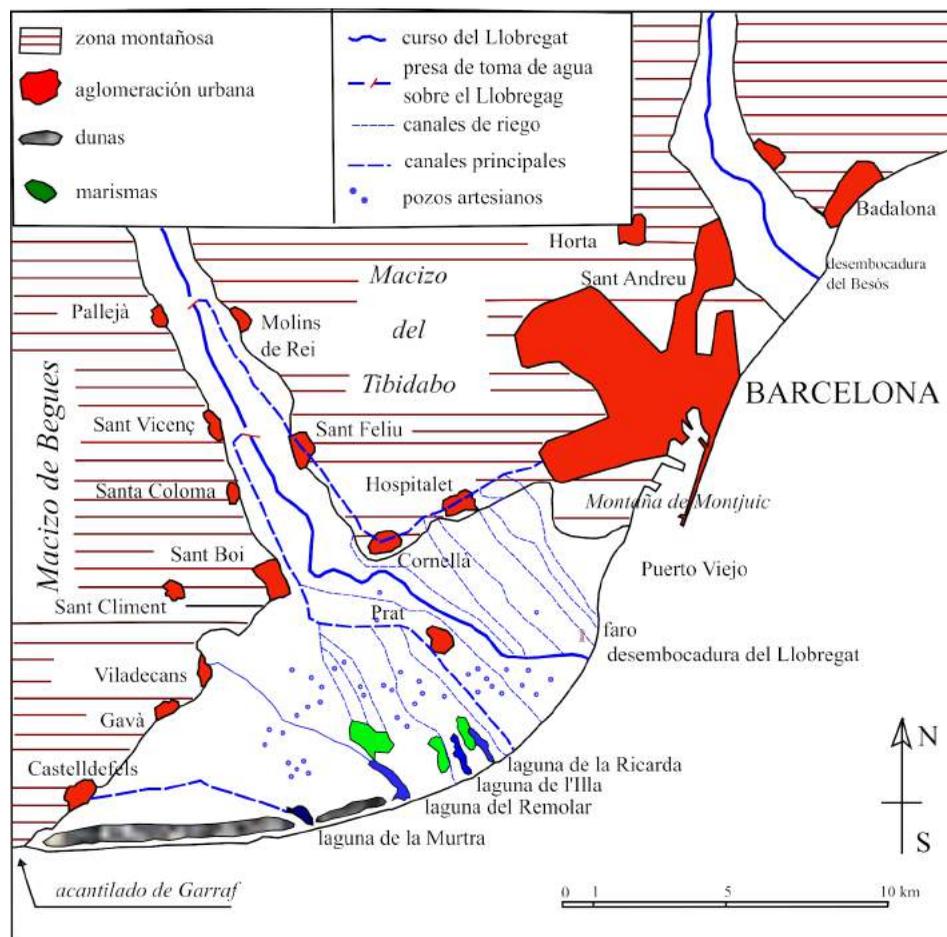


Figura 1. Mapa esquemático del delta del Llobregat formado por el geógrafo francés Pierre Deffontaines, que refleja la situación en la década de 1940. No está representada la vegetación. Redibujado y traducido por VC. Pierre Deffontaines. Le delta du Llobregat. Étude de géographie humaine. In: *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 20, fascicule 3-4, 1949. pp. 137-174.

Para ello, los propietarios utilizaron un sistema de transporte de arena de las dunas litorales (que, además, al limitar la salida de las aguas contribuían a su empantanamiento) hasta la parte alta, con la ayuda de unos pequeños ferrocarriles modelo Decauville, que ya tenía un origen agrícola puesto que su inventor los ideó para el transporte de productos agrícolas en zonas encharcadas. Con la ayuda de los pequeños ferrocarriles –y de una mano de obra abundante y barata– buena parte de la arena de las dunas de la zona fueron trasladadas a las zonas superiores, nivelada con la pendiente adecuada, añadiéndole además suelo fértil de los alrededores (por ejemplo excavando en algunas de las lagunas, como en la Ricarda) y liberando de la carga salina del terreno y de la arena mediante inundación gracias al agua de los canales del Llobregat, o con su dedicación temporal a arrozal, hasta lograr un grado de salinidad lo suficientemente bajo como para su dedicación al cultivo hortícola, que pronto se convirtió en el principal suministrador de hortalizas para la cercana ciudad de Barcelona.

