



“No a la ampliación del aeropuerto”. Capacidad movilizadora del marco decrecentista a partir del conflicto en torno a la ampliación del aeropuerto de Barcelona

Alejandra López Martín

Universidad de Barcelona (España) ✉ 

Jordi Bonet-Martí

Universidad de Barcelona (España) ✉ 

<https://dx.doi.org/10.5209/poso.86939>

Envío: 16 febrero 2023 / Aceptación: 5 noviembre 2023

ES Resumen: El artículo tiene por finalidad analizar la capacidad del discurso decrecentista para articular movilizaciones contra grandes infraestructuras de movilidad. Para ello, se parte del marco de la ecología política urbana para analizar la oposición a la propuesta de ampliación del aeropuerto de Barcelona a través de la metodología del análisis de marcos. El decrecimiento a pesar de ser un tema relevante en el debate no consigue articular una movilización amplia contra el modelo económico. Esto se debe a que no siempre los marcos más relevantes para la organización del movimiento son los que consiguen una mayor participación. Por el contrario, los marcos con una mayor resonancia en la cultura política y el imaginario popular consiguen una mayor capacidad de movilización. En este sentido, se concluye que el conservacionismo y la defensa del territorio tuvieron mayor capacidad para extender y amplificar la motivación para la acción colectiva.

Palabras clave: decrecimiento; aviación; movimiento social; análisis de marcos, ecología política urbana.

ENG ”No to airport expansion”. Mobilizing capacity of the degrowth framework based on the conflict around the expansion of Barcelona airport

ENG Abstract: The aim of this paper is to analyze the capacity of the degrowth discourse to articulate mobilizations against large mobility infrastructures. To do so, we started on the framework of urban political ecology to analyze the opposition to the proposed expansion of the Barcelona Airport through the methodology of Frame Analysis. Degrowth, despite being a relevant issue in the debate, fails to articulate a broader mobilization against the economic model. This is because not always the most relevant frames for the organization of the movement are those that achieve greater participation. On the contrary, frames with a greater resonance in the political culture and the popular imaginary achieve a greater capacity for mobilization. On this point, it is concluded that conservatism and the defense of the territory had a greater capacity to extend and amplify the motivation for collective action.

Keywords: degrowth, aviation, social movement, frame analysis, urban political ecology.

Sumario: 1. Introducción. 2. Marco teórico. 3. Pregunta de investigación, objetivos e hipótesis. 4. Metodología. 5. Resultados. 6. Discusión y conclusiones. 7. Bibliografía.

Este trabajo se enmarca dentro del proyecto “Exploring the potential of a postgrowth-inspired agenda for urban transport planning after COVID-19”, financiado por la Regional Studies Association (RSA).

Cómo citar: López Martín, A.; Bonet-Martí, J. (2024) “No a la ampliación del aeropuerto”. Capacidad movilizadora del marco decrecentista a partir del conflicto en torno a la ampliación del aeropuerto de Barcelona. *Polít. Soc. (Madr.)* 61(1), e86939. <https://dx.doi.org/10.5209/poso.86939>

1. Introducción

El conflicto que surge a partir de la propuesta de ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat en 2021 se identifica como un caso emblemático para estudiar la tensión que se produce entre crecimiento económico, protección medioambiental y justicia social en el ámbito de la movilidad. Los argumentos de los que apoyan la ampliación y de los que se oponen reflejan diferentes dilemas respecto al modelo actual y sus consecuencias medioambientales y sociales. El aeropuerto se encuentra en el Delta del Llobregat, un espacio natural declarado como ZEPA (Zona de Especial Protección para Aves) y cuenta con más de 900 hectáreas protegidas y 500 hectáreas de Reserva Natural Parcial. Entre 1977 y 2019 el aeropuerto pasó de 5 millones de pasajeros anuales a 55 millones. En agosto de 2021, el Gobierno de España y el Gobierno catalán acordaron aumentar la capacidad del aeropuerto a 70 millones de visitantes anuales y conectar los aeropuertos de Reus y Girona con las líneas ferroviarias de alta velocidad, con el fin de convertir a Barcelona en un *hub* aéreo internacional. Posteriormente se presentó el plan de la ampliación donde se explicaba la afectación al espacio natural de La Ricarda. La plataforma ZeroPort, creada para reivindicar el decrecimiento del puerto y el aeropuerto de Barcelona, lideró la protesta ciudadana en contra de la ampliación con el apoyo de diversos sectores del activismo ecosocial. A su vez, los ayuntamientos de El Prat y de Barcelona mostraron su oposición, y el Gobierno catalán negó que las afectaciones al área protegida estuvieran incluidas en el acuerdo, retirando su apoyo al proyecto. Ante la falta de respaldo por parte de las Administraciones local y la autonómica, se paralizó la propuesta.

A lo largo de este artículo se analizarán los diferentes marcos de oposición a la ampliación y su capacidad para movilizar a diferentes sectores, con especial atención al papel que juega el marco decrecentista. Para ello, haremos una revisión bibliográfica donde se contextualiza el decrecimiento como propuesta postcapitalista. Posteriormente, definiremos los objetivos e hipótesis centrados en analizar el impacto de dicho marco a la hora de movilizar a la ciudadanía, contra el modelo de crecimiento, a partir del caso del aeropuerto de Barcelona. Después, expondremos la metodología del *frame analysis* a través de la cual se identifican los marcos de diagnóstico y de pronóstico predominantes en el conflicto, los marcos de motivación que amplifican su capacidad movilizadora, y las doble luchas discursivas que, por el contrario, pueden limitarla. Tras el análisis, expondremos nuestra discusión y conclusiones, y futuras implicaciones teóricas de este estudio.

2. Marco teórico

2.1. Ecología política urbana

Schwanen (2019) afirma que tradicionalmente los estudios de transporte y planificación urbana no han sabido problematizar la relación entre movilidad y emergencia climática al no cuestionar la lógica de crecimiento y acumulación de este sector, a pesar de ser una causa clave del empeoramiento de la crisis climática (Prugh *et al.*, 2005; Creutzig *et al.*, 2015). Frente a estos enfoques tradicionales, la ecología política urbana (EPU) (Swyngedouw, 1996) se presenta como un marco teórico y metodológico que permite abordar los procesos urbanos interrelacionados con los procesos ecológicos y los efectos del cambio climático (Heynen *et al.*, 2006). Este enfoque propone entender las ciudades como “naturalezas producidas socialmente que conforman híbridos sionaturales, mostrando, asimismo, la influencia que en ellas ejercen las relaciones de poder, que se dan bajo unas estructuras políticas y socioeconómicas determinadas” (Villar, 2017:175). A este respecto, Gustafson (2021) considera que la fractura metabólica es un elemento central de la EPU. Este término surge para integrar la dimensión medioambiental en el análisis marxista a partir de la idea de que los sistemas sociales son responsables de modificaciones en los sistemas naturales. Por ejemplo, Foster define la “fractura metabólica” como la ruptura en la relación metabólica entre la sociedad y la naturaleza, causada por la explotación y el agotamiento de los recursos naturales, y la sobreproducción que caracterizan al sistema capitalista. Moore, en cambio, cuestiona la separación entre naturaleza y sociedad, y utiliza este concepto para definir el momento histórico en el que se produce un cambio de metabolismo hacia una nueva era geológica que denomina capitaloceno (Foster, 2000; Moore, 2015; Sacher, 2015). Mientras Moore hace énfasis en que el capitalismo es la principal causa de la destrucción de los sistemas sionaturales, Malm, que también adopta el término capitaloceno, considera que la dependencia del consumo de energías fósiles del capitalismo industrial es la principal causa de la crisis climática (Garcier, 2017).

En definitiva, la EPU nos permite problematizar y analizar conflictos como el de la propuesta de ampliación del aeropuerto de Barcelona, al reconocer que las realidades sionaturales que se dan en el entorno urbano son resultado de relaciones desiguales de poder, derivadas de un sistema capitalista dependiente de energías fósiles, que nos ha llevado a la degradación de nuestros ecosistemas. Por ello, la búsqueda de una propuesta postcapitalista, que haga frente a la fractura metabólica, es necesaria ante un modelo productivista en crisis.

2.2. El decrecimiento como propuesta postcapitalista

Ante la relación empíricamente demostrada entre crecimiento económico y colapso ecológico, el paradigma económico dominante considera que la solución pasa por desvincular el PIB de las emisiones mediante el crecimiento verde. Un ejemplo de ello es el “crecimiento sostenible” del PIB incluido dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU. El decrecimiento, por el contrario, defiende que la producción material y energética está ligada al crecimiento económico, y conseguir una transición energética sostenible es incompatible con el ritmo de crecimiento actual (Banerjee *et al.*, 2021; de Blas *et al.*, 2020; Buch-Hansen y Carstensen, 2021; Feola, 2019; Hickel, 2021; Kallis *et al.*, 2018; Mastini *et al.*, 2021).

El decrecimiento aparece como una respuesta crítica hacia el modelo productivista, pero también como una propuesta postcapitalista para hacer frente a la actual fractura metabólica. Cuestiona el modelo de crecimiento y plantea una política planificada que sea capaz de gestionar la transición del modelo económico de forma segura y justa, a través de la reducción de la producción y del consumo, y su redistribución hacia sectores socialmente más justos y sostenibles teniendo en cuenta los límites planetarios. En este sentido, los cuidados, la justicia, el bienestar social y la reducción de desigualdades ocupan un lugar central, por delante de las relaciones mercantiles, y busca la igualdad en el acceso a los recursos del Norte y el Sur global (D'Alisa *et al.*, 2015; Demaria *et al.*, 2013; Banerjee *et al.*, 2021; Belmonte-Ureña *et al.*, 2021; Hickel, 2021). Por tanto, el decrecimiento no se limita solo a buscar la reducción de la producción y el consumo, si no que requiere de “una repolitización de la economía y una ruptura radical con el pensamiento económico convencional” (Banerjee *et al.*, 2021:7).

