

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

SARA MINGORRÍA¹
sara.mingorria@udg.edu

ARIADNA CONTÉ²

¹ Universitat de Girona, Zeroport y Stay Grounded
² Zeroport

Resumen

La aviación es una de las industrias más contaminantes y desiguales. A pesar de las mejoras tecnológicas, la aviación es una de las fuentes de gases contaminantes que crece más rápidamente. Además, se prevé que en 2023 la industria supere la tasa de crecimiento del 4% que tenía años antes de la pandemia de COVID-19. Este crecimiento tiene como base la ampliación y construcción de nuevos aeropuertos que provocan cientos de conflictos ambientales alrededor del mundo. Específicamente, en este artículo, analizamos el conflicto activo relacionado con la amenaza constante de ampliación del aeropuerto de El Prat (desde 2004 hasta la actualidad) que consiguió ser paralizado temporalmente en 2021 y que supuso la reactivación de movimientos sociales, ecologistas, del campesinado y vecinales, después de la pandemia de COVID-19, por la defensa de la vida. Posteriormente, reflexionamos sobre dos elementos que consideramos que condicionaron la paralización temporal del proyecto de ampliación: 1) la trayectoria del delta del Llobregat como territorio de movilizaciones históricas y 2) la implicación de la Plataforma Zeroport, que lucha por el decrecimiento del puerto y el aeropuerto de Barcelona. Finalmente, con-

cluimos que los proyectos aeroportuarios son incoherentes, injustos e indeseables en un contexto de emergencia climática y crisis ecológica y social, teniendo como único escenario deseable el decrecimiento controlado de la aviación.

Palabras clave:
decrecimiento, plataforma Zeroport, aviación, resistencia, conflicto ambiental



1. La aviación: industria contaminante y desigual

La industria de la aviación ha estado creciendo en los últimos años antes de la pandemia de COVID-19 más de un 4% anual y fue una de las fuentes de emisiones que más creció en 2019 (IPCC, 2019). Asimismo, es una de las industrias más desiguales en relación con la libertad de movilidad y el género (Gössling *et al.*, 2019). En 2018, solo el 1% de la población mundial fue responsable del 50% de las emisiones globales de la aviación (Gössling y Humpe, 2020); mientras que aproximadamente el 80% de la población mundial nunca ha cogido un avión comercial (Gurdus, 2017). En términos de movilidad, debido a las políticas restrictivas de migración, la libertad de volar a otros países está condicionada por la nacionalidad de origen, es decir, dónde ha sido expedido el pasaporte. Por ejemplo, una persona con nacionalidad japonesa tiene libertad de movimiento (sin pedir visa previamente) para entrar en 192 países, mientras que una persona con nacionalidad afgana, solo la tiene en 26 países con el pasaporte de su país (Whyte, 2008). En relación con el género, es una industria masculinizada, en la que las mujeres solo representan el 3% del personal en el sector y solo son el 5% de las personas que pilotan los aviones comerciales; además, aproximadamente el 60% de los viajeros de estos aviones son hombres (Stay Grounded [SG], 2022).

Para que la industria de la aviación siga creciendo, necesita encontrar y mejorar la tecnología existente, construir nuevos aeropuertos, ampliar los ya existentes y dotarlos de más servicios a su alrededor. Entre 2000 y 2016, se construyeron nuevas pistas en 55 de los 150 aeropuertos con más vuelos del mundo (Dray, 2020). Según la base de datos del Centro de Aviación, en 2017 había más de 300 posibles ampliaciones de aeropuertos o construcciones de nuevos aeropuertos (CAPA, 2023). De estos 300 proyectos, 100 casos han sido registrados como conflicto ambiental en la base de datos del Atlas Global de Justicia Ambiental (EJAtlas, en adelante), una plataforma de mapeo colaborativo de los conflictos ambientales a nivel mundial (www.ejatl.org). Es decir, son casos en los que ha habido una manifestación colectiva o personas organizadas denunciando, por un lado, los daños o posibles impactos negativos en la sociedad, en el medio ambiente y/o sobre el cambio climático de un proyecto económico, así como la distribu-

ción desigual de los beneficios, por el otro (Martínez-Alier y O'Connor, 1996). En este caso concretamente, por la expansión de infraestructuras aeroportuarias. Consideramos que entender, analizar en profundidad y visibilizar los conflictos ambientales es una oportunidad para transformar realidades injustas y replantearse nuevos escenarios alternativos donde la vida esté en el centro de las decisiones económicas, políticas, sociales y ambientales.

Según la base de datos del EJAtlas, de los 100 conflictos relacionados con aeropuertos un 40% de los casos han sido exitosos, es decir, han conseguido paralizaciones temporales, los proyectos han sido suspendidos completamente y/o se han fortalecido las redes de resistencia.

En este artículo analizamos las dinámicas del conflicto relacionado con el aeropuerto de El Prat desde su primera ampliación en 2004-2009 hasta la actualidad. Reflexionamos sobre los elementos que hemos considerado distintivos y básicos para que en 2021 se lograra suspender temporalmente su expansión. Las luchas en defensa del territorio y en contra de la ampliación de El Prat consideramos que son un ejemplo de éxito en la movilización social y ecologista en Catalunya. Además de la suspensión temporal, en 2021, las movilizaciones en contra del aeropuerto supusieron la reactivación postpandemia de muchos movimientos sociales, ecologistas y del campesinado, y el fortalecimiento de redes en defensa del territorio que luchan en contra de megaproyectos como los Juegos Olímpicos de Invierno, el Hard Rock, el cuarto cinturón, la reactivación y ampliación del aeropuerto de Girona y la nueva estación de AVE en ese aeropuerto. En este artículo, por un lado, analizamos los principales impactos sociales y ambientales negativos de 100 conflictos relacionados con aeropuertos en todo el mundo y, por otro lado, reflexionamos, a través del conflicto del aeropuerto de El Prat, sobre los factores que condicionaron el éxito en la lucha contra la ampliación del aeropuerto. Estos análisis y reflexiones surgen de debates internos y en foros públicos como personas miembros de la plataforma Zeroport (<https://zeroportbcn.wordpress.com/>) y la red internacional de Stay Grounded (<https://es.stay-grounded.org/>). Zeroport está formada por 136 entidades y colectivos, fue creada en 2020

para hacer decrecer las industrias de la aviación y portuarias de Barcelona y es parte y miembro activo de la red internacional Stay Grounded (de aquí en adelante SG), una red global con más de 160 miembros que trabaja para reducir el tráfico aéreo y construir un sistema de transporte justo.

A continuación, presentamos la metodología utilizada; después, presentamos el análisis de los

principales impactos sociales y ambientales, así como la respuesta en contra de los proyectos de aeropuertos en 100 conflictos a nivel mundial; seguidamente, analizamos en profundidad el caso de El Prat desde sus impactos y movilizaciones y reflexionamos sobre los elementos que consideramos destacables y que posibilitaron la paralización temporal del proyecto de expansión del aeropuerto en 2021.

2. Metodología: análisis en profundidad del conflicto relacionado con la expansión del aeropuerto de El Prat

Consideramos este análisis como un trabajo de investigación activista siguiendo la definición de Borrás (2016), “una labor activista comprometida que se nutre de una investigación académica rigurosa, y que explícitamente forma parte de los movimientos”. Las dos autoras somos miembros cofundadores de Zeroport y ambas hemos tenido diversos roles dentro de la plataforma desde coescribir comunicados, como portavoces, o saliendo a la calle en actos y manifestaciones, al mismo tiempo que hemos participado en la recolección de datos y el análisis e interpretación de los mismos.

