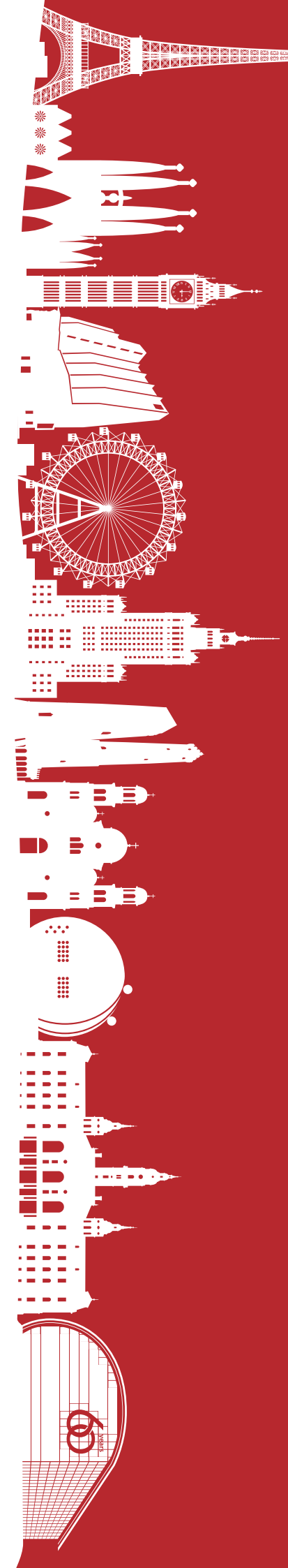


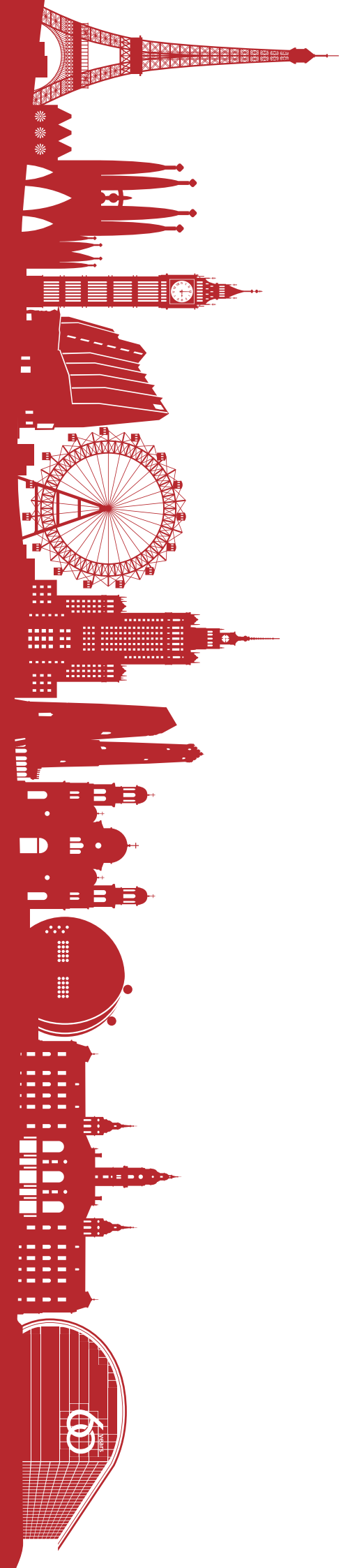
Ciudades en transformación

BARCELONA

La ciudad de los prodigios perdura

Mateu Turró
Andreu Ulied
Dubravka Kruljac

Banco Europeo de Inversiones
el banco de la UE



BARCELONA

La ciudad de los prodigios perdura

Mateu Turró
Andreu Ulied
Dubravka Kruljac

Serie «Ciudades en transformación» del Banco Europeo de Inversiones (2018)
© Banco Europeo de Inversiones, 2019
Todos los derechos reservados.
Todas las preguntas relativas a derechos y licencias deben dirigirse a publications@eib.org

Suscribirse a nuestro boletín electrónico www.eib.org/sign-up

pdf: QH-06-18-224-ES-N ISBN 978-92-861-4196-6 doi:10.2867/083241
eBook: QH-06-18-224-ES-E ISBN 978-92-861-4197-3 doi:10.2867/12175

En las últimas décadas, la «ciudad de los prodigios» ha sido cada vez más fiel a su nombre literario, se ha convertido en uno de los lugares más atractivos del mundo para vivir y trabajar. Pero Barcelona, como ciudad global, se enfrenta a una serie de desafíos que exigirán una gran reforma de su gobernanza si se desea que conserve sus prodigiosas cualidades. Analizaremos aquí cómo Barcelona se ha convertido en una ciudad atractiva para los negocios, la vida y el turismo en el Mediterráneo, y qué necesita para superar los desafíos a los que se enfrenta.