Algunos de los conceptos que definen la propuesta decrecentista son 1) la suficiencia colectiva a través de la satisfacción de necesidades básicas y el bienestar subjetivo derivado de objetivos de vida no materiales, 2) la convivencia que, en contraposición a la productividad industrial, se centra en el bien común y los beneficios sociales, 3) la centralidad de los cuidados para la consecución de una sociedad sana que haga frente a las injusticias patriarcales asociadas a la infravaloración del trabajo reproductivo y 4) la descolonización del Sur a través del decrecimiento del Norte para liberar presión del extractivismo material (Banerjee *et al.*, 2021; D'Alisa *et al.*, 2015; Hickel, 2021).

Desde el movimiento decrecentista se proponen diversas medidas para mejorar la redistribución y reducir las desigualdades. Estas incluyen la implementación de impuestos ecológicos, la eliminación de subsidios a sectores perjudiciales, el aumento de impuestos progresivos, la adopción de políticas de salarios dignos y la implementación de una renta básica universal. También se plantea la reducción de la producción ecológica y socialmente destructiva, junto con la desmercantilización de bienes esenciales a través de la expansión de servicios públicos universales. A la vez, se propugna la disminución de la huella ecológica mediante la producción local y la promoción de empresas y cooperativas responsables desde el punto de vista ecológico y social. En el ámbito laboral, se sugiere la reducción de la jornada laboral para abordar el desempleo y liberar tiempo para actividades sociales, reproductivas o recreativas. Además, se aboga por un enfoque del cambio tecnológico centrado en la eficiencia de recursos, la creatividad y la producción local en lugar de la mera productividad. Finalmente, en el ámbito político, se plantean formas de democracia real y directa como parte de esta visión de decrecimiento (Banerjee *et al.*, 2021; Hickel, 2021; Kallis *et al.*, 2018).

Existe un debate entre los teóricos decrecentistas sobre si la aplicación de dichas medidas sería compatible con el sistema capitalista, o por el contrario implicaría un cambio de sistema como defienden los autores autodefinidos como anticapitalistas (Demaria *et al.*, 2013; Kallis *et al.*, 2018). A este respecto, Banerjee *et al.* (2021) coinciden con D'Alisa *et al.* (2015) en que la clave de la perspectiva decrecentista es proponer una forma de entender las relaciones económicas, laborales, de género, coloniales y naturales de forma diferente a como se entienden en el contexto capitalista. Para Hickel (2021:3), el crecimiento representa “la hegemonía cultural del capitalismo”, mientras que “el decrecimiento exige la reversión de los procesos que subyacen al crecimiento: exige desacumulación, desmercantilización y descolonización”. Otros autores como Kallis *et al.* (2018) consideran que las propuestas decrecentistas generan oposición entre los grandes poderes económicos precisamente porque desafía las lógicas capitalistas, y Belmonte-Ureña *et al.* (2021:2) coinciden con que los poderes políticos y económicos encuentran las ideas decrecentistas controvertidas, y esto afecta negativamente a la defensa que han hecho los teóricos y activistas sobre su potencial para convertirse en una alternativa factible al capitalismo.

2.3. Conflictividad social y decrecimiento

El término decrecimiento fue popularizado por movimientos sociales franceses y europeos a principios del siglo XXI, y se ha utilizado desde entonces como hilo conductor a la hora de articular distintas estrategias para hacer frente a los retos medioambientales y desafiar los consensos en torno al crecimiento, visibilizando sus contradicciones y conflictos (Demaria *et al.*, 2013). Desde hace más de una década, en Barcelona, los movimientos urbanos han incorporado en sus discursos la crítica decrecentista ante los impactos del turismo y la construcción de grandes infraestructuras, lo que ha permitido debates en torno a los límites del crecimiento, la emergencia climática y las cuestiones éticas en torno a la aviación (Milano *et al.*, 2019). Por ejemplo, en 2019 *Stay Grounded*¹ organizó unas jornadas internacionales sobre el decrecimiento de la aviación en Barcelona. Tras las jornadas se creó la plataforma *Zeroport* por el decrecimiento del puerto y el aeropuerto, que consiguió el apoyo de cientos de entidades, incluyendo asociaciones ecologistas, movimientos vecinales, colectivos de oposición a grandes infraestructuras, sindicatos de agricultores y plataformas contra la saturación turística, entre otros.

2.4. Planificación urbana y decrecimiento

Las ciudades se han convertido en un elemento clave para alcanzar los objetivos climáticos internacionales mediante estrategias de transición (Lehtinen, 2018). Esto provoca una tensión entre el empresarismo urbano (Harvey, 1989) como modelo de desarrollo territorial basado en alianzas

¹ *Stay Grounded* es una red de activistas de todo el mundo que lucha por el decrecimiento de la aviación y sus impactos negativos. Realizan campañas, protestas, informes y jornadas sobre justicia climática y aviación.

público-privadas (Martí-Costa y Bonet-Martí, 2008a) y los compromisos europeos por la descarbonización (Nava, 2016). Sin embargo, este modelo ha convivido durante varios años con el llamado nuevo municipalismo. Esta nueva configuración política municipal ha permitido generar nuevas lógicas de relación entre instituciones y agentes sociales creando nuevas alianzas público-ciudadanas (Blanco *et al.*, 2018). Por ello, a pesar de dicha tensión, el empresarialismo urbano puede aparecer involucrado con agendas políticas paralelas, divergentes y contradictorias que no responden necesariamente a una lógica neoliberal, y que deben ser reconocidas a partir de las historias y geografías territoriales concretas (Martí-Costa y Bonet-Martí, 2008b; Lauermann, 2018). Es por ello que Tzaninis *et al.* (2021) consideran que lo urbano debe analizarse mediando entre los niveles micro, representado por la vida cotidiana, y macro, en términos de Estado y capital.

3. Pregunta de investigación, objetivos e hipótesis

El decrecimiento plantea un desafío a las lógicas capitalistas e implica una forma diferente de gestionar todos los aspectos de la realidad sacionatural, al articularse como un discurso con capacidad de movilizar a la opinión pública para reivindicar un cambio de modelo que cuestione las lógicas de crecimiento y permita planificar un decrecimiento sostenido que garantice la igualdad de oportunidades. El conflicto que surge de la propuesta de ampliación del aeropuerto puede servirnos para entender la crisis del modelo de crecimiento en un contexto donde se encuentran agendas políticas divergentes como el empresarialismo urbano, los nuevos municipalismos y los compromisos internacionales de descarbonización. En base a lo expuesto, planteamos la siguiente pregunta de investigación:

¿Cuál ha sido la capacidad movilizadora del marco decrecentista a nivel discursivo, en torno al conflicto de ampliación del aeropuerto de Barcelona, para articular un movimiento social amplio que reivindique un cambio de modelo socioeconómico y de movilidad?

Para responder a dicha pregunta, establecemos el siguiente objetivo general:

1. Analizar el papel discursivo del marco del decrecimiento en torno al conflicto de ampliación, para articular un movimiento social amplio que reivindique un cambio de modelo socioeconómico y de movilidad

Y los siguientes objetivos específicos:

- 1.1. Identificar los discursos en torno a la movilización de oposición a la ampliación y su posición respecto a la perspectiva decrecentista.
- 1.2. Identificar las líneas argumentativas que han impulsado la participación en la movilización.
- 1.3. Identificar los elementos discursivos que hayan podido amplificar o limitar la capacidad movilizadora del marco decrecentista para una participación amplia que impulse un cambio de modelo socioeconómico.

A partir de la revisión teórica, metodológica y de estudios previos hemos definido las siguientes hipótesis:

H1: La diversidad de concepciones en torno a la ampliación del aeropuerto ha hecho posible movilizar una oposición amplia.

H2: Esta diversidad de concepciones ha generado una competencia en torno a qué marco acaba imponiéndose para articular la movilización.

H3: El marco decrecentista a pesar de ser el más sofisticado no ha constituido el motivo principal para la movilización al incorporar y visibilizar los costes de transición asociados al cambio de modelo económico.

4. Metodología

Con el objetivo de estudiar la capacidad de movilización del movimiento decrecentista planteamos una investigación de carácter cualitativo (Tracy, 2010) a través del análisis de marcos (Snow *et al.*, 1986; Snow y Benford 1988; Gamson, 1992; Donati, 1992; Gerhards, 1995; Snow *et al.*, 2019). De acuerdo con esta metodología, la realidad social está sujeta a debates interpretativos mediados por contextos culturales y estructurales, especialmente cuando se produce un debilitamiento de las estructuras de significado establecidas. Cuando esto ocurre, los movimientos sociales pueden tener un papel relevante en la reinterpretación de dicha realidad (Snow *et al.*, 2019).