Por otra parte, como medida de protección los propietarios repoblaron con pinos piñoneros las pinedas de las áreas de donde se había extraído la arena, de manera que se frenara la progresión de las dunas de origen eólico. Al parecer en esta área del delta ya existían pinares desde siglos atrás, pero en creciente estado de degradación, lo que debió ser motivo de la formación de nuevas plantaciones por parte de los nuevos propietarios y así estabilizar la progresión de las dunas.

Más o menos este era el paisaje deltaico a principios del siglo XX. Una amplia zona de cultivos hortícolas limitadas en la línea de mar por cordones de dunas de poca altitud, fijadas mediante pinares, y lagunas litorales. En la zona de contacto del delta con la parte montañosa, un rosario de pequeñas poblaciones, otra pequeña población en el centro del delta, y por el norte, más allá del cauce del Llobregat, la ciudad de Barcelona. La revolución agrícola del siglo XIX había modelado el nuevo territorio, que bien poco tenía ya que ver con el delta formado a lo largo de milenios por el río Llobregat. El delta era ya un paisaje plenamente, o casi, antrópico.

La ocupación industrial y la urbanización ...

A principios del siglo XX el delta agrícola comenzó a recibir la mirada codiciosa de la gran burguesía industrial catalana, nada menos que a través de su organización corporativa, el Fomento del Trabajo Nacional, que en compañía de la Junta de Obras del Puerto –antecedente del Puerto Autónomo– y alguna otra entidad, propusieron crear en el delta del Llobregat, junto a la desembocadura del río, un “puerto franco”, es decir, una zona portuaria sujeta a una legislación tributaria laxa. Aunque esta idea no acabó configurándose, los terrenos se explotaron a partir de 1916, cuando se creó el organismo

encargado de su gestión, el Consorcio de la Zona Franca. Era una amplia zona de casi mil hectáreas situada entre Barcelona y el cauce del Llobregat, que se convirtió en el mayor polígono industrial de España y la avanzada de la industrialización franquista, donde se instalaron industrias muy potentes, la más importante de las cuales fue la factoría automovilística SEAT, que con varias decenas de miles de trabajadores fue una referencia imprescindible de naciente movimiento obrero español a partir de los primeros años de la década de 1960.

La disponibilidad de terreno llano, de fácil urbanización, y la mejora de las comunicaciones de la zona, tanto viarias como ferroviarias, a la que se sumó la existencia del aeropuerto del Prat y la proximidad al puerto barcelonés, impulsaron la ubicación, más allá de la Zona Franca, de numerosas industrias, con frecuencia vinculadas a procesos productivos necesitados de agua, como el textil o la producción papelera, que alimentaban su producción con las abundantes aguas de las capas freáticas deltaicas, así como otras numerosas industrias de ramos diversos atraídas por la disponibilidad de suelo muy asequible y bien comunicado, y una mano de obra abundante y barata.

En efecto, a lo largo de este proceso la población de los núcleos urbanos deltaicos aumentó rápidamente. En 1900 la población era todavía muy escasa y hacia 1950 era de unos 10.000 habitantes. A partir de esta fecha el rosario de poblaciones deltaicas recibirá un auténtico aluvión de población obrera migrante procedente de toda España, sobre todo del sur. Este proceso imparable ha continuado hasta fechas recientes, ahora con la nueva inmigración, de tal modo que en los últimos años la población del delta se sitúa en cerca de las 600.000 personas. La mancha urbana asociada al crecimiento demográfico y la industrialización ha terminado por rodear el delta, no solo a uno y otro lado del río sino también en parte importante por el propio litoral marino. En todo este proceso y a lo largo del siglo XX, el Delta agrícola ha pasado a ser industrial, primero, y después sobre todo desde hace varias décadas, a su terciarización, sobre todo en relación con las actividades logísticas, de transporte y movilidad, y turísticas.