El «corazón cuadrado» de Barcelona

Eduardo Mendoza escribió una novela sobre Barcelona en 1986 que fue un *best-seller, La ciudad de los prodigios*. Lo hizo unos años antes de los Juegos Olímpicos de 1992, pero la acción transcurre en la Barcelona de un siglo atrás, durante el período entre la Exposición Universal de 1888 y la Exposición Internacional de 1929. De hecho, la imagen que se ha proyectado en todo el mundo es la de Barcelona como una ciudad prodigiosa. A pesar de contar con un atractivo patrimonio cultural (su punto de referencia más emblemático, la Sagrada Familia de Antoni Gaudí, sigue en fase de construcción), la ciudad trata de mostrar una imagen de sí misma más orientada hacia el futuro que hacia el pasado. La marca propia que atrae en masa a los turistas es su condición de ciudad abierta y extravertida que disfruta siendo el centro de atención y que, además de sus monumentos, ofrece maravillosas actividades de ocio. Sin embargo, también quiere ser sinónimo de modernidad, ofreciéndose como lugar idóneo para eventos futuristas, lo cual hoy en día quiere decir el Congreso Mundial de Móviles o el Smart City Expo World Congress.

¿Cómo ha sucedido todo esto cuando, en los años 70, Barcelona era la capital industrial de provincia? Entonces, la ciudad luchaba por recuperarse de la baja calidad de las viviendas y los espacios públicos, y de una grave falta de infraestructuras básicas, problemas que arrastraba desde la década de los 60. Esta década había sido un período de crecimiento acelerado y sin control, cuando más de un millón de personas (la mayoría de ellos, procedentes del sur y del oeste de España) fueron a vivir y trabajar a una ciudad (o sus alrededores) que era la capital industrial de España.

Se ha generado una leyenda acerca del papel fundamental que desempeñaron los Juegos Olímpicos de 1992 en el impresionante giro que experimentó la ciudad. Sin negar la importancia de este evento, podemos decir que hay muchos otros factores (geográficos, sociales, económicos y políticos) y, en particular, la existencia de una antigua tradición de planificación urbana, que ayudan a explicar el fenómeno.

El plan urbanístico revolucionario de Barcelona que el ingeniero Ildefons Cerdà diseñó hacia el año 1859 había provocado un aumento sustancial de recursos urbanos (en particular, en las infraestructuras básicas) a lo largo del siglo XX, sobre todo, con vistas a los Juegos Olímpicos. El Ayuntamiento de Barcelona siempre ha contado con profesionales de primer orden que gestionan las infraestructuras y el desarrollo urbano, incluso durante el régimen del General Franco, cuando se contrató en los años 60 a numerosos jóvenes ingenieros, arquitectos, economistas y abogados para gestionar este período de expansión bajo unas circunstancias extremadamente difíciles. Algunos de estos profesionales entraron en política en la década de los 70. Uno de ellos, Pasqual Maragall, fue alcalde de la ciudad durante los 80 y mediados de los 90. En una ocasión, Maragall afirmó lo siguiente: «Barcelona es una ciudad con un corazón cuadrado»; se refería a la cuadrícula ortogonal que diseñó Cerdà para favorecer diversas redes de infraestructuras.

El Banco Europeo de Inversiones (BEI) ha desempeñado una función importante en esta evolución al financiar una serie de proyectos. El progreso de Barcelona en las últimas décadas y la contribución del Banco al respecto son los temas clave de este apartado.

Figura 1. Barcelona (2018): la cuadrícula del Ensanche y el Plan Cerdà de 1859

En el último superventas de Dan Brown, *Origen* (Brown, 2017), el novelista estadounidense actualiza los primeros estereotipos que elaboró Mendoza. De nuevo, se presenta Barcelona como una ciudad enfocada al futuro. En la novela, el personaje principal es un sistema inteligente (un ente electrónico llamado Winston), «nacido» y alojado en una de las mayores supercomputadoras de Europa, MareNostrum, ubicada en una capilla rehabilitada de la Universidad Politécnica de Cataluña. Winston es el primer ser digital nacido en Barcelona, y parece que también tiene el «corazón cuadrado». Sin embargo, Barcelona también es «caos en el tablero de ajedrez», como escribió en su día el autor catalán Josep Pla. El plan que diseñó Cerdà en 1859 está a punto de terminarse con las obras del parque de las Glorias. Asimismo, están a punto de concluir las obras de la Sagrada Familia, de Antoni Gaudí, la última basílica europea en construcción. La combinación del racionalismo secular de Cerdà con la sensibilidad religiosa de Gaudí (cada uno con sus sueños desmesurados) es lo que aporta carácter a una ciudad que nunca parece estar satisfecha y que busca continuamente su lugar en el mundo.

