



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

GRAU EN GEOGRAFIA I CANVI GLOBAL
Treball de camp
CURS 2024-25

Impactes socials i territorials del desenvolupament urbanístic en els assentaments humans

El cas de Ribera-Salines (Cornellà de Llobregat): conflictes, percepcions i
alternatives davant un projecte de transformació urbana



GRAU EN GEOGRAFIA I CANVI GLOBAL

NOMS: Joel Angulo, Jan Barcons, Pau Bertran i Oriol Poquet

CURS 2024-2025

ÍNDEX

1. Introducció.....	2
1.1. Objectius del treball.....	3
1.2. Justificació de l'àmbit d'estudi.....	3
1.3. Metodologia.....	4
2. La conca del Llobregat com a estructura territorial.....	8
2.1. Divisió funcional en tres trams: alt, mitjà i baix.....	8
2.2. Evolució històrica dels usos del sòl.....	9
2.3. Transformacions territorials i processos de metropolització.....	10
3. Comparativa territorial dels tres trams de la conca.....	11
3.1 Introducció.....	11
3.2 Tram alt: espais agrícoles i baixa pressió urbana.....	13
3.2.1 Desenvolupament: dinàmiques humanes i desequilibris territorials.....	13
3.3 Tram mitjà: zones de transició rural-urbana i creixement dispers.....	14
3.3.1 Desenvolupament: dinàmiques d'ocupació del sòl i assentaments humans.....	14
3.4 Tram baix: alta densitat urbana, infraestructures i conflictes d'ús.....	15
3.4.1 Desenvolupament: pressió urbana, assentaments i desequilibri territorial.....	15
3.5 Comparació i contrastos: dinàmiques diferenciades i interconnexions.....	16
3.5.1 Dinàmiques territorials diferenciades.....	17
3.5.2 Contrastos ambientals i de vulnerabilitat social.....	17
3.5.3 Interconnexions funcionals i territorials.....	18
3.6 Comentari dels trams de la conca mitjançant cartografia d'elaboració pròpia.....	19
3.6.1 Tram alt conca del Llobregat.....	21
3.6.2 Tram mitjà conca del Llobregat.....	23
3.6.3 Tram baix conca del Llobregat.....	25
4. Els assentaments humans i les problemàtiques socials associades.....	28
4.1. Expansió urbana i ocupació del sòl agrícola.....	28
4.2. Accés desigual a l'habitatge i segregació espacial.....	29
4.3. Infraestructura i serveis: desigualtats territorials.....	30
4.4. Espais buits, desconnexions urbanes i pressió sobre el territori.....	32
5. El paper de l'activisme ambiental: SOS Baix Llobregat com a veu del territori.....	33
5.1. Objectius i accions de l'entitat SOS Baix Llobregat.....	33
5.2. Defensa del territori i propostes alternatives al model urbanístic.....	34
5.2.1 Crítica al model vigent.....	34
5.2.2 Propostes alternatives i regeneració ecològica.....	35
5.3. L'activisme ciutadà com a motor de debat territorial.....	36

5.4. Representant de l'entitat SOS Baix Llobregat.....	37
6. Cas d'estudi: el projecte Ribera-Salines (Cornellà de Llobregat).....	39
6.1. Antecedents i planejament urbanístic.....	39
6.2. Anàlisi territorial de l'àrea Ribera-Salines.....	40
6.3. Enquestes i visions recollides.....	42
6.3.1. Tinent d'alcalde de Medi Ambient.....	43
6.3.2. Tinent d'alcalde de Territori i Habitatge.....	44
6.3.3. Representant de l'Associació Ribera-Salines.....	46
6.3.4. Buidatge de les respostes obtingudes de l'enquesta quantitativa a la ciutadania de Cornellà de Llobregat.....	48
6.4. Interpretació del cas dins les problemàtiques socials de la conca.....	51
7. Conclusions.....	53
7.1. Síntesi de les diferències i similituds territorials.....	53
7.2. Reptes per a un desenvolupament urbanístic equilibrat.....	54
7.3. Valor del treball de camp en la comprensió dels conflictes territorials.....	55
8. Annexos.....	56
8.1. Mapes elaborats.....	56
8.2. Entrevista a Jordi Fortuny, portaveu de l'associació SOS Baix Llobregat.....	60
8.3. Documentació de referència.....	66
8.4. Resultats de les entrevistes semiestructurades al tinent d'alcalde de Medi Ambient, al tingent d'alcalde de Territori i Habitatge i al representant de l'Associació Ribera-Salines.....	69
8.5. Resultats de l'enquesta veïnal sobre el futur de Ribera-Salines.....	78
9. Bibliografia.....	81

1. Introducció

1.1. Objectius del treball

Aquest treball té com a finalitat principal analitzar les problemàtiques socials que es manifesten en els assentaments urbans de la conca del Llobregat, posant el focus en les desigualtats territorials, la fragmentació del sòl, els processos d'exclusió i la vulnerabilitat social derivada de la configuració urbana i territorial. L'interès s'emmarca en una realitat metropolitana complexa, on conviuen trames urbanes denses amb espais agraris en regressió, infraestructures de gran escala i barris amb importants dèficits d'equipaments o serveis. Dins d'aquest marc, es pretén identificar les dinàmiques de transformació territorial que han afectat històricament el conjunt de la conca, així com els efectes socials que aquestes transformacions han tingut sobre la població resident. Un altre dels objectius del treball és aprofundir en el coneixement dels espais agraris com a elements clau del paisatge i la vida quotidiana de la conca, no només des d'una perspectiva productiva, sinó també com a escenari de conflictes i resistències. Així mateix, es vol estudiar el paper dels moviments socials i ambientalistes, en especial l'associació SOS Baix Llobregat, com a actors que actuen per la defensa del territori i que aporten alternatives a les dinàmiques urbanístiques predominants. Finalment, el treball també es proposa abordar un cas concret, el projecte urbanístic de Ribera-Salines a Cornellà de Llobregat, com a exemple paradigmàtic de les tensions entre desenvolupament, participació ciutadana i justícia territorial.

1.2. Justificació de l'àmbit d'estudi

La tria del tema general del treball, les problemàtiques socials en els assentaments humans, respon a la voluntat d'analitzar com els processos de creixement urbà, la planificació territorial i les dinàmiques socioeconòmiques impacten en la qualitat de vida de la població i en l'estructura social del territori. En un context global marcat per la urbanització accelerada, les crisis ambientals i l'augment de les desigualtats, resulta fonamental entendre com es configuren les ciutats i els espais habitats, i quines tensions es generen entre el dret a l'habitatge, la justícia territorial i la sostenibilitat. En aquest sentit, l'anàlisi dels assentaments humans des d'una perspectiva geogràfica i social permet abordar qüestions com la segregació urbana, l'accés desigual als recursos, la vulnerabilitat d'algunes comunitats i els conflictes derivats de l'ocupació del sòl.

Dins aquest marc, la conca del Llobregat esdevé un territori especialment significatiu per estudiar aquestes problemàtiques. Es tracta d'un espai complex i profundament transformat, on conviuen diferents formes d'assentament, des de nuclis tradicionals fins a grans extensions urbanes planificades. Per tal de captar aquesta diversitat i poder fer una lectura territorial matisada, s'ha optat per estructurar l'anàlisi en tres trams: el tram alt, el tram mitjà i el tram baix de la conca. Aquesta divisió territorial permet observar com

les problemàtiques socials varien en funció de les dinàmiques territorials i del model d'ocupació del sòl dominant en cada tram.

D'altra banda, el treball aprofundeix en el tram baix de la conca perquè és aquí on es manifesten amb més intensitat els conflictes entre urbanització i preservació del territori. En aquest tram, la desaparició progressiva dels espais agraris, com els del Parc Agrari del Baix Llobregat, i la implantació de grans projectes urbanístics i logístics posen de manifest tensions greus entre interessos econòmics, necessitats socials i valors ambientals. Aquest escenari és també on trobem una presència activa de moviments socials com SOS Baix Llobregat, que aporten una mirada crítica i una defensa del territori des d'una perspectiva comunitària. El motiu pel qual hem escollit el cas concret del projecte Ribera-Salines, situat a Cornellà de Llobregat, és perquè exemplifica amb claredat aquestes tensions esmentades anteriorment, és a dir, es tracta d'un espai potencialment natural o agrícola que es troba amenaçat per projectes urbanístics que no sempre tenen en compte les necessitats socials reals del territori. Així, analitzar el tram baix ens permet aprofundir en les formes de resistència ciutadana, en la lluita pel dret a un entorn digne i en els discursos alternatius al model de ciutat hegemònic.

1.3. Metodologia

Per tal de dur a terme aquest estudi s'ha adoptat una metodologia híbrida, que combina una metodologia qualitativa com una de quantitativa. La metodologia quantitativa que hem realitzat és de caràcter interpretatiu i territorial, i combina diverses tècniques complementàries. En primer lloc, s'ha dut a terme treball de camp mitjançant diverses visites als diferents trams de la conca del riu Llobregat, alt, mitjà i baix, amb l'objectiu d'observar sobre el terreny les formes d'ocupació del sòl, les tipologies d'assentaments urbans, la qualitat dels espais públics i la relació entre els entorns urbans i els espais oberts.

L'elecció de treballar els tres trams respon a la voluntat de captar la diversitat territorial, socioeconòmica i ambiental de la conca. Cada tram presenta dinàmiques diferenciades. Si ens centrem en la part alta de la conca hem observat entorns més rurals i dispersos, sovint amb una major presència de sòl forestal i usos agrícoles. En segon lloc, a la conca mitjana hem identificat una major densitat urbana, sovint amb teixits històrics consolidats i transformacions industrials. Per últim, a la conca baixa, més pròxima a l'àrea metropolitana de Barcelona, hem extret que és on es concentra una major pressió urbanística, infraestructures de gran escala i desequilibris marcats en l'accés als serveis i la qualitat de vida.

Aquest treball observacional ha permès identificar diversos indicadors visuals de vulnerabilitat urbana, com ara la degradació de l'espai públic, la fragmentació territorial, la manca de continuïtat dels corredors

verds o la presència d'assentaments informals en alguns punts. També s'han detectat diferències importants en la connectivitat entre els barris i el riu, així com en la percepció ciutadana del riu com a recurs natural o socialment integrat.

Entre les hipòtesis o conclusions preliminars que vam realitzar abans de dur a terme aquest treball de camp es troben:

- Les transformacions urbanes més recents sovint no han tingut en compte una integració paisatgística coherent amb el sistema fluvial.
- La desigual distribució dels serveis i la qualitat de l'espai públic poden estar contribuint a perpetuar situacions de segregació territorial i exclusió social.
- El riu, tot i el seu potencial com a eix vertebrador de la conca, encara presenta barreres físiques i simbòliques que dificulten el seu reconeixement com a estructura territorial central.
- Els trams amb una major articulació entre urbanisme i entorn natural mostren millors indicadors de cohesió social, qualitat ambiental i atractivitat urbana.

Aquest conjunt d'observacions preliminars i anàlisis qualitatives han esdevingut pel nostre treball un punt de partida per on aprofundir-hi, mitjançant diagnòstics més detallats o propostes estratègiques de planificació territorial que promoguin una major equitat i sostenibilitat al llarg de tota la conca del riu Llobregat.

En segon lloc, s'ha elaborat cartografia pròpia mitjançant eines de sistemes d'informació geogràfica (SIG), utilitzant fonts com l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC), el Registre de Planejament Urbanístic de Catalunya (RPUC) o l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT), amb l'objectiu de representar dinàmiques territorials com el creixement urbà, la pèrdua d'espais agraris o la distribució actual dels usos del sòl.

Per exemple, els mapes sobre el creixement urbà s'han generat a partir de la comparació de cartografia històrica de l'ICGC i les delimitacions urbanes recents disponibles al RPUC, la qual cosa ha permès visualitzar l'evolució dels nuclis habitats i les extensions urbanitzades en diferents períodes temporals. La cartografia relativa a la pèrdua d'espais agraris s'ha basat en la classificació del sòl del Pla Territorial Metropolità i en les dades de cobertes del sòl proporcionades pel projecte CORINE Land Cover, complementades amb informació localitzada de l'IDESCAT sobre activitat agrícola i superfície conreada.

Pel que fa a la distribució dels usos del sòl, s'ha utilitzat principalment la base topogràfica de l'ICGC, combinada amb les dades de planejament vigent del RPUC i les estadístiques municipals d'activitat

econòmica i població activa per sectors, extretes de l'IDESCAT. Aquests mapes no només permeten representar l'estat actual del territori, sinó que també funcionen com a suport analític per entendre la configuració espacial de les problemàtiques detectades en el treball de camp.

Finalment, s'ha desenvolupat una estratègia d'entrevistes de diferents tipus, algunes de semiestructurades i d'altres més en profunditat, totes amb actors clau del territori, com per exemple, representants de l'associació SOS Baix Llobregat, tècnics i polítics de l'Ajuntament de Cornellà, i membres de la plataforma ciutadana Ribera-Salines. Aquestes entrevistes han aportat una visió rica i plural sobre els conflictes territorials, les estratègies de resistència ciutadana i les oportunitats de repensar el model urbanístic i social des d'una visió més justa i sostenible.

En primer lloc, s'ha seleccionat una entrevista semiestructurada a en Claudio Carmona Vargas, tinent d'alcalde i regidor de Polítiques Mediambientals i Comunitàries. El seu punt de vista és especialment rellevant per analitzar les repercussions ambientals del projecte urbanístic Ribera-Salines, així com les mesures de sostenibilitat previstes i la participació ciutadana en el procés. La seva visió complementa l'enfocament territorial amb una mirada centrada en l'impacte ecològic i social de la intervenció.

En segon lloc, hem realitzat una altra entrevista semiestructurada a en Antonio Martínez Flor, tinent d'alcalde de Política Territorial i Habitatge, qui és una figura central en la planificació urbanística i en la gestió del sòl i l'habitatge del municipi de Cornellà. La seva participació és fonamental per conèixer de primera mà els objectius estratègics del projecte urbanístic Ribera-Salines, la seva justificació des del punt de vista urbanístic, així com les implicacions per al parc d'habitatges, la mobilitat i la transformació del territori.

En tercer lloc, hem realitzat una altra entrevista semiestructurada a un dels representants de l'Associació Ribera-Salines, un col·lectiu veïnal directament implicat en el debat urbanístic que envolta aquest projecte. La seva experiència, des de la proximitat territorial i el compromís activista, permet aprofundir en qüestions clau com l'eficàcia de les polítiques d'habitatge, els riscos de segregació urbana, la pèrdua d'espais verds i la manca de participació ciutadana real. A través de les seves respostes, es pretén entendre millor les contradiccions que genera un model de desenvolupament que, tot i presentar-se com a solució a l'emergència residencial, podria aguditzar les desigualtats socials i ambientals. L'entrevista ofereix, doncs, una mirada fonamentada que contribueix a repensar els criteris de sostenibilitat, equitat i justícia en l'urbanisme metropolità.

En quart lloc, s'ha realitzat una entrevista en profunditat amb el portaveu de l'associació SOS Baix Llobregat, amb l'objectiu de complementar l'anàlisi tècnica amb una visió social i activista del territori. Aquesta entitat, amb una trajectòria consolidada en la defensa del patrimoni natural, agrari i cultural de la comarca, ofereix una mirada crítica sobre els processos d'urbanització, la pressió especulativa i la pèrdua de sòls d'alt valor agrícola. L'entrevista permet conèixer de primera mà les inquietuds i reivindicacions del teixit associatiu local, així com identificar conflictes territorials concrets, iniciatives de resistència

comunitària i propostes alternatives de desenvolupament. Aquesta perspectiva és fonamental per entendre la complexitat del territori més enllà de les dades quantitatives, aportant elements de reflexió sobre la governança, la participació ciutadana i el paper de la societat civil en la planificació territorial.

No obstant això, i per tal de complementar la recollida d'informació, hem emprat també una metodologia quantitativa, mitjançant una enquesta que ha rebut 81 respostes provinents de veïns del barri de Riera, a Cornellà, on se'ls hi ha preguntat diverses qüestions relacionades amb el projecte Ribera-Salines, amb l'objectiu de conèixer com es percep el projecte urbanístic de Ribera-Salines i quin impacte s'hi atribueix des de la proximitat. Les preguntes han estat dissenyades per identificar les principals prioritats en habitatge, equipaments i usos del sòl, així com per valorar el grau de suport, coneixement i implicació ciutadana en relació amb el projecte. L'objectiu és aportar una visió fonamentada sobre com s'interpreten localment les polítiques urbanístiques en curs, i quines són les demandes socials que emergeixen des del territori. D'aquesta manera, es pretén contribuir al debat públic sobre el model de ciutat que es vol construir, posant en el centre les necessitats reals de la població i la qualitat democràtica dels processos de planificació urbana.

2. La conca del Llobregat com a estructura territorial

La conca del Llobregat constitueix una unitat territorial de gran rellevància dins la geografia catalana, tant per la seva configuració física com per la seva trajectòria històrica i les funcions que ha anat assumint dins la regió metropolitana de Barcelona. La seva morfologia allargada, condicionada pel curs del riu Llobregat i els sistemes muntanyosos que l'envolten, ha estat un factor determinant en la distribució dels assentaments humans, les activitats econòmiques i les infraestructures. El riu ha actuat tradicionalment com a eix vertebrador, però també com a frontera natural entre municipis i com a espai de disputa pel control del sòl. Aquesta conca ha estat escenari de processos intensos de transformació, especialment a partir de la segona meitat del segle XX, amb l'expansió metropolitana i la reorganització funcional del territori.

2.1. Divisió funcional en tres trams: alt, mitjà i baix

La divisió funcional de la conca del Llobregat en tres trams, alt, mitjà i baix, constitueix una eina metodològica fonamental per entendre la diversitat territorial d'aquest espai i la manera com aquesta diversitat condiona la configuració dels assentaments humans i les seves problemàtiques associades. Aquesta classificació no és arbitrària, sinó que respon a factors físics com el relleu o la morfologia fluvial, a factors econòmics com els usos del sòl o les activitats predominants de cada zona, i a factors socials com la densitat de població, la tipologia d'habitatge i l'estructura dels municipis.

El tram alt de la conca s'estén des del naixement del riu, a Castellar de n'Hug, fins a l'entorn de Manresa, i es caracteritza per un paisatge eminentment rural i de baixa densitat. És una zona dominada per l'activitat agrícola tradicional, els boscos i els nuclis petits, molts d'ells amb una estructura de poble dispers. Les problemàtiques socials aquí estan estretament lligades a la despoblació, a la manca de serveis i a la dificultat de mantenir activitats econòmiques sostenibles. Tot i això, aquests municipis conserven un important patrimoni ambiental i cultural que els dota d'un gran valor territorial.

El tram mitjà, que comprèn el sector entre Manresa i Martorell, mostra una transició evident entre ruralitat i urbanització. El paisatge es torna més heterogeni i fragmentat, amb presència simultània de sòl agrícola, zones industrials, teixit residencial dispers i grans infraestructures de mobilitat. Aquest tram reflecteix amb claredat la tensió entre conservació i creixement urbà, i és on apareixen problemàtiques com la discontinuïtat territorial, la segregació d'usos i les barreres físiques que limiten la cohesió urbana. A més, la manca d'un model integrat de planificació ha afavorit un desenvolupament desequilibrat i sovint poc eficient.

Finalment, el tram baix abasta la zona del delta i els municipis compresos entre Martorell i la desembocadura del riu Llobregat, com el Prat de Llobregat, Sant Boi, Cornellà o el segon municipi de Catalunya, L'Hospitalet. Aquest sector presenta una de les densitats urbanes més altes de Catalunya i una pressió urbanística molt elevada, amb espais naturals i agrícoles fortament amenaçats.

L'àrea acull una gran quantitat d'infraestructures crítiques, com l'aeroport, el port, les vies ferroviàries i les autopistes, juntament amb zones industrials i barris amb una forta presència de població treballadora i d'origen estranger.

Les problemàtiques socials són especialment intenses aquí, amb desequilibris territorials, manca d'espais verds, tensions pel sòl i conflictes derivats dels grans projectes urbanístics. La combinació de vulnerabilitat social i pressió territorial fa del tram baix un cas molt interessant per a l'estudi dels assentaments humans contemporanis.

2.2. Evolució històrica dels usos del sòl

La història dels usos del sòl a la conca del Llobregat reflecteix els profunds canvis que ha experimentat la societat catalana al llarg dels segles, i constitueix un marc fonamental per comprendre la configuració actual dels assentaments humans. En origen, el territori estava dominat per un ús eminentment agrícola i forestal, amb una estructura territorial basada en masies, conreus de regadiu, amb una forta presència al delta, i un sistema tradicional de gestió del paisatge vinculat a la proximitat del riu. Aquesta situació es manté de manera relativament estable fins a finals del segle XVIII i inicis del XIX.

Amb la revolució industrial, especialment a partir de la meitat del segle XIX, comença una transformació substancial del territori. El riu esdevé un recurs estratègic per a la instal·lació de fàbriques tèxtils i colònies industrials, com la Colònia Vidal que vam visitar durant la setmana de treball de camp, especialment al tram mitjà i alt, on l'aprofitament de la força hidràulica era possible. Aquest procés marca l'inici d'un model territorial més fragmentat, amb coexistència de funcions productives, residencials i agrícoles. Els nuclis urbans creixen en població, s'amplien i es densifiquen.

Ja al segle XX, i especialment durant el franquisme, l'explosió demogràfica i la manca de planificació adequada porten a una urbanització massiva i sovint desordenada, especialment als trams mitjà i baix. Es construeixen grans barris d'habitatge social per acollir la nova població immigrant, procedent d'altres zones d'Espanya, en molts casos en condicions precàries i amb dèficit de serveis. Paral·lelament, el sòl agrícola comença a retrocedir a un ritme accelerat, en part pel creixement urbanístic i en part per la pèrdua de rendibilitat del sector primari.

A partir dels anys 80 i 90, amb l'entrada a la Unió Europea i la terciarització de l'economia, apareixen nous usos del sòl relacionats amb la logística, els serveis i el consum, sovint en forma de grans polígons, centres comercials i infraestructures de transport. Aquesta tendència s'intensifica al segle XXI, amb una clara subordinació del territori a la lògica metropolitana i globalitzada. Els usos del sòl es redefeixen no per la seva funcionalitat local o comunitària, sinó pel seu valor estratègic o econòmic dins d'un mercat immobiliari i logístic cada cop més especulatiu. Aquest context provoca noves tensions entre usos urbans i espais agrícoles, especialment en àrees com el Parc Agrari del Baix Llobregat.

2.3. Transformacions territorials i processos de metropolització

Les transformacions territorials que ha viscut la conca del Llobregat durant les últimes dècades estan estretament relacionades amb els processos de metropolització de l'àrea de Barcelona. La metropolització no és només un fenomen de creixement físic de la ciutat, sinó un procés més profund de reorganització funcional, jeràrquica i simbòlica del territori que afecta la manera com es distribueixen les activitats, les infraestructures i la població. En aquest procés, la conca del Llobregat ha estat absorbida parcialment per la logística metropolitana, assumint rols subordinats com ara d'àrea logística, residència perifèrica o corredor d'infraestructures.

Aquest procés ha tingut múltiples efectes sobre el territori. En primer lloc, ha afavorit una especialització funcional molt marcada, amb certes zones que s'han dedicat gairebé exclusivament a activitats industrials o logístiques, mentre que d'altres han estat destinades a habitatge massiu, sovint sense una planificació integrada. Aquesta fragmentació ha generat una gran discontinuïtat territorial, amb barris aïllats, mobilitat limitada i dificultats per accedir a serveis bàsics. En segon lloc, la metropolització ha intensificat la pressió sobre els pocs espais no urbanitzats, com els espais naturals i agrícoles, especialment al tram baix, que s'ha convertit en un dels espais més disputats de tota la regió.

A més, aquest model ha comportat una subordinació dels interessos locals a les dinàmiques globals i metropolitanes. Les decisions sobre l'ús del sòl, l'habitatge o la mobilitat sovint es prenen des d'instàncies supramunicipals o sota lògiques de mercat, fet que deixa fora de la presa de decisions a les comunitats afectades. Això ha generat una creixent desafecció ciutadana, una pèrdua del sentiment de pertinença i, en molts casos, un augment de la conflictivitat social. Moviments com SOS Baix Llobregat són una resposta directa a aquest procés, ja que denuncien la manca de participació democràtica i la destrucció dels valors socials i ambientals del territori.

3. Comparativa territorial dels tres trams de la conca

3.1 Introducció

La conca del riu Llobregat representa una de les principals estructures hidrogràfiques i territorials de Catalunya, tant per la seva importància històrica, ecològica i econòmica com per la seva funció vertebradora entre espais rurals, periurbans i metropolitans. Amb una extensió de gairebé 5.000 km² i una longitud fluvial de 170 km, el riu Llobregat articula un gradient altitudinal i funcional que s'estén des del Prepirineu fins al mar Mediterrani, i travessa una gran diversitat de paisatges, usos del sòl i dinàmiques socioeconòmiques. La seva conca s'estén per un ampli ventall de comarques, com el Berguedà, el Bages, el Solsonès, el Baix Llobregat o l'Anoia, i així ha esdevingut un espai privilegiat per a l'anàlisi territorial comparada.

Aquesta estructura tripartida no només respon a una divisió altitudinal o hidrològica, sinó que reflecteix també una diferenciació profunda en termes de configuració territorial, estructura d'ocupació del sòl, densitat de població, infraestructura, activitat econòmica i impacte ambiental.

El tram alt, localitzat en les comarques prepirinenques com el Berguedà i el nord del Solsonès, es caracteritza per una morfologia muntanyosa i un sistema hidrogràfic format per torrents i barrancs que convergeixen en el curs principal del riu. Aquesta zona manté encara una elevada naturalitat, amb predomini de masses forestals i espais agropecuaris extensius, on la baixa densitat demogràfica i la presència d'una economia rural tradicional condicionen les dinàmiques territorials. No obstant això, també hi ha senyals de canvi: despoblament, pressió sobre els serveis públics i intents d'impulsar nous models de desenvolupament basats en el turisme rural, l'energia verda o la gestió forestal sostenible.

El tram mitjà es desenvolupa al voltant del Bages i de sectors com el Baix Llobregat Nord o part de l'Anoia. Aquesta àrea ha experimentat una profunda transformació durant els darrers dos segles, passant d'un model agroindustrial basat en les colònies tèxtils a una urbanització difusa i una terciarització progressiva.

L'estructura urbana és més densa i fragmentada, i hi conviuen espais agrícoles residuals, polígons industrials, assentaments dispersos i àrees residencials que formen part del sistema metropolità ampliat. El creixement de les infraestructures (C-55, C-16, línies de ferrocarril) ha contribuït a incrementar la connectivitat, però també ha generat disfuncions territorials i una pressió creixent sobre els ecosistemes fluvials.