... y las infraestructuras

Además de la industria y el crecimiento urbano, dos grandes infraestructuras han tenido un fortísimo impacto sobre el delta. La primera, el puerto y sus órganos de gestión, que según los periodos han recibido diferentes denominaciones: Junta de Obras del Puerto, desde las últimas décadas del siglo XIX, y luego desde los años de 1970, Puerto Autónomo de Barcelona y, finalmente, desde 1993, Autoridad Portuaria de Barcelona. Serán estas administraciones, y los grupos económicos con ellas relacionadas, los que impulsarán las sucesivas transformaciones, que tendrán un momento relevante con la aprobación del Plan

Director portuario de 1989, con el que se planificó la desviación del río Llobregat, la creación de una Zona de Actividades Logísticas, y la llegada del ferrocarril al puerto. Estas obras en su mayor parte se llevarán a cabo entre 2001 y 2011 y representarán un enorme impacto sobre el delta.

La rectificación del curso del río Llobregat en el delta es una vieja idea sobre la que trataron varios ingenieros por lo menos desde mediados del siglo XIX. En 1890, Pedro García Faria, uno de los más ilustres ingenieros de caminos españoles decimonónicos, proyectista de la Barcelona subterránea –es decir, la red moderna de al-

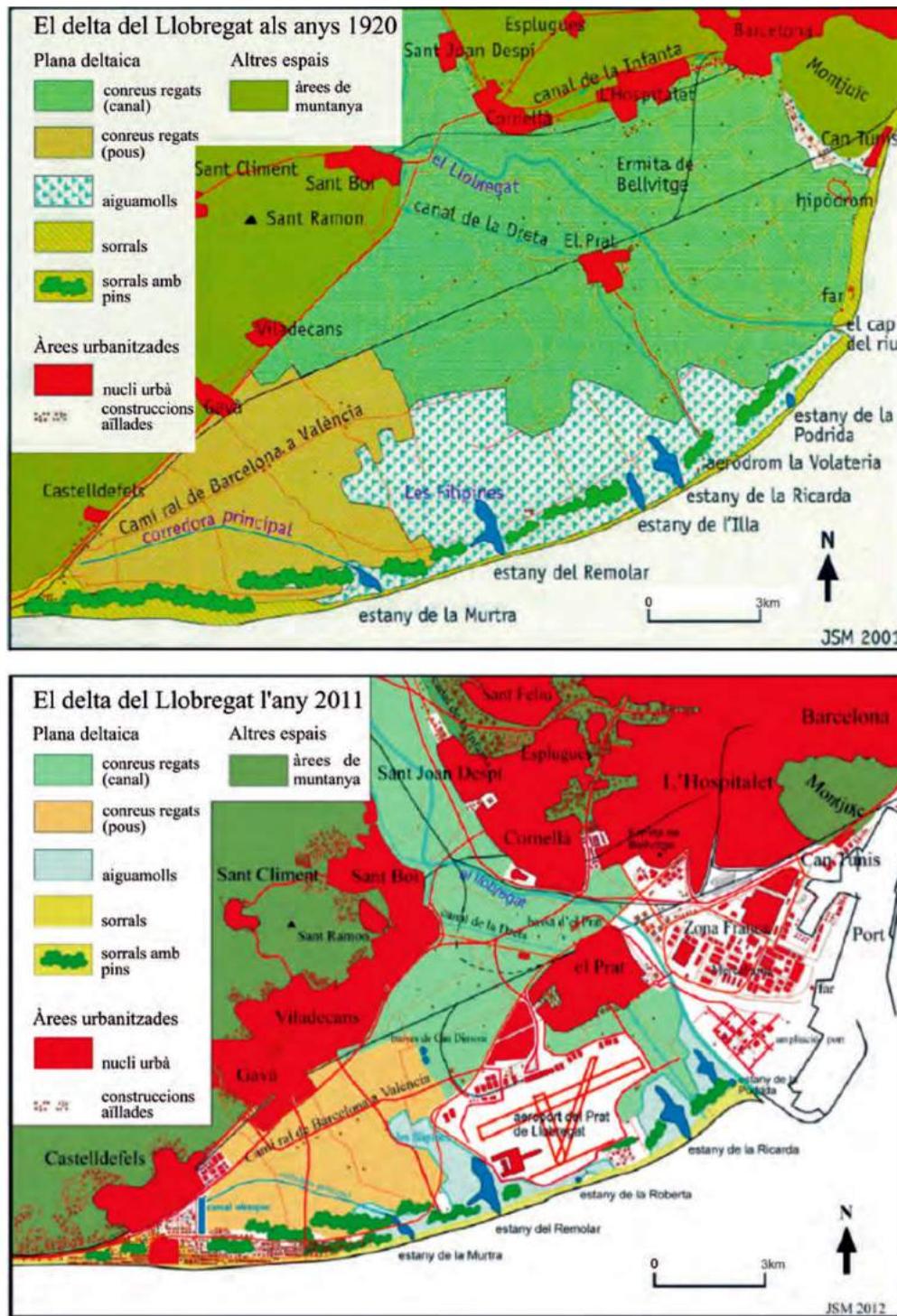


Figura 2. Mapas en los que se reproducen los cambios en el uso del suelo en el delta del Llobregat entre 1920 (superior) y 2011 (inferior), según J. M. Panareda y J. Sans. *Les Basses de Can Dimoni, Sant Boi de Llobregat, Delta del Llobregat*. Ajuntament de Sant Boi de Llobregat, 2002. Tomado de *Els sistemes naturals del delta del Llobregat*. Institució Catalana d'Història Natural, 2018, p. 684.

cantarillado- complementaria al proyecto de ensanche de Ildefonso Cerdá, retomó la idea y la reformuló en términos muy precisos. Se trataba de desviar el río desde Sant Boi, en línea recta hasta la laguna del Remolar, muy hacia el sur, con lo cual los aportes de materiales del río se alejarían del puerto barcelonés. Al mismo tiempo, canalizaba las aguas residuales de Barcelona en dirección al delta para su utilización como fertilizante. Creía García Faria que con ello se lograría el saneamiento integral del delta, convertido en feraz huerta barcelonesa.