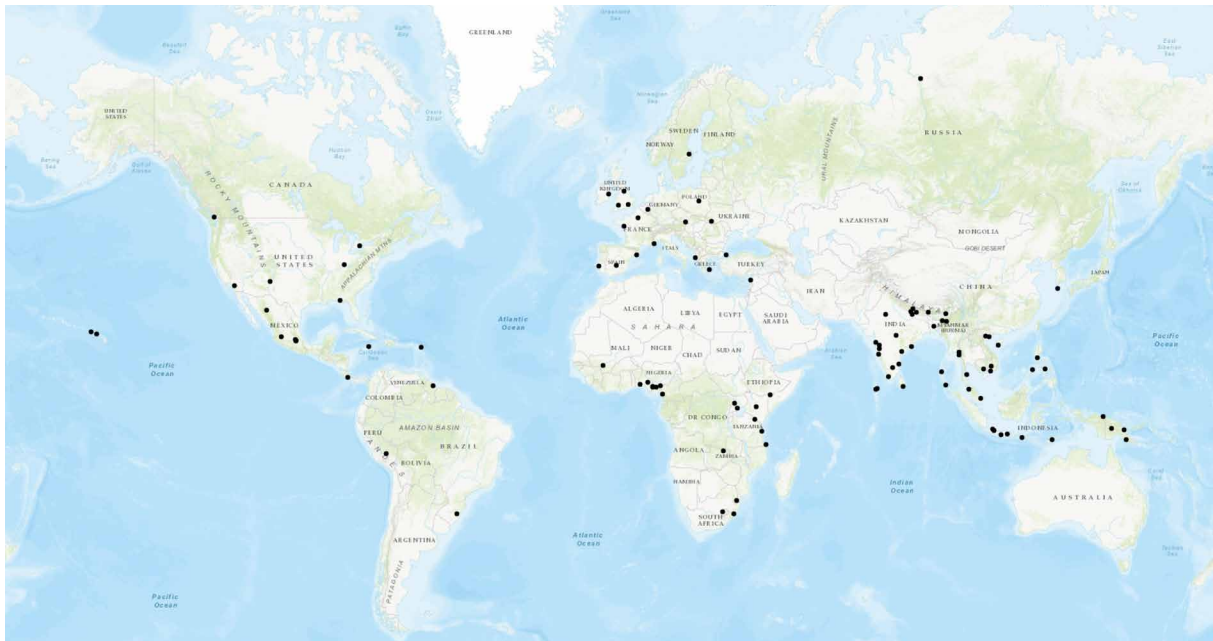
El proceso analítico de este estudio está dividido en dos fases simultáneas: la fase 1 de mapeo y análisis comparativo de los principales impactos sociales y ambientales registrados en 100 conflictos relacionados con aeropuertos, así como los éxitos en la lucha en contra de la expansión y nuevas construcciones de aeropuertos en el mundo; y la fase 2, de análisis en profundidad de las movilizaciones en contra de la ampliación del aeropuerto de El Prat; así como los factores que condicionaron la paralización temporal del proyecto de ampliación.

En la fase 1, la primera autora, como investigadora y activista de la red de SG, participó en el aná-

lisis y comparación de conflictos relacionados con la expansión de aeropuertos en el mundo (ver Figura 1). Entre 2018 y 2022 se identificaron 100 casos cuya información fue proporcionada por organizaciones, periodistas, activistas y académicas de todo el mundo. Algunos de los casos han sido escritos directamente por los movimientos locales en resistencia, como es el caso de El Prat (EJATLAS, 2022). Una gran mayoría de ellos han sido investigados e introducidos en la base de datos del EJAtlas, por la periodista e investigadora Rose Bridger, tras ser doblemente verificados por un miembro del equipo del EJAtlas.¹ El EJAtlas, como se ha introducido en la sección anterior, es una base de datos y mapa interactivo que documenta conflictos ambientales de todo el mundo. Estos conflictos son definidos como movilizaciones de las comunidades locales contra determinadas actividades económicas en las que los impactos ambientales son un elemento clave de sus quejas (Temper *et al.*, 2015). El mapa se inició en 2012 con la financiación del programa europeo FP7 de investigación sobre “Ciencia en Sociedad” para el proyecto Environmental Justice Organizations, Liabilities, and Trade (EJOLT 2011-2015) (www.ejolt.org) y fue posteriormente financiado por los proyectos ENVJUSTE (ERC Advanced Grant 2016-2021), y el

1. El EJAtlas está dirigido por Leah Temper y Joan Martínez Alier y coordinado por Daniela Del Bene, en el Instituto de Ciencia y Tecnología Ambientales (ICTA) de la Universitat Autònoma de Barcelona. La primera autora de este artículo participó tanto en la investigación de algunos casos como en la coordinación y la verificación de la información incluida en el EJAtlas como investigadora postdoctoral en el proyecto ENVJUSTICE.

Figura 1. Captura de pantalla del mapa filtrado por conflictos ambientales relacionados con aeropuertos en el EJAtlas



ACKnowl-EJ (Academic-Activist Co-Production of Knowledge for Environmental Justice, 2015-2018) en el Instituto de Ciencia y Tecnología Ambientales de la Universitat Autònoma de Barcelona (ICTA-UAB).

Específicamente, el mapeo y análisis de conflictos relacionados con aeropuertos fue financiado conjuntamente por el proyecto ENVJUSTICE y la red Stay Grounded. El principal objetivo de este mapeo era hacer visibles las violaciones de los derechos humanos y las injusticias sociales y ambientales ocasionados por la expansión de nuevas infraestructuras aeroportuarias, al tiempo que buscaba fortalecer la red internacional y los movimientos locales y globales de justicia ambiental a favor de detener el crecimiento de la industria de la aviación. El mapa fue desarrollado y coordinado por Rose Bridger (Stay Grounded/Global Anti-Aerotropolis Movement-GAAM/) y Sara Mingorría (Stay Grounded/Zeroport/Universitat de Girona/EnvJustice). Yannick Deniau (Envjustice/GeoComunes) y Mira Kapfinger (Stay Grounded) se unieron al equipo de coordinación durante el proyecto.

Cada uno de los casos introducidos incluyen información sobre la historia y los hechos más importantes del caso; los movimientos y las estrategias de resistencia en contra de la ampliación o nuevo aeropuerto; las instituciones y empresas financiadoras y promotoras de los proyectos; los impactos ambientales, sociales y económicos potenciales y reales, y si ha habido éxitos destacables en la lucha.

Específicamente en este artículo, nos centramos en comparar a través de la estadística descriptiva las variables relacionadas con los impactos sociales y ambientales y los casos marcados como exitosos por los movimientos de justicia ambiental. En este estudio consideramos caso exitoso todos aquellos registros en los que se especifica como éxito por el movimiento, el cumplimiento de compensaciones, conseguir moratorias o las cancelaciones definitivas de los proyectos aeroportuarios.

En la fase 2, analizamos en profundidad el conflicto ambiental del aeropuerto de El Prat desde los años 70 hasta 2022. Ambas autoras analizamos el caso desde nuestro rol activista en la

plataforma Zeroport. Primero, recopilamos información sobre los hechos más importantes, los actores y las estrategias más relevantes que fueron incluidos en el EJAtlas (EJATLAS, 2022). Esta información se basó en análisis de contenido de notas de prensa², comunicados y entrevistas a miembros de organizaciones que han tendido un rol protagonista en las anteriores ampliaciones del aeropuerto como Prou Sorroll, Associació de Veïns de Gavà Mar y Ni un Pam de Terra. Segundo, analizamos los posibles factores que condicionaron el éxito de la lucha al ser paralizado el proyecto de ampliación del aeropuerto de El Prat en 2021. Estas reflexiones fueron el resultado de

discusiones en presentaciones realizadas por Zeroport en diferentes espacios de debate público; por ejemplo, en el Congreso SG en 2022 en Lille con el título “AviAction: Stay Grounded Action Conference” o en el fórum de Futurs Impossibles en Barcelona en 2023³. Ambas presentaciones fueron preparadas conjuntamente con miembros de la plataforma Zeroport. Parte de estos debates internos y públicos sobre qué factores creemos que han condicionado el éxito de la paralización temporal de la ampliación del aeropuerto de El Prat han sido incluidos en este estudio en forma de reflexión.