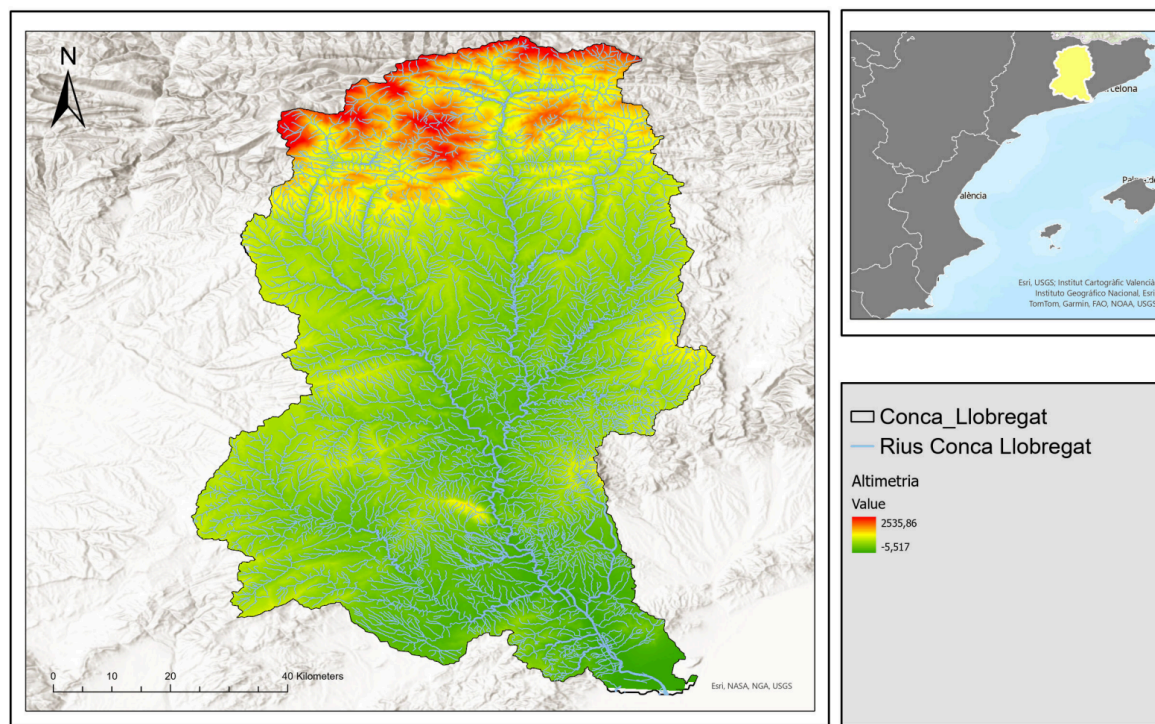
El tram baix, que abasta la desembocadura al delta del Llobregat i els municipis del Baix Llobregat metropolità, és un espai altament antropitzat i densa urbanització. Aquí s'hi concentren infraestructures estratègiques de primer ordre (aeroport de Barcelona-El Prat, port de Barcelona, Zona Franca, xarxes ferroviàries i viàries), així com àrees industrials, logístiques i residencials.

El territori ha estat profundament transformat mitjançant canalitzacions, desviaments fluvials i polítiques de gestió hidràulica que han alterat el règim natural del riu. Malgrat tot, s'hi mantenen espais de gran valor ambiental com el Parc Agrari del Baix Llobregat o els espais protegits del delta, que són testimonis d'un esforç per equilibrar conservació i desenvolupament en un context de màxima pressió territorial.

L'estudi comparatiu d'aquests tres trams permet identificar no només contrastos espacials evidents, sinó també processos de continuïtat i interdependència que afecten la governança de la conca, la sostenibilitat ambiental i la cohesió territorial. El Llobregat no és només una unitat hidrològica, sinó també un corredor funcional i ecològic que sintetitza bona part de les tensions i oportunitats del territori català contemporani.

A més per una major comprensió de les diferències dels tres trams de la conca del Llobregat, mitjançant el programa ArcGis PRO, s'ha realitzat diversos mapes per una comprensió més dinàmica i comprensible, on s'ha realitzat l'elaboració de mapes d'usos dels sols, d'usos del sol poblat, mapes temàtics d'ubicació de zones treballades i de MDT de la conca del Llobregat (*figura 1*), ens permet una major comprensió de les dinàmiques i diferències que es presenten a cada tram de la Conca del Llobregat.

LA CONCA DEL RIU LLOBREGAT



Font: Elaboració pròpia Jan Barcons

Figura 1 Font: elaboració pròpia Jan Barcons mitjançant ArcGIS PRO, en el mapa podem observar la Conca del Llobregat amb la seva respectiva altimetria i la hidrologia.

3.2 Tram alt: espais agrícoles i baixa pressió urbana

El tram alt de la conca del Llobregat, situat principalment al Berguedà i l'Alt Solsonès, es caracteritza per una baixa densitat demogràfica i un predomini del mosaic agroforestal. Malgrat la presència d'un paisatge aparentment natural i agrícola ben conservat, aquesta zona presenta una sèrie de problemàtiques socials associades als assentaments humans dispersos, la regressió demogràfica i la manca d'oportunitats socioeconòmiques.

3.2.1 Desenvolupament: dinàmiques humanes i desequilibris territorials

L'organització territorial del tram alt del Llobregat està fortament influïda per les dinàmiques de la ruralitat postindustrial. A partir de la segona meitat del segle XX, la mecanització de l'agricultura, la crisi del sector primari i la concentració de serveis en nuclis urbans van iniciar un procés de despoblament progressiu. Com assenyalen Marull et al. (2020), “el món rural català ha viscut una pèrdua sostinguda de població i funcionalitat, especialment a les àrees de muntanya i de difícil accés”.

Els nuclis de població són petits, dispersos i amb una alta mitjana d'edat. Municipis com Castellar de n'Hug, Gósol o la Coma i la Pedra presenten índexs de densitat inferiors a 10 hab./km² i una població envellida que dificulta el relleu generacional. Segons dades de l'IDESCAT (2023), més del 30% de la població d'aquests municipis té més de 65 anys. Aquest fenomen afavoreix l'abandonament de masies i terres de cultiu, la pèrdua de coneixements locals i l'erosió de les xarxes socials comunitàries.

Aquesta baixa pressió demogràfica comporta també un accés desigual als serveis públics. L'escola rural, el transport públic, la sanitat primària o fins i tot la connexió digital presenten una cobertura limitada i desigual. Tal com indica la *Diagnosi de la ruralitat catalana* (Generalitat de Catalunya, 2022), “el cost per habitant dels serveis bàsics s'incrementa en zones de baixa densitat, fet que en dificulta la viabilitat i, sovint, en limita l'accés real”. Font: *Diagnosi de la ruralitat catalana* (Generalitat de Catalunya, 2022)

Els assentaments humans s'organitzen a partir d'un sistema de masos aïllats o petits agregats, sovint vinculats històricament a l'explotació agrícola i ramadera. Tanmateix, l'abandonament agrari ha deixat molts d'aquests espais infrautilitzats o directament despoblats. Aquesta situació crea un paisatge de baixa intensitat, amb escassa presència humana però fortament modelat per activitats tradicionals, com l'agricultura de muntanya i la silvicultura.

Aquest entorn de baixa densitat esdevé també objecte d'interès per part de nous perfils d'habitants: neorurals, teletreballadors i emprenedors verds que busquen establir-se en espais naturals i tranquils. Segons l'Observatori del Paisatge de Catalunya (2021), aquests nous fluxos migratoris poden generar oportunitats de revitalització, però també tensions amb la població resident, especialment en termes d'accés a l'habitatge o ús del sòl.

Un altre element rellevant és la vulnerabilitat del territori davant el canvi climàtic. La gestió forestal deficient, provocada per l'abandonament rural, incrementa el risc d'incendis i erosió. El Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF, 2020) destaca que “la manca de gestió activa de les masses forestals de muntanya genera un increment de la biomassa combustible i un risc associat de gran impacte ecològic i social”.

3.3 Tram mitjà: zones de transició rural-urbana i creixement dispers

El tram mitjà del Llobregat, que s'estén aproximadament entre Manresa i Martorell, representa un espai de frontera entre la ruralitat interior i la urbanització metropolitana. Aquesta àrea ha viscut un intens procés de transformació territorial i social a causa del creixement urbà extensiu, la implantació d'infraestructures i la pressió d'usos industrials i residencials. El resultat és un paisatge fragmentat on coexisteixen espais agrícoles residuals, polígons industrials, urbanitzacions disseminades i nuclis urbans tradicionals.

3.3.1 Desenvolupament: dinàmiques d'ocupació del sòl i assentaments humans

El tram mitjà del Llobregat és un espai especialment complex des del punt de vista dels assentaments humans. Municipis com Sant Vicenç de Castellet, Castellgalí, Abrera o Olesa de Montserrat han experimentat una transformació accelerada a partir dels anys seixanta i setanta del segle XX, coincidint amb la industrialització i l'expansió de l'àrea metropolitana de Barcelona. Segons Solana i Vilanova (2018), “la proximitat a l'Eix del Llobregat i les bones connexions viàries han afavorit un model de creixement dispers, amb baixa densitat i alta dependència de la mobilitat privada”.

Aquesta expansió suburbana, sovint desordenada i desconnectada dels nuclis tradicionals, ha generat una sèrie de problemàtiques socials i territorials. En primer lloc, la fragmentació del sòl, amb la proliferació de polígons industrials, urbanitzacions aïllades i infraestructures de transport (C-55, A-2, línies ferroviàries), ha dificultat la cohesió social i la planificació territorial integrada. El Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2010) ja alerta que “el creixement extensiu en aquests espais de transició genera impactes ambientals i disfuncions urbanes”.

En segon lloc, les urbanitzacions construïdes durant les dècades del franquisme i la transició democràtica, moltes d'elles sense serveis bàsics, presenten avui dia una realitat complexa: envelliment de la població, dèficit de manteniment, manca de transport públic i una elevada dependència del cotxe. Tal com recull l'*Informe sobre la situació de les urbanitzacions disperses a Catalunya* (Generalitat, 2022), “a moltes urbanitzacions del tram mitjà del Llobregat es detecta una situació de vulnerabilitat social creixent, especialment entre la població d'edat avançada i amb baixos ingressos”.

D'altra banda, la presència d'espais agrícoles residuals, sobretot horta i conreu de secà conviu amb usos industrials i logístics que amenacen la continuïtat. El cas del Pla de Sant Feliu o els entorns agrícoles de Castellbisbal il·lustren aquest conflicte: la continuïtat d'espais agraris periurbans és clau per al subministrament de productes de proximitat, però sovint es veuen amenaçats per noves urbanitzacions o polígons. L'Observatori del Paisatge (2021) recorda que "la preservació del sòl agrari a les zones de transició metropolitana és fonamental per garantir la sobirania alimentària i la qualitat paisatgística".

Aquest mosaic fragmentat es tradueix també en desigualtats territorials. La diversitat d'administracions, la falta de coordinació en la gestió dels serveis i el desequilibri entre municipis petits i mitjans genera una distribució desigual dels equipaments, del transport públic i de les oportunitats socioeconòmiques.

Tot plegat contribueix a una segregació socioespacial progressiva, amb zones residencials de rendes altes properes a autopistes o urbanitzacions tancades, i àrees de major vulnerabilitat associades a antics polígons o barris degradats.

Finalment, el creixement dispers també té conseqüències ambientals: impermeabilització del sòl, pressió sobre els espais fluvials, pèrdua de corredors ecològics i increment de la petjada de carboni per l'alta mobilitat motoritzada. El Centre d'Estudis del Territori (2023) assenyala que "el model territorial dispers del tram mitjà del Llobregat és insostenible tant des del punt de vista ecològic com social".

3.4 Tram baix: alta densitat urbana, infraestructures i conflictes d'ús

El tram baix del riu Llobregat, que transcorre aproximadament entre Martorell i la seva desembocadura al delta del Prat, travessa una de les àrees més densament poblades i urbanitzades de Catalunya. Aquest territori es caracteritza per una forta antropització, la presència d'infraestructures viàries i logístiques de gran escala, una intensa activitat industrial i residencial, i per conflictes creixents entre els usos urbans, els espais naturals i els ecosistemes fluvials.

3.4.1 Desenvolupament: pressió urbana, assentaments i desequilibri territorial

El tram baix del Llobregat forma part del cor funcional de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Municipis com Cornellà, Sant Boi, el Prat de Llobregat, l'Hospitalet o Sant Joan Despí concentren una densitat poblacional superior als 5.000 hab./km² (IDESCAT, 2023) i formen un corredor urbà i industrial gairebé continu. Aquesta concentració humana ha provocat una forta transformació del territori, amb la canalització del riu (en gran part de la seva longitud des de la dècada de 1970), l'eliminació dels meandres i l'alteració de la dinàmica natural fluvial.

L'expansió urbana ha anat acompanyada d'una creixent pressió sobre els espais fluvials, agrícoles i naturals. El Parc Agrari del Baix Llobregat, tot i ser una de les principals zones agrícoles periurbanes de Catalunya, conviu amb infraestructures com l'Aeroport del Prat, el Port de Barcelona, múltiples autopistes (C-32, B-10, B-20) i línies ferroviàries. Segons l'Informe sobre la sostenibilitat territorial a l'àrea metropolitana (AMB, 2021), "el mosaic d'infraestructures genera una fragmentació ecològica molt elevada, amb conseqüències per a la biodiversitat i l'accessibilitat dels espais naturals".

Aquest creixement infraestructural i urbà ha donat lloc a una sèrie de conflictes socials associats als assentaments humans. En primer lloc, existeix una segregació socioespacial clara entre barris de nova urbanització i zones vulnerables amb dèficit d'equipaments, habitatge social o serveis bàsics. Barris com la Marina del Prat Vermell o el nord del Prat de Llobregat presenten indicadors d'exclusió residencial i risc de gentrificació vinculada a projectes urbanístics i logístics (Ajuntament de Barcelona, 2023).

En segon lloc, la proximitat al riu, en molts casos canalitzat i amb escassa permeabilitat ecològica, suposa un risc afegit en un context de canvi climàtic. Les zones baixes del delta són altament vulnerables a inundacions, tal com alerta l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA, 2022): "el tram final del Llobregat concentra una alta exposició a riscos hidrològics, especialment en episodis de pluges torrencials, a causa de la impermeabilització del sòl i la pèrdua d'espais d'inundació natural".

El conflicte entre usos és una altra realitat quotidiana: activitats industrials, logístiques, residencials i agrícoles comparteixen un territori molt limitat, generant friccions d'interessos. Per exemple, la construcció de noves infraestructures viàries o logístiques (com el polèmic projecte de la tercera pista de l'aeroport del Prat) topa amb els objectius de conservació del delta, reconegut per la Unió Europea com a espai Natura 2000 i zona humida d'importància internacional segons el Conveni de Ramsar (SEO/BirdLife, 2022).

3.5 Comparació i contrastos: dinàmiques diferenciades i interconnexions

El riu Llobregat recorre més de 170 km des del naixement als Rasos de Peguera fins a la seva desembocadura al delta del Prat. Aquest recorregut abasta una gran varietat de paisatges, usos del sòl, densitats poblacionals i formes d'ocupació del territori. L'anàlisi comparativa entre els trams alt, mitjà i baix permet evidenciar les profundes diferències en els models d'assentament, el nivell de pressió humana, els impactes sobre el medi i els conflictes socioambientals, però també destaca una forta interconnexió funcional i ecològica entre ells.

3.5.1 Dinàmiques territorials diferenciades

Tram alt: ruralitat, despoblament i patrimoni industrial

El tram alt es defineix per la baixa densitat poblacional, l'elevada presència de cobertes forestals i agrícoles i l'escassa artificialització del sòl. Malgrat això, va ser un espai clau en la industrialització del segle XIX, amb les colònies tèxtils com a model singular d'assentament humà (González i Font, 2017). Avui, aquests espais pateixen un doble procés de pèrdua de població activa i degradació dels elements patrimonials i productius. L'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC) indica que “el 65% del sòl del tram alt manté un ús forestal o agrícola estable, però la seva continuïtat està en risc per a la manca de relleu generacional i els incendis forestals” (ICGC, 2021).

Tram mitjà: transicions difuses i creixement dispers

El tram mitjà configura una franja de transició on la urbanització es produeix de forma fragmentada, sovint sense una planificació efectiva. El creixement de polígons industrials, urbanitzacions aïllades i infraestructures (com l'A-2 o línies ferroviàries) ha generat un paisatge altament disgregat i poc eficient. Tal com assenyala el *Pla Territorial Metropolità de Barcelona* (PTMB, 2010), “el tram mitjà és el territori de les disfuncions: ni prou rural per mantenir sistemes agraris viables, ni prou urbà per garantir serveis i mobilitat eficient”. Aquesta realitat afecta directament la qualitat de vida i l'equitat territorial.

Tram baix: densitat urbana, infraestructures i conflictes d'ús

El tram baix presenta una situació diametralment oposada: és un espai altament densificat, amb grans concentracions de població, infraestructures logístiques (aeroport, port, ZAL, etc.) i zones residencials molt diverses. El creixement urbà ha estat intens i sovint conflictiu, amb processos de segregació socioespacial i degradació ambiental. Els informes de l'AMB (2021) alerten que “la confluència de múltiples usos –residencials, industrials, agrícoles i ambientals– genera una competència pel sòl extrema, sovint amb impactes negatius sobre els sectors més vulnerables i els espais naturals protegits”.

3.5.2 Contrastos ambientals i de vulnerabilitat social

Ambientalment, el tram alt conserva una qualitat paisatgística i ecològica notable, amb cabals menys alterats i presència d'ecosistemes de ribera. Això no obstant, és vulnerable a la pressió de l'abandonament rural, els incendis i l'erosió. En canvi, el tram mitjà és un espai d'alta fragmentació ecològica, amb trencament de corredors biològics i pèrdua de la funcionalitat territorial. El tram baix, malgrat els intents de renaturalització (com el Parc Fluvial del Llobregat), manté una situació crítica pel que fa a la qualitat de l'aigua, la impermeabilització del sòl i la pèrdua de zones humides.

Socialment, la vulnerabilitat adopta formes diverses: al tram alt és la desertització demogràfica; al mitjà, la dependència del vehicle privat i la manca de serveis; al baix, la segregació urbana i l'exposició al risc climàtic (especialment inundacions al delta, segons l'ACA, 2022).

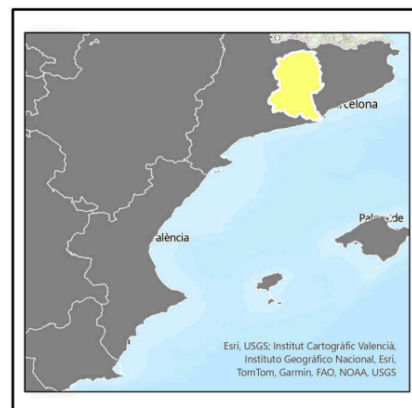
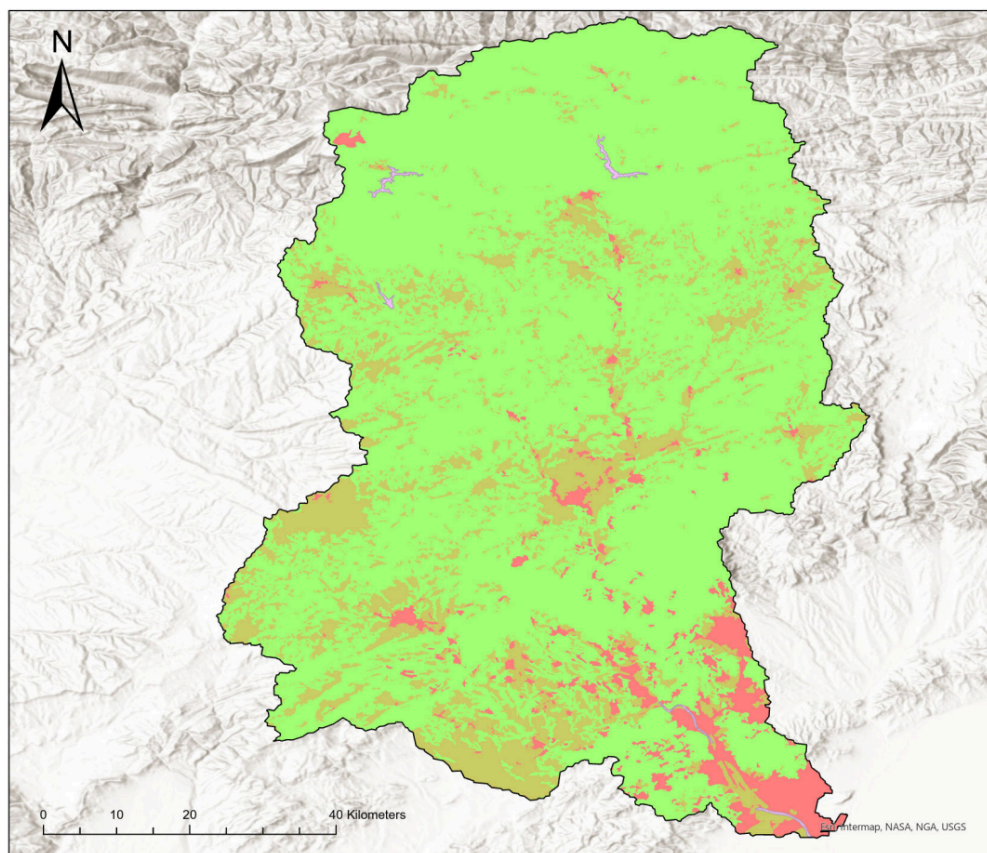
3.5.3 Interconnexions funcionals i territorials

Tot i els contrastos, els trams del Llobregat estan profundament interconnectats. El riu no només actua com a eix hídric-ecològic, sinó també com a columna vertebral econòmica i logística. El tram alt proporciona recursos com aigua i paisatge; el mitjà, sòl per a activitats mixtes; i el baix, Indústria, serveis, comerç i infraestructures clau per a l'economia catalana.

A més, l'evolució urbanística d'un tram afecta directament els altres: per exemple, l'increment de la impermeabilització al tram mitjà pot incrementar el risc d'inundacions al baix, i la gestió forestal deficient al tram alt pot influir en la qualitat de l'aigua que arriba a tot el sistema. Tal com assenyala el *Centre d'Estudis del Territori* (2023), “la conca del Llobregat exigeix una governança integrada i multinivell, on les decisions preses en un tram tinguin en compte els impactes a tota l'escala de conca”.

3.6 Comentari dels trams de la conca mitjançant cartografia d'elaboració pròpia.

USOS DEL SÒL DE LA CONCA DEL LLOBREGAT

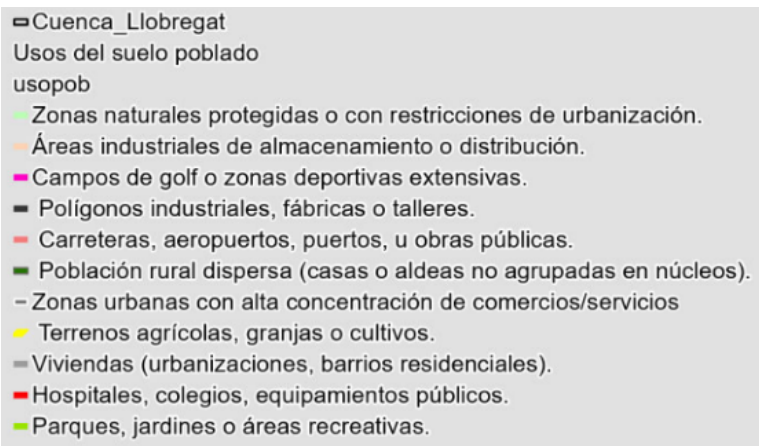
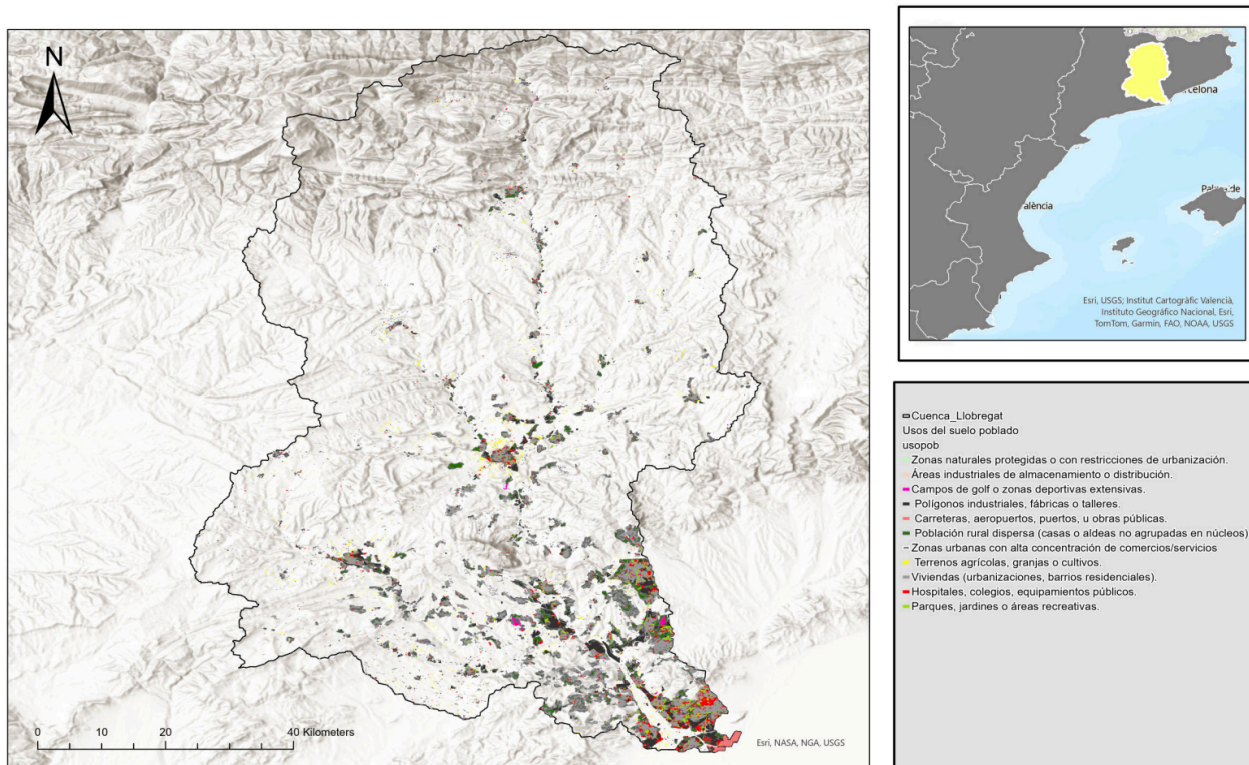


- Conca del Llobregat
- Usos_sòl
- Àrees_artificials
 - Zones_agrícoles
 - Zones forestals i naturals
 - Aigua i zones humides

Font: Elaboració pròpia Jan Barcons

Font: elaboració pròpia (figura 2) mitjançant ArqGis pro on observem els usos del sol poblat a la conca del Llobregat.

TIPOS DE USOS DEL SUELO POBLADO A LA CUENCA DEL LLOBREGAT



Comentari:

Els mapes adjunts, elaborats per Jan Barcons ens permet obtenir una representació visual més clau dels usos del sòl (figura 2) als tres trams de la Conca del Llobregat i dels usos del sol poblat (figura 3) a la conca del Llobregat.

3.6.1 Tram alt conca del Llobregat

El tram alt de la Conca del Llobregat es caracteritza per una presència significativa de zones forestals i naturals, juntament amb algunes zones agrícoles i àrees artificials (assentaments humans) com observem en la figura 2. Aquesta distribució reflecteix una tensió entre la conservació del medi ambient i la pressió urbana, especialment en àrees properes a nuclis poblacionals. Les àrees artificials, tot i ser menys extensives, poden fragmentar hàbitats naturals i afectar els serveis ecosistèmics, com la provisió d'aigua o la qualitat del sòl, amb repercussions directes per a les comunitats locals que depenen d'aquests recursos.