Desde la perspectiva actual, la propuesta del gran García Faria era una autentica salvajada, puesto que alteraba de forma radical los sistemas ambientales deltaicos. Cabe señalar que, en aquel periodo, y por muchos años más adelante, las marismas eran espacios por los que se tenía muy escaso aprecio, incluso por los mismos pioneros de la protección ambiental de la época, que ya comenzaban a hacer oír su voz. En sentido estricto, las marismas, y los deltas, eran “suelos de reserva agrícola”, de forma parecida como varias décadas más tarde, en la segunda mitad del siglo XX, el suelo rústico pasó, de hecho, a ser considerado como “suelo de reserva urbana”, lo que con mucha frecuencia quería decir también suelo para la industria.

La propuesta de García Faria no se desarrolló en aquel momento, pero un siglo después, en 1989, uno de los más potentes agentes urbanos que intervenía en la zona, el Puerto Autónomo de Barcelona, continuador de la vieja Junta de Obras del Puerto, retomó la idea del desvío del río, aunque no para sanear el Delta sino para disponer de terreno en el que pudiera crecer hacia el sur el entonces más o menos limitado viejo puerto barcelonés. La propuesta, incluida en el Plan Director del referido año, era más limitada que la de García Faria, puesto que la desembocadura del Llobregat se desplazaba hasta las cercanías de la laguna de la Ricarda. Unos años más tarde con la aprobación del llamado Plan Delta, todavía se limitó un poco más el trazado del desvío como resultado de negociaciones largas y complicadas, en las que el vector ambiental desempeñó un papel de cierta importancia. Finalmente, las obras de ampliación del puerto y desvío del río Llobregat se ejecutaron entre 2001 y 2011. Se había consumado el atentado contra el delta, que había visto convertida una parte sustancial de su zona norte en terreno primero industrial y, después, en un área de actividades sobre todo logísticas y comerciales.