3. Conflictos de aeropuertos en el mundo: impactos y resistencias exitosas

Los proyectos aeroportuarios alrededor del mundo están causando graves conflictos e impactos sociales y ambientales, tales como desplazamiento de poblaciones, destrucción de ecosistemas, contaminación y problemas de salud. De los 100 conflictos analizados, en la mitad de los casos (50%) hubo problemas de expropiación de tierras y desplazamiento de la población. La población que se resiste a ser desplazada sufre múltiples violencias por parte de los Estados y las empresas con intereses en la construcción, tales como desalojos forzosos, intimidaciones para que abandonen el lugar, detenciones y encarcelamientos por haber mostrado de alguna manera oposición al proyecto aeroportuario. En alrededor de un tercio de los casos estudiados hubo problemas de represión (30%) y un nivel alto de violencia durante o posterior a las protes-

tas (35,5%). Hay varios casos de conflictos entre las comunidades afectadas y las fuerzas del Estado que se saldaron con muertos y heridos, como la propuesta de un aeropuerto nuevo en los humedales de Arial Beel (Bangladesh) (EJATLAS, 2019a), el aeropuerto militar de Mieu Mon (Vietnam) y el aeropuerto de Lombok (Indonesia) (EJATLAS, 2018a). Las organizaciones locales que se oponen a la construcción de un aeropuerto en Creel (México) (EJATLAS, 2020a) denunciaron la muerte de un líder indígena pocos días antes de una manifestación prevista como un crimen de Estado. Uno de los ejemplos de represión más violento ocurrió en Atenco (México) en 2006, en relación con el Nuevo Aeropuerto Internacional: dos jóvenes fueron asesinados, 26 mujeres fueron torturadas y violadas, y 207 personas fueron detenidas (12 de estas fueron encarceladas du-

2. Incluidas actualmente como referencias en el caso del EJAtlas (2022) o en el blog de Zeroport (<https://zeroportbcn.wordpress.com>) o en la web de la Associació de Veïns de Gavà Mar (http://www.gavamar.com/index1.php?ruta=https://cloud2.hospedajeydominios.com:2222/CMD_FILE_MANAGER/domains/gavamar.com/public_html/index1.htm).

3. Ambas se pueden consultar por la web, AviAction: Stay Grounded Action Conference (<https://stay-grounded.org/action-conference-2022/#:~:text=The%20conference%20was%20hosted%20by,towards%20a%20just%20mobility%20system>) y el fórum de Futurs Impossibles 2023 (<https://futuresimpossibles.org>).

rante más de cuatro años y torturadas) (EJATLAS 2019b). En Europa, activistas también son perseguidos y criminalizados por denunciar los proyectos de expansión de aeropuertos, uno de los casos más recientes fue el de Francisco Pedro (Kiko) del movimiento ATERRA en Lisboa (EJATLAS 2019c). Fue detenido cuando protestaba en un acto protagonizado por el primer ministro portugués, António Costa, y durante más de tres años estuvo en un proceso judicial abierto por desobediencia (*El Salto Diario*, 2022).

Asimismo, aunque no haya desplazamiento forzado, las comunidades que viven alrededor de la construcción también sufren otro tipo de impactos durante la construcción del mismo. Por ejemplo, por los movimientos de tierra que provocan la inestabilidad del terreno, que lo inhabilita para construcciones o actividades agrícolas y agrieta las casas (p. ej., aeropuerto de Pakyong, en India, ver EJATLAS, 2019d); el exceso de polvo que provoca graves daños respiratorios (p. ej., aeropuerto CVG, en EE.UU, ver EJATLAS, 2020b), y la alteración de los sistemas hidrológicos, que dificulta el acceso a agua potable (aeropuerto de Isiolo, en Kenia, ver EJATLAS, 2019e). Una vez en funcionamiento, como se ve en muchos casos, la aviación provoca graves efectos en la salud debido a la contaminación atmosférica y acústica que llega hasta las comunidades vecinas (p. ej., Aeropuerto de San Bernardino, en EE.UU., ver EJATLAS, 2019f).

Además, para construir los proyectos, en muchos de los casos fue necesaria la destrucción de hábitats naturales con alta densidad de biodiversidad. En el 80% de los casos, se denunciaron graves daños por deforestación y/o pérdida de biodiversidad. Uno de los casos más graves de deforestación en Sri Lanka se produjo en la zona donde posteriormente se construyó el aeropuerto de Mattala (EJATLAS, 2019g). Los manglares de la bahía de Manila (Filipinas) han sido cortados para la construcción de la Aerorópolis de Bulacan (EJALAS, 2019h), y los arrecifes de coral y las praderas marinas podrían estar en peligro por el segundo aeropuerto propuesto en la isla de Tioman (Malasia) (EJATLAS, 2019i). El emplazamiento de un segundo aeropuerto previsto en Lisboa (Portugal) (EJATLAS, 2019c) se encuentra en la reserva natural del estuario del Tajo, un ecosistema de humedales que constituye una zona de alimentación crucial para decenas de especies de aves. Ecosistema similar al que podría afectar nuevamente una nueva ampliación del aeropuerto de El Prat (EJATLAS, 2022).

Ante esta situación, colectivos y movimientos de justicia ambiental a nivel global resistimos y nos movilizamos en contra de estas ampliaciones y a favor de la vida, proponiendo el decrecimiento de la industria de la aviación de una manera justa.

Ser parte de SG nos ha permitido, a Zeroport, coproducir y participar en el desarrollo de narrativas globales sobre la ilusión de volar verde o cómo decrecer en la aviación que compartimos con todos sus miembros (ver, por ejemplo, la publicación sobre el decrecimiento de la aviación *Stay Grounded*, 2019), así mismo en nuestras intervenciones y presentaciones usamos información y materiales producidos por la misma red. SG nos ha dado apoyo con la comunicación internacional y con sus muestras de solidaridad. Así mismo, desde Zeroport, hemos apoyado campañas globales, dado apoyo a movimientos de otras partes del mundo, difundiendo sus luchas, firmando cartas, conociendo o intercambiando con otros movimientos en diferentes espacios de reflexiones, tales como los encuentros anuales de la red de SG, reuniones regionales, conferencias o *webinars*. En estos intercambios con otros miembros y movimientos de la red de SG hemos aprendido y reflexionado sobre diferentes estrategias de lucha. Por ejemplo, el éxito de la paralización de la ampliación del aeropuerto de Heathrow en Londres (EJATLAS, 2019j) y las estrategias para luchar de manera coordinada de movimientos de justicia ambiental y sindicatos. Creemos que la red es un apoyo fundamental para muchas de las actuales luchas por el decrecimiento de la aviación, particularmente, lo ha sido en la lucha para parar la expansión del aeropuerto de El Prat.