El mapa principal ("*Usos del sòl de la Conca del Llobregat*") destaca quatre categories principals:

- Àrees artificials (assentaments, infraestructures): Representades en vermell, es concentren en nuclis aïllats (ex.: Berga, Bagà), mostrant una expansió fragmentada i no planificada.
- Zones agrícoles (en groc): Disperses en valls i altiplans, amb clara disminució en àrees properes a nuclis urbans, reflectint la pèrdua de terres cultivables per pressió urbanística.
- Zones forestals i naturals (en verd): Dominants, però amb franges fragmentades per carreteres i urbanitzacions, especialment a la perifèria dels pobles.
- Aigües i zones humides (en blau): Localitzades al llarg del riu Llobregat i els seus afluents, amb evidència de modificacions antropogèniques (preses, desviacions).

Interpretació social:

La dispersió d'àrees artificials correlaciona amb problemes d'accessibilitat a serveis bàsics (salut, educació) per a la població rural. La pèrdua de sòl agrícola afecta directament l'economia local, augmentant la dependència del turisme i minant la sobirania alimentària. La fragmentació forestal incrementa el risc d'incendis, amenaçant tant ecosistemes com comunitats properes.

Problemàtiques Socials Derivables:

Els assentaments humans s'expandeixen sense una connexió clara amb els nuclis tradicionals. Això genera:

- Especulació immobiliària: Augment dels preus de l'habitatge en zones amb demanda turística (ex.: prop d'estacions d'esquí), expulsant població jove.
- Infraestructures insostenibles: Costos elevats de manteniment per a ajuntaments en àrees amb urbanitzacions disperses (ex.: carreteres, abastament d'aigua).

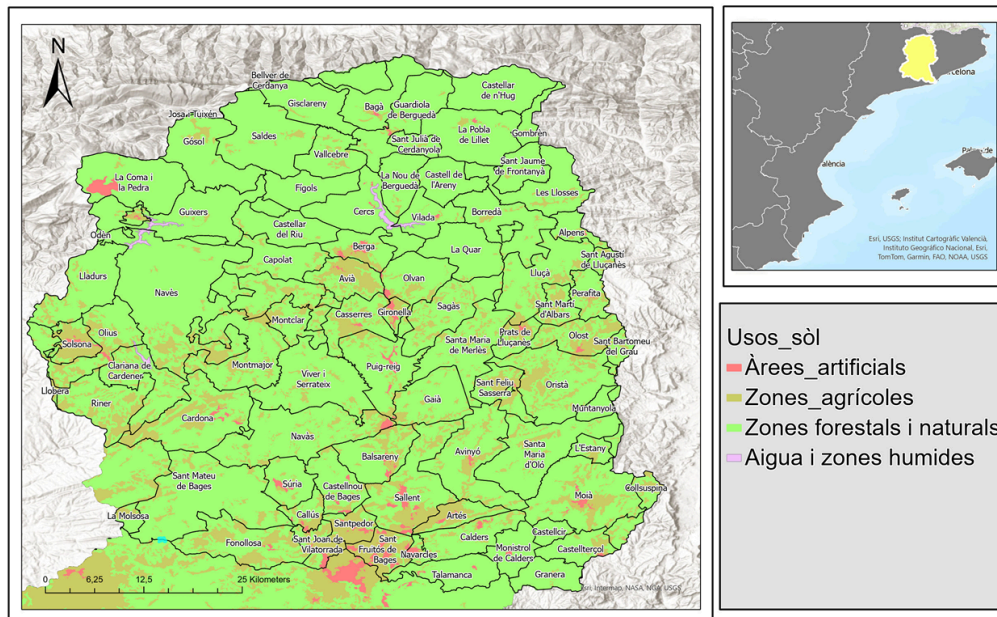
Conflictes per Recursos Naturals:

La superposició de zones agrícoles (groc) i forestals (verd) amb àrees artificials revela: Competència per l'aigua: Les extraccions per regadiu o usos urbans afecten cabals fluvials, com es veu al mapa en zones properes al naixement del Llobregat. I degradació de sòls: L'abandonament de terres agrícoles (visible en àrees grogues aïllades) condueix a erosió i pèrdua de fertilitat que podem observar en la figura.

Connexió amb serveis bàsics:

En zones aïllades, la falta d'infraestructures adequades (transport, salut) pot agreujar desigualtats socials, especialment per a població envellida o amb baixos ingressos.

USOS DEL SÒL DEL TRAM ALT DE LA CONCA DEL LLOBREGAT



Font: figura 4, elaboració pròpia, Mapa on observem els municipis que conformen la part del tram alt de la conca del Llobregat i els usos del sòl.

3.6.2 Tram mitjà conca del Llobregat

Aquesta àrea, situada entre el tram alt (més muntanyós) i el tram baix (més densament urbanitzat i industrialitzat), presenta una realitat geogràfica marcada per una coexistència entre espais naturals, agrícoles i una urbanització més extensa i interconnectada que al tram alt.

Caracterització general dels usos del sòl:

El mapa general d'Usos del sòl de la Conca del Llobregat" (figura 2) mostra una clara presència de zones agrícoles (en groc) al tram mitjà, sobretot seguint les planes al·luvials i fondalades, aprofitant els sòls fèrtils i la disponibilitat d'aigua. A diferència del tram alt, aquí hi ha una major intensitat d'usos mixtos, on les zones agrícoles i forestals (en verd) conviuen amb una presència notable d'àrees artificials (en vermell), que tendeixen a seguir els principals eixos de comunicació i les conques dels afluents del Llobregat.

Aquesta fragmentació del sòl evidencia una urbanització progressiva i una intensificació d'usos del sòl que responen tant al creixement dels nuclis urbans tradicionals com a l'expansió de polígons industrials i infraestructures viàries.

Anàlisi detallada dels usos del sòl poblat:

El segon mapa que fa referència la figura 3 ("Tipus d'usos del suelo poblado a la cuenca del Llobregat") ens permet afinar aquesta lectura. Al tram mitjà s'observa una forta presència de zones urbanes d'alta densitat (en gris fosc) i zones industrials (en marró fosc), especialment al voltant de municipis com Manresa, Martorell, Olesa de Montserrat i Esparreguera, que configuren un eix de densitat demogràfica i activitat econòmica destacable.

A més, hi apareixen zones residencials disperses (en taronja clar), que es corresponen amb urbanitzacions i creixements suburbans que no sempre compten amb una ordenació territorial adequada. També s'hi identifiquen àrees d'equipaments públics (centres educatius, hospitals, en blau i verd), així com espais recreatius i jardins (en verd clar), que mostren un cert esforç per mantenir espais verds dins del teixit urbà.

Interpretació social i territorial:

El tram mitjà actua com una zona de transició funcional i territorial entre les dinàmiques rurals del nord i les urbanes del sud. Aquesta condició de "zona frontissa" genera diverses problemàtiques:

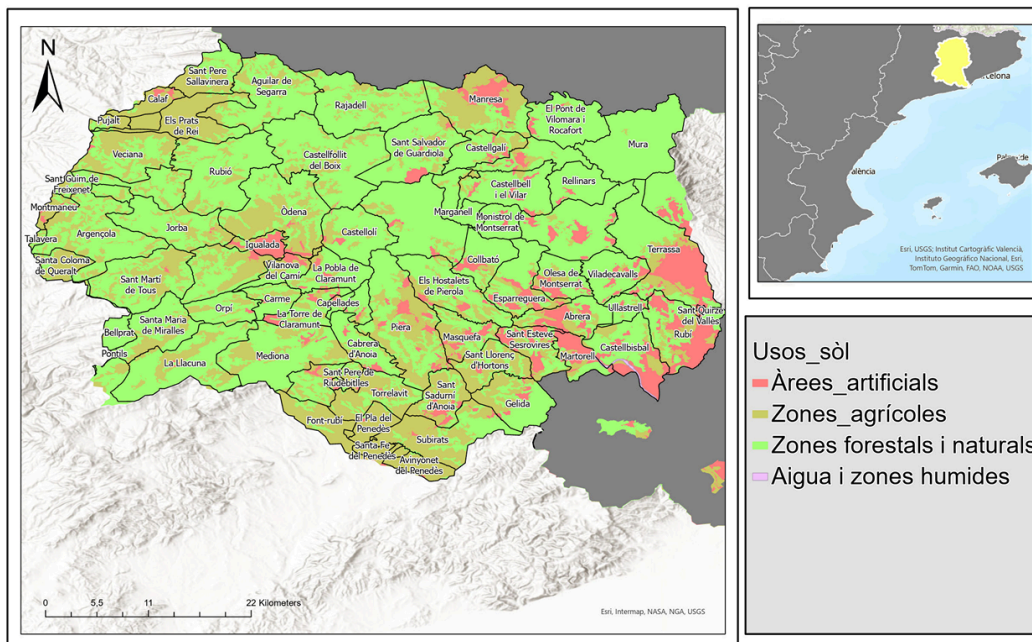
- Tensió territorial: La convivència entre àrees agrícoles i urbanes genera pressions creixents sobre el sòl cultivable, que es veu reduït per la construcció de polígons industrials o habitatges.
- La fragmentació del sòl agrícola comporta una pèrdua de rendibilitat i abandonament de conreus, afavorint l'erosió i la pèrdua de mosaic agroforestal tradicional.

- Pressió sobre infraestructures: L'expansió urbana dispersa comporta costos elevats de gestió per als ajuntaments (clavegueram, aigua, accés viari) i pot provocar desigualtats d'accés a serveis entre nuclis consolidats i urbanitzacions perifèriques.
- Connexió metropolitana: L'accessibilitat al sistema metropolità de Barcelona és un factor clau per entendre l'estructura territorial del tram mitjà. Municipis com Martorell o Esparreguera funcionen com a ciutats dormitori o logístiques, amb una gran dependència de les infraestructures de mobilitat, cosa que incrementa la vulnerabilitat territorial davant de crisis energètiques o de transport.
- Risc ambiental: La fragmentació de zones forestals i agrícoles facilita la propagació d'incendis i degrada hàbitats naturals. Alhora, la impermeabilització del sòl (per infraestructures i urbanització) incrementa el risc d'inundacions en episodis de pluja intensa, especialment a les fondalades agrícoles.

Conflictes i reptes emergents:

L'augment del consum d'aigua per a usos industrials, residencials i agrícoles genera tensions, especialment en períodes de sequera. Això es veu reflectit en la localització de zones industrials properes a conques secundàries, on l'aigua esdevé un recurs disputat. L'augment de població en àrees suburbials genera una demanda creixent de serveis públics (educació, sanitat, transport), que sovint no creixen al mateix ritme que la població. La substitució de sòl agrícola per sòl urbanitzat redueix la capacitat de producció local d'aliments, afavorint la dependència de circuits alimentaris globals i vulnerables.

USOS DEL SÒL DEL TRAM MITJÀ DE LA CONCA DEL LLOBREGAT



Font: figura 5, elaboració pròpia, Mapa on observem els municipis que conformen la part del tram mitjà de la conca del Llobregat i els usos del sòl.

3.6.3 Tram baix conca del Llobregat

El tram baix de la Conca del Llobregat, corresponent als darrers quilòmetres abans de la desembocadura al delta i al mar Mediterrani, representa l'espai territorial més transformat, urbanitzat i tensionat de tota la conca. A través dels mapes elaborats per Jan Barcons, podem identificar clarament els patrons d'ocupació del sòl que caracteritzen aquest sector, així com la distribució detallada dels diferents usos del sòl poblat, que ens ajuden a comprendre la seva estructura funcional i problemàtiques específiques.

Caracterització general dels usos del sòl:

Segons el mapa d'Usos del sòl de la Conca del Llobregat" figura 2, el tram baix destaca per una densíssima presència de sòl artificialitat (en vermell intens), que cobreix pràcticament tota la plana deltaica. Aquesta urbanització tan extensa és resultat directe de la proximitat a Barcelona i la integració d'aquest territori dins del continu urbà metropolità. Els espais agrícoles, tot i ser històricament predominants al delta, han quedat molt reduïts (encara visibles en groc en zones com el Parc Agrari del Baix Llobregat) i altament fragmentats.

També s'identifiquen espais forestals residuals (en verd), que apareixen només a les zones de relleu perifèric (com Montjuïc o la serra de Collserola). La resta del territori es troba ocupat per una barreja d'usos industrials, logístics, infraestructurals i residencials que han alterat profundament les dinàmiques naturals i l'estructura del paisatge.

Anàlisi detallada dels usos del sòl poblat:

El segon mapa fent referència a la figura 3, "Tipus d'usos del suelo poblado a la cuenca del Llobregat", mostra amb molta claredat la composició i distribució funcional de les àrees urbanes al tram baix:

- Hi predomina el sòl industrial i logístic (marró fosc), especialment al voltant de l'Aeroport del Prat, la Zona Franca i els polígons de Sant Boi, el Prat, Cornellà o Viladecans. Aquesta concentració d'activitat econòmica intensiva és una de les més importants del país i configura el cor logístic-industrial de Catalunya.
- Les àrees residencials d'alta densitat (gris fosc) ocupen els nuclis consolidats de ciutats com l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà, El Prat o Sant Boi. Aquests municipis han experimentat un creixement molt ràpid durant el segle XX, sovint sense una planificació territorial integrada, fet que es tradueix en una alta densitat de població, manca d'espais lliures i desigualtats socioespacials.
- Apareixen també zones d'equipaments públics (en blau o verd) com grans hospitals, universitats, instal·lacions esportives i espais verds urbans, encara que molts d'aquests tenen una funció supralocal i no compensen la manca d'espais públics a escala de barri.

- Destaquen les infraestructures de gran escala: línies ferroviàries, autopistes, el port i l'aeroport, que ocupen una superfície molt important i tallen la connectivitat ecològica i social entre barris i municipis.

Interpretació social i territorial del tram baix:

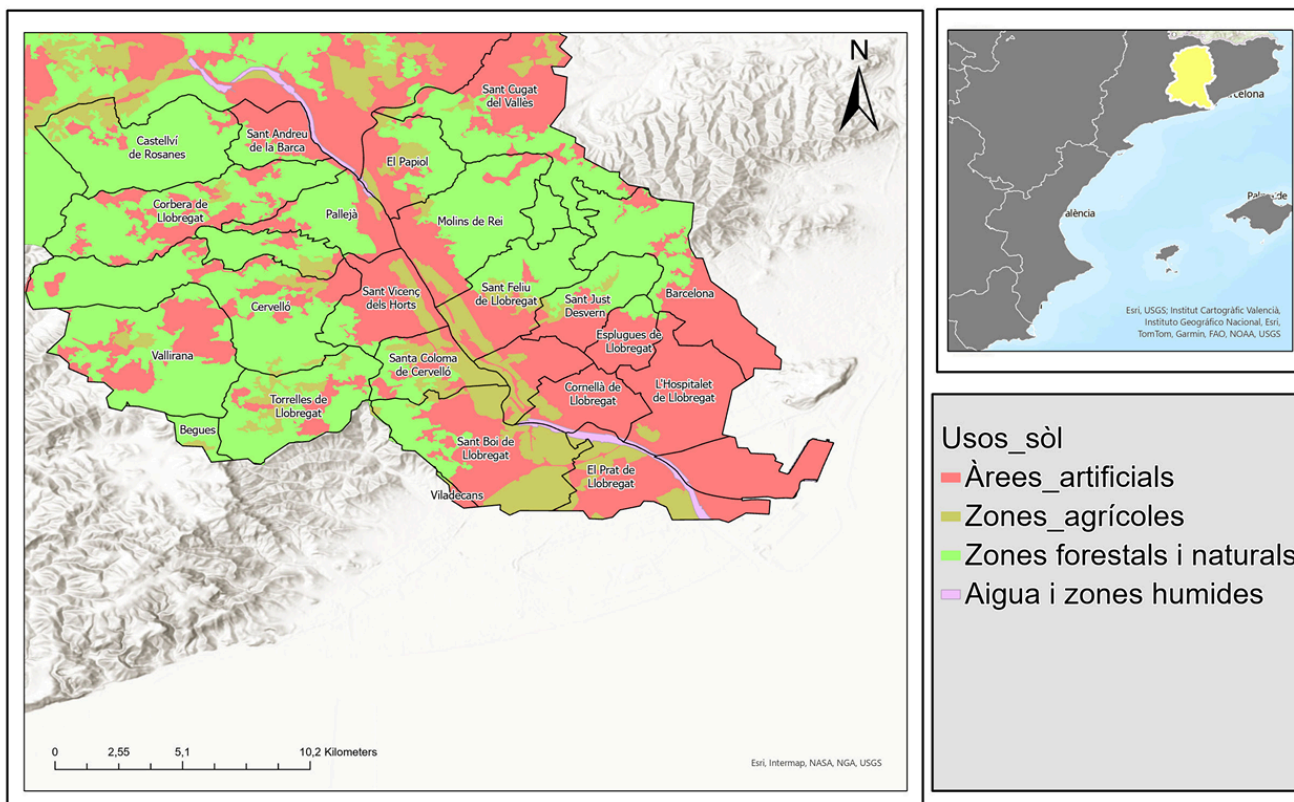
Aquest tram es pot interpretar com un espai clau de l'economia metropolitana, però també com un territori amb una forta degradació ambiental i desigualtats socials:

- Densificació urbana: La pressió demogràfica ha portat a una ocupació intensiva del sòl i a una forta artificialització, amb una presència mínima d'espais verds per habitant i problemes greus de qualitat de l'aire, soroll i mobilitat.
- Dualitat funcional: Conviu espais de gran valor estratègic i econòmic (port, aeroport, polígons logístics) amb barris densos i vulnerables des del punt de vista socioeconòmic. Aquesta dualitat reforça desigualtats i genera una segregació territorial creixent.
- Infraestructures com a barrera: L'abundància d'infraestructures provoca discontinuïtats territorials, dificultant la cohesió social i ambiental. Per exemple, l'aeroport i les vies ferroviàries limiten l'accés al litoral i trenquen la continuïtat dels corredors ecològics.
- Conservació agrícola residual: El Parc Agrari del Baix Llobregat, tot i ser de gran importància en termes agraris i ambientals, es troba sota pressió constant per nous projectes urbanístics i infraestructurals. És un dels pocs espais on encara es manté la funció alimentària i de resistència territorial.
- Risc ambiental altíssim: El territori es troba exposat a múltiples riscos: inundacions (a causa de la reducció de la capacitat d'infiltració del sòl), contaminació del sòl i aigües, i vulnerabilitat davant el canvi climàtic (pujada del nivell del mar, canvis en el règim hídric del riu).

Conflictes i reptes emergents:

- Hi ha una necessitat urgent de frenar l'expansió urbana descontrolada i afavorir la regeneració urbana dins dels teixits existents, prioritzant l'habitatge assequible, la cohesió social i la millora ambiental.
- Cal protegir els pocs espais no urbanitzats restants i fomentar el Parc Agrari com a espai estratègic per a la sobirania alimentària i la transició agroecològica.
- La millora del transport públic, la recuperació d'espais per a vianants i bicicletes i la reducció de la dependència del vehicle privat són claus per reduir la contaminació i millorar la qualitat de vida.
- Justícia ambiental, les polítiques urbanes han de corregir les desigualtats ambientals existents, garantint que tota la població tingui accés a un entorn saludable, espais verds i serveis bàsics.

USOS DEL SÒL DEL TRAM BAIX DE LA CONCA DEL LLOBREGAT



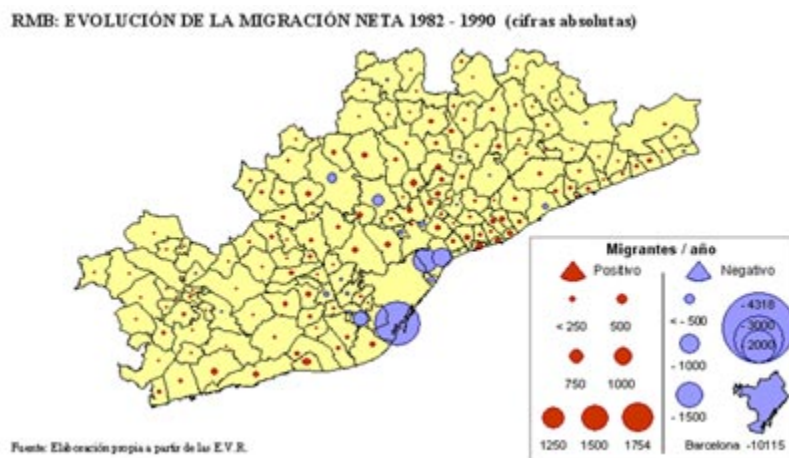
Font: Elaboració pròpia Jan Barcons

Font: figura 6, elaboració pròpia, Mapa on observem els municipis que conformen la part del tram mitjà de la coca del Llobregat i els usos del sòl.

4. Els assentaments humans i les problemàtiques socials associades

4.1. Expansió urbana i ocupació del sòl agrícola

L'àrea de la conca del baix Llobregat està principalment en la província de Barcelona. El creixement de Barcelona com a ciutat ha generat una expansió urbana no només a Barcelona, sinó que també ha experimentat una intensa expansió urbana durant les darreres dècades. Aquest creixement s'ha produït sobretot a partir dels anys 60 i 70, coincidint amb l'augment de la industrialització i la migració interna cap a Catalunya. Municipis com Cornellà, El Prat, Sant Boi, Martorell o Manresa han vist augmentada considerablement la seva població i, en conseqüència, la pressió urbanística sobre l'entorn natural i agrícola.



Mobilitat residencial i expansió urbana en la Regió Metropolitana de Barcelona, 1982-1990. Font: UB

El mapa posa de manifest un creixement demogràfic als municipis perifèrics de Barcelona (sobretot al Vallès Occidental, Baix Llobregat, Maresme i zones més interiors), mentre que la ciutat de Barcelona presenta un saldo migratori negatiu. Aquesta tendència evidencia un procés de descentralització urbana: les persones es desplacen cap a zones de l'extraradi, cercant habitatge més assequible o millor qualitat de vida.

Aquesta mobilitat s'associa a fenòmens com:

- Urbanització dispersa o extensiva.
- Conurbació de nuclis urbans propers a l'àrea central.
- Pressió sobre el territori no urbanitzat, especialment sòl agrícola i espais naturals.

L'expansió de l'habitatge i la creació d'infraestructures en municipis receptors de població (com els que presenten cercles blaus grans al mapa) comporta una transformació del sòl rural en sòl urbà o urbanitzable.

Això suposa:

- Reducció del sòl agrícola disponible, especialment al Baix Llobregat i Vallès.
- Fragmentació de paisatges agraris, amb pèrdua de continuïtat i funcionalitat.
- Conflictes d'ús del sòl, entre habitatge, agricultura i espais naturals.

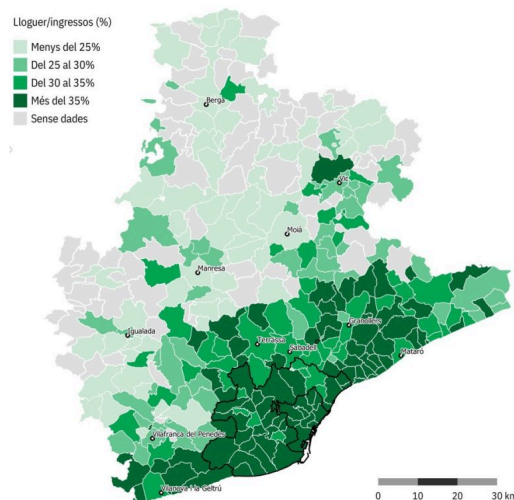
L'ocupació del sòl agrícola ha estat una de les conseqüències més greus d'aquesta expansió. Tradicionalment, el delta del Llobregat era una zona de gran fertilitat, amb conreus d'horta que abastien de productes frescos a l'àrea metropolitana de Barcelona. No obstant això, la construcció de polígons industrials, infraestructures (com l'Aeroport del Prat i l'ampliació de xarxes viàries), i nous habitatges ha reduït dràsticament la superfície agrícola disponible.

4.2. Accés desigual a l'habitatge i segregació espacial

A la conca del riu Llobregat, especialment a la seva part baixa i més metropolitana, l'accés a l'habitatge s'ha convertit en una problemàtica social destacada. L'augment dels preus de l'habitatge, tant de compra com de lloguer, combinat amb salaris estancats i una oferta limitada d'habitatge social, ha generat un accés desigual que afecta principalment les famílies amb rendes més baixes, joves i persones migrades.

Els municipis del Baix Llobregat, com l'Hospitalet, Cornellà, Sant Boi o El Prat, han estat històricament zones de recepció de població treballadora. No obstant això, amb l'augment de la pressió immobiliària a Barcelona, molts d'aquests municipis han patit una revalorització del sòl i processos de gentrificació, desplaçant població vulnerable cap a zones més perifèriques o amb pitjors condicions urbanes.

Aquesta dinàmica ha contribuït a una segregació espacial, on barris o municipis concrets concentren població amb menys recursos, sovint en habitatges de menor qualitat, amb dèficits d'infraestructura o serveis públics. Aquesta segregació no és només econòmica, sinó també ètnica i cultural, amb una major presència de col·lectius migrants en determinades zones, sovint amb menys oportunitats educatives i laborals.



Esforç teòric d'accés a l'habitatge de lloguer per a una llar amb 25.000 € d'ingressos anuals. Municipis de la demarcació de Barcelona i districtes de Barcelona. 2022 Font: Institut Metròpoli

Àrea Metropolitana i Baix Llobregat

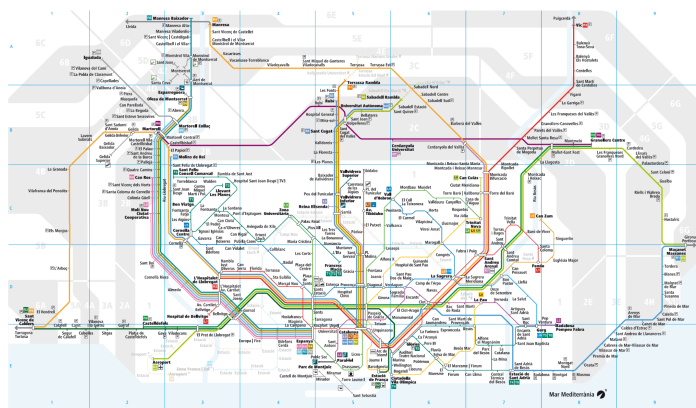
- A la conca baixa del Llobregat (municipis com Cornellà, Sant Boi, El Prat, Viladecans, Gavà, i l'Hospitalet de Llobregat), l'esforç teòric supera el 35%, mostrant-se amb els tons més foscos del mapa.
- Això evidencia una forta tensió del mercat de lloguer, i suggereix una gran dificultat per accedir a un habitatge digne amb rendes baixes o mitjanes.

4.3. Infraestructura i serveis: desigualtats territorials

Els municipis de la part baixa de la conca com El Prat, Cornellà, Sant Boi o l'Hospitalet gaudeixen d'una àmplia xarxa de transport públic integrat (metro, Rodalies, busos metropolitans), que afavoreix la mobilitat cap a Barcelona i altres nodes econòmics. No obstant això, a mesura que ens allunyem cap a zones com Martorell, Olesa, Abrera o Manresa, la dependència del transport privat augmenta, i l'oferta de serveis públics de transport disminueix, tant en freqüència com en cobertura territorial.