Una ciudad fundada tres veces

La primera fundación de la ciudad: 230 a. C.

Barcelona se encuentra en el noreste de la Península Ibérica, en la calzada romana principal, la Vía Augusta, que une la mayor parte de la península con Europa Central, donde es más fácil cruzar los Pirineos. Este es un factor fundamental a la hora de explicar que haya sido siempre uno de los centros urbanos principales desde que se fundó, en 230 a. C., con el nombre de Barcino. Parece ser que el nombre original se tomó de su supuesto fundador, el general cartaginés Amílcar Barca, que se dio cuenta de su importancia estratégica en la guerra de Cartago con Roma para dominar el mar Mediterráneo. En una llanura protegida del viento por la sierra de Collserola y limitada por dos ríos, el Besòs y el Llobregat, Barcelona goza de una posición geográfica privilegiada que siempre ha quedado realzada gracias a su proyección en el mar Mediterráneo. Desde la época medieval, cuando se construyó el primer puerto, la ciudad ha podido desarrollar sus enlaces marítimos con el uso inteligente de las tecnologías que ha tenido a su disposición, y puede decirse que se ha convertido en el puerto más importante (al menos, en términos de negocios) del sur de Europa.

Tanto su geografía (que muestra un potencial de desarrollo urbano relativamente escaso a lo largo de las escarpadas costas del norte de la cuenca del Mediterráneo) como su orientación empresarial constituyen factores clave a la hora de explicar la continuidad de Barcelona como una importante capital europea. Tan solo Tarragona (Tarraco, la magnífica capital romana de Iberia cuando Barcelona era más bien una ciudad pequeña) muestra niveles similares de desarrollo geográfico y físico para el desarrollo urbano y la conectividad. Sin embargo, Barcelona se convirtió en la capital de la nueva nación que se formó paulatinamente cuando los diferentes jefes militares, unidos por el Conde de Barcelona, hicieron retroceder a los invasores árabes de la llanura de Tarragona y más allá, hacia el sur y el oeste, y se liberaron del poder del emperador romano. La conquista de las Islas Baleares, Valencia y otras regiones de la cuenca del Mediterráneo hasta Atenas, así como la creación de los «consulados» en muchas ciudades portuarias del Mediterráneo (lo cual facilitó el establecimiento de un código mercantil ampliamente reconocido), hicieron de la capital de Cataluña el centro de comercio principal de toda la región occidental del Mediterráneo. Con el desarrollo de Valencia en el sur como la capital del reino reconquistado, la competencia potencial de otras ciudades catalanas prácticamente desapareció.

Este trasfondo medieval explica el carácter abierto de la ciudad, que siempre ha acogido a los recién llegados y ha hecho de la industria y del comercio su marca de la casa (hasta hace poco, cuando el fenómeno del turismo redujo su peso relativo). La prioridad en las actividades que no requieren la intervención del gobierno y la preponderancia de los negocios familiares también se debe a la centralización del poder en Madrid, sobre todo tras la Guerra de Sucesión Española, que destruyó la ciudad en 1714. Desde entonces, el poder central ha asfixiado las rebeliones periódicas que se han producido en la ciudad, a menudo, mediante una violencia desenfrenada. Como dijo en 1842 un general y tres veces presidente del consejo de ministros de España, bombardear la ciudad «cada 50 años» para mantenerla a raya resultaba un paradigma para el ejército español. Esta compleja relación

con el poder también sirve para explicar la razón por la que Barcelona es un icono del anarquismo, una ideología política fuertemente vinculada a la ciudad.

La difícil relación con Madrid ha acarreado importantes consecuencias en el desarrollo de Barcelona. La ciudad no tenía permitido crecer más allá de sus muros porque el área de los alrededores se debía mantener despejada hasta una distancia desde la que los cañones pudieran bombardear la ciudad. Cuando la presión demográfica del casco antiguo se volvió insostenible y los muros dejaron de tener uso militar, se destruyeron entre 1854 y 1860 y se convirtieron en avenidas.