Actualmente, en 40 de los 100 casos registrados en el EJAtlas, las movilizaciones fueron consideradas exitosas por los logros conseguidos. Estos incluyen compensaciones, moratorias o cancelaciones definitivas. El caso de El Prat, además, forma parte del 80% de casos de éxito donde la movilización ha comenzado antes del inicio del proyecto/construcción. Otros ejemplos destacables son Nantes (Francia) (EJATLAS, 2018b) o el aeropuerto de Aranmula Greenfield (India) (EJATLAS, 2019k), así como la planificación de un nuevo aeropuerto en Bangladesh que habría pavimentado una gran franja de los humedales de Arial Beel (EJATLAS, 2019a). La construcción de un aeropuerto en la isla de Koh Phangan (Tailandia) (EJATLAS, 2019l) se detuvo después de que se talaran ilegalmente bosques para el proyecto. Pero en varios casos (17%) la oposición al desa-

rollo de un aeropuerto resulta en la paralización del proyecto, en vez de su finalización, como es el caso de las terceras pistas de aterrizaje del aeropuerto de Heathrow (EJATLAS, 2019j).

A continuación, mostramos el caso específico de aeropuerto de El Prat y los movimientos en oposición que han hecho posible la paralización temporal de la ampliación del aeropuerto.

4. El caso del aeropuerto de El Prat: acuerdos entre patronal, empresas y políticos

En 2021, las movilizaciones coorganizadas por la plataforma Zeroport junto con otros movimientos del delta de Llobregat y de toda Catalunya a favor de la vida y la defensa de los territorios consiguen paralizar temporalmente la expansión de aeropuerto de El Prat.

Consideramos las movilizaciones en contra de la ampliación de El Prat exitosas porque lograron, por un lado, paralizar temporalmente la ampliación y que no fuera incluida en el nuevo Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 2022-2026), y, por otro lado, que se visibilizara y escuchara la opinión pública opuesta a esa ampliación y, además, se reactivaran y reforzaran los movimientos sociales, ecologistas, feministas y vecinales de Catalunya después de la pandemia de COVID-19.

En enero de 2020, el presidente de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)⁴, Maurici Lucena, se reunió con la Generalitat y los ayuntamientos de la zona para presentarles una propuesta de ampliación de la tercera pista del aeropuerto de El Prat. Esta propuesta quedó aparcada durante la pandemia, cuando la actividad aeroportuaria se paralizó. En junio de 2021, el proyecto de AENA se llevó al terreno mediático y político, con el objetivo de incluirlo en el DORA 2022-2026, que planifica las inversiones de los aeropuertos españoles para los próximos cinco años. En agosto de 2021 después de una fuerte

presión mediática por parte de empresarios catalanes (escenificada en un acto con la patronal y las grandes empresas en la escuela privada de negocios ESADE), el vicepresidente del gobierno catalán (Jordi Puigneró, JuntsxCat), la ministra española de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Raquel Sánchez, exalcaldesa de Gavà por el Partido Socialista Catalán, PSC) y el presidente de AENA (Maurici Lucena, PSC) acordaban ampliar el aeropuerto de El Prat en el delta del Llobregat. El acuerdo consistía en alargar la tercera pista y construir una nueva terminal satélite para aumentar así la llegada de vuelos internacionales. El proyecto se presupuestó en 2.000 millones de euros (*La Directa*, 2021). Según sus previsiones, con esta ampliación, se pasaría de los actuales 55 millones de pasajeros anuales, a los 70 millones, gracias a que el aeropuerto pasaría a poder asumir más vuelos intercontinentales y, por tanto, ser un *hub* aéreo internacional. Este acuerdo debía ser aprobado por el Consejo de Ministros del Gobierno español en 2021. Justamente en septiembre de 2021 caducaba el anterior DORA y se necesitaba la aprobación del nuevo DORA 2022-2026, que incluía las inversiones de AENA para este periodo.

4. AENA es una empresa público-privada que gestiona 45 aeropuertos del Estado español. La sociedad es propiedad, en el 51%, de Enaire (entidad pública), y el 49% restante es propiedad de empresas privadas. Algunos de los accionistas de AENA son: The Children's Investment Fund Management (11%), fondos buitre BrackRock Inc (3%), Capital Research and Management Company (3,3%), Deutsche Bank (4,4%).

4.1. AMPLIACIONES ANTERIORES Y SUS GRAVES DAÑOS EN LA SALUD DEL SOCIOECOSISTEMA

El delta del Llobregat, donde se asienta el aeropuerto, es considerado reservorio de agua potable, uno de los espacios con más densidad de biodiversidad de la península, protegido bajo la figura de Red 2000 y, por su proximidad, ha sido la despensa de alimentos para la ciudad de Barcelona (BCN Smart Rural, 2023), además de ser uno de los terrenos más fértiles del Mediterráneo. A pesar de su valor en términos ecológicos y agroalimentarios, el delta ha sufrido diferentes impactos debidos a la actividad humana, que van desde cambios en la dinámica fluvial o la introducción de especies invasoras (Prats-Puntí, 2022; Bracho-Estévez *et al.*, 2021) hasta los daños provocados por la actividad aeroportuaria.

Anteriormente, el aeropuerto fue ampliado entre 2004-2009 con una nueva pista, la tercera, una nueva torre de control, una nueva terminal de pasajeros (la T-1, conocida también como T-Sur), la construcción de una ciudad aeroportuaria, así como la llegada del metro. Las inversiones estrictamente en el aeropuerto superaron los 5.000 millones de euros y comportaron una ocupación de suelo de 81 ha de plataforma de aeronaves, 580.000 m² de edificios, 50 ha destinadas al centro de carga, 50 ha de parque aeronáutico, 150 ha de ciudad aeroportuaria, en definitiva, más de 1.533 ha del delta ocupadas por la infraestructura aeroportuaria (*La Directa*, 2021). Según los datos del proyecto BCN Smart Rural, se evidencia que el 60% del delta ha sido destruido para ser remplazado por hormigón. Entre esas áreas se perdieron terreno agrícola y áreas de alta diversidad. Este importante cambio de usos del suelo ha debilitado la capacidad de carga de los acuíferos, ha anulado la capacidad de fijación de CO₂ del suelo e impide la entrada de agua dulce de la laguna de la Ricarda (BCN Smart Rural, 2023).

Según varias investigaciones llevadas a cabo por *La Directa*, consultando a diferentes expertos, estas infraestructuras impactaron especialmente en el funcionamiento y los servicios ecosistémicos del delta del Llobregat tras las anteriores am-

pliaciones (*La Directa*, 2021). Esta ampliación de las infraestructuras aeroportuarias formaba parte del Pla Delta, que también supuso la ampliación del puerto de Barcelona, y por la cual se desvió la parte final del río Llobregat, se crearon nuevas zonas de lagunas litorales, se desvió la carretera C-31 y se crearon nuevas vías y viaductos y nuevas infraestructuras ferroviarias, así como una nueva zona logística en la parte del puerto y se inició la urbanización de lo que ha de ser la “ciudad aeroportuaria”, todavía no desarrollada. La construcción de la tercera pista del aeropuerto supuso la pérdida de 2 ha de zona especial de protección para las aves (ZEPA), se destruyeron marjales y plantas halófilas que formaban la salicornia más grande del delta y se talaron 20.000 pinos del pinar litoral. También desaparecieron lagunas y las zonas húmedas adyacentes. El desvío de la carretera C-31 supuso la desaparición de la mayor parte de la marisma de Can Sabadell, poblada por junqueras y salicorniales, y se perdieron canales y zonas inundables. Asimismo, por las obras, se ha salinizado el acuífero más profundo del delta, que ha sido vital en épocas de sequía para suministrar agua a la metrópolis.

Poco después de acabar las obras, el Tribunal Supremo declaró nulo el desvío del río (sentencia 3247/2004, de 12 de mayo de 2004) por un recurso de la Comunitat d'Usuaris d'Aigües del Riu Llobregat (CUADLL), sentencia que llegó tarde cuando las obras ya estaban hechas.