Para el desarrollo del análisis, partimos del tipo ideal de marco de Gerhards (1995), a partir del cual se identifican los marcos de diagnóstico y pronóstico definidos por Snow y Benford (1988). El marco de motivación para la participación lo analizamos a partir de los distintos tipos de alineamiento de marcos presentes en el conflicto (Rivas, 1998; Snow *et al.*, 2019). Este proceso de alineamiento es una condición necesaria para la participación en un movimiento, a través del cual, "los intereses, valores y creencias de los individuos se hacen congruentes y complementarios con las actividades, metas e ideologías" de los movimientos sociales (Rivas, 1998:193). Snow y Benford (1988) señalan que uno de los motivos que afectan a la potencia movilizadora de los marcos es el grado de interconexión entre estos tres componentes. Por tanto, la calidad de los marcos es uno de los elementos determinantes del éxito para una movilización exitosa (Snow y Benford,

1988; McAdam *et al.*, 1988; Gerhard, 1995). Las luchas discursivas o *frame disputes*, surgen de diferencias entre diferentes agentes en la definición de los marcos de diagnóstico, pronóstico o motivación y, al contrario que la alineación, puede suponer un peligro de encuadre al generar divisiones y fracturas. No obstante, hay experiencias en las que se identifican como facilitadoras (Snow *et al.*, 2019). Por tanto, en este caso analizaremos estas luchas discursivas para poder identificar más elementos facilitadores o limitantes para la movilización de la participación en el movimiento.

4.1. Recogida de datos y fuentes muestrales

Para la identificación de los marcos de oposición que intervinieron en el conflicto y su posterior análisis se realizaron entrevistas y revisión de literatura gris y hemerográfica. Se entrevistó a seis representantes de siete organizaciones de las cuales seis estaban adheridas a la plataforma ZeroPort, cuya defensa central es el decrecimiento del puerto y el aeropuerto. Cuatro son entidades o agrupaciones vinculadas al movimiento medioambiental, dos contra la saturación turística y una para la promoción del transporte público: Plataforma per la Qualitat de l'Aire, Extinction Rebellion, Ni un pam de terra, Xarxa per la Justícia Climàtica, Assemblea de Barris pel Decreixement Turístic (ABDT), Associació Alba Sud y Associació de Promoció del Transport Públic. También se entrevistó a dos referentes de agrupaciones políticas que expresaron un posicionamiento activo de oposición a la ampliación: Barcelona en Comú (BeC), que ostentaba el Gobierno municipal de Barcelona, y En Comú Podem (EcP) que estaba representada en el Parlamento de Cataluña. Las entrevistas se realizaron entre el 2 de noviembre y el 2 de diciembre de 2021, con una duración aproximada de una hora, y las preguntas versaban sobre la vinculación de la organización entrevistada con el conflicto, la definición del conflicto (actores, discursos, motivaciones, eventos relevantes, etc.), la relación del decrecimiento con el conflicto (su papel e impacto, influencia en la reinterpretación de ideas, etc.) y otras implicaciones más allá del conflicto (aparición del decrecimiento en futuros eventos, impacto en políticas de transporte, aprendizaje para otras experiencias similares, etc.).

Asimismo, se reforzó la obtención de datos a través de la revisión de literatura gris y hemerográfica: artículos de opinión escritos por activistas, entrevistas a los agentes involucrados publicadas en los medios de comunicación y manifiestos, de los cuales también se han extraído fragmentos que han sido utilizados en el análisis. Algunos de los medios revisados han sido: *Ecoavant Magazine*, *Verde y Azul* (Prensa Ibérica y Grupo Zeta, digital), *Soberanies*, *El Crític*, *Revo*, *El País*, *La Vanguardia*, *El Diario*, *El Periódico*, *El Mundo*, *El Nacional*. *cat*, Web PTP, Twitter, Web Unió de Pagesos, web Col·legi de Biòlegs de Catalunya, Web Extinction Rebellion Barcelona. Las entrevistas han sido transcritas y han seguido un proceso de codificado con Atlas.ti, con el fin de organizar los *verbatim* utilizando las dimensiones y estrategias del tipo ideal de marco.

5. Resultados

A lo largo de este apartado identificaremos los dos marcos con mayor presencia en el conflicto, y cómo se configuran sus marcos de diagnóstico y de pronóstico. Posteriormente, explicaremos cómo interaccionan ambos marcos cuando son utilizados por diferentes agentes, concretamente los movimientos sociales y los partidos políticos. Después, expondremos los procesos de alineación para analizar la capacidad de movilización del movimiento a través de la conexión, la extensión, la amplificación y la transformación del marco. Por último, analizaremos las diferentes luchas discursivas que se producen entre los dos marcos principales, con el objetivo de identificar elementos que pueden haber debilitado su capacidad de movilización. Con ello queremos conocer en mayor profundidad qué cuestiones potencian o limitan la capacidad movilizadora del marco decrecentista, teniendo en cuenta la interacción de este con otros marcos discursivos presentes en el conflicto.

5.1. Marcos de diagnóstico y de pronóstico

Marco 1 - Capitalismo vs. Vida ⇒ Decrecer

El foco diagnóstico de este marco es que el capitalismo, con su necesidad de crecimiento infinito en un planeta finito, es incompatible con la vida. Esto queda claramente reflejado en el manifiesto de la plataforma ZeroPort: "El crecimiento infinito es imposible en un planeta finito; el crecimiento del puerto y del aeropuerto son inviables en una Barcelona finita" (ZeroPort, 2021a). Este marco identifica como consecuencia principal del problema que "estamos llegando a determinados límites (planetarios)" (Entrevista activista medioambiental 1). Y expone los problemas derivados de la crisis climática, particularmente el hecho de desarrollarse "en una ciudad mediterránea que concentra una isla de calor que genera problemas de salud, y, además, en un contexto de escasez de recursos como el agua o la energía" (Entrevista representante Ayuntamiento de Barcelona - BeC). Esto, además, tiene unas consecuencias sociales para la ciudadanía, especialmente aquella con menores recursos, en tanto que "les está afectando a su vida cotidiana y a sus condiciones materiales de vida" (Entrevista activista contra la saturación turística 1).

Este marco de diagnóstico prevé el colapso en un futuro próximo, que será causado por el colapso del modelo productivo, el cual ya supera los límites planetarios en la explotación de recursos al conllevar puestos de trabajo "termodinámicamente inviables. (...) Seguir poniéndoles alfombras rojas y mantenerlos moribundos artificialmente no tiene sentido" (Entrevista activista medioambiental 2). También desde el punto de vista turístico se apunta que "hay que poder asumir y gestionar la gente que nos visita si no llegas al colapso" (Entrevista representante Ayuntamiento de Barcelona - BeC).

Por tanto, desde el marco de diagnóstico Capitalismo vs. Vida, se considera que "esas infraestructuras tienen una lógica de negocio por ellas mismas. (...) Tiene que ver con lógicas especulativas y de ganancia

directa de esa infraestructura” (Entrevista activista contra la saturación turística 2) y se vincula con esa necesidad incesante de crecimiento del sistema capitalista.

Este tipo de proyectos “responden a los intereses de grandes capitales multinacionales y son contrarios al interés general” (ZeroPort, 2021b). Los culpables principales de perpetuar el modelo son las élites económicas con “unos claros intereses a nivel de constructoras, a nivel de bancos... (...) Hay un entramado ahí de participaciones y de intereses económicos” (Entrevista activista medioambiental 1). Estos agentes utilizan diferentes estrategias para proteger sus intereses, al generar “un debate falso entre economía y vida, donde la economía siempre tiene que salir fortalecida” (Entrevista representante Ayuntamiento de Barcelona - BeC). “A nivel de medios de comunicación y de partidos políticos (...) han hecho como una visión muy reduccionista (...) del problema ambiental. (...) También te hacen una especie de *greenwashing* hablando de aviación sostenible” (Entrevista activista medioambiental 3). Virginia Soler, activista medioambiental extiende la argumentación al apuntar a técnicas de *greenwashing*:

Estos prestidigitadores del *greenwashing* olvidan, o ignoran completamente, la complejidad del mundo en el que vivimos, las relaciones de inter y ecoddependencia entre los sistemas y los seres que los habitan. (...) Contaminar sin límite, mientras plantemos suficientes árboles para compensar las emisiones después (Soler, 2021).

En la Tabla 1 se resumen los elementos discursivos centrales que definen el presente marco.

Tabla 1. Marco diagnóstico: Capitalismo vs. vida

MARCO DE DIAGNÓSTICO	CAPITALISMO VS. VIDA
Cuestión de debate público	<ul style="list-style-type: none"> La ampliación del aeropuerto (“Ampliaciones no. En lucha por el clima, la salud y la vida (...) Basta de capitalismo vestido de verde”)
Definición del problema	<ul style="list-style-type: none"> El capitalismo necesita crecimiento continuo y el planeta tiene límites, lo cual genera un contexto de crisis climática y escasez energética La interdependencia con la biodiversidad se ve afectada por la destrucción de espacios naturales y la pérdida de especies La crisis climática, la escasez energética y la destrucción de la biodiversidad nos llevan al colapso
Definición de la causa	<ul style="list-style-type: none"> Capitalismo: crecimiento infinito en un planeta finito <i>Greenwashing</i>: mecanismos de compensación no eficaces, tecnoeuforia
Definición de los culpables	<ul style="list-style-type: none"> Mundo económico / élite económica (intereses de grandes capitales /especulación); agentes políticos a favor de la ampliación y medios de comunicación (apoyan a los poderes económicos) Generan falso debate crecimiento económico vs. medio ambiente (puestos de trabajo y riqueza vs. proteger un lago que se puede compensar con nuevos espacios naturales - <i>greenwashing</i>)

Fuente: elaboración propia.