Això provoca una desigualtat d'oportunitats, ja que l'accés al mercat laboral, a serveis educatius o sanitaris depèn en gran manera de la mobilitat.

Pel que fa als serveis educatius i sanitaris, també s'observa una concentració d'equipaments especialitzats a les zones centrals de l'àrea metropolitana. Centres com l'Hospital de Bellvitge o el de Sant Joan de Déu atenen gran part de la població del Baix Llobregat, però no tots els municipis tenen accés fàcil a aquests recursos. A més, l'oferta educativa especialitzada, com la formació professional o els centres d'educació postobligatòria, es troba sobretot en municipis grans, deixant els més petits amb opcions limitades.

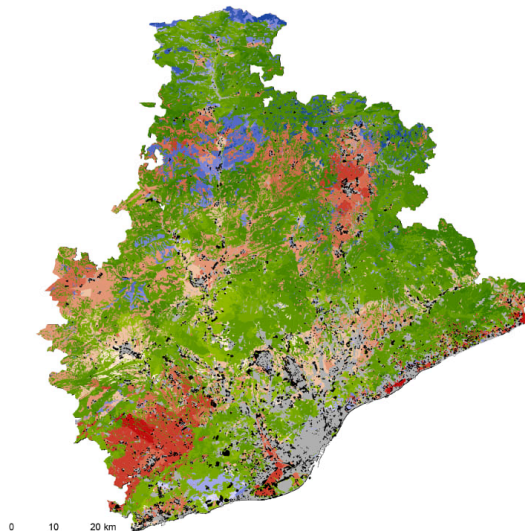


Zones de transport públic a l'àrea metropolitana de Barcelona. Font: Mesto-Barcelona

Com podem observar, els municipis de la part baixa de la conca del Llobregat, com El Prat, Cornellà, Sant Boi o L'Hospitalet, disposen d'una àmplia xarxa de transport públic integrat (metro, Rodalies, busos), que facilita la mobilitat cap a Barcelona i altres centres econòmics. En canvi, municipis més allunyats com Martorell, Olesa, Abrera o Manresa tenen una oferta de transport més limitada, amb menor freqüència i cobertura, cosa que augmenta la dependència del vehicle privat. Aquesta desigualtat en infraestructures provoca dificultats d'accés al mercat laboral, a l'educació i a serveis sanitaris especialitzats, que es concentren principalment a les zones centrals. Així, el mapa de transport reflecteix una desigualtat territorial que condiciona les oportunitats de la població segons el lloc de residència.

4.4. Espais buits, desconexions urbanes i pressió sobre el territori

La conca del riu Llobregat presenta un creixement urbà fragmentat, amb espais buits com antics terrenys industrials o agrícoles que no s'han integrat adequadament. Infraestructures com autopistes i vies de tren creen barreres físiques entre barris i municipis, dificultant la cohesió urbana. A més, la urbanització creixent exerceix una forta pressió sobre espais naturals i agrícoles, especialment al Delta del Llobregat, amenaçant-ne la sostenibilitat.



Els espais buits urbans i metropolitans als municipis de la demarcació de Barcelona. **Font:** Diputació de Barcelona

A la conca del Llobregat, el mapa evidencia una forta dualitat territorial. A la part baixa de la conca, especialment al Baix Llobregat, predomina una alta densitat urbana (zones grises i negres al mapa), amb una ocupació gairebé contínua del sòl i una gran pressió urbanística. Aquestes zones presenten pocs espais buits i una gran competència pel territori entre usos residencials, industrials, infraestructures i serveis, cosa que provoca una fragmentació dels espais naturals i una pèrdua progressiva de sòl agrari.

En canvi, a mesura que ens endinsem cap a la part mitjana i alta de la conca (Martorell, Olesa, Abrera, Esparreguera, fins a Manresa), apareixen espais buits i discontinuïtats urbanes més evidents. Aquests espais, sovint situats entre nuclis petits o polígons industrials dispersos, generen una urbanització poc cohesionada, amb dificultats de connexió entre municipis i barris. Això accentua la dependència del vehicle privat, limita l'accés als serveis i redueix la funcionalitat territorial.

5. El paper de l'activisme ambiental: SOS Baix Llobregat com a veu del territori

L'activisme ambiental ha esdevingut, en les darreres dècades, un agent transformador clau dins dels debats sobre territori, sostenibilitat i urbanisme. Davant la crisi climàtica global i les tensions territorials generades per l'expansió urbana i logística, els moviments socials i ecologistes han emergit com una resposta ciutadana crítica, que qüestiona els models de desenvolupament hegemònics i proposa formes alternatives d'habitar el territori.

En aquest context, SOS Baix Llobregat representa un exemple paradigmàtic d'activisme arrelat al territori. Aquesta plataforma ciutadana neix de la confluència d'entitats ecologistes, col·lectius socials, plataformes veïnals i persones a títol individual que, preocupades per la destrucció dels espais naturals i agrícoles del Baix Llobregat, decideixen organitzar-se per denunciar la situació i impulsar un canvi de paradigma territorial.

El Llobregat, com a riu històricament maltractat per l'activitat industrial, la contaminació i la urbanització, ha estat durant dècades un espai invisibilitzat, malgrat la seva importància ecològica, agrícola i social per a l'àrea metropolitana de Barcelona. SOS Baix Llobregat treballa per posar-lo al centre del debat públic, defensant-lo com a ecosistema viu, però també com a símbol d'un model de territori més just, equilibrat i sostenible.

A través de la denúncia, la sensibilització, la incidència política i la generació d'alternatives, l'entitat ha aconseguit crear un discurs potent que connecta les problemàtiques locals amb les lluites globals. Així, l'activisme ambiental no es limita a oposar-se a projectes concrets, sinó que assumeix una funció pedagògica, política i transformadora en el si de la societat.

5.1. Objectius i accions de l'entitat SOS Baix Llobregat

SOS Llobregat té com a finalitat principal la defensa integral de la conca baixa del riu Llobregat, especialment del seu tram final i del delta, davant les amenaces creixents que afecten els seus valors ambientals, agrícoles, patrimonials i socials. L'entitat es presenta com una plataforma àmplia, assembleària i horitzontal, on participen associacions ecologistes, organitzacions pageses, grups de defensa del territori, col·lectius juvenils i entitats veïnals de diversos municipis del Baix Llobregat.

Els objectius principals de l'entitat es podrien resumir en quatre apartats. El primer de tots seria preservar el patrimoni natural i agrícola del riu Llobregat, especialment el Parc Agrari i els espais naturals de la desembocadura. El segon objectiu de l'associació és denunciar les polítiques urbanístiques i

d'infraestructures que posen en perill l'equilibri ecològic del territori, com ara l'ampliació de l'aeroport, la construcció de polígons logístics o la canalització del riu.

En tercer lloc, trobem la promoció d'un model territorial alternatiu, centrat en la sostenibilitat, la justícia social i la participació ciutadana. Per últim, el quart objectiu és el foment del coneixement i la consciència ambiental mitjançant accions pedagògiques, jornades, publicacions i activitats al territori.

D'altra banda, entre les accions concretes que ha desenvolupat SOS Llobregat, destaquen la campanya "Defensem el Delta", que s'ha oposat frontalment a l'ampliació de l'Aeroport del Prat, alertant sobre les greus conseqüències que tindria sobre la Ricarda i altres espais naturals protegits. També trobem que SOS Baix Llobregat ha organitzat marxes, bicicletades i caminades reivindicatives per visibilitzar els espais en perill i fer pedagogia entre la ciutadania.

Una de les accions que més duen a terme els membres de l'organització és la presentació d'al·legacions i informes tècnics davant administracions públiques per exigir transparència i participació en la planificació territorial. No solament actuen soles, sinó que també s'hi articulen amb altres plataformes de Catalunya, com Xarxa per la Justícia Climàtica, per sumar forces i coordinar mobilitzacions de caràcter més ampli. Per últim, i en un món tan digitalitzat com el nostre, és necessari la utilització de les xarxes socials i eines digitals per arribar a un públic més jove i fomentar la participació activa.

5.2. Defensa del territori i propostes alternatives al model urbanístic

La defensa del territori és un dels pilars centrals en l'activisme de SOS Llobregat. Aquesta entitat no només actua com a força de resistència davant projectes urbanístics agressius, sinó que també proposa una manera diferent d'entendre la relació entre l'espai, les persones i la natura. Això suposa una crítica directa al model urbanístic predominant, caracteritzat per l'expansió constant, la mercantilització del sòl i la subordinació del territori als interessos econòmics de grans corporacions i administracions.

5.2.1 Crítica al model vigent

El model urbanístic contra el qual lluita SOS Llobregat es basa en una lògica de creixement il·limitat i en una idea de desenvolupament que considera el territori com un recurs infinit, disponible per ser transformat en àrees industrials, logístiques o residencials. Aquesta concepció es reflecteix en projectes com l'ampliació de l'Aeroport del Prat, la construcció de nous polígons logístics a la plana deltaica o la canalització de trams fluvials. Aquests projectes acostumen a justificar-se mitjançant arguments de competitivitat econòmica o generació de llocs de treball, però ignoren els impactes ambientals, socials i paisatgístics que impliquen, així com les alternatives existents.

Els efectes acumulatius d'aquest model són múltiples, com per exemple, la reducció dràstica del sòl agrícola útil, amb una regressió alarmant del Parc Agrari del Baix Llobregat, la fragmentació ecològica que impedeix la connectivitat entre hàbitats naturals, la pressió urbanística sobre els municipis del Baix Llobregat, que es veuen sotmesos a una pèrdua d'identitat i a una homogeneïtzació funcional i l'exclusió de la ciutadania dels processos de planificació, amb participació limitada i consultes formals sense efectes vinculants.

5.2.2 Propostes alternatives i regeneració ecològica

Davant d'aquest panorama, SOS Baix Llobregat no es limita a oposar-se, sinó que planteja un canvi estructural en la manera com es pensa i es gestiona el territori. Aquest canvi implica abandonar el paradigma de la "ciutat expansiva" i apostar per un model ecosocial, que posi la vida i els ecosistemes al centre de la planificació.

Entre les propostes de l'entitat, hem volgut destacar les cinc que creiem que són més importants. La primera és la preservació legal i efectiva del Parc Agrari del Baix Llobregat. Aquest parc és un espai agrícola únic, tant per la seva proximitat a Barcelona com per la qualitat de les terres. SOS Llobregat demana una protecció jurídica reforçada per evitar requalificacions i limitar les pressions urbanístiques. El parc no només alimenta l'àrea metropolitana, sinó que també manté oficis i tècniques de la pagesia que formen part del patrimoni immaterial del país.

En segon lloc, hem volgut destacar l'intent per renaturalitzar el riu Llobregat i els seus espais continus. El riu ha estat històricament maltractat, canalitzat, contaminat i desconnectat del seu entorn natural. SOS Baix Llobregat proposa mesures concretes com la descanalització parcial, la creació de corredors verds i la restauració de zones humides, especialment al delta, on hi ha hàbitats d'alt valor ecològic.

La tercera gran proposta o alternativa de Sos Baix Llobregat és el decreixement logístic i revisió del model econòmic metropolità. L'expansió dels centres logístics s'ha convertit en una amenaça directa per a la terra cultivable. SOS Baix Llobregat proposa apostar per un model econòmic relocalitzat, amb circuits curts de distribució i activitats de baix impacte ambiental. Això implica una transformació profunda de la mobilitat, el comerç i el consum.

La quarta proposta està molt lligada amb la segona part del títol de l'apartat, ja que el que planteja l'associació és un urbanisme regeneratiu i una sobirania territorial. La defensa del territori passa també per una concepció de l'urbanisme que no s'imposi sinó que sorgeixi de les comunitats locals, tot incorporant el coneixement dels agents del territori, és a dir, dels pagesos, naturalistes, veïns i associacions culturals. SOS Baix Llobregat proposa recuperar la sobirania sobre les decisions territorials, amb processos participatius reals i amb instruments de planificació més transparents.

Per últim, hem volgut donar èmfasi també a la necessitat d'integrar dels valors històrics i culturals del paisatge. El territori no és només espai físic, sinó també memòria col·lectiva. Camins antics, canals de rec, barraques agrícoles o molins són testimonis d'una relació sostenible entre les persones i el medi. SOS Baix Llobregat aposta per la seva recuperació i incorporació als plans urbanístics.

En definitiva, la seva defensa del territori no és nostàlgica ni romàntica, sinó estratègica, política i visionària. El seu missatge és clar, cal transformar el model territorial si es vol garantir un futur habitable, just i resilient davant la crisi climàtica, o com va dir el membre de l'associació Jordi Fortuny: *“Ho hem de fer per responsabilitat amb les generacions futures. No tenim dret a deixar-los una situació irreversible. Han de ser elles (les generacions futures) qui decideixin què fer amb allò que encara es conserva, però nosaltres tenim el deure de preservar-ho”*.

5.3. L'activisme ciutadà com a motor de debat territorial

L'activisme ciutadà no és només un mecanisme de protesta, sinó un espai de construcció política i producció de coneixement col·lectiu. En el cas de SOS Llobregat, aquest activisme ha estat fonamental per posar al centre del debat metropolità qüestions que sovint quedaven silenciades o relegades als marges com la destrucció del territori, la pèrdua del patrimoni agrícola, la manca de participació real, i la necessitat de repensar el desenvolupament des d'una perspectiva social i ecològica.

Podríem dir que l'activisme territorial de SOS Llobregat representa una nova manera de fer política, diferent de la institucional, però complementària i necessària. Aquesta política té una sèrie de característiques que van des del fet que s'arrela al coneixement local i a l'experiència quotidiana i que prioritza les necessitats col·lectives sobre els interessos econòmics o partidistes fins a característiques com que funciona des de l'autoorganització, la democràcia directa i el treball en xarxa i utilitza l'espai públic com a escenari de deliberació i mobilització.

Aquest tipus d'activisme transforma el debat territorial perquè el connecta amb la vida quotidiana de les persones, és a dir, a com es viu al barri, com es cultiva la terra, com es mou la gent, com afecta l'aire que es respira. És una forma de fer política des de la base, que trenca la distància entre experts en la matèria i els no assabentats, i reconeix que tothom pot participar en la planificació del territori.

Un altre de les grans aportacions de SOS Baix Llobregat ha estat la seva capacitat per crear un discurs crític. Però no només denuncia, sinó que ofereix una mena de relat, arguments i imaginació política. Això es concreta o es pot veure plasmat en documents tècnics i propostes normatives elaborats amb el suport d'experts col·laboradors, en formacions i debats oberts per generar pensament crític en la ciutadania i en relats visuals i simbòlics, com vídeos, exposicions o mapes participatius, que fan comprensibles problemàtiques complexes. Això converteix l'activisme, tal com hem dit a l'últim apartat de la introducció del punt 5, en una eina pedagògica potent, que forma ciutadania crítica, activa i empoderada.

Encara que SOS Llobregat no forma part del sistema polític formal, el seu impacte sobre les institucions ha estat notable. A través de la pressió social, la denúncia pública i l'acció mediàtica, l'entitat ha obligat a governs locals, metropolitans i autonòmics a justificar públicament les seves decisions en matèria urbanística, a obrir espais de participació, encara que sovint limitats, davant la pressió popular i a repensar o fins i tot aturar projectes, com s'ha vist amb l'ampliació de l'aeroport, que va generar una forta controvèrsia gràcies a la mobilització ciutadana.

A més, SOS Baix Llobregat ha contribuït a crear una cultura política alternativa, on l'activisme no és una excepció, sinó una part essencial del funcionament democràtic. Això ajuda a democratitzar la planificació territorial i fer-la més transparent, equitativa, inclusiva i participativa.

5.4. Representant de l'entitat SOS Baix Llobregat

Per conèixer la perspectiva de l'activisme social davant del creixement urbanístic al Baix Llobregat, vam entrevistar Jordi Fortuny, portaveu de la plataforma SOS Baix Llobregat i l'Hospitalet, una associació de la qual hem parlat durant tot l'apartat 5 per la seva gran lluita per la preservació del territori agrícola i natural del Delta.

En Jordi a l'entrevista exposa una visió crítica sobre els actuals plans urbanístics a la comarca, centrant-se especialment en el desenvolupament especulatiu i la pèrdua de sòl agrícola. Considera que el model de creixement està deteriorat, més concretament, i citant paraules textuais va dir: *"obsolet i no s'ajusta a les necessitats reals del territori ni dels seus habitants"*, i apunta que molts projectes parteixen de previsions demogràfiques inflades que no es corresponen amb la realitat.

Un dels aspectes més rellevants de l'entrevista és la seva denúncia de la manca de participació ciutadana i de transparència en els processos urbanístics, així com la seva crítica als ajuntaments per, segons diu ell, *"prioritzar els interessos immobiliaris davant del bé comú"*. També destaca que les noves promocions "no estan resolent el problema de l'habitatge assequible", ja que els preus continuen sent elevats i gran part del sòl es destina a habitatges de gamma mitjana-alta o a usos comercials.

A més, en Jordi posa el focus en el valor ecològic i agrícola del territori, especialment del Parc Agrari, que segons ell està "en amenaça constant", malgrat el seu paper clau en la sobirania alimentària i en l'equilibri ambiental de l'àrea metropolitana de Barcelona. Recorda que aquest parc produeix més de 20.000 tones d'aliments l'any, segons dades del mateix Consorci del Parc Agrari, cosa que demostra el seu valor estratègic més enllà de l'àmbit local.

Un altre punt clau de la seva intervenció és la qüestió de la justícia social. En Jordi insisteix que el creixement urbanístic no està resolent les desigualtats, sinó que les agreuja, desplaçant població vulnerable

i contribuint a la gentrificació. També denuncia que la planificació territorial es fa sovint des d'un punt de vista tecnocràtic i allunyat de la realitat quotidiana dels veïns. En aquest sentit, proposa un canvi de paradigma cap a un model que posi al centre les necessitats socials i ambientals, i no només els criteris econòmics.

També fa referència a la infrautilització del sòl urbanitzable ja disponible, i critica que s'estiguin promovent noves àrees de creixement quan encara hi ha molts espais buits o infraocupats dins dels teixits urbans existents. Aquesta crítica s'alinea amb estudis de planificació territorial que aposten per la rehabilitació i compactació urbana abans d'ocupar nou sòl.

Finalment, Fortuny defensa una visió metropolitana integrada, en què la planificació no es faci de manera fragmentada municipi per municipi, sinó de forma coordinada i amb criteris de sostenibilitat, equitat i resiliència climàtica.

Comparant les seves declaracions amb dades reals, la seva preocupació sembla fonamentada, ja que el Baix Llobregat ha perdut prop d'un 18% de sòl agrícola en les darreres dues dècades, segons dades d'IDESCAT que pertanyen a l'any 2023, i molts informes urbanístics, com els vinculats al Pla Director Urbanístic del Delta, han estat criticats per manca d'avaluació ambiental estratègica o de participació pública efectiva.

En resum, l'entrevista reforça la tesi que l'actual model de desenvolupament al Baix Llobregat està tensionant l'equilibri entre creixement urbà, sostenibilitat i dret a l'habitatge. Les paraules de Fortuny no només revelen un conflicte territorial, sinó també un conflicte de model entre el benefici a curt termini i la gestió responsable del territori. El seu posicionament aporta una visió alternativa, centrada en el decreixement, la preservació ambiental, la cohesió social i una planificació més democràtica, i evidencia la necessitat urgent de reformular el futur del territori des d'una perspectiva realment sostenible i justa.

6. Cas d'estudi: el projecte Ribera-Salines (Cornellà de Llobregat)

6.1. Antecedents i planejament urbanístic

El projecte Ribera-Salines consisteix en una proposta urbanística que contempla la construcció de 2.497 pisos a la darrera zona verda i agrícola de Cornellà de Llobregat, anomenada Ribera-Salines. Aquesta zona, localitzada entre el centre de la ciutat i el riu Llobregat, representa al voltant del 7,8% del municipi i és considerada un espai de gran importància ecològica i agrícola. A més, la plataforma ressalta que, tot i que el projecte contempla que el 80% dels habitatges siguin de protecció oficial, aquests seran edificats per operadors privats en terreny públic i es posaran a la venda a preus que varien entre els 200.000 i 300.000 euros, cosa que els fa inassolibles per a moltes famílies amb necessitats d'habitatge.



La Plataforma Ribera-Salines, un grup veïnal autogestionat i assembleari creat a mitjan 2021, rebutja contundentment aquest projecte urbanístic. Argumenten que la urbanització d'aquesta àrea resultaria en la pèrdua irreversible d'un espai verd fonamental per a la ciutat, influiria negativament en el corredor biològic del Baix Llobregat i augmentaria els riscos d'inundació, atès que es tracta d'una zona amb presència d'aqüífers i propensa a inundacions.



Imatges dels plànols del projecte Ribera-Salines. Font: Associació Ribera-Salines

6.2. Anàlisi territorial de l'àrea Ribera-Salines

L'estudi territorial de la zona de Ribera-Salines, dut a terme a través d'una sortida de camp, ha evidenciat la notable riquesa, fragilitat i complexitat d'aquest espai fronterer urbà. La ubicació, ubicada entre el nucli molt urbanitzat de Cornellà i el curs del riu Llobregat, revela una estructura territorial considerablement més diversa del que podria semblar a primera vista en un plànol urbanístic. La visita ens ha permès observar que no es tracti d'un espai desert ni marginal, sinó d'un territori actiu, ocupat, variat i altament interconnectat amb dinàmiques agrícoles, mediambientals, socials i d'infraestructures. A diferència d'un terreny urbanitzable estàndard, Ribera-Salines posseeix una estructura funcional complexa que dificulta notablement la seva conversió en zona residencial sense causar una pèrdua important de valors ambientals i socials.

Un dels elements més rellevants i alhora més sensibles de l'espai és la presència d'un sistema de pous de bombeig relacionats amb l'aquífer del riu Llobregat. Aquest sistema, que és part de la infraestructura ambiental que assegura la regulació de l'aigua i la recollida d'aigua subterrània per a usos agrícoles i urbans, constitueix un component fonamental per a l'equilibri del territori. La seva existència no només és funcional, sinó també estratègica, atès que aquest tipus d'infraestructura no pot ser moguda fàcilment ni traslladada a altres llocs sense perjudicar el sistema hidrològic de la regió. A més, aquest aquífer està connectat amb les dinàmiques del riu, la qual cosa eleva el risc i la responsabilitat vinculada a qualsevol intervenció urbanística que impermeabilitzi el sòl o modifiqui el règim d'infiltració natural. Erigir habitatges o infraestructures en aquest entorn no és només tècnicament complex, sinó també ambientalment controvertit i potencialment arriscat.

A més dels pous, Ribera-Salines presenta una xarxa de petites parcel·les agrícoles en funcionament, algunes de caràcter privat i d'altres gestionades col·lectivament per organitzacions locals. Aquesta activitat agrícola de proximitat no és simplement un vestigi del passat, sinó un recurs actiu, sostenible i arrelat al territori, que contribueix a la sobirania alimentària de l'àrea metropolitana i manté viu un coneixement local difícil de recuperar un cop perdut. Malgrat el seu format reduït, aquestes parcel·les formen part d'un sistema productiu adaptat a les condicions específiques del sòl i a l'accés a l'aigua, sovint combinat amb horts comunitaris que desenvolupen funcions socials, educatives i terapèutiques.



Vista de parcel·les agrícoles a l'àrea Ribera-Salines amb l'A-2 i la xarxa de trens d'alta velocitat al fons.

Com es pot observar en la fotografia, aquests espais conviuen amb grans infraestructures que fragmenten el territori i generen la falsa percepció que es tracta d'una zona deshabitada o en decadència. Tanmateix, la seva existència demostra que l'àrea continua tenint un paper territorial i social fonamental, sovint ignorat en els discursos que justifiquen la urbanització amb arguments de suposada inactivitat o degradació.

Altres aspectes vistos durant la sortida corroboren aquesta noció d'un territori en utilització. La zona disposa d'un gimnàs exterior, molt freqüentat per residents de diverses edats, camins marcats per practicar senderisme i ciclisme, i espais destinats al lleure de gossos, que reflecteixen una convivència equilibrada entre la natura i les activitats de la comunitat. Tanmateix, a més dels usos diaris, és important ressaltar que l'espai acull activitats esportives, com curses populars, caminades grupals i excursions escolars, cosa que el posiciona com un entorn actiu de vida comunitària i dinamisme social. Aquestes activitats, en comptes de ser merament anecdòtiques, consoliden la noció que Ribera-Salines s'ha integrat al teixit essencial de la ciutat i es considera un espai de reunió i dinamització col·lectiva.

Un dels elements que més ens ha impressionat durant l'observació directa ha estat la proximitat de la zona a l'autovia A-2, que és la principal via de comunicació de l'Estat, connectant les dues grans ciutats espanyoles, Barcelona i Madrid. Aquesta distància "quasi inexistent" entre l'espai agrícola i l'eix viari implica no només una contínua pressió acústica i atmosfèrica, sinó també una profunda contradicció amb el concepte de qualitat residencial. Considerar aquest espai com a futura àrea d'habitatges situa la població potencial en una posició de vulnerabilitat, exposada a la intensa circulació de vehicles, a la contaminació ambiental, al soroll i a l'aïllament físic del nucli consolidat de la ciutat. A més, transformar un entorn que funciona com a transició agroforestal entre la ciutat i el sistema fluvial podria trencar els corredors ecològics i empitjorar les disfuncions ambientals de tota l'àrea metropolitana.

6.3. Enquestes i visions recollides

Justificació de l'elecció dels representants municipals per a l'enquesta sobre el projecte Ribera-Salines:

Per tal d'obtenir una visió institucional i política acurada sobre el projecte urbanístic Ribera-Salines a Cornellà de Llobregat, s'ha considerat oportú adreçar l'enquesta a dues figures clau dins del consistori municipal, amb responsabilitats directes en els àmbits implicats. Ambdós càrrecs disposen de coneixement directe i responsabilitat sobre aspectes essencials del projecte Ribera-Salines, i per tant poden aportar informació qualificada i contrastada per a l'anàlisi acadèmica de les implicacions socials, territorials i ambientals d'aquest desenvolupament urbanístic.

Preguntes de l'enquesta semiestructurada:

Com s'emmarca el projecte Ribera-Salines dins del planejament urbanístic general del municipi, tenint en compte que encara no s'ha començat a executar?

Quines són les principals motivacions que van portar a plantejar aquest desenvolupament urbanístic en aquesta àrea concreta de la ciutat?

Amb quins criteris s'ha establert la proporció prevista entre habitatge de protecció oficial i habitatge lliure?

Si el projecte es porta a terme tal com està previst, com es garantiria l'accés a l'habitatge digne per a col·lectius vulnerables o amb rendes baixes?

Quines previsions es tenen respecte a l'impacte que aquest desenvolupament podria tenir sobre el mercat immobiliari local?

S'han contemplat estratègies específiques per evitar possibles processos de gentrificació o segregació residencial?

Considerant que Ribera-Salines és un dels últims espais agrícoles i naturals de Cornellà, com es justifica urbanísticament la seva transformació?

El projecte preveu la incorporació d'espais verds i estructures de connectivitat ecològica? En quin percentatge sobre el total del sòl?

Com ha estat fins ara el procés de participació ciutadana entorn del projecte Ribera-Salines?