Los efectos de esta ampliación fueron la pérdida de hábitats de especies de aves, la desaparición de masías de alta importancia cultural y más contaminación química y acústica (Sants i Margenet, 2009). Un estudio de Barcelona Regional muestra como la actividad aeroportuaria generó más de 8 millones de toneladas de CO₂, más del doble que las producidas por la ciudad de Barcelona (Barcelona Regional 2020). La contaminación acústica debido a la nueva pista y la frecuencia de vuelos afectó y afecta, muy especialmente, a los barrios marítimos de Gavà y Castelldefels. Según la antigua web⁵ de la Associació de Veïns de Gavà Mar que recopila noticias sobre la problemática del aeropuerto (www.gavamar.com), el conflicto de los vecinos con el aeropuerto llegó ya en 1997 con el aumento de la frecuen-

5. Puede todavía consultarse en este link a través de la nueva web: http://www.gavamar.com/index1.php?ruta=https://cloud2.hospedajeydominios.com:2222/CMD_FILE_MANAGER/domains/gavamar.com/public_html/index1.htm

cia de vuelos (incluso antes que la anterior ampliación). Daños que se agravaron aún más con la creación de la tercera pista. Según el presidente de la asociación Prou Soroll (basta de ruido) de Castelldefels, en declaraciones en el Parlament de Catalunya el 22 de septiembre de 2021:

“La contaminación química y acústica y la afectación medioambiental que provoca un solo avión es de una magnitud exagerada que ni las personas, ni el medio ambiente podemos soportar”. Y prosiguió explicando que, según la OMS, “está considerado que cualquier sonido que sobrepasa los 65 decibelios (db) ya es ruido y que puede ser nocivo para aquellos que lo escuchan, y recomienda que durante el día no se sobrepasen los 53 db y durante la noche los 45 db. En verano la población sufre el impacto de 70 y 80 db cada 2 minutos todo el día”. “La propuesta de ampliación de 2021 plantea un aumento de vuelos que significaría aumentar el impacto a cada minuto y 20 segundos”.

Todos estos daños son descritos por la Comisión Europea en 2021⁶ a través de una carta de infracción en la que denuncia al Estado español por incumplir las leyes de conservación y los acuerdos compensatorios de las anteriores ampliaciones. En la carta también exige que se cumplan estas medidas y se amplíe la zona de protección ZEPA a todo el delta para evitar nuevas amenazas que deterioren más el ecosistema.

4.2. ÉXITO DE LAS MOVILIZACIONES POR LA DEFENSA DE LA VIDA Y DEL TERRITORIO: NO A LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE EL PRAT

El 8 de septiembre de 2021, gracias a las movilizaciones de organizaciones sociales, ecologistas, de campesinos, feministas y asambleas de vecinos, se consigue paralizar la segunda ampliación propuesta en el aeropuerto de El Prat (*El País*, 2021). El anuncio del acuerdo político para el alargamiento de la tercera pista del aeropuerto de El Prat supuso una reactivación de las movilizaciones contrarias a la ampliación de esta infraestructura, además de la incorporación de nuevos apoyos por parte de entidades y movimientos sociales que se interesaron por primera vez por este tema, como Fridays for future Barcelona o Greenpeace Catalunya. Desde Zeroport reflexionamos sobre dos elementos clave en esta lucha: 1) el delta del Llobregat como territorio histórico y emblemático de luchas ecologistas y sociales; 2) el trabajo de unificación, constancia y movilización llevado a cabo por la plataforma Zeroport.

4.2.1. EL DELTA DEL LLOBREGAT COMO TERRITORIO HISTÓRICO Y EMBLEMÁTICO DE LUCHAS ECOLOGISTAS Y SOCIALES

Antes de la nueva amenaza de ampliación en 2019-2020, ha habido varias entidades y campañas contrarias a la ampliación del aeropuerto que situamos en cuatro momentos diferentes y que consideramos que han condicionado el surgimiento de nuevas formas de movilización ante la nueva amenaza de ampliación del aeropuerto:

1. Desde los años 70, entidades y colectivos ecologistas y vecinales ya hicieron oposición al Plan Delta. Este Plan era un proyecto global de transformación del delta del Llobregat basado en la construcción de nuevas infraestructuras que incluían nuevas carreteras, mejora de accesos y transportes. En 1976, se hizo en El Prat de Llobregat una manifestación masiva contra el desvío del río Llobregat para ampliar el puerto de Barcelona, obra que según

6. Ver la carta de procedimiento de infracción en España en <https://zeroportbcn.files.wordpress.com/2021/09/comissio-occ81-europea-a-govern-espanyol.pdf>



los manifestantes solo beneficiaría a empresas privadas (*El País*, 1978). En 1978, se realizó la Marxa del Llobregat, una de las grandes movilizaciones ecologistas de la transición en la que, en los meses de agosto y septiembre, vecinos y vecinas de El Prat de Llobregat y de otras poblaciones de la cuenca del río recorrieron todo el curso del río Llobregat protestando por su degradación (Moners, 2013). A inicios del año 1993 se constituye la Coordinadora contra el Desvío del Río Llobregat, que años después se refunda como la Coordinadora Salvem el Delta cuyo principal objetivo era la defensa territorial del delta del Llobregat y por ello se oponían al proyecto de ampliación del aeropuerto (Salvem el Delta del Llobregat, 1993). Esta coordinadora llevó a cabo múltiples movilizaciones durante los años que duró la aprobación del Plan Delta en 1994 y la realización de las obras. Algunas de ellas fueron las concentraciones durante el acto de colocación de la primera piedra y delante de las excavadoras cuando empezaron las obras del desvío. En 2003, se hizo una concentración contra la tala del pinar litoral. En 2004, realizaron una acción en el congreso del partido político Iniciativa per Catalunya - Els Verds, que tenía el gobierno municipal de El Prat y que había firmado el Plan Delta.

2. En oposición a la construcción de la tercera pista, durante los años 1994-2004 hasta su inauguración, hubo numerosas acciones legales, bloqueos de carretera y manifestaciones a través de una lucha unitaria liderada por asociaciones de vecinas como Prou Soroll y Associació de Veïns de Gavà Mar, que consiguieron en 2006 un cambio de configuración en la tercera pista (la nueva pista) para que los aviones evitaran sobrevolar lo máximo posible por encima de los barrios de Castelldefels y Gavà Mar⁷. Sin embargo, según el seguimiento de Prou Soroll y las cartas de quejas a AENA y los ayuntamientos, hoy en día, después del pa-

rón durante la pandemia, la frecuencia de vuelos sigue en aumento, y cada vez son más los aviones que sobrevuelan los barrios de estas localidades. Por ello, los vecinos y vecinas afectados ven como única solución posible el decrecimiento del aeropuerto y la no ampliación.