En cuanto al pronóstico ante el problema planteado por el marco de diagnóstico, se considera que la solución implica decrecer. Así, los participantes consideran que el decrecimiento pone “en discusión la lógica del crecimiento capitalista” (Entrevista activista contra la saturación turística 2), si bien señalan que no se trata de una discusión terminológica, sino de contenido: “Lo puedes llamar decrecimiento, lo puedes decir reducir la huella ecológica, es decir, reducir el uso de materiales y de energía” (Entrevista activista medioambiental 1).

Asimismo, en el contexto de la movilidad, el marco de pronóstico plantea como uno de sus objetivos principales el decrecimiento de la aviación con el fin de mitigar los efectos del cambio climático. También, pretende generar un cambio de hábitos de movilidad, promoviendo el turismo de proximidad, mejorando las conexiones del sistema ferroviario, o evitando desplazamientos gracias a las posibilidades que ofrece la telecomunicación. Sin embargo, apunta a la necesidad de cambios más estructurales: “Hay otra parte que es cambiar el modelo de toma de decisiones, quién decide las inversiones, la propiedad privada... Ya es una cosa más estructural” (Entrevista activista medioambiental 3).

En relación con las estructuras de oportunidad discursivas (Snow *et al.*, 2019), los entrevistados apuntan a la existencia de conflictos similares a nivel global y europeo, como la paralización de las ampliaciones aeroportuarias de Heathrow en Londres, por lo que el caso de Barcelona no constituiría un caso aislado: “No es que somos los locos, que solo aquí en Cataluña queremos arruinar. No, no. Esto pasa en ciudades importantes europeas” (Entrevista activista medioambiental 1). Por otra parte, se considera que plataformas como Stay Grounded y ZeroPort han tenido un papel facilitador para impulsar estas dinámicas: “Esto no se hace de un día para otro, (...) las jornadas de *Stay Grounded* sirvieron para empezar a aglutinar y generar imaginarios” (Entrevista activista contra la saturación turística 1). Además “hay mucha gente que ha tomado conciencia de lo que es una crisis global gracias a esta pandemia, de lo interdependientes que somos con la biodiversidad. (...)” (Entrevista activista medioambiental 1) y los efectos de la crisis climática.

Finalmente, consideran que las instituciones del Gobierno que han apoyado la ampliación han dirigido sus fuerzas a defender los intereses particulares de los poderes económicos, escondiendo la verdadera naturaleza especulativa de la operación detrás de intereses del bien común:

Algunas infraestructuras, y en este caso el aeropuerto, acaban teniendo sus propias lógicas de reproducción de capital, que se acaban justificando a través de otros argumentos de interés común como el turismo, la atracción de talento, la creación de empleo, o el crecimiento del PIB, con el fin de maquillar los verdaderos intereses (Entrevista activista contra la saturación turística 2).

En la tabla 2, se resumen los elementos discursivos que configuran el marco de pronóstico analizado.

Tabla 2. Marco pronóstico: Decrecimiento

MARCO DE PRONÓSTICO	DECRECIMIENTO
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> • Decrecimiento necesario para cambiar el modelo productivo de forma estructural • Aplicado al contexto del aeropuerto/movilidad: decrecimiento de la aviación para mitigar el cambio climático y proteger el Delta, cambiar hábitos de movilidad (turismo de proximidad, videoconferencias...) • Cambiar modelo de toma de decisiones de las inversiones y redefinir el concepto de propiedad privada
Posibilidades de éxito	<ul style="list-style-type: none"> • Movimiento internacional por el decrecimiento de la aviación ha permitido articular la plataforma ZeroPort • El movimiento de lucha contra la emergencia climática cada vez es más fuerte (dimensión internacional) • Han existido otros conflictos similares en Europa que han paralizado las ampliaciones
Responsables de las soluciones / deslegitimación	<ul style="list-style-type: none"> • Partidos políticos / Gobierno: falta de transparencia en la toma de decisiones, responden a intereses particulares de los poderes económicos o tienen otros intereses políticos (fractura Gobierno autonómico, disfrazan la operación especulativa detrás de los puestos de trabajo y el <i>greenwashing</i>, pueden cambiar de bando en cualquier momento)

Fuente: elaboración propia.

Marco 2. Insostenibilidad del modelo ⇒ Diversificar para transformarlo

El segundo marco se centra en cuestionar la sostenibilidad del modelo actual basado en el desarrollismo especulativo, el cual se considera un modelo sin futuro que obliga a elegir entre ecología y economía:

Somos mayoría los catalanes y catalanas que queremos una alternativa al modelo obsoleto de crecimiento ilimitado e insostenible (En Comú Podem, 2021).

Diremos siempre sí a la inversión, pero no a propuestas del siglo xx que no tienen futuro (Janet Sanz en *El País*, 9 de septiembre de 2021).

Es antiguo hacer escoger entre ecología y economía (Guerrero, 2021).

Los discursos que se ubican en este marco consideran que el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias y el crecimiento de la aviación “implica emitir más y seguir apostando por un determinado modelo económico” (Entrevista Parlament de Catalunya - EcP), lo que provoca el empeoramiento de la crisis climática, potencia la saturación turística y genera otras consecuencias sociales, afectaciones territoriales y sobre la salud. Asimismo, desde este marco, se considera que la toma de decisiones centralizada actúa en contra de los intereses de los territorios locales, que no son tenidos en cuenta a la hora de implementar proyectos de macroinfraestructuras:

Al final también es un tipo de decisión en la que ha habido falta de control, falta de participación, falta de diálogo con él con el territorio. (...) Hacer determinadas inversiones, o afectaciones territoriales en contra de la gente que habita ese territorio pues no es fácil. (...) La importancia de lo local para oponerse a cosas que muchas veces vienen impuestas (Entrevista Parlament de Catalunya - EcP).

Este marco identifica como problemas el monocultivo turístico y el modelo de ciudad que apuesta por los grandes eventos de negocios, congresos y ferias. Por lo tanto “hay un peso excesivo del sector turístico en la economía de la ciudad (...) con un montón de impactos sociales y ambientales (...)” (Entrevista activista contra la saturación turística 1): subida del precio de la vivienda, precariedad laboral del sector turístico, saturación del transporte público y los servicios, problemas de convivencia, entre otros. Otro problema apuntado es la naturaleza especulativa del modelo que genera la riqueza de ciertos sectores empresariales en contra del bienestar de la mayoría. Concretamente, se apunta a que la gestión público-privada de una empresa de interés público como Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Área) provoca que el peso de las decisiones recaiga sobre los inversores privados, sin que exista una línea política que responda a los objetivos del Gobierno:

(AENA, ADIF) son agentes con una gran capacidad de (...) liderazgo del modelo urbano que antes eran públicos (y) ahora son público-privados. (...) Aparte de no dedicarse a (...) defender una movilidad justa y sostenible, se dedican a especular con el suelo público que ocupan sus infraestructuras, que van siempre haciendo pelotazos (...) se rigen por una lógica puramente empresarial de resultados de accionistas del Ibex 35 (Entrevista activista medioambiental 2).

AENA (...) no responde a un criterio público y a un interés público, porque no hay una estrategia pública desde el Ministerio. Yo cuando hablo con el Ministerio y le pregunto “¿pero vosotros qué queréis hacer

en el aeropuerto?”, me dicen: “Lo que diga AENA”. Lo que diga AENA no. (...) Quien hace esa política de liderazgo tiene que ser un ministerio, que es la autoridad competente. AENA es un gestor, es un operador y lo que no puede ser es que determine la política de futuro. Entonces ahí es donde yo veo una dejadez de funciones importante por parte del Ministerio (Entrevista representante Ayuntamiento de Barcelona - BeC).

En la tabla 3 se resumen los elementos discursivos centrales del marco analizado:

Tabla 3. Marco diagnóstico: Insostenibilidad del modelo

MARCO DE DIAGNÓSTICO	INSOSTENIBILIDAD DEL MODELO
Cuestión de debate público	<ul style="list-style-type: none"> • La ampliación del aeropuerto (“Diremos siempre sí a la inversión, pero no a propuestas del siglo xx que no tienen futuro” (...) “Es antiguo hacer escoger entre ecología y economía”)
Definición del problema	<ul style="list-style-type: none"> • Aviación empeora crisis climática, saturación turística (precariedad laboral y residencial), consecuencias en la salud... • Destrucción de espacios naturales y afectaciones territoriales
Definición de la causa	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollismo especulativo del urbanismo español: riqueza de unos pocos en contra del bienestar de la mayoría. Gestión privada de la empresa pública (intereses privados) • Monocultivo turístico
Definición de los culpables	<ul style="list-style-type: none"> • Gestión público-privada de Aena (poder empresas privadas vs. falta de control del Ministerio) • Estrategia de Aena y el Gobierno central: mostrar seguridad ante los inversores (seguimos creciendo y tenemos futuro) y dar la imagen de que el Gobierno catalán no quiere que España invierta (conflicto España-Cataluña) • No aportan documentos técnicos que avalen la ampliación y tienen compensaciones pendientes de ampliaciones anteriores

Fuente: elaboración propia.

En relación con el marco de pronóstico, se considera que, ante la insostenibilidad del modelo económico presente, es necesario diversificarlo para transformarlo. La solución pasa por “descarbonizar la economía (...) volver a reindustrializar, a la producción local, a la diversificación” (Entrevista activista medioambiental 2). Esta diversificación debe permitir la aparición de sectores más justos, sostenibles y con mejores condiciones laborales: “Nosotros apostamos por una diversificación de la economía, por dar mucho más peso a la economía social y cooperativa. (...) Creemos en (...) una economía orientada al bien común” (Entrevista Parlament de Catalunya - EcP). “La idea es que, al menos temporalmente, parte de esa economía turística desplazada sea reemplazada por otros sectores, que deseamos que sean más justos social, ambiental y climáticamente” (Entrevista activista contra la saturación turística 1). “Este modelo genera puestos de trabajo súper precarios e inestables. (...) Vamos a buscar (...) una transición hacia sectores no solo más justos, mejor pagados, más cualificados, etc., sino más viables” (Entrevista activista medioambiental 2).