En cas que el projecte tiri endavant, s'ha previst una dotació adequada d'equipaments públics (educatius, sanitaris, mobilitat, etc.) per atendre el nou creixement poblacional?

Com es vol garantir que aquesta nova àrea contribueixi a la cohesió social de la ciutat i no generi un espai desconnectat o exclouent?

Quines col·laboracions s'han establert amb altres administracions (Generalitat, AMB, INCASÒL) per planificar i implementar aquest projecte amb garanties socials i territorials?

Quin model de ciutat vol impulsar Cornellà a través de projectes com Ribera-Salines? Com es combina el creixement urbà amb la sostenibilitat i la justícia social?

Quin balanç fa, fins ara, del debat i el recorregut institucional i ciutadà que ha generat aquest projecte?

Creu que encara hi ha marge per repensar o adaptar el projecte a partir de les demandes socials emergents?

6.3.1. Tinent d'alcalde de Medi Ambient

Les respostes d'en Claudio (tinent d'alcalde de Medi Ambient de Cornellà de Llobregat) aporten una visió institucional matisada i actualitzada sobre el projecte Ribera-Salines. Segons Claudio, aquest desenvolupament s'inscriu dins del Pla Director Urbanístic de les Àrees Residencials Estratègiques (ARE) del Baix Llobregat (aprobat el 2009 amb la finalitat de generar habitatge i nous equipaments en sòl no residencial). Tot i això, ell mateix reconeix que les condicions socials, econòmiques i ambientals han canviat substancialment des d'aleshores, i defensa que el projecte necessita una revisió profunda per tal d'adaptar-lo al moment actual.

Claudio justifica el projecte en tant que pot facilitar l'accés a l'habitatge assequible (en un municipi amb una forta pressió demogràfica), completar la façana urbana de Cornellà i millorar la seva connexió amb el riu. A més, sosté que la implantació d'una nova estació de Ferrocarrils pot generar una centralitat urbana capaç de dinamitzar la zona i reequilibrar el municipi territorialment.

Ara bé, també deixa clar que el model original de 2009 no s'executarà tal com estava plantejat. Segons en Claudio, una de les reformulacions prioritàries hauria de ser garantir que com a mínim la meitat dels 2.497 habitatges previstos siguin de protecció oficial i destinats al lloguer públic permanent (superant així els mínims establerts per llei i contribuint a un mercat més just).

En relació amb l'impacte del projecte sobre el mercat immobiliari, en Claudio alerta que una gran oferta d'habitatge protegit podria ajudar a estabilitzar els preus (però també podria tenir un efecte contrari si l'habitatge lliure es manté molt car). Per aquest motiu, defensa la necessitat d'articular estratègies específiques per evitar la gentrificació (com ara limitar els preus del lloguer, evitar contractes temporals i fomentar la permanència residencial a llarg termini). Amb això, en Claudio mostra una clara preocupació per les dinàmiques d'exclusió que poden derivar-se de determinats projectes urbanístics si no es regulen adequadament.

En l'àmbit territorial i ambiental, en Claudio reconeix la singularitat de Ribera-Salines (com un dels darrers espais verds i agrícoles de Cornellà). Per això, defensa que la transformació urbanística hauria de combinar habitatge i preservació (amb mesures com la mobilitat sostenible, l'eficiència energètica i la

reducció del risc d'impermeabilització del sòl). Segons en Claudio, més del 60% del sòl hauria de quedar destinat a zones verdes i agrícoles (amb la preservació de sòl agrari públic al marge dret de la carretera i la seva integració dins el Parc Agrari del Baix Llobregat).

Pel que fa a la participació ciutadana, en Claudio admet amb sinceritat que fins ara el procés ha estat molt limitat (complint només els mínims legals). Per això, considera que seria desitjable seguir models d'altres municipis on la participació real ha estat efectiva i transformadora. Aquesta afirmació representa un reconeixement explícit de la necessitat de reforçar la dimensió democràtica en la planificació urbana (i d'incorporar les veus del veïnat en les decisions de futur).

Claudio també insisteix en la importància de dotar adequadament la nova zona d'equipaments públics (educatius, sanitaris, culturals i esportius), integrats dins un Pla Director d'Equipaments que asseguri una resposta coordinada al creixement poblacional. Alhora, rebutja que Ribera-Salines esdevingui un espai aïllat o desconnectat de la ciutat (i per això proposa mesures de connectivitat, espais oberts i una estructura urbana oberta que eviti el que ell anomena un "barri-bombolla").

Sobre la governança del projecte, en Claudio recorda que l'ARE es desenvolupa a través d'un consorci entre l'Ajuntament, la Generalitat i l'AMB (especialment en temes d'habitatge i mobilitat). Considera aquesta col·laboració interinstitucional essencial per garantir l'aplicació efectiva d'un model de ciutat sostenible i inclusiva. Segons Claudio, aquest model hauria de ser compacte, amb serveis accessibles, i capaç de garantir habitatge assequible (per evitar processos d'expulsió de veïns) i generar equilibri social.

En la seva valoració final, en Claudio subratlla que ja han passat 16 anys des de l'aprovació del projecte inicial (i que aquest no es tirarà endavant en els mateixos termes). Considera que ara és el moment adequat per repensar-lo amb consens, amb participació real i amb una nova mirada que respongui als reptes actuals: la crisi climàtica, la justícia social i la necessitat d'un urbanisme més responsable. Per tot plegat, les aportacions d'en Claudio reflecteixen una postura política oberta al diàleg i a l'evolució, on l'equilibri entre habitatge, sostenibilitat i participació ciutadana hauria de ser el veritable eix del futur de Ribera-Salines.

6.3.2. Tinent d'alcalde de Territori i Habitatge

Les respostes del tinent d'alcalde de Territori i Habitatge de Cornellà de Llobregat ofereixen una mirada fonamentada i planificadora sobre el projecte Ribera-Salines, posant èmfasi en la viabilitat urbanística, la funció estratègica del sector i la necessitat d'equilibrar el desenvolupament residencial amb el manteniment d'espais públics. Segons ell, aquest projecte s'inscriu dins una operació de tancament urbà coherent amb el planejament general del municipi, i representa una oportunitat per augmentar de manera significativa l'oferta d'habitatge protegit. Destaca que en un àmbit total de 500.000 m² només es

construirien 70.000 m², mentre que la resta del sòl quedaria destinat a zones verdes, serveis i equipaments públics, la qual cosa (afirma) permet integrar socialment i ambientalment l'àmbit a la ciutat.

L'elecció de Ribera-Salines com a espai per desenvolupar aquest projecte, segons el tinent, respon al fet que era l'únic sector de la ciutat encara pendent de transformació, i que es trobava en una situació de degradació urbana. Per tant, la urbanització hauria de servir per integrar-lo plenament a l'ús ciutadà i revertir-ne l'aïllament actual. En aquest sentit, destaca que el projecte preveu una de les proporcions d'habitatge protegit més elevades de tota l'àrea metropolitana (amb un 80% de protecció i només un 20% de lliure), la qual cosa reforça l'objectiu de facilitar l'accés a l'habitatge digne per a col·lectius vulnerables. A més, subratlla la possibilitat d'incloure habitatges dotacionals dins les zones d'equipaments, fet que amplia les opcions d'inclusió residencial i diversificació social.

Sobre l'impacte esperat en el mercat immobiliari local, el tinent defensa que una gran oferta de sòl urbanitzable tendeix a fer baixar els preus, i que, per tant, aquest desenvolupament pot actuar com a factor regulador. En canvi, rebutja que hi hagi risc de gentrificació o segregació a conseqüència del projecte, al·legant que Cornellà no ha registrat aquests fenòmens en operacions urbanístiques anteriors, i que es confia que aquest model, pel seu alt percentatge d'habitatge protegit, tampoc no els generarà.

Un aspecte clau de la seva argumentació és la defensa que Ribera-Salines no era, des del punt de vista urbanístic, sòl agrícola. Segons el Pla General Metropolità de 1976, l'àmbit es trobava classificat com a zona d'equipaments, i per tant la seva transformació és compatible amb l'ordenament vigent. Remarca també que l'únic sòl agrícola restant a Cornellà forma part del Parc Agrari del Baix Llobregat i es preservarà com a tal. Amb això, es desactiva parcialment l'argument que vincula Ribera-Salines a la pèrdua d'espais de producció agrària. D'altra banda, en matèria ambiental, es comprometen a mantenir 250.000 m² de la zona de Salines com a equipament públic, i a reservar la gran majoria del sòl a usos comunitaris, verds i infraestructures.

En relació amb la participació ciutadana, el tinent exposa que ja hi va haver debat durant l'aprovació inicial del projecte, i que es preveu un nou procés participatiu quan s'elabori el projecte de reparcel·lació i urbanització. Tot i això, reconeix que el ritme del procés ha estat lent, condicionat per les circumstàncies dels darrers anys. Pel que fa a la dotació d'equipaments, assegura que ja va ser prevista i contemplada dins l'adaptació del planejament urbà, i afirma amb rotunditat que, si no s'hagués garantit aquesta dotació, el projecte no hauria estat aprovat.

Sobre la cohesió social, el tinent remarca que actualment l'espai és exclouent i desconnectat, i que és precisament la urbanització la que ha de revertir aquesta situació. Així, el projecte es planteja com una eina per transformar una perifèria residual en una peça integrada i funcional de la ciutat. També destaca que el consorci impulsor està format per la Generalitat, l'AMB i INCASÒL, un fet que garanteix (a parer seu) una planificació conjunta amb garanties socials i territorials.

El model de ciutat que es vol impulsar a través de Ribera-Salines, segons el tinent, ha de basar-se en el control públic del territori per assegurar tant la sostenibilitat com la justícia social. L'aposta per l'habitatge assequible i l'equipament públic és, per ell, el camí per garantir un desenvolupament equilibrat. Finalment, en relació amb les demandes ciutadanes de preservar l'espai com a zona natural íntegrament pública, considera que no són viables econòmicament. Per això, defensa que cal trobar una fórmula de compromís que combini habitatge, activitat terciària i espais d'ús ciutadà, com a únic camí realista per fer viable el projecte.

6.3.3. Representant de l'Associació Ribera-Salines

Preguntes de l'entrevista semiestructurada:

Com vas entrar en contacte amb el projecte Ribera-Salines i què et va motivar a interessar-t'hi?
Quin paper tens o has tingut dins del debat urbanístic que ha generat aquest projecte, o dins de les plataformes ciutadanes vinculades?
El projecte preveu un alt percentatge d'habitatges de protecció oficial. Creus que aquesta previsió respon realment a la necessitat d'habitatge digne a Cornellà?
Quins riscos hi veus que aquest desenvolupament acabi afavorint col·lectius amb més recursos en lloc d'atendre les necessitats socials prioritàries?
Com creus que podria impactar aquest projecte en els preus del lloguer o la compra d'habitatge al municipi?
La urbanització d'aquest espai pot suposar una pèrdua de connexió amb la història agrícola, natural i comunitària del lloc?
Quines conseqüències pot tenir la desaparició d'un dels últims espais verds en termes de salut, convivència i qualitat de vida?
Consideres que el procés fins ara ha estat participatiu de manera real i vinculant?
Quines han estat les principals demandes socials expressades per la ciutadania i com creus que han estat recollides o ignorades?
Al teu entendre, el projecte contempla prou la cohesió social i les necessitats dels col·lectius més vulnerables?
Creus que aquest nou desenvolupament podria agreujar dinàmiques de segregació urbana o desigualtat territorial?
Tens coneixement de si es preveu garantir espais comuns, serveis públics i equipaments socials dins del nou espai urbanitzable?
Creus que hi havia opcions urbanístiques més equilibrades, que combinessin habitatge amb sostenibilitat ambiental i cohesió social?
Quin tipus de model urbà consideres necessari per afrontar els reptes dels assentaments humans al Baix

Llobregat i l'àrea metropolitana?

Com veus el futur del barri i del conjunt de la ciutat si el projecte s'acaba executant tal com està plantejat actualment?

Com creus que aquest projecte ha afectat la relació entre la ciutadania i l'administració local o supramunicipal?

El representant de l'Associació Ribera-Salines expressa un posicionament clarament contrari al projecte urbanístic previst per a aquesta zona de Cornellà. Segons explica, va entrar en contacte amb la problemàtica a través d'una iniciativa veïnal que s'organitzava amb l'objectiu de preservar l'últim gran espai no urbanitzat que connecta la ciutat amb el riu. Aquesta motivació inicial s'inscriu dins una defensa activa contra l'especulació urbanística i a favor de la conservació del patrimoni natural i agrícola del municipi.

Una de les idees centrals que defensa el representant és que el model de desenvolupament projectat no dona resposta a les necessitats socials reals en matèria d'habitatge. Malgrat que el projecte contempla un elevat percentatge d'habitatge de protecció oficial, considera que els preus previstos el faran inaccessible per a bona part de la població local. Segons ell, aquest tipus d'urbanització corre el risc de beneficiar persones d'altres municipis amb més capacitat adquisitiva, generant un desplaçament dels veïns de Cornellà cap a zones més assequibles i alimentant la gentrificació encoberta.

L'efecte sobre el mercat immobiliari és percebut com a negatiu: s'adverteix que, com ha passat en altres ciutats amb processos similars, l'arribada d'habitatge nou i privat pot contribuir a incrementar encara més els preus del lloguer, expulsant així la població més vulnerable. Aquesta preocupació es vincula també amb la pèrdua d'un espai amb una gran càrrega simbòlica i històrica, com és la connexió agrícola i natural amb el riu i el Parc Agrari. Per l'Associació, aquest entorn no només és valuós ambientalment, sinó que representa un espai de memòria col·lectiva i potencial educatiu i comunitari que es veuria truncat amb la seva urbanització.

En l'àmbit ambiental, l'oposició es fonamenta en un discurs articulat al voltant dels objectius del Pla Director Urbanístic Metropolità (PDUM). El representant esgrimeix fins a vuit objectius ambientals que considera greument vulnerats pel projecte Ribera-Salines. Apunta que la zona actua com a recàrrega natural d'aqüífers, que acull l'únic espai agrícola local adjacent al Parc Agrari, que es troba en una àrea d'intensa circulació i contaminació acústica, i que la seva transformació contribuiria a la pèrdua de sobirania alimentària, incrementaria el risc d'inundacions i suposaria una nova barrera dins una ciutat ja densament urbanitzada. Davant d'això, l'entitat proposa declarar aquest sòl com a no urbanitzable, conservar-ne la funció agrícola i destinar-lo a usos formatius, socials i de lleure, en cooperació amb escoles i entitats socials.

El representant també denuncia la manca de transparència i de participació ciutadana efectiva en tot el procés. Segons afirma, les decisions s'han pres des del 2007 sense que els veïns hagin pogut expressar la seva opinió de manera vinculant, i les seves propostes, tot i estar recollides en manifestos i accions públiques, han estat ignorades per l'administració local. Aquesta absència de diàleg reforça la percepció d'un projecte imposat que no respon al bé comú ni a criteris de justícia social i ambiental.

Pel que fa al futur, el representant transmet una visió pessimista. Considera que si el projecte tira endavant tal com està plantejat, Cornellà perdrà un pulmó verd irrecuperable, un espai potencial per a la sobirania alimentària i un escenari per a la convivència ciutadana. Alhora, alerta dels riscos associats a la impermeabilització del sòl, especialment en una zona amb perill d'inundació, i critica la manca d'estudis d'impacte sobre la qualitat de l'aire, el soroll i la seguretat. Finalment, insisteix en la necessitat de repensar el model urbanístic del municipi des d'una òptica de sostenibilitat real, respecte pel medi ambient i escolta activa de la ciutadania. Per ell, qualsevol projecte que no parteixi d'aquestes premisses corre el risc de generar més desigualtat i deteriorar les condicions de vida de la població local.

6.3.4. Buidatge de les respostes obtingudes de l'enquesta quantitativa a la ciutadania de Cornellà de Llobregat

Preguntes de l'enquesta quantitativa:

Pensa que a Cornellà hi ha prou habitatge accessible per a la població actual?
T'agrada la idea de construir aproximadament 2.500 pisos a la zona de Ribera-Salines?
Creus que el projecte Ribera-Salines pot contribuir a solucionar els problemes d'accés a l'habitatge?
Quin tipus d'habitatge creus que és més important per a Cornellà? (lloguer social, protecció oficial en règim de compra, rehabilitació de pisos desocupats, altres)
Coneixes la zona de Ribera-Salines i els seus voltants?
Quina importància atorgueu a preservar aquest espai com a zona verda o agrícola per a la ciutat?
Quins usos consideres que serien més avantatjosos per a aquest espai? (horts urbans, espai per a activitats formatives, zona de passeig i lleure, equipaments comunitaris, altres)
Penses que la infraestructura existent al barri és capaç de suportar un augment significatiu de residència?
Quina valoració fas de la mobilitat al teu barri? (molt bona, suficient, deficient)
Creus que és necessari millorar l'accessibilitat i els serveis abans d'augmentar la població?
Quins impactes penses que tindria aquest nou projecte en la qualitat de vida del barri?
Creus que el projecte Ribera-Salines pot contribuir a una ciutat més unitària o més segregada socialment?

Penses que l'espai podria complir una funció educativa, cultural o comunitària a part de la urbanització?

Has rebut informació de manera clara i transparent sobre aquest projecte?

Has pogut participar en activitats de debat o consulta ciutadana relacionades amb Ribera-Salines?

Penses que les propostes dels veïns han estat ateses i considerades?

En una escala del 0 al 10, quin nivell de conformitat tens amb el projecte Ribera-Salines, tal com s'ha exposat fins ara?

Quin tipus de ciutat preferiries per a Cornellà: més compacta i densa o més oberta amb zones verdes i espais comunitaris?

L'enquesta realitzada, amb la participació de 81 persones, reflecteix amb força una posició crítica i ben argumentada de bona part de la ciutadania de Cornellà envers el projecte urbanístic de Ribera-Salines. Tot i que el 59,3% dels enquestats considera que actualment no hi ha prou habitatge accessible a la ciutat, aquesta preocupació no es tradueix automàticament en un suport a la construcció de nous habitatges a la zona proposada. Només un 9,9% es mostra favorable a la idea de construir-hi aproximadament 2.500 pisos, mentre que el 90,1% ho rebutja. Aquest rebuig sembla especialment significatiu si tenim en compte que un 81,3% dels participants opina que aquest projecte, tal com s'ha plantejat fins ara, no contribuirà realment a resoldre els problemes d'accés a l'habitatge. Així, malgrat reconèixer un dèficit en matèria residencial, molts veïns consideren que la proposta actual no és, com a mínim, la via més adequada ni la més equitativa per abordar-lo.

Aquesta desconfiança es pot entendre millor si observem el tipus d'habitatge que la ciutadania creu que cal prioritzar. Davant de diverses opcions, una majoria relativa (35%) aposta per la rehabilitació de pisos desocupats com a estratègia principal, mentre que un 31,3% defensa el lloguer social com a fórmula més justa. La protecció oficial en règim de compra rep un 21,3% de les respostes, i les opcions de compra o lloguer lliure són clarament minoritàries. Aquestes preferències semblen indicar una voluntat col·lectiva d'aprofitar el parc d'habitatges existent abans de construir-ne de nous, i suggereixen un model de ciutat orientat cap a la sostenibilitat, l'equitat i la contenció urbanística. Ara bé, caldria explorar més a fons si aquesta visió és majoritària o si hi ha matisos entre els perfils sociodemogràfics dels participants.

La vinculació emocional i territorial amb Ribera-Salines és també molt present: el 98,8% dels enquestats coneixen la zona i el 95,1% li atribueixen un alt valor com a espai verd o agrícola per a la ciutat. Aquesta percepció col·lectiva qüestiona el relat que presenta Ribera-Salines com un espai marginal o degradat, i en reivindica, en canvi, el seu valor ambiental, històric i social. Per a molts, no es tracta simplement d'un solar buit, sinó d'un dels darrers grans pulmons verds del municipi, amb un potencial evident per a usos educatius, culturals i comunitaris que el 65,8% de les persones participants consideren perfectament

viables i, en bona mesura, desitjables. Tot i això, caldria analitzar si aquest consens es manté en altres sectors de la població o si es tracta d'una percepció reforçada per la manca d'alternatives clares.

Un altre aspecte clau que emergeix amb força és la percepció que la infraestructura actual no està preparada per absorbir un creixement residencial tan elevat. El 86,4% dels enquestats creuen que el barri no pot assumir aquest increment, i el 92,6% considera que abans d'augmentar la població caldria millorar l'accessibilitat i els serveis. Les valoracions sobre la mobilitat dins del barri són diverses, amb una puntuació més freqüent de 8 però una dispersió considerable (entre l'1 i el 10), fet que podria indicar una satisfacció parcial però també evidents mancances estructurals. En aquest context, la ciutadania sembla reclamar una planificació ordenada i progressiva, no un creixement sobtat que podria ser percebut com precipitat o sense una base sòlida.

L'aspecte social també genera una preocupació significativa. El 83,8% dels participants creu que el projecte pot fomentar una ciutat més segregada socialment, en contrast amb només un 16,3% que considera que podria generar més cohesió. Aquestes dades apunten a un temor compartit a processos de gentrificació o a la ruptura del teixit comunitari existent. Es tem que el nou barri, si es construeix amb criteris purament mercantilistes, acabi funcionant com un "enclavament residencial" desconnectat de la resta de la ciutat. Aquesta crítica es vincula clarament amb la idea d'un model de ciutat més obert, amb zones verdes i espais per a la convivència, en lloc d'una ciutat cada vegada més densa i fragmentada. Ara bé, no queda del tot clar si existeixen propostes urbanes alternatives que despertin un consens real.

Un dels punts més problemàtics és la percepció de manca de transparència i participació ciutadana. El 75,3% afirma no haver rebut informació clara sobre el projecte, i el 76,3% diu no haver tingut cap oportunitat de participar en un espai de debat o consulta. A més, només un 3% creu que les propostes veïnals han estat escoltades i considerades, mentre que el 54,4% afirma que no ho han estat i un 41,8% diu no saber-ho. Aquesta sensació d'opacitat institucional contribueix a explicar que el 53,2% atorgui al projecte una puntuació de 0 sobre 10, i més del 70% no li assigni més de 3 punts. Tot plegat apunta a un profund dèficit de confiança i a la percepció que el projecte avança d'esquena a la ciutadania. Ara bé, caldria contrastar fins a quin punt aquestes mancances de comunicació són atribuïbles a una voluntat de silenci o a una simple mala gestió informativa.

En definitiva, aquest conjunt de 81 respostes reflecteix molt més que una opinió puntual: expressa una veu crítica i articulada d'un sector significatiu de la ciutadania que coneix el seu entorn, que rebutja la lògica especulativa i que reclama una ciutat més justa, sostenible i habitable. La proposta de Ribera-Salines no només no genera consens, sinó que provoca alarma i oposició. La qüestió de fons no és tant si cal o no habitatge, sinó com, on, per a qui i amb quins criteris es decideix construir ciutat. En aquest sentit, els resultats de l'enquesta apunten clarament cap a la necessitat d'un replantejament a fons de les polítiques urbanístiques a Cornellà.

6.4. Interpretació del cas dins les problemàtiques socials de la conca

El cas de Ribera-Salines forma part d'un context molt més ampli que impacta tota l'àrea metropolitana de Barcelona i, especialment, la conca del Llobregat: la pressió creixent entre les necessitats d'habitatge accessible i la conservació del territori. La intenció de l'Ajuntament de Cornellà d'executar aquest projecte urbanístic abans del 2027 s'insereix en un context de gran demanda d'habitatge, però també de major consciència ciutadana sobre la sostenibilitat i la justícia territorial. El fet que l'administració local hagi optat per fomentar aquesta transformació en un àmbit tan sensible des del punt de vista ambiental, malgrat l'alta oposició ciutadana, revela fins a quin grau l'urbanisme continua sent un instrument de confrontació pel futur dels nostres espais compartits.

Un dels arguments que més es fa present en les veus crítiques (i que s'ha de situar dins les problemàtiques socials de la conca) és la paradoxa de crear milers de nous habitatges quan hi ha aproximadament 1.700 habitatges desocupats a Cornellà i més de 70.000 a Barcelona. Aquesta informació, obtinguda de l'Institut Nacional d'Estadística, indica una fallida estructural del sistema d'habitatge: la falta d'accés no es deu tant a un dèficit físic de pisos com a una distribució desigual, especulativa i socialment injusta. Abans de destinar un espai com Ribera-Salines, que té valors agrícoles, ecològics i comunitaris, seria necessari implementar polítiques fermes de rehabilitació, reutilització i fiscalitat que fomentin l'ús d'aquests habitatges buits. Només d'aquesta manera es pot progressar cap a una política d'habitatge realment efectiva i sostenible.

Aquesta disjuntiva urbana també revela una greu falta de governança metropolitana capaç d'establir directrius generals, cosa que ha deixat la planificació del territori a mercè de les estratègies locals i les diferents ideologies polítiques. La mancança d'un lideratge institucional fort a escala metropolitana ha provocat un model fragmentat, poc coherent i desequilibrat, on cada municipi defensa els seus interessos particulars (com ara atraure població o augmentar els ingressos urbanístics), però sense una visió global que prioritzi el bé comú del territori compartit.

La planificació del territori i l'urbanisme no deixa de ser una gran màquina que constitueix consensos entre els diferents factors que influeixen en les zones afectades. En aquest sentit, el cas Ribera-Salines obliga a plantejar-se quin tipus de consens s'està construint: en benefici de qui? Amb quin cost ecològic i social? I amb quin grau de legitimitat? Quan el consens no és fruit d'un procés de diàleg real i vinculant amb la ciutadania, sinó que respon a lògiques tecnocràtiques o econòmiques, esdevé un instrument d'exclusió i conflicte, més que de cohesió territorial.

Un altre aspecte que cal destacar és la responsabilitat civil de consistoris i promotors de les construccions a l'hora de construir en aquestes zones amb moltes debilitats mediambientals. Ribera-Salines, com s'ha demostrat mitjançant l'anàlisi territorial, disposa d'una infraestructura de pous operativa, una alta exposició al soroll i la contaminació deguda a la seva proximitat a l'A-2, així com una funció definida com a connector ecològic i àrea de regulació hídrica. Qualsevol acció que impliqui la impermeabilització del

terreny, l'extinció d'activitats agrícoles o la interrupció dels corredors naturals pot produir efectes irreversibles en l'equilibri ecològic de la zona. Si en un futur es produeixen episodis d'inundacions, col·lapses ambientals o degradació de la qualitat de vida, no es podrà al·legar ignorància: hi ha prou evidències i advertències per atribuir responsabilitats polítiques i administratives a qui avui promou el projecte.

7. Conclusions

7.1. Síntesi de les diferències i similituds territorials

En la conca del Llobregat existeix una realitat altament heterogènia i complexa, amb profundes diferències entre els diferents tres trams que hem estudiat al llarg del treball; alt, mitjà i baix.

Les principals diferències comencen amb la densitat poblacional i l'ocupació del sòl. Al tram alt, existeix una baixa densitat i predomina el mosaic agroforestal, contrastant radicalment amb la zona del tram baix, on hi ha una densificació urbana molt elevada i una forta pressió sobre el territori. El tram mitjà està entre els dos, amb una urbanització dispersa i fragmentada, on existeix una coexistència desigual d'usos del sòl.

Una altra diferència destacable és el model d'assentament urbà. En el tram alt de la conca hi predominen els nuclis petits i envellits. Al mitjà podem trobar urbanitzacions desconnectades i polígons industrials, mentre que el tram baix hi destaca un teixit urbà consolidat, on existeixen desigualtats marcades.