3. La campaña Aturem Eurovegass⁸, iniciada en el año 2011 en contra del proyecto de megacasinos Eurovegass, tiene también una importancia crucial. La plataforma Aturem Eurovegass aglutinó colectivos sociales, ecologistas, vecinales y el campesinado, que rechazaban el proyecto del inversor Sheldon Adelson para construir una zona de casinos en terrenos agrícolas del delta del Llobregat. Finalmente, el magnate descartó situar su proyecto en Barcelona y lo trasladó al Camp de Tarragona, no obstante, esta movilización tuvo una incidencia directa en la oposición a la ampliación de la tercera pista, ya que consiguió dar a conocer la frágil situación del delta del Llobregat, aglutinó nuevas personas y colectivos y aportó nuevas formas de lucha. Algunas de las acciones destacadas fueron: editar en papel 100.000 ejemplares sobre la campaña de Aturem Eurovegass, una manifestación en bicicletas hasta las zonas agrícolas afectadas por el proyecto, protestas delante de la comitiva de la empresa inversora y “cacerolada” delante de la sede del partido político de Convergència i Unió, que en esos momentos estaba en gobierno de la Generalitat, y el concierto de denuncia para recaudar fondos en contra del proyecto.
4. Por último, en julio de 2019 se celebró la primera Conferencia “Decrecimiento de la Aviación” en Barcelona, en el espacio vecinal y comunitario autogestionado de Can Batlló, organizado por la red internacional de SG, donde se abordó la nueva amenaza de ampliación del aeropuerto de Barcelona⁹. En el marco del encuentro se realizó la primera acción en contra de la nueva amenaza de ampliación [14/07/2019 Ac-

7. Ver historia de lucha de las vecinas y vecinos de Gavà i Castelldefels <http://www.gavamar.com/index1.php?ruta=http://www.gavamar.com/sitemap.htm>

8. Ver toda la campaña de Aurrem Eurovegass en <https://aturemeurovegass.wordpress.com/>

9. Ver información de la Conferencia: <http://stay-grounded.org/conferencia/>

ción aeropuerto Red Line]¹⁰ y se crearon espacios de discusión y reflexión entre vecinas del Llobregat y organizaciones sociales, ecologistas y vecinales locales e internacionales para decrecer en la aviación. Después de ese encuentro y ante la necesidad articular las luchas por el decrecimiento del aeropuerto (y también del puerto) se creó la plataforma Zeroport, que fue presentada oficialmente el 13 de febrero de 2020. Durante su presentación se leyó un comunicado que acababa con la frase “El crecimiento infinito es imposible en un planeta finito; el crecimiento del puerto y del aeropuerto son inviables en una Barcelona finita”. También realizaron una protesta con monos rojos y máscaras para denunciar y avisar de que cualquier ampliación de aeropuertos o puertos supone pasar la línea roja, una línea que si se traspasa es obviando las actuales multicrisis climática, energética, social, económica y ambiental (*La Directa*, 2020).

4.2.2. PLATAFORMA ZEROPORT: COORDINACIÓN, DISCURSO UNIFICADO, “TRABAJO DE HORMIGA” EN RED Y LA GRAN MOVILIZACIÓN UNITARIA EN LA CALLE

Consideramos que la plataforma Zeroport ha sido crucial para reactivar las movilizaciones de manera preventiva en contra de la nueva amenaza de ampliación del aeropuerto de El Prat. Actualmente, la plataforma está conformada por más de 135 entidades, mayoritariamente catalanas. Han sido numerosas las acciones y los actos coorganizados como plataforma para movilizar a la población y argumentar a favor del decrecimiento de la aviación. Desde Zeroport, denunciamos cualquier proyecto de ampliación por su incongruencia e incoherencia ante las múltiples crisis climáticas, ambientales, económicas, energéticas y sociales que estamos viviendo. En nuestro primer comunicado –y que sigue teniendo vigor– denunciamos entre otras cosas¹¹: 1) la incoherencia de este proyecto con el cumplimiento de los compromisos climáticos y su total desestimación de los límites

energéticos y materiales del planeta; 2) la imposibilidad de reducir emisiones de CO₂ si se continúa apoyando a una de las industrias más contaminantes; 3) el *greenwashing* de industrias y gobiernos, que prometen disminuir la contaminación de la industria de la aviación a través de ilusorias mejoras tecnológicas (o propuestas de nuevas pistas); 4) que el proyecto está propuesto en un área protegida dentro de la red Natura 2000, que protege una gran biodiversidad y una zona agrícola fértil; 5) que cualquier ampliación aumentará la desigualdad y los impactos negativos, ya que la aviación es una industria muy desigual; y 6) que es un proyecto especulativo donde los principales beneficiados son las grandes empresas de la construcción, de servicios y de infraestructuras y, a la vez, es utilizado para mantener el valor de las acciones de AENA en la bolsa.

Desde su creación, Zeroport ha participado y realizado diversas y numerosas acciones, en función del contexto y los oportunismos políticos, que se planteaban como un “trabajo de hormiga”. En enero de 2021 organizamos un debate durante la campaña electoral con partidos políticos que tenían representación parlamentaria para conocer y hacer públicas las políticas que implementarían durante el próximo mandato de la Generalitat de Catalunya en relación con el sistema aeroportuario y portuario catalán (ZEROPORT, 2021). Hemos convocado numerosas ruedas de prensa para contestar a las nuevas amenazas de ampliación; por ejemplo, el 2 de junio de 2021, ante las presiones del *lobby* económico catalán, la plataforma Zeroport convocó una rueda de prensa a las puertas de la universidad privada de negocios ESADE, coincidiendo con un acto titulado “Sí al acuerdo de la ampliación del aeropuerto”, para denunciar la presión del *lobby* económico catalán y pedir a los responsables públicos la paralización indefinida de los planes de ampliación y un plan de redimensionamiento de AENA¹². Hemos participado en numerosas convocatorias de manifestaciones lideradas por otras plataformas y organizaciones contra cualquier otro proyecto o megaproyecto de infraestructuras, por ejemplo, en contra los Juegos Olímpicos de Invierno propuestos en el Pirineo catalán. Además, hemos organizado, con el apoyo de otras entidades, eventos de discusión con expertos,

¹⁰. Ver recopilación de las noticias de la acción y durante la conferencia en <https://es.stay-grounded.org/media-review/>

¹¹. Ver comunicados de Zeroport: <https://zeroportbcn.wordpress.com/comunicats/>

¹². Ver <https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20210602/plataforma-zeroport-exige-frenar-ampliacion-aeropuerto-barcelona-11786863>

como el coorganizado el 8 de julio de 2021 con más de 300 entidades que tenía como título: “¿Ampliaciones de aeropuertos? ¡No gracias! La economía al servicio del clima, la salud y la vida”, en el Museo de Ciencias Naturales de Barcelona y en el que diferentes expertos en cambio climático, sociología y ecología¹³ presentaron a la prensa sus argumentos científicos y técnicos sobre los impactos de la ampliación de infraestructuras del sistema aeroportuario catalán que se están planteando y la carencia de justificación ante los enormes retos como país en el contexto de crisis global.

A pesar de que la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, anunciara la paralización del proyecto de ampliación en septiembre de 2021¹⁴, las organizaciones continuamos con nuestros actos reivindicativos y participando en medios de comunicación denunciando el riesgo, aun existente, de continuar con las millonarias inversiones de ampliación, especialmente ante el anuncio de AENA de “resucitar” su plan inmobiliario de ciudad aeroportuaria. Nuestras demandas se ampliaron a la paralización de los planes de crecimiento de AENA en los aeropuertos de Girona-Costa Brava y Reus y la construcción de estaciones de AVE en estos aeropuertos para conectarlos con el de Barcelona, frenar el desarrollo de la ciudad aeroportuaria en Barcelona en el ámbito del delta del Llobregat y detener las ampliaciones del resto de aeropuertos que se establecen en el nuevo DORA.

Entre otras acciones, varias organizaciones como SOS Baix Llobregat, Ni un Pam de Terra (NPDT), junto con la Xarxa per la Justícia Climàtica y Zeroport, participaron, el 16 de septiembre de 2021, en la Comisión de Acción Climática y en la Comisión de Territorio del Parlament catalán, para dar argumentos contra las ampliaciones de aeropuertos. Asimismo, desde nuestra conformación, cualquier posicionamiento a favor o ambiguo por parte de instituciones públicas ha sido respondi-

do y contestado por la plataforma Zeroport a través de nuestro blog, ruedas de prensa o cuentas de redes sociales como Twitter.