En cuanto al modelo de movilidad, se apunta a la necesidad de una reorganización del transporte mediante la sustitución de vuelos por trenes para reducir emisiones, con el fin de quitar presión al aeropuerto de Barcelona. Se fortalece así la conexión con el resto de aeropuertos catalanes, se planifica qué tipo de conexiones intercontinentales interesan estratégicamente y se acaba con el monocultivo turístico, así como con las ventajas fiscales de la aviación:

Un futuro que exige ahorrar vuelos innecesarios mejorando la conexión de alta velocidad entre Barcelona y Madrid, terminando el corredor Mediterráneo, e invirtiendo en la red ferroviaria que nos conecta con Europa. Un futuro en el que todos los aeropuertos de Cataluña estén conectados por línea ferroviaria y sean complementarios. (...) Europa se está transformando hacia un modelo centrado en los trenes y no en aviones (En Comú Podem, 2021).

Para este marco, las estructuras de oportunidad discursivas se encuentran en el histórico de luchas vecinales contra la saturación turística de Barcelona y de los conflictos medioambientales desarrollados en el territorio catalán, y en particular, en las luchas precedentes para la protección del Delta.

En relación con la actuación del Gobierno central y Aena, se considera que están dirigiendo sus esfuerzos en fingir que el sector de la aviación continúa en crecimiento, a pesar de la crisis de movilidad derivada de la pandemia y de las restricciones de emisiones:

AENA es una empresa que se encuentra en fallida y opta por una huida hacia delante en vez de afrontar... Porque claro, si una empresa afronta que hay una crisis del sector de la aviación que va a durar. Que encima se va a encadenar con los primeros síntomas de problemáticas ambientales como restricciones a las emisiones... (Entrevista activista medioambiental 3).

Asimismo, se les acusa de defender intereses políticos en relación con el conflicto independentista “para desprestigiar el discurso independentista vinculado a que España no invierte en el aeropuerto de Cataluña” (Entrevista representante Ayuntamiento de Barcelona - BeC). También identifican la falta de transparencia en la toma de decisiones y la falta de interés por conseguir consensos, en la ausencia de documentos técnicos que avalen la propuesta y en el incumplimiento de compensaciones acordadas en ampliaciones previas:

Básicamente aparece una propuesta sin ningún tipo de documento técnico y esto es importante de resaltar. (...) Nadie sensato puede plantearse una inversión de 1700 millones sin documento técnico que lo avale. Y, además, con estas prisas. Es decir, no tiene absolutamente ningún sentido. (...) En las ampliaciones

anteriores estaban mucho mejor planteadas, mejor justificadas y no había los antecedentes de incumplimiento de contraprestaciones (Entrevista activista por la defensa del transporte público).

Nos hemos encontrado que, con clandestinidad, en una reunión que ni siquiera figuraba en las agendas públicas, se ha tomado una decisión de manera unilateral, con total deslealtad tanto a la mesa institucional que se creó para tomarla como al resto de Ministerios y de *conselleries*, como por ejemplo la de *Medi Ambient* o el Ministerio de Transición Ecológica, que no han participado en ningún caso de este acuerdo (Pareja, 2021).

En la tabla 4, recogemos los principales elementos discursivos del marco analizado:

Tabla 4. Marco pronóstico: Diversificar para transformar el modelo

MARCO DE PRONÓSTICO	DIVERSIFICAR PARA TRANSFORMAR EL MODELO
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> Diversificación de la economía vinculada a la igualdad de oportunidades para lograr la sostenibilidad del modelo Aplicado al contexto del aeropuerto/movilidad: sustituir vuelos por trenes para reducir emisiones, reorganizar la aviación entre los aeropuertos de Cataluña para quitar presión a Barcelona y evitar ampliación, mejorar la red de cercanías para mayor beneficio del territorio, planificar el tipo de conexiones internacionales para potenciar la diversificación económica y acabar con el monocultivo turístico, eliminar ventajas fiscales de la aviación
Posibilidades de éxito	<ul style="list-style-type: none"> Experiencia previa en Barcelona respecto a la saturación turística hace que haya desconfianza ante el posible crecimiento del turismo, movimientos por la defensa territorial han conseguido acuerdos previos de protección (Parque agrario, zonas SEPA, protección de la Ricarda y otros, afectaciones de ruido, etc.) y la ampliación supone la pérdida de derechos ya conquistados Existe una sanción a España por el incumplimiento de compensaciones previas Otros Gobiernos europeos ya están modificando sus modelos de movilidad, existe una legislación internacional de reducción de emisiones
Responsables de las soluciones / deslegitimación	<ul style="list-style-type: none"> Partidos políticos / Gobierno: falta de transparencia en la toma de decisiones, responden a intereses particulares de los poderes económicos o tienen otros intereses políticos (fractura Gobierno autonómico, disfrazan la operación especulativa detrás de los puestos de trabajo y el <i>greenwashing</i>, pueden cambiar de bando en cualquier momento)

Fuente: elaboración propia.

5.2. Uso e interacción de los marcos de diagnóstico y pronóstico

Del análisis de resultados, se evidencia que todos los agentes utilizan alternamente ambos marcos. Así, el decrecimiento aparece prácticamente en todos los casos como una posible solución para evitar el colapso, y lo mismo en el caso de la diversificación como una medida necesaria para transformar el modelo, por lo que ambos marcos aparecen como complementarios, e inciden en momentos y dimensiones diferentes del cambio social esperado. Sin embargo, se evidencia que existen posicionamientos más cercanos a cada marco por parte de los diferentes agentes.

Por ejemplo, el marco 1 es más central para los movimientos sociales, que en términos generales aceptan como medida intermedia la diversificación, pero también consideran que, si no se produce un cambio de modelo estructural de forma inmediata las consecuencias pueden ser devastadoras. No obstante, uno de los activistas entrevistados tenía visiones más próximas al marco 2, y otros dos mantenían visiones algo más intermedias que el resto.

Desde las organizaciones políticas entrevistadas, los discursos de oposición se construyen principalmente a partir del marco 2, aunque se comparte el diagnóstico capitalismo vs. vida y se considera que es necesario un cambio de hábitos de movilidad con vistas al decrecimiento, incluso se apunta que este debería ser la línea política que seguir en el futuro. Sin embargo, su posicionamiento como agrupación política admite tener contradicciones internas a este respecto. Concretamente, estos agentes enfocan su discurso en la obsolescencia del proyecto de ampliación, puesto que no es posible planificar la movilidad o el modelo productivo sin tener en cuenta la crisis climática. Sin embargo, no se oponen directamente a la creación de un *hub*, si este se planifica con el objetivo de diversificar la economía, teniendo en cuenta la capacidad de los territorios para gestionar los visitantes y buscando alternativas a la ampliación y a las afectaciones a las zonas protegidas, haciendo hincapié en la centralidad del territorio a la hora de tomar decisiones con afectaciones directas sobre las poblaciones locales.

5.3. Marcos movilizados

Para identificar los elementos discursivos que han permitido una oposición amplia a la ampliación, se analizan los procesos de alineamientos de marcos que entran en juego en el conflicto. Para ello, se plantean cuatro tipos de alineamiento: por conexión, por amplificación, por extensión o por transformación (Snow et al., 1986; Snow et al., 2019).

Conexión de marco: No a la ampliación del aeropuerto

La conexión de marco ocurre cuando se enlazan dos o más marcos que son ideológicamente simpatizantes, pero que estructuralmente están desconectados respecto al problema particular en el que se centran (Snow

et al., 1986; Rivas, 1998; Snow *et al.*, 2019). En este sentido, se han identificado distintas formas de coordinación entre movimientos de distintos municipios e incluso a nivel internacional, potenciando su capacidad de acción colectiva. Las personas entrevistadas consideran que *ZeroPort* ha tenido la capacidad de integrar los posicionamientos de oposición, y ha conseguido articular la lucha desde los aspectos en común, a pesar de la diversidad de enfoques de las entidades que la conforman. Concretamente la lucha contra la crisis climática y la defensa del territorio, donde se incluye el conservacionismo o la oposición a la saturación turística, se consideran dos de los motivos con más capacidad de movilización. También se apunta que las redes sociales han favorecido la difusión del mensaje de los movimientos de oposición, facilitando la atracción de simpatizantes de diferentes causas.

Extensión de marco: el conservacionismo de espacios naturales

Para que se dé la extensión de marco, el movimiento debe ampliar las fronteras de su marco principal para abarcar intereses secundarios con el fin de aumentar los participantes potenciales (Snow *et al.*, 1986; Rivas, 1998; Snow *et al.*, 2019). En este caso, los entrevistados consideran que el conservacionismo no es el tema central, pero son conscientes de que permite conectar con muchos sectores sociales y que además existe un consenso social e institucional, ya que el proyecto de ampliación implicaba la afectación de un espacio natural protegido por la Red Natura 2000 de la Unión Europea, lo cual era un argumento de peso para que la UE no permitiera continuar adelante con el proyecto. En este sentido, los movimientos afirman que, en caso de no haberse paralizado la propuesta, se hubiera recurrido a los canales institucionales internacionales con el objetivo de forzar una cancelación mediante argumentos conservacionistas.