Relacionat amb l'apartat anterior, un dels punts on es veu més diferències és en la mobilitat i les infraestructures. El tram baix està altament infraestructurat (autopistes, ferrocarrils, aeroport, port), mentre que al tram alt l'accessibilitat és molt limitada. Aquesta diferència marca profundament les oportunitats d'accés a serveis, treball i qualitat de vida.

Per acabar amb les diferències, hi ha les problemàtiques socials. La despoblació i envelliment marquen el tram alt, mentre que la segregació espacial i l'exclusió social afecten el tram baix. Al tram mitjà, destaca la manca de planificació territorial, que es tradueix en fragmentació urbana i vulnerabilitat ambiental.

Tot i les diferències, els tres trams comparteixen problemàtiques estructurals, començant per les tensions entre el desenvolupament urbanístic i la preservació ambiental, ja que, en diferents mesures, tots els trams pateixen pressió sobre el sòl agrícola i natural, especialment per l'expansió d'infraestructures i polígons industrials.

També comparteixen vulnerabilitats socials i ambientals, ja sigui per la manca de serveis al món rural, per l'aïllament de les urbanitzacions al tram mitjà o per la segregació urbana al tram baix, tots tres espais pateixen desequilibris greus que comprometen la cohesió territorial.

Per acabar amb les similituds, hi existeix una gran dependència funcional. El tram alt aporta principalment recursos ambientals com ara aigua, bosc o paisatge, el tram mitjà espais de suport a la mobilitat i activitats mixtes, i el tram baix concentra serveis, habitatge i activitat econòmica. Aquesta dependència exigeix una gestió integrada de conca, que actualment no s'està aplicant amb eficàcia.

7.2. Reptes per a un desenvolupament urbanístic equilibrat

Arribar a un desenvolupament urbanístic equilibrat a la conca del Llobregat és un repte on és necessari treballar en diferents dimensions: socials, ambientals, econòmiques i de governança. Com hem explicat anteriorment, la forta desigualtat observada entre els trams alt, mitjà i baix posa de manifest la necessitat urgent d'un model de planificació més just, integrat i sostenible.

Un dels reptes més importants és superar la fragmentació territorial i funcional. Actualment, la conca del Llobregat pateix una elevada discontinuïtat territorial, provocada per la urbanització dispersa (especialment al tram mitjà), la presència d'infraestructures com autopistes o línies de tren, i l'absència d'un marc comú de planificació. Aquesta situació comporta barreres físiques i socials que dificulten la cohesió i la connectivitat entre espais. També seria important evitar la creació de nous polígons aïllats o urbanitzacions desconnectades, alhora impulsant la planificació metropolitana a escala de conca.

Un altre repte a superar per arribar a un desenvolupament urbanístic equilibrat és garantir el dret a l'habitatge i frenar la segregació. Especialment al tram baix, on els preus són inassumibles per a moltes famílies i on la gentrificació està expulsant població vulnerable. Aquesta situació agreuja la segregació espacial i crea barris amb dèficits estructurals. Altres reptes relacionats amb aquest serien Incrementar l'oferta d'habitatge públic i assequible, fomentar la rehabilitació dels barris degradats en lloc de noves construccions i aplicar polítiques de justícia territorial i equitat social.

El tercer repte seria preservar el sòl agrícola i natural. La contínua pèrdua de sòl agrari, especialment al Parc Agrari del Baix Llobregat, és un dels principals riscos per a la sobirania alimentària, la biodiversitat i la resiliència climàtica. El sòl agrícola no només té una funció productiva, sinó que és clau per a la qualitat ambiental i l'equilibri territorial.

El quart repte és adaptar el territori al canvi climàtic. El territori de la conca és altament vulnerable al canvi climàtic, especialment el tram baix, exposat a inundacions, augment del nivell del mar i episodis extrems de pluja. La urbanització massiva i la impermeabilització del sòl agreugen aquests riscos.

Els reptes per aconseguir un desenvolupament urbanístic equilibrat a la conca del Llobregat no són només qüestions d'urbanisme o de com es construeixen les ciutats, sinó també decisions que afecten el dia a dia de les persones i el futur del territori. Fins ara, moltes actuacions s'han pres pensant més en el benefici econòmic que en el benestar de la població o en la conservació de la natura.

Si volem un territori més just, cal canviar la manera com es planifica i es transforma el sòl. S'ha de posar al centre les necessitats reals de la gent: tenir habitatge assequible, serveis a prop, espais verds i un entorn saludable.

7.3. Valor del treball de camp en la comprensió dels conflictes territorials

El treball de camp ha estat una part fonamental d'aquest estudi i ha aportat un valor essencial per entendre realment els conflictes territorials de la conca del Llobregat. Fer anàlisi des d'un despatx, amb mapes o estadístiques, pot ser útil, però sovint es queda curt per captar la complexitat del territori i les problemàtiques socials que hi viuen. És sobre el terreny on es descobreix la realitat quotidiana que viuen les persones.

Des d'una mirada crítica, cal destacar que el treball de camp no només ens ha servit per recollir informació visual o descriptiva, sinó que ha estat clau per qüestionar el discurs dominant sobre el territori. Per exemple, veure com els espais naturals o agrícoles conviuen amb infraestructures enormes o polígons industrials, ens fa reflexionar sobre quina mena de desenvolupament s'està afavorint, i a qui beneficia.



El nostre grup durant la jornada de treball de camp a la conca del Llobregat, el 31 de març de 2025.

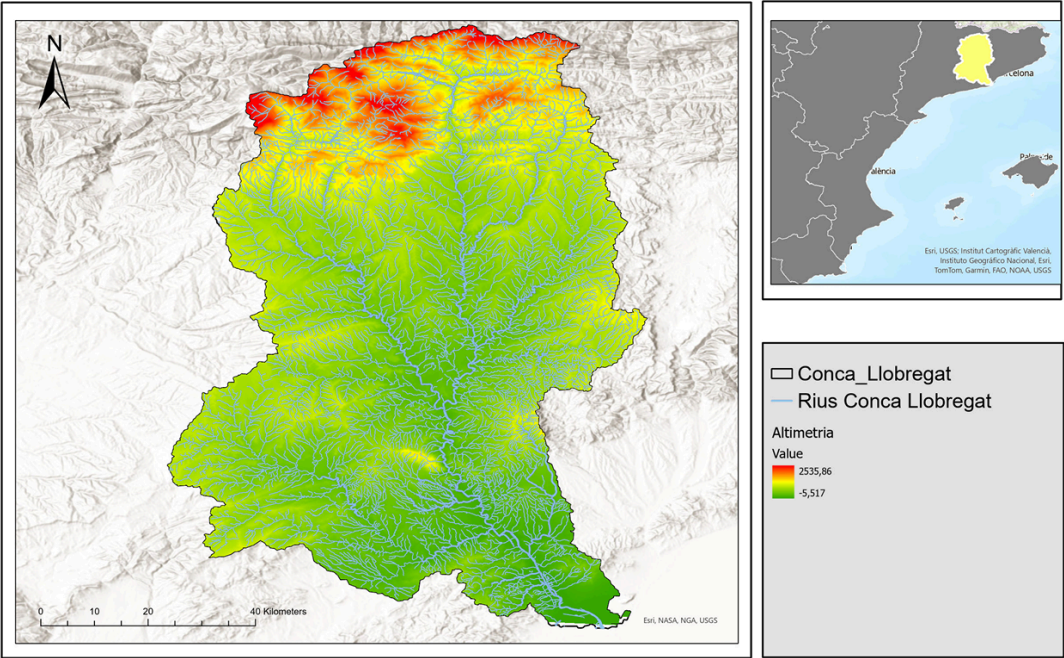
També ha quedat clar que els conflictes territorials no són només tècnics o urbanístics, sinó profundament socials i polítics. Quan hem parlat amb la ciutadania, amb activistes (Jordi Fortuny) o amb representants institucionals, s'evidencia que hi ha interessos en disputa, desigualtats greus i una manca de participació real en moltes decisions urbanístiques. El cas de Ribera-Salines, per exemple, ens mostra com es pot planificar un projecte sense tenir prou en compte la voluntat i les necessitats del veïnat, i com això genera malestar, resistència i desconfiança.

Per tot això, considerem que el treball de camp no ha estat només un mètode d'anàlisi, sinó també un procés d'aprenentatge significatiu i d'autonomia com a estudiants i futurs professionals. Ens ha permès connectar amb el territori des d'una mirada crítica i compromesa, i ens ha fet veure que entendre els conflictes territorials implica estar disposat a escoltar, qüestionar i, sobretot, a no acceptar mai una única versió dels fets, sinó que és fonamental escoltar totes les parts implicades, com ara institucions, veïnat, moviments socials i actors econòmics, per tenir una visió completa i justa de la realitat.

8. Annexos

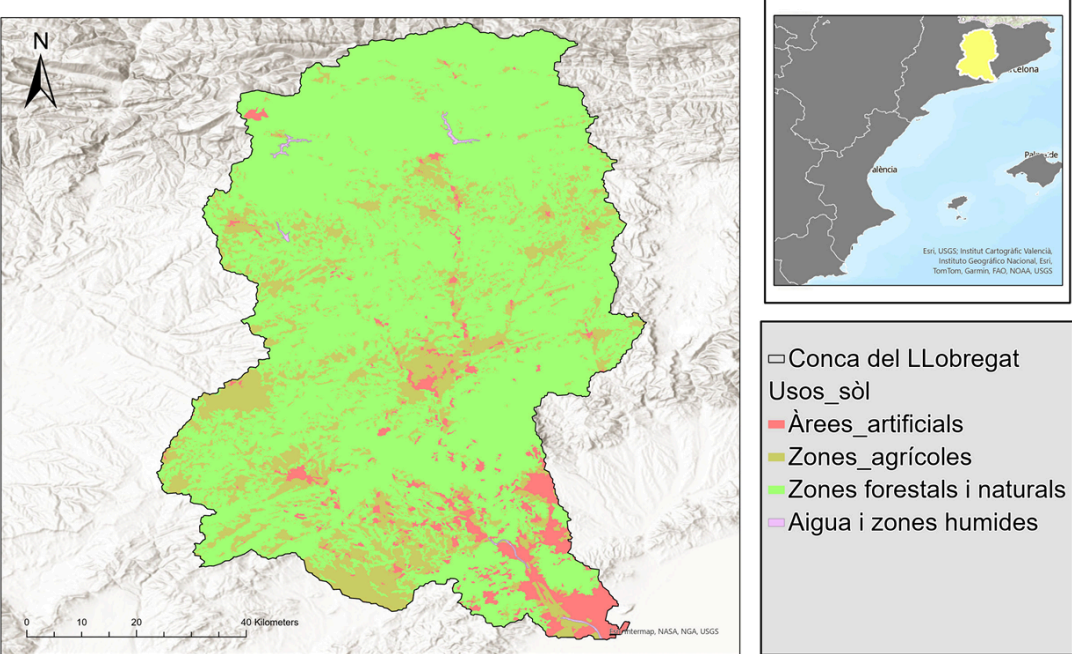
8.1. Mapes elaborats

LA CONCA DEL RIU LLOBREGAT



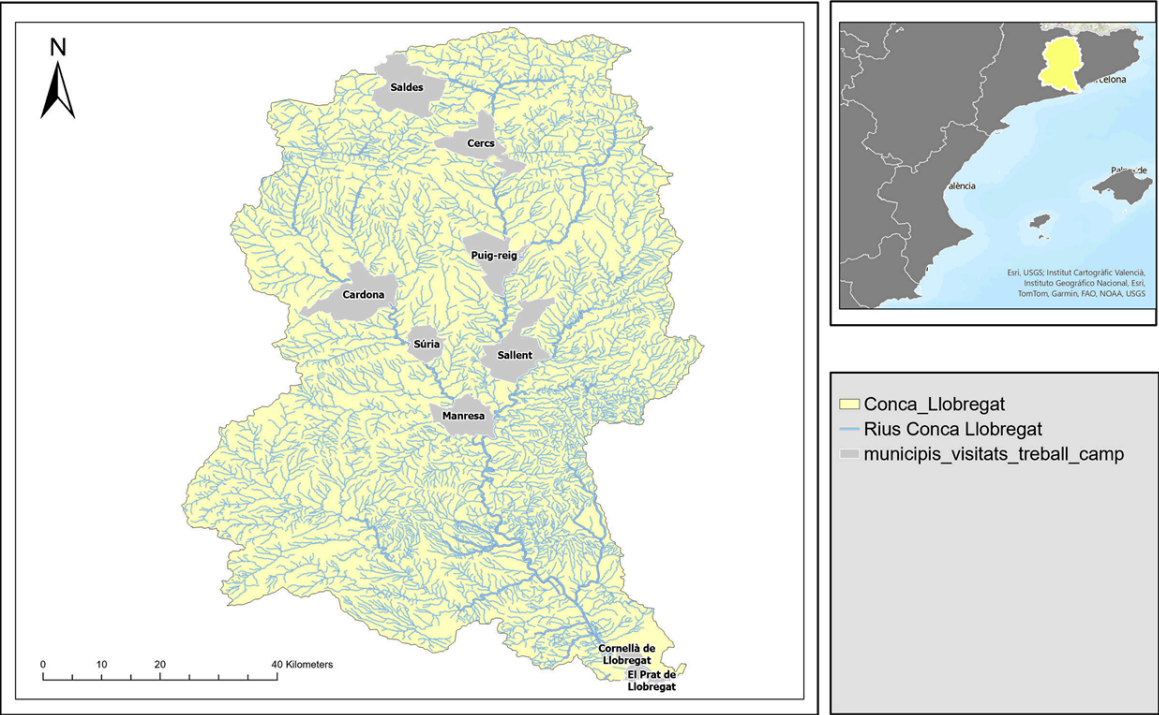
Font: Elaboració propia Jan Barcons

USOS DEL SÒL DE LA CONCA DEL LLOBREGAT



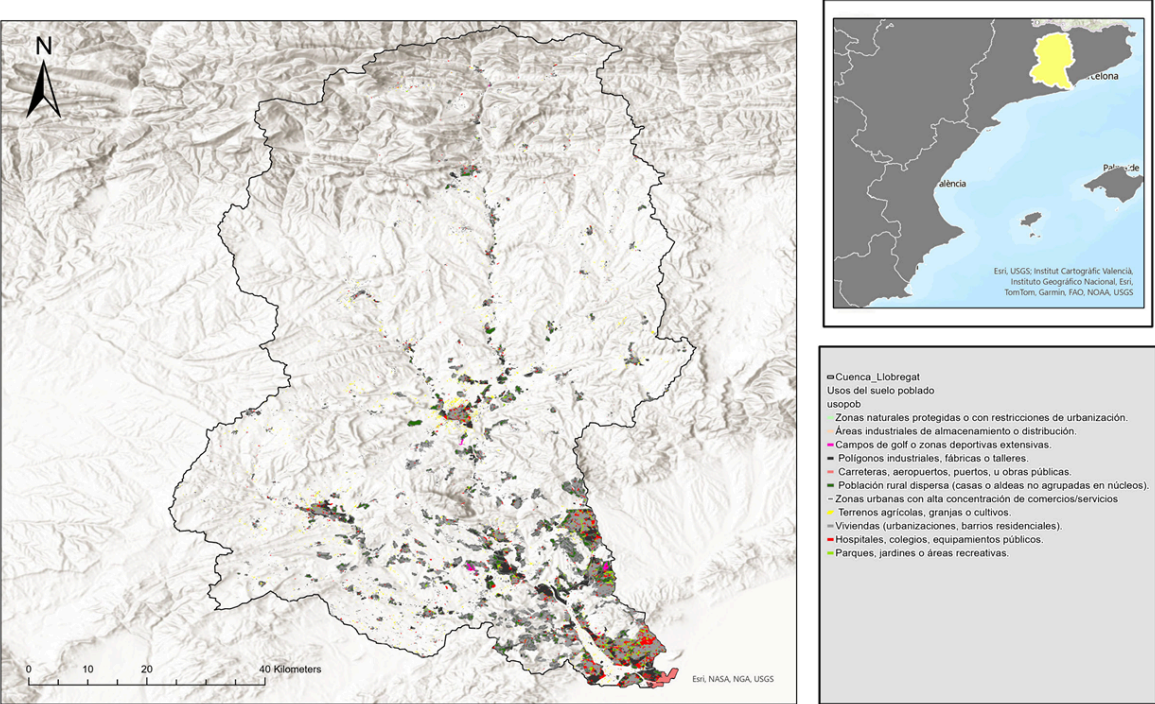
Font: Elaboració propia Jan Barcons

MUNICIPIS UBICATS DINS LA CONCA DEL LLOBREGAT VISITATS I TREBALLATS A LA SORTIDA DE CAMP



Font: Elaboració propia Jan Barcons

TIPOS DE USOS DEL SUELO POBLADO A LA CUENCA DEL LLOBREGAT



Font: Elaboració propia Jan Barcons

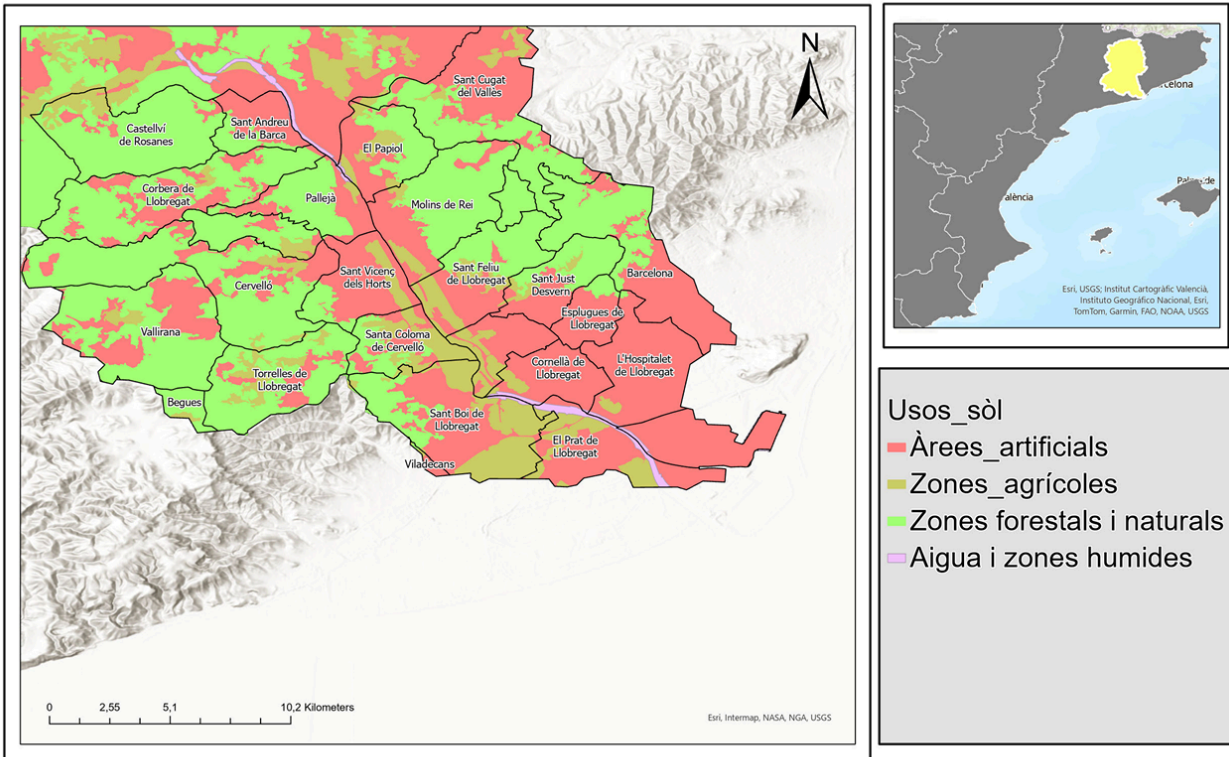
Eri, USGS; Institut Cartogràfic de València, Instituto Geográfico Nacional, Eri, TomTom, Garmin, FAO, NOAA, USGS

This map illustrates the geographical distribution of the three main varieties of Catalan in the Camp de l'Ebre region. The varieties are color-coded: Central Catalan (green), Northern Catalan (orange), and Eastern Catalan (red). The map shows a clear transition from Central Catalan in the west to Eastern Catalan in the east, with Northern Catalan varieties appearing in the northern parts of the region. Labeled municipalities include Calaf, Igualada, Terrassa, and many others. The map also features a north arrow, a scale bar (0-22 km), and the Universitat de Barcelona logo.

Esi, USGS, Institut Cartogràfic de València,
 Instituto Geográfico Nacional, Esi,
 TomTom, Garmin, FAO, NOAA, USGS

Usos_sòl
 ■ Àrees_artificials
 ■ Zones_agrícoles
 ■ Zones forestals i naturals
 ■ Aigua i zones humides

USOS DEL SÒL DEL TRAM BAIX DE LA CONCA DEL LLOBREGAT



Font: Elaboració propia Jan Barcons

8.2. Entrevista a Jordi Fortuny, portaveu de l'associació SOS Baix Llobregat

1. Com definiries la situació actual dels espais agraris del Baix Llobregat? Estan en regressió, estabilitzats...?

És molt visible que estan en regressió, a veure, al Baix Llobregat hauríem de diferenciar entre espais agrícoles protegits pel parc del Llobregat i els que no formen part d'aquest parc agrari. Aquest últim hi ha de dos tipus, els que són considerats sòl agrícola i els que són considerats sòls urbanitzables, però com ningú ho ha fet els pagesos aprofiten per conrear o plantar aliments. Tot allò fora del parc està en regressió perquè les poblacions creixen i llavors aquests límits exteriors pateixen una regressió, no obstant això, el que és parc agrari podem dir que es troba estabilitzat des de fa anys ja, ja que no pateix pressions urbanístiques i dificultats. És una zona molt a prop de Barcelona i que necessita expandir-se i acollir població, llavors els empresaris immobiliaris o de la construcció veuen en el parc agrari un gran espai ample i proper a Barcelona on poden treure un gran benefici econòmic. Per tant, cal protegir el parc més intensament, amb algun tipus de llei de protecció més separatista i intensiva.

2. Quins són els principals perills que afronten actualment aquests espais? Urbanització, infraestructures, desinterès polític...?

N'hi ha un de molt clar, el creixement de les infraestructures i la urbanització. El Baix Llobregat i el Delta del Llobregat suporten moltes pressions de les infraestructures, no solament de l'àmbit comarcal, o català sinó també del peninsular. Per exemple l'últim tram del riu Llobregat, des de la gran via fins a Martorell, el riu transcorre paral·lel a la A-2, la principal autovia de la península, que uneix Barcelona i Madrid, per on passen milers de vehicles. Després també aquest tram conviu amb dos gasoductes que porten el gas des del port de Barcelona fins al País Valencià i País Basc. També hi ha ferrocarrils, xarxes de distribució elèctriques, està tot molt atapeït d'infraestructures i encara es plantegen més perquè pugui créixer l'aeroport i el port de Barcelona. Per ser concrets, a l'aeroport es planteja que tot allò que ocupi la possible ampliació de l'aeroport, sigui compensat per espais protegits que anirien en el parc agrari i que exclourien la pagesia d'aquells espais, és a dir, l'aeroport treu espai al parc agrari i el parc agrari treu espai als pagesos, per tant, és difícil de comptabilitzar agricultura amb expansió. Els parcs agraris estan cobejats per tots costats. També estan sotmesos a les pressions ambientals com trànsit, emissions de gasos dels cotxes o aeroports que cauen amunt del parc agrari i és dolent per l'agricultura de la zona. També hi ha paradoxes, perquè hi introdueixen fauna com ocells que fan mal als conreus. És un espai on conviu molta gent, on hi ha molta activitat, i on hi ha molts espais a protegir, per tant, una gestió total és molt difícil perquè unes activitats molesten les altres.

3. Podeu explicar-nos algun cas concret que considereu especialment greu o simbòlic (per ex. el Pla Delta, el Parc Agrari, projectes logístics...)?

Bé, a veure, l'espai de Ribera Salinas és un espai que va ser qualificat d'àrea residencial estratègica ja fa molts anys, quan es va detectar que calia augmentar l'oferta en habitatge en una comarca densament poblada creixia molt, creixia de pressa, i que no hi havia espais per construir noves produccions immobiliàries i es van definir unes quantes àrees residencials estratègiques a tot Catalunya, però en el cas del Baix Llobregat es va definir aquesta, se'n va definir dues al Prat de Llobregat, el Prat Nord i el Prat Sud. Bé, el que passa amb Ribera Salinas? Ribera Salinas és una àrea residencial estratègica que ja està qualificada d'urbanitzable, però que és l'únic espai lliure que queda del municipi de Cornellà de Llobregat, l'únic espai verd. A més a més, es troba entre el riu i el nucli urbà. Per tant, és un espai de transició entre el nucli urbà de Cornellà i el riu i la seva ribera. Sembla molt raonable no carregar-s'ho i mantenir la condició d'espai lliure tant pel lleure com per dedicar-ho a l'espai protegit o agrícola.

De fet, hi ha activitat agrícola encara allà. Sembla molt raonable. Dius, oh, és que hi ha demanda d'habitatge, sí, hi ha demanda d'habitatge. Però Cornellà és un municipi densament poblat on probablement ja no cap ni una agulla, i per tant pretendre a dins de Cornellà de Llobregat satisfer les necessitats d'habitatge equival a carregar-se aquest espai. Cornellà no està sol, al costat té Sant Boi, Esplugues o el Prat. És a dir, cal planificar l'oferta d'habitatge en l'àmbit comarcal, no en l'àmbit local, sobretot perquè en el cas de Cornellà, per exemple, això representa eliminar qualsevol espai verd dels que li queden. Efectivament, té parcs, no? Però bé, diguéssim, no n'hi ha prou. En aquests moments, Ribera Salinas és un tresor pel qual té d'espai lliure, necessari, la població necessita també espai lliure per com a valor d'oxigen, com a lloc de lleure per poder portar una vida equilibrada. És cert que a Cornellà fan falta pisos, però també si mirem el nombre de pisos buits que hi ha a Cornellà, veuríem que abans de construir-ne de nous seria molt útil rehabilitar els que estan buits i posar-los a disposició del mercat o de les persones o de les famílies que necessiten habitatge.

Tot això va una mica en contra de la lògica del negoci immobiliari que és construir i vendre, construir i vendre. Però hem arribat a un moment que el negoci immobiliari tal com l'havíem entès probablement en el cas de l'àrea metropolitana de Barcelona, ja no funciona. S'ha de canviar de criteris perquè l'habitatge ha passat a ser un bé de primera necessitat, que és una condició que passa per davant de ser un bé capital. L'habitatge té un preu, té un valor, i per tant és llaminer, sobretot perquè puja de preu, de cara als inversors, però això es dona d'hòsties, per dir-ho d'alguna manera, amb la condició de, bé, de primera necessitat, la gent necessita un lloc digne per on viure. Per tant, les regles del mercat que havien funcionat fins fa poc, en aquests moments ja no serveixen per planificar el creixement de les poblacions. I de Cornellà tampoc.

4. Com afecten aquests canvis al model econòmic i social dels pagesos/es locals? Hi ha relleu generacional? Quin suport tenen?