Zeroport tuvo un rol muy visible, de trabajo en red y de coordinación, en la manifestación unitaria contra la ampliación del aeropuerto de El Prat del 19 de septiembre de 2021. En esa ocasión Zeroport, junto con la Xarxa per la Justícia Climàtica, coorganizó una concentración unitaria en Barcelona, al mismo tiempo que se manifestaban en Mallorca y en Madrid. Fue la primera gran concentración después de la pandemia convocada por organizaciones vecinales, del ámbito social, ecologista y del campesinado, bajo los lemas: “Menos aviones y más vida, ¿Ampliaciones de aeropuertos? ¡No, gracias! En lucha por el clima, la salud y la vida”. Unas 90.000 personas, según los convocantes, 10.000 según la Guardia Urbana de Barcelona, salieron a las calles en Barcelona viniendo en columnas desde diversos puntos de todo el territorio catalán. La columna que marchó desde El Prat de Llobregat hasta el lugar de la concentración en Barcelona fue la columna más numerosa, y la primera vez en décadas que se juntó un número tan grande de vecinas y entidades ecologistas y sociales de la comarca del Baix Llobregat. A la misma hora, más de un centenar de personas se concentraron en Palma en contra del crecimiento del aeropuerto de Son Sant Joan, el tercero en número de viajeros del Estado español. En Madrid, medio centenar de personas en bicicleta también se concentraba contra el proyecto de ampliación del aeropuerto de Barajas. La concentración tan multitudinaria y las declaraciones a pie de calle, mostraron como la opinión pública (votantes de todos los partidos políticos y de diferentes edades, género y condiciones socioeconómicas) se posicionó en contra de la ampliación del aeropuerto y mostraron su descontento con los representantes políticos. Así mismo, se mostró que existe una red de movimientos en defensa del territorio y la vida y en contra de otros mega-

13. Ferran P. Vilar, periodista científico y autor del reconocido blog sobre efectos de cambio climático y escasez energética “Usted no se lo cree”; Iolanda Fresnillo, licenciada en sociología e investigadora sobre finanzas responsables, deudas y políticas públicas, y Narcís Prat, catedrático del Departamento de Ecología de la Universitat de Barcelona (ver <https://zeroportbcn.wordpress.com/acte-reivindicatiu-unitari-ampliacions-daeroports-no-gracies/>)

14. El 8 de septiembre la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, anunciaba de urgencia desde Barcelona que AENA dejará fuera del Documento de Ordenación Aeroportuaria (DORA) la inversión prevista para las obras de ampliación del aeropuerto de El Prat, lo que significaba que se paralizaba la obra durante, al menos, los 5 años de vigencia del nuevo DORA (ver https://www.eldiario.es/catalunya/gobierno-suspende-ampliacion-aeropuerto-prat-entender-no-apoyo-govern_1_8284206.html).

proyectos en Catalunya.

Las organizaciones, y muy especialmente Zeroport, celebramos el éxito de la concentración unitaria del 19S y la paralización del proyecto de ampliación del aeropuerto de El Prat. Sin embargo, como miembros de Zeroport seguimos considerando que fue un pequeño éxito pero que debemos seguir trabajando y denunciando. Por un lado, para visibilizar los daños ya ocasionados por la primera ampliación y no reparados. Y, por otro lado, para denunciar los daños que sigue ocasionando el aumento de vuelos a la población del delta del Llobregat, los que sufrimos la po-

blación catalana como consecuencia del turismo de masas que parte del modelo de grandes aeropuertos, y los que sufrimos la población en general (más unas que otras) por los efectos del cambio climático y la contaminación atmosférica. Finalmente, también trabajamos ante la amenaza de nuevos proyectos de ampliación, como son la expansión del aeropuerto de Girona o el puerto en Barcelona, la propuesta de juegos olímpicos en el Pirineo catalán, el Hard Rock en el Camp de Tarragona o el cuarto cinturón en el Vallès.

5. Conclusión

Como se observa en el mapa de conflictos de aeropuertos, hay actualmente más de 100 casos de conflictos ambientales relacionados con la industria de la aviación a nivel mundial. Estos casos muestran que la expansión de aeropuertos provoca grandes daños sociales, económicos y ambientales, sobre todo a la población que vive alrededor de estos proyectos o la que ha sido desplazada para la construcción de los mismos. Pero estos conflictos también demuestran que existe una red global coordinada y diversos movimientos locales que luchan por la vida y la defensa del territorio y se oponen a la expansión de infraestructuras de aeropuertos. El caso del aeropuerto de El Prat, es uno de estos ejemplos de lucha, pero además forma parte del 40% de casos de los 100 conflictos analizados que han logrado la paralización temporal del proyecto de ampliación. Los movimientos sociales, ecologistas, vecinales, feministas y campesinos han conseguido, en Catalunya, no solo paralizar el proyecto de expansión sino reactivar los movimientos sociales y recuperar las calles después de la pandemia de la COVID-19, y defender de manera coordinada los territorios a nivel catalán, uniendo las luchas en contra de megaproyectos en Catalunya contra otros aeropuertos, a nivel estatal y a nivel internacional a través de SG. Todo lo anterior pone en evidencia que cualquier ampliación de aeropuertos o expansión de infraestructuras y megaproyectos en el contexto actual

de emergencia climática y crisis social, energética y económica, son inviables. Lo demuestran la limitación biofísica de nuestro planeta y la actual escasez de recursos. Además, estos proyectos son incoherentes con las actuales políticas de conservación, declaraciones de emergencia climática, el Acuerdo de París y las políticas alimentarias. Son proyectos injustos por los conflictos ambientales que generan y porque sólo un 1% de la población es responsable de más del 50% del CO₂ producido por la aviación. Finalmente, son indeseables, como así lo expresaron más de 90.000 personas manifestándose en contra de cualquier tipo de ampliación del aeropuerto de El Prat después de la pandemia. Para nosotros solo hay dos posicionamientos y escenarios posibles. El posicionamiento de conformarnos con el decrecimiento descontrolado y seguir ampliando aeropuertos, y por lo tanto llegar a un colapso que llevaría al escenario del aterrizaje forzado o el posicionarse claramente en promover un decrecimiento controlado. En el caso de la aviación, decidir qué vuelos suprimir, y quién y cómo puede volar, para conseguir un escenario en el que podamos aterrizar de manera transitoria y justa. Desde Zeroport pedimos que la ampliación de infraestructuras deje de ser una moneda de cambio político y que se promueva un modelo económico donde se ponga verdaderamente la vida en el centro.

Agradecimientos

Sara Mingorría agradece el contrato postdoctoral Juan de la Cierva incorporación IJC2020-045451-I financiada por MCIN/AEI 10.13039/501100011033 y por la Unión Europea Next GenerationEU/PRTR. Agradecemos a Elena Idoate sus aportes y revisiones del artículo. Gracias a las personas activas en Zeroport y Stay Grounded por sus reflexiones y discusiones que han hecho posibles la escritura de este artículo y a los movimientos en el mundo que luchan por el decrecimiento de la aviación.

Referencias

BCN Smart Rural (2023). *El Parc Agrari del Baix Llobregat, 25 anys al servei de la pagesia*. Diputació de Barcelona. Disponible en <https://www.diba.cat/es/web/bcn-smart-rural/-/el-parc-agrari-del-baix-lobregat-25-anys-al-servei-de-la-pagesia>

Borras, S. M. (2016). "Land politics, agrarian movements and scholar-activism". *Inaugural Lecture* 14.

Bracho-Estévez, C. A., Zamora, M. C. y García-Tortosa, A. (2022). Dels jardins als boscos: invasió reeixida del *Pitòspor* del Japó (*Pittosporum tobira*, Pittosporaceae) al Delta del Llobregat (nord-est de la península Ibèrica). *Butlletí de la Institució Catalana d'Història Natural*, 131.