La segunda fundación de la ciudad: 1859

El área urbana podía crecer según el modelo innovador diseñado por el ingeniero Ildefons Cerdà (1859), ampliamente conocido como el padre de la planificación urbana moderna (Cerdà, 1867; Dupuy, 1992). El Eixample (el Ensanche), la cuadrícula de amplias calles con solo tres avenidas principales (Diagonal, Paralelo y Meridiana), y las vías de transporte público planificadas y, en gran parte, ejecutadas por Cerdà, siguen funcionando perfectamente y siendo un factor esencial del atractivo de Barcelona. Cerdà pudo convencer a los terratenientes para que participaran, por el bien común, en esta transferencia de propiedades. El corazón de la ciudad, cuadriculado mediante diseño geométrico, pudo volver a latir tras lo que se consideró su segunda fundación. De hecho, la ciudad ha podido diseñar una trama urbana igualitaria e isotópica porque, al no ser la capital política del estado, se ha librado de las alteraciones urbanas impuestas por los palacios y los grandes complejos y edificios administrativos.

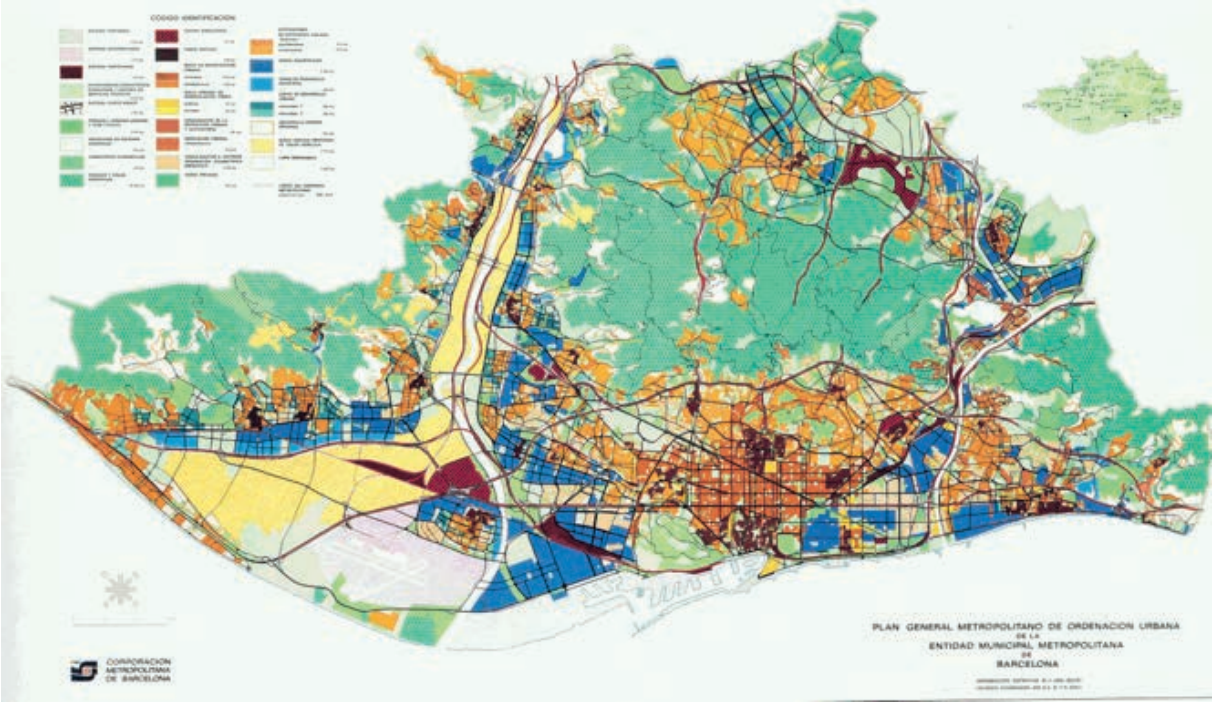
Desde 1857, cuando la ciudad tenía una población de 183 000 habitantes, el crecimiento demográfico ha sido continuo: primero, a través de los inmigrantes de las proximidades y, luego, más o menos a partir de 1890, por los inmigrantes de fuera de Cataluña. Barcelona llegó a medio millón de habitantes al comienzo del siglo XX, cuando el desarrollo de las actividades de la industria y los servicios impulsó un aumento sustancial de la riqueza, que se refleja en el número de magníficos edificios modernistas, con la versión específica del estilo «art nouveau» representada por las obras del arquitecto Gaudí.