Amplificación de marco: la Ricarda no se toca

La amplificación de marco consiste en clarificar y fortalecer el marco interpretativo con el fin de acceder a participantes potenciales e “implica el embellecimiento, cristalización y vigorización de valores” elevando su importancia para que destaquen sobre otros (Snow *et al.*, 2019:400). Esto se consigue mediante la idealización de valores básicos y acentuando la seriedad de los agravios (Snow *et al.*, 1986; Rivas, 1998; Snow *et al.*, 2019). Para la mayoría de las personas entrevistadas, las afectaciones al humedal de la Ricarda no es el problema principal de la ampliación, e incluso consideran que se ha hecho un discurso reduccionista en torno a este espacio natural con el fin de minimizar otros motivos. Al mismo tiempo consideran que ha permitido simplificar y centrar el debate en torno a la destrucción de un espacio natural protegido. Lo cual, además, constituía una violación de la ley europea. De hecho, ha supuesto un elemento clave en el desarrollo de la paralización de la ampliación, ya que ha sido el argumento principal del cambio de posicionamiento de la Generalitat en el conflicto al afirmar que: “La laguna de La Ricarda no se toca”. Tras estas declaraciones, el Estado central anunció que suspendía la ampliación ante la “falta de respaldo” del Gobierno catalán y del Ayuntamiento de Barcelona.

La transformación de marco: el decrecimiento no consigue movilizar de forma amplia contra el modelo económico y no se produce una transformación del marco

Cuando un marco no consigue realmente movilizar, este puede ser transformado para ganar apoyos y participantes e “implica cambiar comprensiones y perspectivas previas, entre individuos o colectividades, de modo que las cosas se vean de manera diferente que antes” (Snow *et al.*, 2019: 401). En este caso, a través del análisis de marcos se identifica al decrecimiento como punto de partida, pero se evidencia que este no ha permitido una expansión de la movilización ni existe ningún indicio claro de que a partir del conflicto se haya transformado el marco, sea porque no se ha producido o porque no ha transcurrido el tiempo suficiente (Snow *et al.*, 2019), al contrario de lo que ocurrió con otros movimientos sociales precedentes (Bonet-Martí, 2015b).

En la tabla 5 se presentan los ejes discursivos del marco de motivación.

Tabla 5. Marco de motivación: “No a la ampliación del aeropuerto”

MARCO DE MOTIVACIÓN	“No a la ampliación del aeropuerto”
Alineamiento por conexión	No a la ampliación del aeropuerto
Alineamiento por extensión	Conservacionismo
Alineamiento por amplificación	La Ricarda no se toca
Alineamiento por transformación	No se produce una transformación del marco

Fuente: elaboración propia.

5.4. Dobles luchas discursivas

Entre los distintos agentes y discursos analizados se identifican también dobles luchas discursivas o *frame disputes* que pueden actuar como facilitadoras, pero con frecuencia generan divisiones que

debilitan su capacidad movilizadora (Rivas, 1998; Snow *et al.* 2019). Con el fin de analizar en mayor profundidad la capacidad movilizadora de los diferentes marcos es importante señalar estas disputas presentes entre el marco 1 y 2:

- *Decrecer vs. crecer en lo necesario*

Desde el marco 2 se considera que un posicionamiento puramente decrecentista es insuficiente para conseguir bienestar social, puesto que es necesario decrecer en algunos aspectos, pero crecer en otros, sobre todo desde el punto de vista de la igualdad de oportunidades y de la redistribución a través de la provisión de servicios e infraestructuras públicas. En cambio, desde el marco 1, se tiene en cuenta la igualdad de oportunidades en el proceso, pero existe la necesidad de hacer efectivo el decrecimiento de la producción y el consumo de forma inmediata.

- *Trabajar menos vs. diversificar la economía*

El marco 2 propone la diversificación de los sectores económicos reemplazando la economía turística o la automovilística (entre otras) por otros sectores con un impacto más justo social y climáticamente. Desde el marco 1 la diversificación se considera solo una medida transitoria, en tanto el fin apelado implica un cambio más profundo, considerando aspectos como trabajar menos tiempo, replantear el concepto de trabajo o incorporar la economía de cuidados.

- *Decrecimiento regional vs. competitividad territorial*

Desde el marco 2 también se considera que el decrecimiento de la aviación debe tener una dimensión europea para evitar la pérdida de competitividad entre territorios. Mientras que desde el marco 1 sí se contempla la posibilidad de generar estrategias a nivel regional.

- *Problematizar el turismo de masas vs. turismo como forma de ocio popular*

Desde el marco 2 se identifica una falta de conexión de la perspectiva decrecentista con determinados sectores sociales, como los trabajadores del sector turístico y aeroportuario, o la necesidad de turismo como forma de ocio popular. Consideran que algunos sectores decrecentistas han responsabilizado al turismo de masas de los efectos negativos, al menos parcialmente. Sin embargo, la elitización del turismo también se considera parte del problema, especialmente desde el punto de vista de la igualdad de oportunidades. Por tanto, consideran que la solución planteada no es tener un discurso antiturístico, sino organizarlo de tal manera que responda a las necesidades de la mayoría. En cambio, desde el marco 1 no se expresa una preocupación por la necesidad de ocio turístico, ya que el decrecimiento apuesta por transformar el bienestar subjetivo hacia formas de felicidad eudemónicas (en contraposición a hedónicas) (Banerjee *et al.*, 2021).

- *Lo urgente vs. lo inmediato*

Desde el marco 2 se considera que una postura estrictamente decrecentista no permite una reacción inmediata ante una cuestión como la ampliación del aeropuerto, y hace falta poner sobre la mesa medidas como la redistribución de vuelos entre la red de aeropuertos catalanes. Aunque se admite que esta no sea una medida deseable en cuanto a la reducción de emisiones, se considera que es un argumento que puede generar la paralización de la ampliación. Por ello, este posicionamiento sitúa el decrecimiento de la aviación en un plano secundario. Ante esto, desde el marco 1, se argumenta que el decrecimiento es urgente y ese tipo de medidas pueden ser contraproducentes al permitir el crecimiento de la aviación y la ralentización de la descarbonización.

- *No ceder vs. lo posibilista*

En la misma línea de lo anterior, desde el marco 1 se considera que sus objetivos son inamovibles, puesto que lo que está en juego es la supervivencia en un contexto donde la humanidad se encuentra abocada al colapso. En cambio, desde el marco 2 se critica la postura de “todo o nada” centrada en los máximos, ya que se considera que puede ser un obstáculo para la transformación y quedar en un plano más reivindicativo, frente a posturas más “posibilistas”.

Aunque estas luchas discursivas pueden haber actuado hasta cierto punto como facilitadoras, ya que la conexión ha sido exitosa al aglutinar diferentes marcos a pesar de las disputas, también puede haber debilitado la capacidad movilizadora de marcos concretos, como el de decrecimiento. En este sentido, cuestiones como la concepción alrededor de determinados sectores económicos, el peso de la competencia territorial, la urgencia por decrecer o la existencia de líneas rojas delante de determinadas soluciones o propuestas pueden ser algunos de los elementos que han frenado una movilización más amplia.

6. Discusión y conclusiones

A través de la conexión de marco se ha evidenciado que la movilización ha conseguido aglutinar el descontento con el proyecto a partir de diferentes concepciones del problema. Para Gerhard (1995), cuantos más problemas hay cubiertos por el mismo marco, más grupos afectados estarán incluidos y por tanto mayor capacidad movilizadora. Por lo que la H1, *La diversidad de concepciones en torno a la ampliación del aeropuerto ha hecho posible movilizar una oposición amplia*, se considera corroborada. Esta diversidad se ve reflejada en nuestro análisis a través de los dos marcos principales identificados y de las diferentes formas de alineamiento que recurren a otros marcos para ampliar la participación. El alineamiento por conexión se da a través del “No a la ampliación”, que aglutina cuestiones ambientales, territoriales y de condiciones

materiales de vida. Asimismo, el conservacionismo de espacios naturales, a pesar de no ser considerado como un motivo central para la oposición, ha actuado como una extensión de marco con el fin de aumentar sus participantes potenciales. Esta línea de conservacionismo se relaciona con la ampliación de marco generado por “La Ricarda no se toca”, donde entran cuestiones de protección de zonas protegidas, pero también de conservación del espacio de ocio popular o incluso una forma de reivindicar la identidad patrimonial del Delta. A través de nuestros resultados se puede concluir que los diferentes marcos consiguen conectar, extender y amplificar la motivación para la participación.