No, no, la manca de relleu generacional, però el que passa és que l'agricultura al Baix Llobregat es desenvolupa en unes condicions que la fan complicada. Per exemple, a veure, el sòl agrícola és susceptible de ser requalificat com a sòl urbà, cosa que fa que pugi el seu preu de manera exponencial i això és una realitat, que tots els propietaris de sòl agrícola coneixen, saben que si algun dia aquell terreny de la seva propietat es qualifica d'urbà. Això els representa un augment de la seva renda, perdona, del seu capital importantíssim, i quan la gent és gran, quan els fills no volen continuar la seva activitat, saber que aquell sol que tens tu en propietat et pot arreglar la jubilació fins que et moris, és un factor que sempre tenim aquí al damunt. El jovent sap que tard o d'hora, o pensa que tard o d'hora, aquell terreny de la seva propietat serà urbà i, per tant, ja no pensa a dedicar-se a l'agricultura perquè algun dia hauria de plegar.

També és veritat que a l'àrea de patrimonialitat de Barcelona el nivell de vida és un nivell de vida diguem-ne tan elevat comparat amb altres àrees de Catalunya i, per tant, per treure's un sou, els pagesos han de patir pel mateix volum de feina que fa un pagès al Baix Llobregat, perquè aquesta feina feta probablement a les terres d'Ebre és molt més rendible senzillament perquè el nivell de vida és més baix o amb la mateixa feina viuen millor. Aquí tenir un sou digne que estigui al nivell de les necessitats de la població de l'àrea metropolitana és més difícil, llavors si al damunt tens dificultats de robatoris, perquè la gent que passeja de vegades no és responsable ni és conscient del que fa quan va, entra en un camp i s'endú carxofes o s'endú enciams sense permís, això passa a l'àrea metropolitana, això passa al Baix Llobregat, no passa en altres àrees agrícoles, que estan allunyades de les grans poblacions. Tenen el problema de la convivència amb els espais naturals i la contradicció aquesta que allò que serveix per protegir els espais naturals i la biodiversitat de vegades perjudica els pagesos. És a dir, perjudica els pagesos, tal com estan planificades les coses avui dia, el delta del Llobregat, una gran part del delta del Llobregat és inundable quan hi ha pluges o fins i tot en un futur no gaire llunyà quan pugi un nivell del mar i cal evacuar l'aigua per preservar els conreus perquè si tu un enciam el deixes submergit en l'aigua 24 hores ja te l'has carregat.

Quan hi ha aiguats s'ha d'evacuar l'aigua, s'han de fer unes inversions que no s'han fet i els pagesos no tenen capacitat per fer aquestes inversions, les ha de fer l'administració pública. Per tant, les dificultats ambientals fan que sigui dura i difícil l'activitat agrària i això explica que no hi hagi relleu generacional. És possible el relleu? Sí, possible, però l'administració, si vol que hi hagi pagesos i si vol, per tant, que hi hagi relleu generacional en les explotacions agràries, ha d'invertir en tot allò que faciliti la feina dels agricultors. Més seguretat, per exemple, en el cas concret del Baix Llobregat, el delta, els sistemes d'evacuació de l'aigua quan hi ha inundacions, que són molt freqüents, cada vegada que hi ha grans aiguats

hi ha una part del parc agrari que s'inunda. Tot això, si l'administració vol que els pagesos continuïn l'activitat, que hi hagi relleu generacional, s'han de fer polítiques públiques molt més decidides, molt més convençudes que fa falta mantenir l'activitat agrària. I que fa falta, sembla una evidència, tenint en compte que l'àrea metropolitana, recordo si estem en 3 milions i escaig d'habitants, agraeix molt tenir una horta com és el deute del Llobregat al costat, que és més proximitat impossible.

No és una qüestió de sobirania alimentària, perquè en absolut això et garanteix la sobirania, però sí que et garanteix l'accés a productes de qualitat, a productes de proximitat, a productes que no generen emissions de gasos en efecte d'hivernacle quan te les porten a casa o a la botiga, penseu que, per exemple, un dels conreus estrella de la zona és la carxofa. Penseu que a Mercabarna, que és el mercat central de Barcelona i de l'àrea metropolitana, es comercialitza molta carxofa del Baix Llobregat, però també de la resta de comarques catalanes, però també de la resta de la península Ibèrica i també de França, del Marroc i dels Estats Units. Si és vist que aquí hàgim de pagar el transport de carxofes des dels Estats Units, tot allò que representa d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, si aquí tenim carxofes, no? És a dir, prescindir d'allò que aquí tenim és caure en la dependència absoluta alimentària de l'àrea metropolitana de productes procedents de mercats llunyans. I això perjudica no només la nostra butxaca, perjudica diguéssim el planeta, perquè hi ha emissions que serien perfectament prescindibles. No sé si m'explico.

5. Com veieu la relació entre ciutat i camp en aquest context metropolità? És una relació justa? S'ha deteriorat?

En aquest context metropolità. Si és una relació justa, si s'ha deteriorat... Bé, a veure, és una relació desigual i injusta. El creixement metropolità perjudica els espais lliures, els espais oberts, els espais forestals, naturals, agrícoles, o per la mateixa lògica del creixement del ciment. No canviarem les coses. L'àrea metropolitana és la realitat que coneixem.

El que sí que podem fer és no perjudicar més l'entorn, no créixer més amb ciment, no impermeabilitzar més el sòl, una cosa que perjudica molt, diguem, l'equilibri hídric. Del que es tractaria seria de fer valorar els espais naturals i agrícoles. Tots els beneficis que produeixen a la ciutat i preservar-los, no només posant normes innovadores perquè la gent no malmeti l'entorn quan passeja, quan va d'excursió, quan circula, sinó també fent valdre, és a dir, fent entendre a la ciutat i a la gent de la ciutat que sense l'entorn sa, la ciutat no és sana.

L'equilibri demana preservar la biodiversitat i la qualitat dels espais oberts perquè aquesta qualitat és un termòmetre del mateix benestar de la població, és a dir, menys biodiversitat, més problemes de totes maneres. Més problemes de totes maneres. L'equilibri natural ens garanteix unes condicions de benestar que si carregues l'equilibri desapareixen. Ho hem comprovat amb el confinament per la COVID. Molts espais oberts es van regenerar, van recuperar la biodiversitat, l'aire va guanyar molta qualitat i vam poder comprovar que amb una relació de respecte i equilibri entre el camp i la ciutat, tothom en va sortir guanyant a la llarga. Evidentment, un científic ho explicaria millor que jo, però jo no n'estic convençut.

6. Quines alternatives proposeu des de SOS Baix Llobregat a la urbanització creixent? Parcs agraris ampliat? Proteccions legals?

Es tracta de treballar amb les previsions d'evolució de la població que siguin la més realista i rigoroses possibles. Si realment la població creix, és inevitable.

Hi ha àrees que es despoblen i hi ha àrees que, al contrari, es van poblant. Les grans ciutats van creixent, no paren de créixer. Als espais rurals no paren de despoblar-se.

Aquí també passa. Si aquí treballem amb previsions rigoroses i certes sobre l'evolució de la població i detectem que cal lloguer, s'ha de planificar i programar aquesta oferta de lloguer el més a prop possible d'on cal, però evitant augmentar el sòl urbà. Allà on hi ha habitatge buit, rehabilitar-lo. Allà on hi ha solars buits dins dels nuclis urbans, construir-lo. Allà on hi ha edificis obsolets, enderrocar-los i construir-los de nou. Tot abans de continuar agafant espai al sòl agrícola i a l'espai natural.

Abans d'arribar a la conclusió que hem de carregar espais naturals, el sòl agrícola o espais forestals. Abans d'arribar a aquesta conclusió, passar per totes les altres fases per descomptar, regular el mercat de l'habitatge. Que la gent pugui accedir a un habitatge i que no es quedi sense diners simplement perquè els habitatges que estan buits no es poden pagar.

Si no es poden pagar, han de baixar de preu fins que es puguin pagar. Això significa intervenir en el mercat de l'habitatge. D'alguna manera l'Administració està començant a fer-ho, però s'ha de continuar en aquesta línia i s'ha de ser més ambiciós. Després, fer polítiques de reequilibri perquè no tothom arribi a la conclusió que el seu futur estarà a la metropolitana de Barcelona i a la resta de Catalunya, a la resta de la península, i en altres llocs on si es fan polítiques encertades es pot desenvolupar una activitat econòmica que permeti fixar la població en aquests espais.

És a dir, es tracta d'arribar a la conclusió que no és que no puguem créixer més, és que no podem conèixer més els espais, els nuclis urbans. No podem créixer més. Probablement ens podem trobar fins i tot amb polígons industrials, alguns que van molt bé i que els falta espai, i amb altres que els sobra espai perquè no hi ha indústries que hi vulguin anar. Bé, doncs com que ja és un sòl qualificat d'urbà, potser això es pot requalificar com a terreny residencial, com a espai residencial, perquè després de molts anys d'estar

definit com a espai industrial, no s'hi ha fet res, doncs va, passa, que passi residencial, si vols. Però sempre evitant malmetre ni un centímetre quadrat més del que encara està lliure de ciment.

7. Heu tingut converses amb administracions públiques? Com valoreu la seva actitud?

Sí, hem parlat amb diversos partits polítics, amb grups metropolitans com l'AMB, amb grups parlamentaris al Parlament de Catalunya (la setmana passada mateix vam fer una compareixença a la Comissió de Territori i Habitatge del Parlament). També hem mantingut converses amb el Consell Comarcal del Baix Llobregat i amb diversos ajuntaments. Participem en molts processos d'informació pública de diferents projectes, expressant-hi el nostre parer. Per tant, sí, tenim un contacte habitual amb les administracions. La veritat és que, en general, ens escolten (com és la seva obligació) i sovint ens donen la raó. Però llavors ens exposen les seves limitacions: "Sí, teniu raó, però no ho podem fer per aquests motius...". Una de les excuses més freqüents quan es parla de frenar el creixement urbanístic és: "Això ja està qualificat de sòl urbanitzable i no es pot revertir". Però això no és cert. Un sòl urbanitzable que encara no ha estat edificat es pot requalificar com a espai natural, agrícola o protegit. Ara bé, és cert que és un procés llarg, complex i que genera conflictes amb els propietaris dels terrenys. Els ajuntaments sovint no se senten amb coratge per afrontar aquest tipus de processos (especialment perquè els mandats polítics són curts). Els responsables municipals no volen iniciar accions que duraran anys, que els generaran problemes durant el seu mandat i de les quals potser no en veuran els fruits. A més, cal tenir en compte la força i la pressió dels propietaris (que poden pagar grans equips d'advocats i allargar els litigis durant molt de temps), provocant desgast i despeses per als consistoris. Sovint això fa que els ajuntaments desistissin de tirar endavant iniciatives valentes de desqualificació de sòl. Per tant, ens trobem amb administracions que ens donen la raó, però acaben dient "no puc fer-hi res", i d'altres que simplement no ens la donen. En general, però, ens hem trobat amb molta comprensió i bones paraules (paraules que sovint no es tradueixen en fets). Aquest és el panorama actual.

8. Quin paper té la ciutadania en la defensa d'aquests espais? Com es pot implicar més gent? Si poguéssiu transmetre un únic missatge a la gent jove que viu al Baix Llobregat, quin seria?

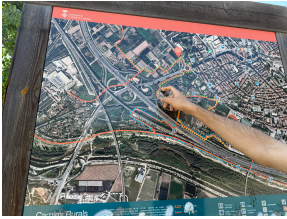
A l'Hospitalet hi ha un cas semblant (salvant les distàncies). És una ciutat amb una densitat altíssima i pràcticament sense espais lliures (excepte l'espai agrícola de Cal Trabal). El que hem dit per a Cornellà també es pot aplicar aquí. Si hagués de transmetre un missatge a la gent jove del Baix Llobregat, diria: preservem allò que encara ens queda de positiu en l'entorn (tant si són espais agrícoles com naturals o comunitaris). Ho hem de fer per responsabilitat amb les generacions futures. No tenim dret a deixar-los una situació irreversible. Han de ser elles (les generacions futures) qui decideixin què fer amb allò que encara es conserva, però nosaltres tenim el deure de preservar-ho. El Baix Llobregat és una comarca que històricament ha patit molt. Ha anat perdent qualitat ambiental, paisatge, equilibri... No tenim dret a empitjorar aquesta herència. Hem de garantir que la puguin rebre intacta per decidir el seu futur amb llibertat. A més, qualsevol acció que incrementi les emissions d'efecte hivernacle no només afecta la

comarca, sinó tot el planeta. Ara mateix cal ser conscients dels límits. L'aeroport, per exemple, vol créixer, però ja no sap per on (perquè faci el que faci afecta negativament alguna altra cosa). Potser, simplement, no pot créixer més. És hora d'assumir la realitat i optimitzar el que ja tenim sense deteriorar més territori. La nostra tasca, en aquest context, és posar el contrapunt al discurs oficial (que sovint no valora qüestions que per nosaltres són fonamentals). No sabem fins a quin punt el nostre missatge arriba, però no ens rendirem. Mentre ens quedin forces, continuarem explicant el que creiem que s'ha d'explicar. Potser molts joves no s'adonen ara d'aquestes qüestions, però arribarà un moment en què ho faran (i potser ja serà massa tard per revertir els efectes que podríem haver aturat abans). Per això cal actuar ara.

8.3. Documentació de referència

Recull fotogràfic de la sortida de camp a la zona Ribera-Salines a Cornellà de Llobregat:

			
Vista d'una àrea per a gossos a la dreta, al Camp de les Aigües.	Zona de màquines esportives al Camp de les Aigües.	Vista de la pista de futbol al Camp de les Aigües.	Indicacions i informació de l'hort comunitari de l'Associació Ribera-Salines "la Bardissa".
			
Entrada a l'hort comunitari de l'Associació Ribera-Salines "la Bardissa".	Pou AGBAR de bombeig d'aigua situat a l'àrea Ribera-Salines	Cartell informatiu dels Camins rurals de Cornellà, amb una breu explicació de la xarxa de pous de bombeig d'aigua	Camí rural dins l'Àrea Ribera-Salines amb vista del nucli urbà al fons.

			
Vista de parcel·les agrícoles a l'àrea Ribera-Salines amb l'A-2 i la xarxa de trens d'alta velocitat al fons.	Zona d'aparcament a l'àrea Ribera-Salines.	Vista de la transició urbanística entre l'àrea Ribera-Salines i el nucli urbà al seu pas per l'Avinguda del Baix Llobregat.	Vista d'una façana d'habitatges amb cartells de protesta de l'Associació Ribera-Salines, Avinguda del Baix Llobregat.
			
Cartell informatiu de la xarxa de Camins Rurals pel territori agrícola dels municipis de Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí i Sant Boi de Llobregat.	Petit canal d'aigua a l'àrea Ribera-Salines.	Via de nova construcció al seu pas per l'àrea Ribera-Salines.	Vista d'una parcel·la familiar agrícola amb uns cartells de venda de calçots, bledes, enciams, entre d'altres productes de temporada.



Ruta de la sortida de camp per l'àrea d'estudi (Àrea Ribera-Salines) amb les indicacions de les diferents parades que vam realitzar.



Sistema de pous de bombeig d'aigua i les principals vies de comunicació de la zona (en negre l'A-2 i en vermell la xarxa ferroviària)



Cartell de la Festa de la Ribera 2024 i pancartes en contra del projecte ribera-salines a la Festa de l'associació. Activitat organitzada per la Plataforma Ribera-Salines per reivindicar la protecció del territori davant l'especulació urbanística. La jornada, celebrada el 24 de maig al Camp de les Aigües (Cornellà de Llobregat), va incloure tallers, taules rodones, concerts i activitats culturals per posar en valor la memòria rural i la defensa del patrimoni natural de la zona de Ribera-Salines (fotografies d'el·laboració pròpia).

8.4. Resultats de les entrevistes semiestructurades al tinent d'alcalde de Medi Ambient, al tinent d'alcalde de Territori i Habitatge i al representant de l'Associació Ribera-Salines

Resultats de l'enquesta al tinent d'alcalde de Medi Ambient de Cornellà de Llobregat:

Com s'emmarca el projecte Ribera-Salines dins del planejament urbanístic general del municipi, tenint en compte que encara no s'ha començat a executar?

El projecte de l'ARE Ribera-Salines forma part del Pla Director Urbanístic de les Àrees Residencials Estratègiques del Baix Llobregat (aprobat el 30 de juny de 2009). Aquest pla volia crear habitatge i equipaments en sòl no residencial, amb una proporció important destinada a protecció oficial. La crisi de 2008 va frenar el seu desenvolupament. Ara cal revisar-lo, adaptar-lo al context climàtic actual i preservar espais verds.

Quines són les principals motivacions que van portar a plantejar aquest desenvolupament urbanístic en aquesta àrea concreta de la ciutat?

- *Facilitar l'accés a l'habitatge assequible en un municipi amb alta demanda.*
- *Completar la façana urbana de Cornellà i la connexió amb el riu.*

- *Dinamitzar la zona mitjançant una nova centralitat urbana al voltant d'una futura estació de FGC.*
- *Dotar d'infraestructures i equipaments una zona estratègica per a l'equilibri territorial.*

Amb quins criteris s'ha establert la proporció prevista entre habitatge de protecció oficial i habitatge lliure?

Es preveien 2.497 habitatges, amb uns 2.000 de protecció oficial, superant el mínim legal del 50%. Caldria garantir ara que almenys la meitat siguin 100% de protecció oficial i de lloguer públic.

Si el projecte es porta a terme tal com està previst, com es garantiria l'accés a l'habitatge digne per a col·lectius vulnerables o amb rendes baixes?

El model del 2009 no s'executarà. El nou hauria d'incloure habitatges dotacionals i una reserva significativa de lloguer públic permanent.

Quines previsions es tenen respecte a l'impacte que aquest desenvolupament podria tenir sobre el mercat immobiliari local?

Una gran oferta d'habitatge protegit pot ajudar a regular el mercat, però si els preus de l'habitatge lliure són molt alts, pot tenir l'efecte contrari.

S'han contemplat estratègies específiques per evitar possibles processos de gentrificació o segregació residencial?

Són clau les regulacions sobre lloguers: límits de preus, evitar lloguers de temporada i fomentar contractes llargs o indefinits.

Considerant que Ribera-Salines és un dels últims espais agrícoles i naturals de Cornellà, com es justifica urbanísticament la seva transformació?

La urbanització hauria d'equilibrar habitatge i preservació. Es podrien reduir els habitatges previstos i conservar espais verds i agrícoles, afavorint la mobilitat sostenible, l'eficiència energètica i reduint el risc d'inundabilitat.

El projecte preveu la incorporació d'espais verds i estructures de connectivitat ecològica? En quin percentatge sobre el total del sòl?

La nova proposta hauria d'incorporar més espais verds, superant el 60% del sòl. Es proposa mantenir sòl agrari públic al marge dret de la carretera, integrat al Parc Agrari del Baix Llobregat.

Com ha estat fins ara el procés de participació ciutadana entorn del projecte Ribera-Salines?

Ha estat molt limitat, complint el mínim legal. Caldria seguir exemples d'altres municipis on la participació ciutadana ha estat realment efectiva.

S'ha previst una dotació adequada d'equipaments públics per atendre el nou creixement poblacional?

El planejament contempla equipaments educatius, sanitaris, culturals i esportius. Caldria integrar-los en un Pla Director d'Equipaments per garantir una resposta coordinada.

Com es vol garantir que aquesta nova àrea contribueixi a la cohesió social i no generi un espai excloent?

Inclou mesures de connectivitat, intermodalitat i espais públics. Cal evitar que sigui un "barri-bombolla", assegurant espais oberts i un creixement equilibrat.

Quines col·laboracions s'han establert amb altres administracions per garantir una implantació amb garanties socials i territorials?

Els AREs es desenvolupen mitjançant un consorci entre Ajuntament i Generalitat, amb col·laboració de l'AMB, sobretot en temes d'habitatge i mobilitat.

Quin model de ciutat vol impulsar Cornellà a través de projectes com Ribera-Salines?

Una ciutat compacta, amb serveis accessibles, sostenible i amb habitatge assequible per evitar l'expulsió de veïns. Ha de ser una oportunitat per generar equilibri social i eficiència urbana.

Quin balanç fa, fins ara, del debat i el recorregut institucional i ciutadà que ha generat aquest projecte?

Han passat 16 anys des de l'aprovació inicial. Ara cal una nova proposta que respongui a les necessitats actuals amb màxim consens i participació ciutadana.

Creu que encara hi ha marge per repensar o adaptar el projecte a partir de les demandes socials emergents?

Sí. El projecte del 2009 no es durà a terme. És el moment de redissenyar-lo i millorar-lo tenint en compte el context actual.

Resultats de l'enquesta al tinent d'alcalde de Territori i Habitatge de Cornellà de Llobregat:

Com s'emmarca el projecte Ribera-Salines dins del planejament urbanístic general del municipi, tenint en compte que encara no s'ha començat a executar?

És una forma d'augmentar significativament l'oferta d'habitatge protegit a la ciutat, tot obtenint una gran superfície de zones verdes i equipaments per a ús ciutadà. En un sector de 500.000 m² només se'n construeixen 70.000, deixant la resta per a espais públics.

Quines són les principals motivacions que van portar a plantejar aquest desenvolupament urbanístic en aquesta àrea concreta de la ciutat?

És l'únic sector que quedava per desenvolupar; i permetia tancar urbanísticament la ciutat, recuperar una zona degradada i integrar-la a l'ús ciutadà.

Amb quins criteris s'ha establert la proporció prevista entre habitatge de protecció oficial i habitatge lliure?

A Ribera-Salines es preveu una de les proporcions més altes de l'àrea metropolitana: 80% d'habitatge protegit i 20% de lliure.

Si el projecte es porta a terme tal com està previst, com es garantiria l'accés a l'habitatge digne per a col·lectius vulnerables o amb rendes baixes?

Amb un alt nivell de protecció i la possibilitat d'incloure habitatges dotacionals dins les zones d'equipaments.

Quines previsions es tenen respecte a l'impacte que aquest desenvolupament podria tenir sobre el mercat immobiliari local?

Una gran oferta de sòl urbanitzable tendeix a fer baixar els preus.

S'han contemplat estratègies específiques per evitar possibles processos de gentrificació o segregació residencial?

A Cornellà no s'han detectat aquests fenòmens en planejaments anteriors. Es confia que aquest model també els eviti.

Considerant que Ribera-Salines és un dels últims espais agrícoles i naturals de Cornellà, com es justifica urbanísticament la seva transformació?

No és cert que fos sòl agrícola. Segons el PGM de 1976, és zona d'equipaments. L'únic espai agrícola restant forma part del Parc Agrari i es manté com a tal.

El projecte preveu la incorporació d'espais verds i estructures de connectivitat ecològica? En quin percentatge sobre el total del sòl?

La zona de Salines (250.000 m²) quedarà com a equipament públic. A Ribera només es construiran 70.000 m² i la resta es destinarà a zones verdes i serveis.

Com ha estat fins ara el procés de participació ciutadana entorn del projecte Ribera-Salines?

Ja es va debatre durant la seva aprovació inicial. Un nou procés participatiu es farà quan s'elabori el projecte de reparcel·lació i urbanització.

En cas que el projecte tiri endavant, s'ha previst una dotació adequada d'equipaments públics (educatius, sanitaris, mobilitat, etc.) per atendre el nou creixement poblacional?

Sí, ja es va contemplar en el moment d'adaptar el planejament a la nova realitat urbana. Si no es garantissin els equipaments, no s'hauria aprovat.

Com es vol garantir que aquesta nova àrea contribueixi a la cohesió social de la ciutat i no generi un espai desconnectat o excloent?

Actualment, l'espai és excloent i desconnectat. El projecte ha de revertir aquesta situació.

Quines col·laboracions s'han establert amb altres administracions per planificar i implementar aquest projecte amb garanties socials i territorials?

El consorci que impulsa el projecte està format per la Generalitat, l'AMB i l'INCASÒL.

Quin model de ciutat vol impulsar Cornellà a través de projectes com Ribera-Salines? Com es combina el creixement urbà amb la sostenibilitat i la justícia social?

El control públic del territori és clau per garantir sostenibilitat, i cal promoure habitatge assequible i equipaments per assegurar la justícia social.

Quin balanç fa, fins ara, del debat i el recorregut institucional i ciutadà que ha generat aquest projecte?

El procés ha estat massa lent, condicionat per les circumstàncies dels darrers anys.

Creu que encara hi ha marge per repensar o adaptar el projecte a partir de les demandes socials emergents?

Les demandes que proposen mantenir íntegrament l'espai com a públic no són viables econòmicament. El projecte ha de combinar habitatge, terciari i espais d'ús ciutadà per fer-lo possible.

Resultats de l'enquesta al representant de l'Associació Ribera-Salines:

Com vas entrar en contacte amb el projecte Ribera-Salines i què et va motivar a interessar-t'hi?

Una amiga em van informar que començava a trobar-se un grup de veïns i veïnes del barri amb l'objectiu de preservar l'últim espai no urbanitzat que connecta Cornellà de Llobregat amb el riu. L'Associació Ribera-Salines com a moviment veïnal que va néixer a mitjan 2021 per fer front a l'especulació urbanística de Cornellà.

Quin paper tens o has tingut dins del debat urbanístic que ha generat aquest projecte, o dins de les plataformes ciutadanes vinculades?

No hi ha resposta

El projecte preveu un alt percentatge d'habitatges de protecció oficial. Creus que aquesta previsió respon realment a la necessitat d'habitatge digne a Cornellà?

Creiem que la solució implica rehabilitar els pisos buits i la construcció d'habitatge social a zones ja urbanitzades.

Quins riscos hi veus que aquest desenvolupament acabi afavorint col·lectius amb més recursos en lloc d'atendre les necessitats socials prioritàries?

Al preu que sortiran aquest habitatge no seran pels ciutadans de Cornellà que les necessiten seran per ciutadans que venen de ciutats properes on el preu de l'habitatge encara és més car i els veïns de Cornellà hauran de fer el mateix buscar habitatge a un altre municipi on s'ho pugui permetre. En resum, els col·lectius que actualment necessiten habitatge a Cornellà no es podran permetre aquest tipus d'habitatge.

Com creus que podria impactar aquest projecte en els preus del lloguer o la compra d'habitatge al municipi?

És una evidència que els preus de lloguer pujaran com està passant en ciutats on s'expulsa la població local per acollir persones amb un nivell adquisitiu més alt.

La urbanització d'aquest espai pot suposar una pèrdua de connexió amb la història agrícola, natural i comunitària del lloc?

L'ARE és un pla urbanístic aprovat el 2009 per la Generalitat i promogut pel Consorci Ribera Salines (50% Ajuntament de Cornellà i 50% Incasòl), que deleguen a PROCORNELLÀ la gestió i desenvolupament d'aquest macroprojecte que amenaça l'última zona no urbanitzada de Cornellà, el 7,8% del total del municipi.

Quines conseqüències pot tenir la desaparició d'un dels últims espais verds en termes de salut, convivència i qualitat de vida?

L'ARE Ribera-Salines es contradiu amb els Objectius ambientals del PDUM i en el manifest de la Plataforma s'exposen les conseqüències del Pla

Objectiu ambiental 1

Fets: Ribera Salines a Cornellà de Llobregat és espai d'interès per a recàrrega d'aqüífers segons els mapes del PDUM. Addicionalment, se situa molt a prop de la llera del riu Llobregat, resultant zona de risc d'inundacions en l'actual context de canvi climàtic.