La otra gran infraestructura presente en el Delta lo constituye el Aeropuerto del Prat. Su origen se encuentra en un pequeño aeródromo de 1916 que fue creciendo poco a poco. Las primeras líneas regulares comenzaron a operar en 1927, pero fue en la década de 1940 cuando creció de forma importante y continuada. Este crecimiento se hizo en buena parte sobre los terrenos

agrícolas de una las propiedades de las que antes hemos hablado, de humedales y de pinares.

Como en tantas otras cosas en Barcelona, la influencia de la operación olímpica de 1992 se extendió ampliamente sobre el delta. Las negociaciones entabladas durante este periodo condujeron a la firma en abril de 1994 del Convenio de Cooperación en Infraestructuras y Medio Ambiente, conocido como Plan Delta, por parte de las administraciones públicas implicadas: Ministerio de Obras Públicas, Generalitat de Catalunya, Ayuntamiento del Prat de Llobregat, Consell Comarcal del Baix Llobregat y Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona. En esta aquiescencia con los contenidos del Plan Delta llama la atención la presencia de dos elementos, el Ayuntamiento del Prat y la coletilla “Medio Ambiente” en el nombre del convenio firmado.

La presencia del Ayuntamiento del Prat es importante porque durante muchos años fue la punta de lanza de la oposición a la expansión en su territorio de todo tipo de infraestructuras, pero sobre todo el puerto y el aeropuerto. Además, el consistorio del Prat era muy mayoritariamente de izquierdas desde hacía mucho y había mantenido una actitud de oposición coherente frente a los grupos de poder que impulsaban este tipo de infraestructuras. Pero en torno a los fastos de los Juegos Olímpicos de 1992 las cosas comenzaron a cambiar. Quizás por cansancio de una larga oposición sin resultados muy palpables y también por cómo se planteó la cuestión en el Plan Delta, en el que el municipio del Prat obtenía algunos beneficios sustanciales, lo que comportó que los antiguos opositores aceptaran la firma de la nueva propuesta.

El Plan Delta por primera vez integraba el conjunto de intervenciones en el delta y, además, introducía criterios de orden ambiental, de significado polémico en el sentido de que muchos lo interpretaron como una especie de lavado de cara de intervenciones muy duras. Desde luego razones para sustentar este punto de vista las había, si tenemos en cuenta el núcleo de la propuesta: ampliación del aeropuerto, con nueva pista y terminal; ampliación del puerto de Barcelona hacia el sur, creación de una nueva Zona de Actividades logísticas (ZAL), nuevos muelles y un gran dique y el consiguiente desvío del último tramo del río Llobregat (y otra serie de intervenciones que las acompañaban).

El entonces alcalde del Prat justificó la firma del Plan Delta en nombre de la “racionalidad para ordenar la complejidad” curiosa expresión bajo la que se encubría la importante serie de contrapartidas económicas y ambientales para el municipio. Una relación no exhaustiva fueron las siguientes: crecimiento contenido del aeropuerto, mantenimiento parcial de la agricultura periurbana, compensar el desvío del río con la creación de nuevas zonas húmedas y espacios de uso público,

recuperación de parte de la franja litoral degradada, nuevo esquema de conectividad intramunicipal.

Apuntes para un futuro imperfecto

La aceptación del Plan Delta y su rápida concreción en gran parte en los años subsiguientes, representó, de hecho, la liquidación del delta como espacio con valores ecológicos significativos. El papel aparentemente relevante que se confería a las consideraciones ambientales en el Plan, que en gran medida fue la coartada esgrimida ante la opinión pública para su aceptación, puede que fuera eso, pero también puede que fuera algo más, quizás un primer esbozo de orientación más o menos “verdosa” de algunos representantes del capitalismo avanzado. O por lo menos terreno de conflicto en torno a esta cuestión de varias fracciones de los capitalistas actuales y actuantes, que a un tiempo aceptan medidas ambientales de cierta relevancia y a otro toman decisiones que apuntan en direcciones totalmente opuestas.