Los marcos principales, a pesar de ser complementarios y estar presentes en los discursos de todos los agentes entrevistados, también dan lugar a dobles luchas discursivas (Bonet-Martí, 2015a). Intentan imponerse el uno sobre el otro en algunos aspectos como la urgencia o la inmediatez, el decrecimiento o la diversificación o las alternativas aceptables o inaceptables. Con lo que nuestra hipótesis H2, *Esta diversidad de concepciones ha generado una competencia en torno a qué marco acaba imponiéndose para articular la movilización*, también se valida a través de los resultados. La conclusión principal que extraemos es que los principales marcos utilizados como oposición no necesariamente son los que más capacidad de movilización tienen. Para algunos autores del análisis de marcos, la calidad del marco es determinante a la hora de conseguir una movilización amplia, lo cual puede medirse a través de la interconexión entre los marcos de diagnóstico, pronóstico y motivación (Snow y Benford, 1988; McAdam, *et al.*, 1988; Gerhard, 1995). En este caso, se considera que existe una buena interconexión entre los dos primeros, pero en cambio está menos conectado con la motivación para la participación, que depende en gran medida, como hemos visto, de la suma de motivaciones o de otros marcos secundarios. Desde el movimiento contra la ampliación se reconoce el impacto del marco conservacionista al considerar que la ubicación del aeropuerto en un espacio natural protegido ha sido clave para el éxito de la paralización, además de la presencia de movimientos ecologistas consolidados en Cataluña. Este marco cuenta también con una resonancia importante que se evidencia a través de los mecanismos legales e institucionales que han aportado eficacia a la acción colectiva, al existir una sentencia de la UE por incumplimiento de compensaciones previas y por leyes de protección de espacios naturales. En cambio, la emergencia climática sigue siendo un marco que genera dudas en cuanto a su resonancia. Así, desde las organizaciones entrevistadas se valoran algunos cambios de dirección como la sustitución de vuelos de corta y media distancia por trenes de alta velocidad y nocturnos, replanteamiento por parte del Banco de Inversiones Europeo de la financiación de las grandes infraestructuras o la paralización de ampliaciones de los aeropuertos de París y Londres, como también la aparición de nuevos movimientos medioambientales internacionales como Friday for Future. Por tanto, la resonancia del marco climático y medioambiental es cada vez mayor, y la cultura política es también más próxima a la necesidad de hacer cambios en el modelo productivo para hacer frente a los retos climáticos.

Las dobles luchas discursivas que se dan entre los dos marcos también ponen en diálogo las limitaciones y las fortalezas del decrecimiento. Estas luchas pueden haber favorecido una mayor división interna y, por tanto, haber debilitado la capacidad movilizadora del marco decrecentista. Por ejemplo, el marco 2 defendía la opción de mejorar la conectividad con la red aeroportuaria catalana, lo cual podía llegar a justificar la paralización de la ampliación, pero no implicaba necesariamente una reducción de las emisiones. Esto era inaceptable para los defensores del marco 1, que consideraban que dicha medida dejaba margen para seguir creciendo, lo cual podía ser contraproducente respecto a los objetivos de descarbonización. Este debate pone sobre la mesa un proceso dialéctico entre la inmediatez (marco 2) y la urgencia (marco 1). Mientras que unos prefieren avanzar con logros realizables a corto plazo, otros defienden que la situación crítica que estamos viviendo implica tomar medidas contundentes con urgencia.

Respecto a los costes de participación, según el enfoque de la elección racional, para que una cantidad significativa de personas decidan movilizarse se deben asumir los costes personales que conlleva (Hechter y Kanazawa, 2019). Posicionarse desde el decrecimiento para cambiar el modelo económico conlleva costes individuales directos, que no tienen el posicionamiento de conservación de espacios naturales. En este sentido, Arndt *et al.* (2023) estudian las actitudes frente a las políticas climáticas en Europa occidental y concluyen que la inseguridad económica, sobre todo en zonas rurales y suburbanas con menos recursos económicos y mayores tasas de desempleo, es el principal motivo para posicionarse en contra de estas políticas. Estos aspectos que pueden influir en el poder movilizador del marco decrecentista deberían ser estudiados en mayor profundidad.

Tras lo expuesto hasta el momento, consideramos que nuestra hipótesis H3, *El marco decrecentista a pesar de ser el más sofisticado no ha constituido el motivo principal para la movilización al incorporar y visibilizar los costes de transición asociados al cambio de modelo económico*, necesita más refuerzo. Sin embargo, podemos afirmar que nuestros resultados sí que muestra un camino en esta dirección.

Un estudio llevado a cabo por Hayden (2014) sobre la paralización de la ampliación del Aeropuerto de Heathrow concluye que la perspectiva de la suficiencia se ve limitada a la hora de plantear una estrategia macro que permita un cambio de modelo económico. Sin embargo, plantea posibilidades a un nivel más micro enfocado a un sector concreto como la aeromovilidad. El gran reto identificado por este autor es la posible temporalidad del éxito, ya que deberán enfrentarse reiteradamente a los poderes que defienden el modelo de crecimiento (Hayden, 2014). En el caso de Barcelona, posiblemente el mayor éxito del uso del marco decrecentista por parte de la oposición a la ampliación ha sido su capacidad para emerger en los debates, lo cual ha obligado a sus detractores a rebatirlo. Esto ha supuesto una oportunidad para responder con argumentos a las propuestas crecentistas. A este respecto, sería de interés analizar la presencia del marco decrecentista en otros conflictos contra la construcción de grandes infraestructuras antes y después de este caso en el contexto de Barcelona para evaluar su impacto en mayor profundidad.

Finalmente, el término capitaloceno (Moore, 2015) puede representar una oportunidad para integrar la dominación social y la explotación natural a través de la movilización social (López y Martínez, 2021). Este trabajo identifica que los marcos principales siguen encontrando una limitación para trascender la dicotomía entre sostenibilidad medioambiental y crecimiento económico, sobre todo asociado al empleo, motivo por el cual los sindicatos no han apoyado abiertamente la oposición, aunque han admitido encontrar divisiones dentro de sus organizaciones. A pesar de que la propuesta de diversificación de sectores económicos intenta trascender dicha dicotomía, no hay indicios de que ninguno de los dos marcos haya logrado conectar con los sectores afectados, como son los trabajadores del sector turístico o la necesidad de ocio a través de la práctica turística.

6.1. Limitaciones y futuras investigaciones

Este estudio encuentra limitaciones metodológicas al enfocarse únicamente en el análisis de marcos y no complementar con otras teorías de los movimientos sociales como la de oportunidades políticas o de estructuras de movilización. Un análisis más amplio de visiones de oposición, que preste un mayor refuerzo teórico sobre actitudes ciudadanas frente a medidas decrecentistas y de protección climática y adopte un análisis diacrónico que muestre la evolución de los impactos discursivos antes y después del conflicto, podría haber aportado un mayor refuerzo a nuestras conclusiones, particularmente en lo referente a la falta de capacidad movilizadora del decrecimiento en relación con sus costes.

El decrecimiento se presenta como una alternativa con potencial para construir un proyecto postcapitalista que recupere el equilibrio entre naturaleza y sociedad y que tenga en cuenta las desigualdades en las relaciones de poder y el acceso a los recursos, para construir realidades socionaturales más justas. Sin embargo, son necesarias futuras investigaciones que aporten claves para superar las limitaciones para conectar con sectores afectados por aquello de lo que se quiere decrecer y para trascender la dicotomía entre economía y justicia medioambiental.

5. Bibliografía

- Arndt, C., D. Halikiopoulou y C. Vrakopoulos (2023): "The centre-periphery divide and attitudes towards climate change measures among Western Europeans", *Environmental Politics*, 32(3), pp. 381-406. <https://doi.org/10.1080/09644016.2022.2075155>
- Banerjee, S. B., J. M. Jermier, A. M. Peredo, R. Perey y A. Reichel (2021): "Theoretical perspectives on organizations and organizing in a post-growth era", *Organization*, 28(3), pp. 337-357. <https://doi.org/10.1177/1350508420973629>
- Belmonte-Ureña, L. J., J. A. Plaza-Úbeda, D. Vazquez-Brust y N. Yakovleva (2021): "Circular economy, degrowth and green growth as pathways for research on sustainable development goals: A global analysis and future agenda", *Ecological Economics*, 185(March) pp. 1-17. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2021.107050>
- Blanchar, C. (2021): "Colau y PSC mantienen que sus diferencias sobre El Prat no afectan a su pacto de Gobierno en Barcelona", *El País*, 9 de septiembre. Disponible en: <https://elpais.com/espana/catalunya/2021-09-09/colau-y-psc-mantienen-que-sus-diferencias-sobre-el-prat-no-afectan-a-su-pacto-de-gobierno-en-barcelona.html> [Consulta: 15 de julio de 2022]
- Blanco, I., R. Gomà y J. Subirats (2018): "El nuevo municipalismo: derecho a la ciudad y comunes urbanos", *Gestión y Análisis de Políticas Públicas*, 20, pp. 14-28. <https://doi.org/10.24965/gapp.v0i20.10491>
- Bonet-Martí, J. (2015a): "Movimiento del 15-M: La fuerza politizadora del anonimato", *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 14(1), pp. 104-123.
- Bonet-Martí, J. (2015b): "The 15-M: a bet for Radical Democracy", en M. Kaldor, ed., *Subterranean Politics in Europe*, London, Palgrave Macmillan, pp. 119-140 https://doi.org/10.1057/9781137441478_5
- Buch-Hansen, H. y M. B. Carstensen (2021): "Paradigms and the political economy of ecopolitical projects: Green growth and degrowth compared", *Competition and Change*, 25(3-4), pp. 308-327. <https://doi.org/10.1177/1024529420987528>
- Creutzig, F., P. Jochem, O. Edelenbosch, L. Mattauach, D. van Vuuren, D. McCollum y J. Minx (2015): "Transport: A roadblock to climate change mitigation?", *Science*, 350(6263), pp. 911-912. <https://doi.org/10.1126/science.aac8033>
- D'Alisa, G., F. Demaria y G. Kallis (2015): *Decrecimiento. Vocabulario de una nueva Era*, Barcelona, Icaria.
- De Blas, I., M. Mediavilla, I. Capellán-Pérez y C. Duce (2020): "The limits of transport decarbonization under the current growth paradigm", *Energy Strategy Reviews*, 32, pp. 1-58. <https://doi.org/10.1016/j.esr.2020.100543>
- Demaria, F., F. Schneider, F. Sekulova y J. Martinez-Alier (2013): "What is degrowth? from an activist slogan to a social movement", *Environmental Values*, 22(2), pp. 191-215. <https://doi.org/10.3197/096327113X13581561725194>
- Donati, P. (1992): "Political Discourse Analysis", en M. Diani y R. Eyerman, eds., *Studying Collective Action*, London, Sage, pp. 136-168.
- Feola, G. (2019): "Degrowth and the unmaking of capitalism: Beyond 'decolonization of the imaginary'", *Acme*, 18(4), pp. 977-997.
- En Comú Podem (2021): *Sí al futur, no a l'ampliació de l'aeroport*, Disponible en: <https://encomupodem.cat/si-al-futur-no-ampliacio-aeroport/> [Consulta: 15 de julio de 2022]
- Foster, J. B. (2000): *Marx's Ecology: Materialism and Nature*, New York, Monthly Review Press.
- Gamson, W. A. (1992): *Talking politics*, New York, Cambridge University Press.