Sol·licitem: Anul·lar l'ARE Ribera Salines de Cornellà de Llobregat i declarar, mitjançant el PDUM, la totalitat de la superfície afectada com a sòl d'ús no urbanitzable, establint un pla d'usos compatible amb els objectius del PDUM.

Objectiu ambiental 2

Fets: Ribera Salines és l'única zona d'ús agrícola existent a Cornellà de Llobregat a tocar del Parc Agrari. L'execució de l'ARE impediria que la localitat, densament poblada, tingués un espai per aquest ús, anant, per tant, en contra del 3r objectiu del propi PDUM i reduint la sobirania alimentària.

Sol·licitem: Anul·lar l'ARE Ribera Salines de Cornellà de Llobregat i declarar, mitjançant el PDUM, la totalitat de la superfície afectada com a sòl d'ús no urbanitzable. Adequar i potenciar l'ús agrícola de la zona, en col·laboració amb escoles i associacions.

Objectiu ambiental 3

Fets: Ribera Salines és l'única zona d'ús agrícola existent a Cornellà de Llobregat a tocar del Parc Agrari. L'execució de l'ARE impediria que la localitat, densament poblada, tingués un espai per aquest ús, anant, per tant, en contra del 3r objectiu del propi PDUM i reduint la sobirania alimentària.

Sol·licitem: Anul·lar l'ARE Ribera Salines de Cornellà de Llobregat i declarar, mitjançant el PDUM, la totalitat de la superfície afectada com a sòl d'ús no urbanitzable. Adequar i potenciar l'ús agrícola de la zona, en col·laboració amb escoles i associacions.

Objectiu ambiental 4

Fets: La construcció d'un nou barri de 2.497 habitatges i equipaments supramunicipals provocaria un augment significatiu de la mobilitat privada i afectaria la mobilitat intermunicipal. És una zona molt castigada per la circulació a causa de la seva proximitat a l'A-2 amb 4 carrils per sentit. A més destruiria la xarxa de camins rurals de "Cornellà Natura".

Sol·licitem: Anul·lar l'ARE Ribera Salines de Cornellà de Llobregat i declarar mitjançant, el PDUM, la totalitat de la superfície afectada com a sòl no urbanitzable. Preservar el seu ús agrícola i netejar i adequar la zona per convertir-la en una infraestructura verda.

Objectiu ambiental 5

Fets: El PDUM denuncia el model d'ocupació basat en la dispersió i demana considerar el sòl com un bé escàs i treballar amb els teixits urbans ja existents. Tot i això, al PDUM no hi cap actuació per protegir l'única zona agroforestal de Cornellà de Llobregat. A més, l'ARE va en contra de l'objectiu 8 general del PDUM: "rehabilitar i reciclar teixits urbans".

Sol·licitem: Anul·lar l'ARE Ribera Salines de Cornellà de Llobregat i declarar, mitjançant el PDUM, la totalitat de la superfície afectada com a sòl no urbanitzable. Potenciar la rehabilitació i la construcció d'habitatge social a zones ja urbanitzades.

Objectiu ambiental 6

Fets: Protegir l'única zona amb activitat del sector primari, i alhora fomentar nous usos sostenibles com els descrits en l'objectiu 3, contribueix clarament a preservar els sòls d'activitat econòmica. A més, ens apropa a la sobirania alimentària mitjançant producte de proximitat.

Sol·licitem: Anul·lar l'ARE Ribera Salines de Cornellà de Llobregat i declarar, mitjançant el PDUM, la totalitat de la superfície afectada com a sòl no urbanitzable. Adequar i potenciar l'ús agrícola de la zona, en col·laboració amb escoles, associacions i entitats socials

Objectiu ambiental 7

Fets: Aquest objectiu es mesura en superfície urbana en zones de dolenta qualitat acústica i deficient qualitat de l'aire. L'ARE Ribera Salines pretén construir un nou barri a Cornellà al costat de l'Autovia A-2, zona clarament en contra d'aquests objectius. Es perd un potencial pulmó verd per la ciutat i la salut de tothom

Sol·licitem: Anul·lar l'ARE Ribera Salines de Cornellà de Llobregat i declarar mitjançant, el PDUM, la totalitat de la superfície afectada com a sòl d'ús no urbanitzable. Substituir el pla d'habitatges previstos en l'ARE en altres zones disponibles de la localitat

Objectiu ambiental 8

Fets: L'objectiu ambiental 8 del PDUM es mesura en superfície de parcs i superfície agroforestal. L'ARE Ribera Salines pretén construir un nou barri en l'única zona agroforestal d'una població densament poblada i amb escassetat de parcs i zones verdes urbanes. S'incrementen la petjada ecològica i les emissions contaminants en lloc de rehabilitar i construir a zones ja urbanitzades.

Sol·licitem: Anul·lar l'ARE Ribera Salines de Cornellà de Llobregat i declarar, mitjançant el PDUM, la totalitat de la superfície afectada com a sòl no urbanitzable. Potenciar la rehabilitació i la construcció d'habitatge social a zones ja urbanitzades.

Consideres que el procés fins ara ha estat participatiu de manera real i vinculant?

El procés no ha sigut participatiu, l'any 2007, la Generalitat aprova un Decret per a construir habitatges assequibles amb urgència durant el període 2008-2011, en terrenys delimitats pels ajuntaments, i el 2009 s'aprova el PDU Ribera Salines.

Quines han estat les principals demandes socials expressades per la ciutadania i com creus que han estat recollides o ignorades?

Les demandes estan recollides en el manifest i l'administració local ha ignorat aquestes demandes de moment.

En la teva opinió, el projecte contempla prou la cohesió social i les necessitats dels col·lectius més vulnerables?

no hi ha resposta

Creus que aquest nou desenvolupament podria agreujar dinàmiques de segregació urbana o desigualtat territorial?

El desenvolupament que es planteja crearà un barri que faràs més palès la desigualtat entre barris de Cornellà.

Tens coneixement de si es preveu garantir espais comuns, serveis públics i equipaments socials dins del nou espai urbanitzable?

Sí, es contempla la creació de serveis com una estació de FFCC (a 500 metres de l'actual), un centre d'atenció sanitària, parcs... Però no hi ha estudis de quin serà el consum d'aquest ecobarri com l'han batejat. Hi haurà aigua per a tothom? No s'han fet estudis de riscos, com afectarà la qualitat de l'aire, del soroll, tampoc han tingut en compte la distància a les vies de transport properes per on passen cada dia milers de camions i trens amb mercaderies perilloses. En cas d'accident al nus viari que estarà a pocs metres dels habitatges, quines serien les conseqüències?

Creus que hi havia opcions urbanístiques més equilibrades, que combinessin habitatge amb sostenibilitat ambiental i cohesió social?

Substituir el pla d'habitatges previstos en l'ARE en altres zones disponibles de la localitat.

Si es continua amb la construcció, es perdria un potencial pulmó verd per la ciutat i la salut de tothom, es perdria un espai de recollida d'aigües en una zona inundable, si s'impermeabilitza la zona amb ciment, es perd la capacitat de millorar l'aquífer.

Quin tipus de model urbà consideres necessari per afrontar els reptes dels assentaments humans al Baix Llobregat i l'àrea metropolitana?

Respectuós amb el medi, amb les persones que hi viuen i un model que posi en valor d'on venim i la situació climàtica actual.

No es pot continuar mirant cap a una altra banda en una situació de Crisi climàtica. S'han de prendre decisions i canviar la mirada de desenvolupament que hem tingut com a societat fins ara.

Com veus el futur del barri i del conjunt de la ciutat si el projecte s'acaba executant tal com està plantejat actualment?

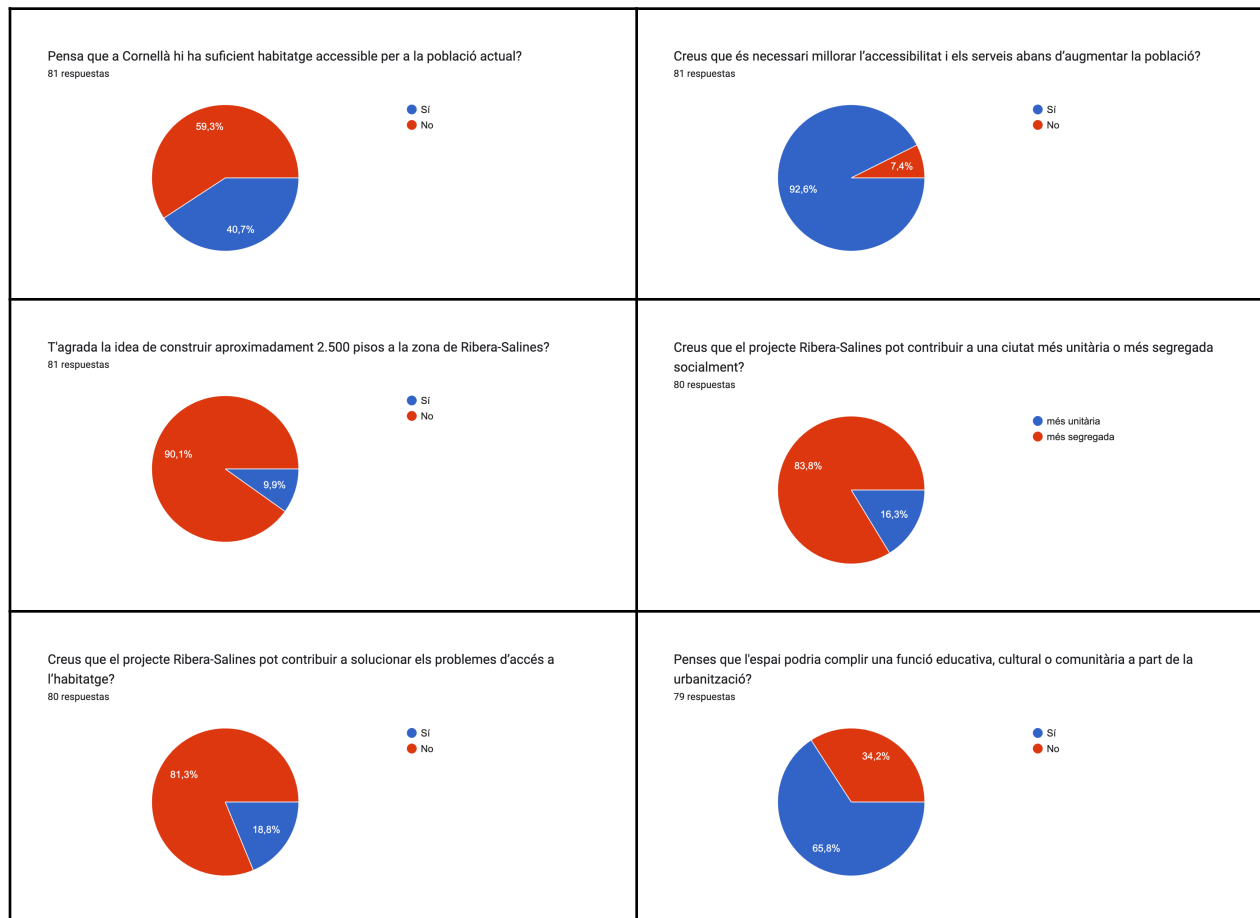
Els veïns de Cornellà, els joves, que hauran d'accedir a una nova habitatge hauran de marxar igualment de Cornellà, la ciutadania perdrà aquest espai i la possibilitat de decidir si es vol destinar a la producció d'aliments de proximitat, o zones de lleure, a activitats educatives d'estudi i memòria de la ciutat... Serà una ciutat encara més poblada amb tot el que això suposa de benestar com a ciutadania.

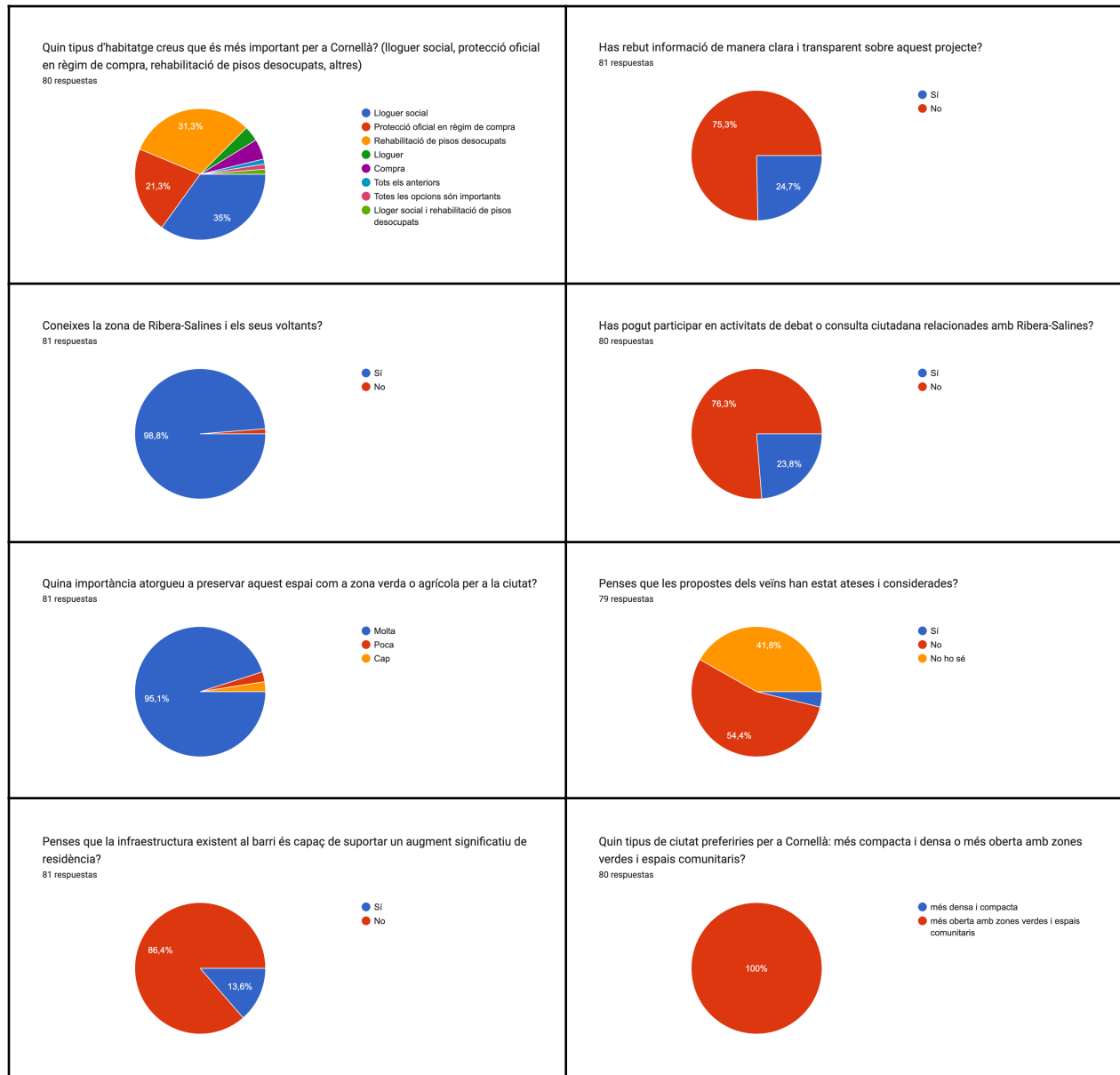
No podem oblidar el risc de possibles inundacions de construir en zones inundables, la solució proposada d'elevat el nivell de la construcció només incrementaria el risc que s'inundin zones del centre de Cornellà, els carrers Marqués de Cornellà, Rubió i Ors, el barri de la Riera...

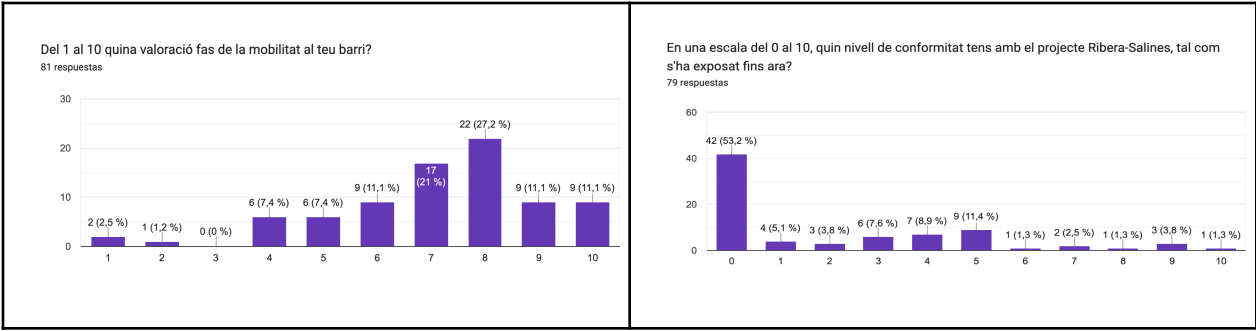
Com creus que aquest projecte ha afectat la relació entre la ciutadania i l'administració local o supramunicipal?

Crec que la ciutadania té el dret i el deure d'expressar el que no comparteix amb les diferents administracions i aquest fet no té per què minvar les relacions entre ambdues parts. S'haurien de poder escoltar ambdues parts i trobar la solució tenint en compte el bé comú.

8.5. Resultats de l'enquesta veïnal sobre el futur de Ribera-Salines







9. Bibliografia

Punt 1 i 2: Introducció i La Conca del Llobregat com a estructura territorial

- Carme Miralles-Guasch y Antoni F. Tulla Pujol (2005). *LA REGIÓN METROPOLITANA DE BARCELONA. DINÁMICAS TERRITORIALES RECIENTES*. Departamento de Geografía. Universitat Autònoma de Barcelona: Dialnet-LaRegionMetropolitanaDeBarcelonaDinamicasTerritori-3886882_1.pdf

- Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB). Web: <https://iermb.uab.cat>

-Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) - Departament de Territori. PDF: https://territori.gencat.cat/ca/01_departament/documentacio/territori-i-urbanisme/ordenacio_territorial/p_la_territorial_ambit_metropolitana/

- Nogué, J. & Sala, P. (2008). *La construcció del paisatge cultural a Catalunya*. Edicions 62.

- Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF).
Projecte LandCover: seguiment històric dels canvis en l'ocupació del sòl a Catalunya.
Web: <https://landcover.creaf.cat>

- Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC). Web: <https://www.icgc.cat>

- Nel-lo, O. (2016). *Ciutat de ciutats. Reflexions entorn la complexitat urbana*. Arcàdia.

- Observatori de la Urbanització (UAB): informes sobre transformacions territorials i conflictes urbanístics a l'AMB. Web: <https://urbanization.uab.cat>

-Informe "Diagnosi Territorial de l'AMB" (IERMB, 2018).
<https://www.institutmetropoli.cat/es/estudi/bases-diagnostico-actividad-economica-area-metropolitana-barcelona/>

- SOS Baix Llobregat i l'Hospitalet – Manifestos i informes. Web: <https://sosbaixllobregat.cat>

Punt 3. Comparativa territorial dels tres trams de la conca

3.1. Tram alt: espais agrícoles i baixa pressió urbana

- Marull, J., Pino, J., Tello, E. & Coll, F. (2020). *Territori i sostenibilitat a Catalunya*. Barcelona: Edicions UAB.

-
- Observatori del Paisatge de Catalunya (2021). Paisatges vius, paisatges habitats: estratègies per a la revitalització rural. <https://www.catpaisatge.net>
 - IDESCAT (2023). Indicadors municipals. <https://www.idescat.cat>
 - Generalitat de Catalunya (2022). Diagnosi de la ruralitat catalana. Departament d'Acció Climàtica. CREA (2020). Informe sobre la gestió forestal i el risc d'incendis a Catalunya.
 - Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC). Cartografia topogràfica i d'usos del sòl. <https://www.icgc.cat>

3.2. Tram mitjà: zones de transició rural-urbana i creixement dispers

- Solana, J. & Vilanova, L. (2018). Urbanització dispersa i sostenibilitat territorial a Catalunya. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona.
- Observatori del Paisatge de Catalunya (2021). Paisatges en transició: reptes dels espais periurbans. <https://www.catpaisatge.net>
- Generalitat de Catalunya (2022). Informe sobre la situació de les urbanitzacions disperses a Catalunya. Departament de Territori.
- Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) (2010). Diagnosi i directrius d'ordenació del territori.
- IDESCAT (2023). Estadístiques municipals i comarcals. <https://www.idescat.cat>
- Centre d'Estudis del Territori (2023). L'impacte de la dispersió urbana en el territori català.

3.3. Tram baix: alta densitat urbana, infraestructures i conflictes d'ús

- Agència Catalana de l'Aigua (ACA) (2022). Pla de Gestió del Risc d'Inundació. Conca del Llobregat.
- AMB – Àrea Metropolitana de Barcelona (2021). Informe sobre sostenibilitat territorial i urbana al Baix Llobregat. <https://www.amb.cat>
- SEO/BirdLife (2022). Informe sobre l'estat de conservació del delta del Llobregat. <https://www.seo.org>
- Ajuntament de Barcelona (2023). Pla de barris i transformacions urbanes a la Marina del Prat Vermell.
- IDESCAT (2023). Dades de densitat de població per municipi. <https://www.idescat.cat>

-
- Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB) (2020). *Dinàmiques socioeconòmiques metropolitanes*.
 - Pla Delta – Diputació de Barcelona (2020). *Diagnosi ambiental i urbana del delta del Llobregat*.

3.4. Comparació i contrastos: dinàmiques diferenciades i interconnexions

- ACA – Agència Catalana de l'Aigua (2022). *Pla de Gestió del Risc d'Inundació. Conca del Llobregat*.
- AMB – Àrea Metropolitana de Barcelona (2021). *Informe sobre sostenibilitat territorial i cohesió metropolitana*. <https://www.amb.cat>
- Centre d'Estudis del Territori (2023). *Cap a un model de conca resilient: l'exemple del Llobregat*.
- ICGC – Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (2021). *Cobertes del sòl i riscos ambientals a la conca del Llobregat*.
- González, M. & Font, J. (2017). *Les colònies industrials del Llobregat: patrimoni i futur*. Universitat de Vic.
- IDESCAT (2023). *Dades de densitat de població per municipi*. <https://www.idescat.cat>
- PTMB – Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2010). *Ordenació i estructuració territorial del sistema Llobregat*.

Punt 4: Els assentaments humans i les problemàtiques socials associades

Movilidad residencial y expansión urbana en la Región Metropolitana de Barcelona, 1982-2005. (s. f.).
<https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-290.htm>

- Institut Metròpoli. (2023, 13 novembre). *Creix la distància entre els ingressos de les llars i el preu del habitatges*. <https://www.institutmetropoli.cat/ca/noticias/augmenta-distancia-entre-ingressos-llars-i-preu-habitatges/>

-Mesto Barcelona. (n.d.). *Public transport zones*.from
<https://mesto-barcelona.cz/en/public-transport-zones/>

- Diputació de Barcelona. (n.d.). Els espais buits urbans i metropolitans als municipis de la demarcació de Barcelona.
<https://www.diba.cat/ca/web/espais-buits/-/els-espais-buits-urbans-i-metropolitans-als-municipis-de-la-demarcacio-de-barcelona>

Punt 5. El Paper de l'activisme social

- Web oficial de SOS Llobregat: <https://sosllobregat.org>

- Plataforma Zeroport: <https://zeroport.org>

- Xarxa per la Justícia Climàtica: <https://justiciaclimatica.cat>

- Vilaweb – "SOS Llobregat, la veu d'un territori assetjat":
<https://www.vilaweb.cat/noticies/sos-llobregat-la-veu-dun-territori-assetjat/>

- El Crític – "el Baix Llobregat diu prou":
<https://www.elcritic.cat/reportatges/el-baix-llobregat-diu-prou-amb-un-crit-sos-llobregat-125146>

- Manifest fundacional de SOS Llobregat: <https://sosllobregat.org/manifest>

- Comunicat de premsa sobre accions recents: <https://sosllobregat.org/comunicats>

- Observatori DESC: <https://observatoridesc.org>

- Federació d'Ecologistes en Acció: <https://ecologistesenaccio.cat>

- SOS Baix Llobregat i l'Hospitalet: <https://sosbaixllobregat.cat>

- El País – "La logística es menja el delta del Llobregat":
<https://elpais.com/espana/catalunya/2022-02-10/la-logistica-se-come-el-delta-del-llobregat.html>

- Betevé – "SOS Llobregat denuncia la destrucció del parc agrari per l'expansió metropolitana":
<https://beteve.cat/medi-ambient/sos-llobregat-destruccio-parc-agrari-expansio-barcelona/>

- Informe sobre l'Estat del Delta del Llobregat, Depana i SEO/BirdLife (2021):
<https://www.depana.org/informe-delta-llobregat-2021>

- Proposta de Pla de Renaturalització del Llobregat (IDECE):
<https://idece.cat/projectes/renaturalitzacio-llobregat>

-El riu: de la font a la desembocadura (TV3): <https://www.ccma.cat/tv3/alacarta/el-riu-de-la-font-a-la-desembocadura/>

- Delta del Llobregat: el paradís amenaçat (360P): <https://www.youtube.com/watch?v=b4EBQ9vmSyE>

- Xarxa de Moviments per la Justícia Climàtica: <https://justiciaclimatica.cat>

- Institut de Govern i Polítiques Públiques (IGOP - UAB): <https://igop.uab.cat>

-El Crític – "SOS Llobregat: El conflicte territorial arriba al cor metropolitana": <https://www.elcritic.cat/reportatges/sos-llobregat-el-conflicte-territorial-arriba-al-cor-metropolitana-126230>

-Diari Ara – "La nova força del moviment ecologista metropolitana": https://www.ara.cat/societat/forca-moviment-ecologista-metropolitana_1_4569874.html

-Ciutats en lluita. Resistències locals a la gentrificació i el turisme (Observatori Metropolità de Barcelona): <https://observatorimetropolitana.cat>

- AlterNATIVES: lluites per un territori viu: <https://vimeo.com/401237578>

- En peu de bosc: ecologisme i territori: <https://www.youtube.com/watch?v=5QUkMuLbd58>

Punt 6. Estudi de cas: el projecte Ribera-Salines (Cornellà de Llobregat)

- Associació Ribera Salines. (s. f.). Associació Ribera Salines - Col·lectiu per aturar la urbanització ARE Ribera-Salines a Cornellà. <https://riberasalines.cat/>

-Mou, T. E. (2024, 8 novembre). Tot es mou - 07/11/2024 [Vídeo]. 3Cat. https://www.3cat.cat/3cat/07112024/video/6309074/?ext=SM_WP_F4_CE24_
Ajuntament de Cornellà de Llobregat. <https://www.cornella.cat/>

- ACPA Ana Coello. (2024, 27 marzo). Parque Ribera Salinas | ACPA Ana Coello. <https://acpa.com.es/es/proyectos/parque-riberas-salinas/>

- Llobregat, E. (2022, 22 junio). La intensa acción vecinal no frena el proyecto Ribera-Salines de Cornellà. El Llobregat.

<https://www.elllobregat.com/noticia/22731/cornell/la-intensa-accion-vecinal-no-frena-el-proyecto-ribera-salines-de-cornell.html>

- INE - Instituto Nacional de Estadística. (s. f.). INE. Instituto Nacional de Estadística. INE.
<https://www.ine.es/>

- Inici. (s. f.). Institut Català del Sòl. <https://incasol.gencat.cat/>