CAPA. (2023). CAPA: Center for Aviation. Disponible en <https://centreforaviation.com/data>

Dray, L. (2020). An empirical analysis of airport capacity expansion. *Journal of Air Transport Management*, 87, 101850. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2020.101850>

El País. (2021). El Gobierno paraliza la inversión de 1.700 millones para ampliar el aeropuerto de Barcelona. Recuperado de <https://elpais.com/economia/2021-09-08/el-gobierno-paraliza-la-inversion-de-1700-millones-para-ampliar-el-aeropuerto-de-barcelona.html>

El País. (1978). El desvío del Llobregat, "eterno proyecto" franquista. Recuperado de [https://elpais.com/diario/1978/06/14/espana/266623231_850215.html](https://elpais.com/diario/1978/06/14/espana/266623231_850215.html?event=go&event_log=go&prod=REGCRART&o=cerrado)

[ml?event=go&event_log=go&prod=REGCRART&o=cerrado](https://elpais.com/diario/1978/06/14/espana/266623231_850215.html?event=go&event_log=go&prod=REGCRART&o=cerrado)

El Salto diario. (2022). El viaje de nuestras vidas. Recuperado de <https://www.elsaltodiario.com/tribuna/viaje-nuestras-vidas>.

EJATLAS. (2022). *Prat airport expansion Catalonia*. Disponible en <https://ejatlas.org/conflict/prat-airport-expansion-catalonia-spain>

EJATLAS. (2020a). *Nuevo aeropuerto y tala ilegal en Creel, Chihuahua, Mexico*. Recuperado de <https://ejatlas.org/conflict/new-airport-and-illegal-logging-in-creel-chihuahua-mexico>

EJATLAS. (2020b). *Amazon Prime Cargo Hub at CVG Airport, Kentucky, USA*. Recuperado de <https://ejatlas.org/conflict/amazon-prime-cargo-hub-at-cvg-airport/?translate=es>

EJATLAS. (2019a). *Bangabandhu Airport, Arial Beel wetlands, Bangladesh*. Recuperado de <https://ejatlas.org/conflict/airport-arial-beel>

EJATLAS. (2019b). *Nuevo aeropuerto Internacional (NAIM) en Atenco, Mexico*. Recuperado de <https://ejatlas.org/conflict/actualizacion-atenco-aeropuerto-internacional-mexico>.

EJATLAS. (2019c). *Plan de Vinci para un nuevo aeropuerto de reserva de naturaleza media, Portugal*. Recuperado de <https://ejatlas.org/conflict/vincis-plan-for-a-new-airport-mid-nature-reserve/?translate=es>

EJATLAS. (2019d). *Pakyong Airport, India*. Recuperado de <https://ejatlas.org/conflict/pakyong-airport>

EJATLAS. (2019e). *Isiolo Airport, Kenya*. Recuperado de <https://ejatlas.org/conflict/isiolo-airport>

EJATLAS. (2019f). *Instalación de carga aérea de Eastgate, EE. UU*. Recuperado de <https://ejatlas.org/conflict/eastgate-air-cargo-facility/?translate=es>.

EJATLAS. (2019g). *Aeropuerto de Mattala, Sri Lanka*. Recuperado de <https://ejatlas.org/conflict/mattala-airport/?translate=es>

EJATLAS. (2019h). *Bulacan Aerotropolis threatens fishing livelihoods, Philippines*. Recuperado de <https://ejatlas.org/conflict/bulacan-aerotropolis>

EJATLAS. (2019i). *Nuevo aeropuerto en la isla de Tioman, Malasia*. Recuperado de <https://ejatlas.org/conflict/new-airport-on-tioman-island/?translate=es>

EJATLAS. (2019j). *Heathrow Third Runway Airport Expansion, UK*. Recuperado de <https://ejatlas.org/conflict/heathrow-third-runway-airport-expansion-uk>

EJATLAS. (2019k). *Aranmula greenfield Airport (AGA) project, Kerala, India*. Recuperado de <https://ejatlas.org/conflict/aranmula-greenfield-airport-aga-project-india>

EJATLAS. (2019l). *Koh Phangan Airport, Thailand*. Recuperado de <https://ejatlas.org/conflict/koh-phangan-airport>

EJATLAS. (2018a). *Aeropuerto de Lombok, Indonesia*. Recuperado de <https://ejatlas.org/conflict/lombok-airport/?translate=es>

EJATLAS. (2018b). *Zad en Notre-Dame-des-Landes, Aeroport du Grandouest, France*. Recupeado de <https://ejatlas.org/conflict/zad-at-notre-dame-des-landes-aeroport-du-grand-ouest-france/?translate=es>

Gössling, S., Hanna, P., Higham, J., Cohen, S. y Hopkins, D. (2019). Can we fly less? Evaluating the ‘necessity’ of air travel. *Journal of Air Transport Management*, 81, 101722. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2019.101722>

Gössling, S. y Humpe, A. (2020). The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change. *Global Environmental Change*, 65, 102194. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2020.102194>

Gurdus, L. (2017). *Boeing CEO: Over 80% of the world has never taken a flight. We're leveraging that for growth*. CNBC.

La Directa (2021). *Emergència. Suplement informatiu sobre el projecte d'ampliació de l'aeroport de Barcelona-El Prat*. Recuperado de <https://directa.cat/app/uploads/2021/08/03suplement-aeroport.pdf>.

La Directa. (2020). *Les entitats contràries a ampliar el port i l'aeroport de Barcelona anuncien “una batalla com la d'Eurovegas”*. Recuperado de <https://directa.cat/les-entitats-contraries-a-ampliar-el-port-i-laeroport-de-barcelona-anuncien-una-batalla-com-la-deurovegas/>

Leah Temper, Daniela del Bene y Joan Martínez-Alier. (2015). Mapping the frontiers and front lines of global environmental justice: the EJAtlas. *Journal of Political Ecology* 22: 255-278. Disponible en <https://journals.librarypublishing.arizona.edu/jpe/article/id/1932/>

Martínez-Alier, J. y O'Connor, M. (1996). Ecological and economic distribution conflicts. En Constanza, R., Segura, O., Martínez Alier, J. editors. *Getting Down to Earth: Practical Applications of Ecological Economics* (pp. 153-183).

Moners, Jordi. *La Marxa del Llobregat. Blog de Salvador Balcells*, 2013. Recuperado de <https://bloccs.mesvilaweb.cat/sbalcells/>

Prats-Puntí, A., Martín-Vide, J.P. y Boix, C. F. (2022). Regressió del delta del Llobregat. Efecte de les obres d'enginyeria al riu d'ençà del segle XIX. *Cuadernos de Geografía de la Universitat de València*, 107, 123-148.

Salvem el Delta del Llobregat. (1993) 30 Dies, nº165, Delta Llobregat.

Sants i Margenet (2009). *Estimació de les emissions dels sectors marítim i aeronàutic vinculades al Port i Aeroport de Barcelona*. Barcelona Regional, Ajuntament de Barcelona, disponible en https://www.bcnregional.com/wp-content/uploads/2020/01/202001_EstimacioEmissionsMaritimAeronautic.pdf

Stay Grounded (2022). *Common destination. Reframing aviation to ensure a safe landing and lay the tracks towards a fair planet*. SG. Disponible en <https://reframeaviation.stay-grounded.org>

Stay Grounded (2019). *El decrecimiento de la aviación. La reducción del transporte aéreo de manera justa*. Recuperado de <https://stay-grounded.org/wp-content/uploads/2020/01/Informe-Decrecimiento-Aviacion-2020.pdf>

Whyte, B. (2008). *Visa-free travel privileges: An exploratory geographical analysis*. *Tourism Geographies*, 10(2), 127-149. DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/14616680801999984>

ZEROPORT (2023). *Debat electoral Ports-aeroports*. Disponible en <https://zeroportbcn.wordpress.com/debat-electoral-14f-ports-aeroports/>