- Garcier, R. J. (2017): "Andreas Malm Fossil Capital: The Rise of Steam Power and the Roots of Global Warming Londres, Verso, 2016, 496 p.", *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 72(2), pp. 484–487. <https://doi.org/10.1017/S0395264917000725>
- Gerhards, J. (1995): "Framing dimensions and framing strategies: Contrasting ideal- and real-type frames", *Social Science Information*, 34(2), pp. 225–248. <https://doi.org/10.1177/053901895034002003>
- Guerrero, D. (2021): "Barcelona vota en contra de la ampliación del aeropuerto", *La Vanguardia*, 19 de mayo. Disponible en: <https://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20210519/7464879/barcelona-vota-contra-ampliacion-aeropuerto.html> [Consulta: 15 de julio de 2022]
- Gustafson, S. (2021): "'We dredge because it doesn't work': urban political ecology and the uneven geographies of sediment metabolism", *Urban Geography*, 42(8), pp. 1099–1118. <https://doi.org/10.1080/02723638.2020.1748296>
- Harvey, D. (1989): "From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism", *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 71(1), pp. 3–17. <https://doi.org/10.1080/004353684.1989.11879583>
- Hayden, A. (2014): "Stopping Heathrow Airport Expansion (For Now): Lessons from a Victory for the Politics of Sufficiency", *Journal of Environmental Policy and Planning*, 16(4), pp. 539–558. <https://doi.org/10.1080/1523908X.2013.873713>
- Hechter, M. y S. Kanazawa (2019): "Sociological rational choice theory", *Rational Choice Sociology: Essays on Theory, Collective Action and Social Order*, 23, pp. 2–25. <https://doi.org/10.4337/9781789903256.00007>
- Heynen, N., M. Kaika y E. Swyngedouw (2006): "Introduction", en N. Heynen, M. Kaika y E. Swyngedouw, eds., *In the Nature of Cities: Urban Political Ecology and the Politics of Urban Metabolism*, London, Routledge, pp. 1–20. <https://doi.org/10.4324/9780203027523>
- Hickel, J. (2021): "What does degrowth mean? A few points of clarification", *Globalizations*, 18(7), pp. 1105–1111. <https://doi.org/10.1080/14747731.2020.1812222>
- Kallis, G., V. Kostakis, S. Lange, B. Muraca, S. Paulson y M. Schmelzer (2018): "Research on Degrowth", *Annual Review of Environment and Resources*, 43, pp. 291–316. <https://doi.org/10.1146/annurev-environ-102017-025941>
- Laueremann, J. (2018): "Municipal statecraft: Revisiting the geographies of the entrepreneurial city", *Progress in Human Geography*, 42(2), pp. 205–224. <https://doi.org/10.1177/0309132516673240>
- Lehtinen, A. A. (2018): "Degrowth in city planning", *Fennia*, 196(1), pp. 43–57. <https://doi.org/10.11143/fennia.65443>
- López, I., y R. Martínez (2021): *La solución verde: crisis, green new deal y relaciones de propiedad capitalista*, Barcelona, La Hidra Cooperativa.
- Malm, A. (2016): *Fossil capital: the rise of steam power and the roots of global warming*, Brooklyn, Verso Books.
- Martí-Costa, M y J. Bonet-Martí (2008a): "Planning from below in Barcelona", en L. Porter y K. Shaw, eds., *Whose Urban Regeneration? An International Comparison of Urban Regeneration Strategies*, Oxford, Routledge, pp. 118–128.
- Martí-Costa, M. y Bonet-Martí, J. (2008b) "Movimientos urbanos hoy: heterogeneidad, fragmentación y localización", en P. Ibarra y E. Grau, *La red en la ciudad. Anuario de Movimientos Sociales*, Barcelona, Icaria, pp. 27–42.
- Mastini, R., G. Kallis y J. Hickel (2021): "A Green New Deal without growth?", *Ecological Economics*, 179, p. 106832. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2020.106832>
- McAdam, D., J. D. McCarthy y M. N. Zald (1988): "Social Movements", en N. Smelser, ed., *Handbook of Sociology*, London, Sage Publications, pp. 695–737.
- Milano, C., M. Novelli y J. M. Cheer (2019): "Overtourism and degrowth: a social movements perspective", *Journal of Sustainable Tourism*, 27(12), pp. 1857–1875. <https://doi.org/10.1080/09669582.2019.1650054>
- Moore, J. W. (2020): *El capitalismo en la Trama de la Vida. Ecología y acumulación de capital*, Madrid, Traficantes de Sueños.
- Nava, C. (2016): "El Acuerdo de París. Predominio del *soft law* en el régimen climático", *Boletín Mexicano de Derecho Comparado*, 147, pp. 99–135. <https://doi.org/10.22201/ij.24484873e.2016.147.10641>
- Pareja, P. (2021): "Lluís Mijoler, alcalde de El Prat: 'La ampliación del aeropuerto supondrá un desastre ambiental'", *El Diario*. 4 de agosto. Disponible en: https://www.eldiario.es/catalunya/sociedad/lluis-mijoler-alcalde-prat-ampliacion-aeropuerto-supondra-desastre-ambiental_1_8194055.html [Consulta: 15 de julio de 2022]
- Prugh, T., C. Flavin y J. L. Sawin (2005): "6. Cambiando la economía del petróleo", en VV. AA., *La situación del mundo: informe anual del Worldwatch Institute sobre progreso hacia una sociedad sostenible*. Barcelona, Icaria, pp. 185–215.
- Rivas, A. (1998): "El análisis de marcos: una metodología para el estudio de los movimientos sociales", en P. Ibarra y B. Tejerina, eds., *Los movimientos sociales: transformaciones políticas y cambio cultural*, Madrid, Trotta, pp. 181–215.
- Sacher, W. (2015): "La 'fractura metabólica' de John Bellamy Foster: ¿Qué aportes para una teoría ecomarxista? ¿Qué aportes para una teoría ecomarxista?", *Actual Marx/Intervenciones*, 19, pp. 33–60.
- Schwanen, T. (2019): "Transport geography, climate change and space: opportunity for new thinking", *Journal of Transport Geography*, 81, pp. 102530. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102530>
- Snow, D., B. Rochford, S. Worden y R. Benford (1986): "Frame Alignment Processes, Micromobilization, and Movement Participation", *American Sociological Review*, 51(4), pp. 464–481.

- Snow, D., R. Vliegenthart y P. Ketelaars (2019): "22. The Framing Perspective on Social Movements: Its Conceptual Roots and Architecture", en D. Snow, S. A. Soule y H. Kriesi, eds., *The Wiley Blackwell Companion to Social Movements*, Oxford, Blackwell Publishing, pp. 392–410.
- Snow, D., y R. Benford (1988): "Ideology, Frame Resonance, and Participant", *International Social Movement Research*, 1, pp. 197-218.
- Soler, V. (2021): *L'ampliació de l'Aeroport de Barcelona-El Prat: sobre un enlairament cap enllac*. Disponible en: <https://sobiranes.cat/lampliacio-de-laeroport-de-barcelona-el-prat-sobre-un-enlairament-cap-enllac-i-la-necessitat-de-reorientar-se-cap-al-sol-comu/> [Consulta: 3 de julio de 2022]
- Swyngedouw, E. (1996): "The city as a hybrid: On nature, society and cyborg urbanization", *Capitalism, Nature, Socialism*, 7(2), pp. 65–80. <https://doi.org/10.1080/10455759609358679>
- Tracy, S. J. (2010): "Qualitative quality: Eight a 'big-tent' criteria for excellent qualitative research", *Qualitative Inquiry*, 16(10), pp. 837–851. <https://doi.org/10.1177/1077800410383121>
- Tzaninis, Y., T. Mandler, M. Kaika y R. Keil (2021): "Moving urban political ecology beyond the 'urbanization of nature'", *Progress in Human Geography*, 45(2), pp. 229–252. <https://doi.org/10.1177/0309132520903350>
- Villar Navascués, R. A. (2017): "Urban political ecology: Twenty years of criticism, self-criticism and expansion of frontiers in the study of urban metabolism", *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 63(1), pp. 173–204. <https://doi.org/10.5565/rev/dag.325>
- ZeroPort (2021a): *Manifest*. Disponible en: <https://zeroportbcn.wordpress.com/manifest-ca/> [Consulta: 7 de julio de 2022]
- ZeroPort (2021b): *Comunicat – Prou creixement urbanístic i d'infraestructures: salvem el Delta del Llobregat*. Disponible en: <https://zeroportbcn.wordpress.com/2021/03/15/comunicat-prou-creixement-urbanistic-i-dinfraestructures-salvem-el-delta-del-llobregat/> [Consulta: 10 de julio de 2022]