El caso de los contenidos firmados en el Plan Delta son un buen ejemplo. El “crecimiento contenido” del aeropuerto se ha manifestado en la apropiación por parte de AENA, el gestor del aeropuerto, de algunas de las zonas ambientalmente mejor conservadas del delta, de lo que en ocasiones se vanagloria, pero que no son otra cosa que espacio de reserva para sus planes futuros, como se ha visto en la reciente polémica de una nueva pista paralela a la playa y que los arrasaría. Como arrasaría también con el que sin duda es el mejor conservado de los espacios que restan, la laguna de la Ricarda, cuyos propietarios son los descendientes de la familia Bertrand que los adquirió en el siglo XIX, para convertirlos en una finca agrícola mientras reservaba la Ricarda como coto de caza. Hoy los herederos de esta familia tienen sus casas de recreo en torno a la laguna y, aparentemente, muestran su oposición a los planes de AENA. Curiosa, sino triste, situación.

Una parte del frente litoral ha mejorado, pero la conectividad, otro de los puntos firmados, deja mucho que desear. Ciertamente han mejorado algunos accesos a la playa, pero el delta, sobre todo en la parte litoral, supuestamente la de mayor valor, se encuentra totalmente fragmentada, con numerosas vallas metálicas, indicaciones de prohibición y otras indicaciones, objetivas y subjetivas, de que allí mandan los intereses de la propiedad ya sean las de antiguos terratenientes, la

actividad y la industria aeronáutica, o de los señores de la logística. A esta fragmentación y a su conversión en gran medida en un espacio inaccesible al ciudadano contribuye también la sin duda bienintencionada protección medioambiental, en especial la que emana de la Unión Europea y sus ZEPA (Zona de Especial Protección para las Aves), sobre todo en la franja litoral entre la Ricarda y la desembocadura del tramo desviado del Llobregat, lugar en el que estuvo ubicado el cuartel de carabineros del delta, donde antaño se perseguían contrabandistas y ahora la policía autonómica de los *mossos d'esquadra* mantiene a jaque los ciudadanos despistados que se aventuran por tales espacios.

Es un ejemplo de protección ambiental pasiva, que es la que ha caracterizado mayoritariamente las no muy abundantes medidas de protección de la zona, que se podría caracterizar como basadas en la prohibición frente a la necesaria gestión, sobre todo por parte de los organismos públicos. Aunque por otros caminos, algo se ha hecho en la senda de buscar una protección de carácter más activo, y participativo, cuyo ejemplo más relevante es la figura de Parque Agrario del Baix Llobregat, que afecta una parte de la zona agrícola de los municipios del sur, aunque no del litoral. Sin embargo, el consorcio que gestiona estas áreas agrarias convive con otro consorcio encargado de la gestión de la protección ambiental, con un enfoque pasivo y que además tiene dependencia de varios niveles administrativos, desde el local hasta la Unión Europea, cada uno con criterios diferenciados.

No parece una solución buena de los problemas del delta, si es que ésta todavía es viable. Para ello se precisarían medidas de gran calado, como las que en su momento se agruparon en el Plan Delta, pero de sentido contrario. Quien esto escribe no cree en las propuestas sobre decrecimiento, por lo menos de forma generalizada, pero en el caso del delta del Llobregat me parece que solamente transitando por esta vía se podría hacer algo. Por ejemplo, paralizando el crecimiento urbano en la mayor parte de las poblaciones del delta. También paralizando definitivamente cualquier nueva ampliación del puerto y el aeropuerto y puede que revirtiendo algunas. Y adquiriendo por parte de las administraciones implicadas la mayor parte del suelo necesario para un funcionamiento aceptable de los sistemas ambientales deltaicos.

NOTA SOBRE EL AUTOR

Vicente Casals Costa. Doctor en Geografía. Ha sido investigador de la Fundació Bosch i Gimpera y profesor de la Universidad de Barcelona. Actualmente es investigador independiente. Interesado por la historia de la ciencia y la técnica, las dinámicas territoriales y el urbanismo, ha colaborado con diversos movimientos sociales urbanos, como el vecinal y el antinuclear. Es miembro del equipo de redacción de Crítica Urbana.