Sin embargo, el desarrollo urbano de Barcelona no ha sido tranquilo. Siempre se ha debido a acontecimientos importantes que han marcado ciclos de expansión. Dichos acontecimientos siempre han tenido un elemento internacional. Las Exposiciones Universales de 1888 y 1929, así como los Juegos Olímpicos de 1992, movilizaron los recursos de la población local con grandes resultados. Más recientemente, el Fórum Universal de las Culturas de 2004 se benefició de esta predisposición de la población local para crear un nuevo tipo de evento internacional con objetivos de carácter social más que económico. No obstante, la celebración de eventos importantes (a menudo promocionados por el Ayuntamiento) para dar impulso a las expansiones cíclicas no siempre ha tenido éxito y el modelo está probablemente agotado. El último intento importante, el mencionado Fórum Universal de las Culturas de 2004, tuvo resultados dispares en su intención de promover una nueva fase de expansión urbana: la ampliación de la avenida Diagonal al mar. De hecho, esta expansión ha consumido prácticamente la mayor parte del potencial de crecimiento del municipio de Barcelona, por lo que no quedan ya terrenos sin edificar disponibles de gran tamaño. Por ello, el desarrollo urbano debe partir de la transformación de solares industriales abandonados, o bien realizarse en el área metropolitana que rodea la ciudad.

La tercera fundación: 1976

El Plan General Metropolitano de 1976, una espléndida herramienta de planificación creada por el ingeniero Albert Serratosa y el arquitecto Joan Antoni Solans, adoptó esta visión metropolitana mediante un enfoque global que abarca todos los aspectos del bienestar de los ciudadanos. Llegó demasiado tarde para poner orden en la caótica ampliación de la ciudad durante los años 60 y 70, que el plan anterior (de 1953) no pudo controlar. Sin embargo, permitió contener de forma radical la presión urbanística, y gracias a él se preservaron espacios naturales (como la Sierra de Collserola, la zona montañosa de Barcelona) y se conservaron, de forma legal, los terrenos necesarios para infraestructuras importantes, reproduciendo al mismo tiempo el modelo isotópico de Cerdà en el área metropolitana, lo cual distribuyó la residencia, los servicios y la industria por todo el área para evitar la centralización excesiva en el antiguo núcleo urbano.

Figura 2. Plan General Metropolitano de Barcelona (1976)



Reurbanización olímpica en la década de 1980

Durante el período comprendido entre finales de los años 80 y los 90, el área metropolitana y la ciudad de Barcelona cambiaron de forma drásticamente. Se llevó a cabo una corrección importante del crecimiento durante los 60 y los 70. En gran medida, se puso orden al crecimiento desenfrenado que se había producido en los años 60, y se empezaron a diseñar espacios e instalaciones públicas con esmero. Gracias a las considerables inversiones en infraestructuras, la ciudad se transformó completamente y, hasta que se empezaron a notar los efectos de la crisis financiera, se veían construcciones y renovaciones en casi todos los barrios. La administración de la ciudad ha desempeñado un papel fundamental en este proceso de desarrollo, favoreciendo el crecimiento controlado y garantizando al mismo tiempo la prosperidad de las cuentas públicas. Barcelona mantuvo niveles razonables de deuda y fue una de las pocas administraciones públicas de España con niveles aceptables de inversión incluso durante los peores momentos de la crisis.

Por supuesto, la reforma democrática en España y la entrada del país en la Comunidad Económica Europea en 1986 han sido factores extremadamente relevantes en la transformación que ha experimentado la ciudad. Además del impacto del acervo comunitario y el apoyo directo de los diversos fondos europeos, la ciudad ha sido un importante receptor de la financiación del BEI. A través de su participación en la mayoría de los proyectos que han transformado la ciudad o han facilitado en gran medida su desarrollo, el BEI ha desempeñado una función esencial a la hora de ofrecer una financiación adecuada a largo plazo que permitiera su ejecución. Desde las carreteras de circunvalación y el túnel que atraviesa Collserola, hasta el puerto y las ampliaciones del aeropuerto, las inversiones en la línea ferroviaria de alta velocidad o en el transporte público urbano (tren, metro y tranvía, en particular) en el ámbito del transporte y la movilidad, el suministro de agua, la prevención de inundaciones y la depuración de aguas, la mayoría de las infraestructuras necesarias para la prodigiosa transformación de Barcelona en las últimas cuatro décadas llevan el sello del BEI. Asimismo, el BEI ha financiado otros sectores urbanos, desde la rehabilitación del caso antiguo (Ciutat Vella y la antigua zona portuaria), todo un éxito que ha impulsado la expansión del turismo en la ciudad, hasta acciones más difusas en educación y salud, telecomunicaciones, energía, viviendas sociales y en apoyo del amplio tejido de pymes que resultan fundamentales para la economía de Barcelona. Sobre la base de esta potente colaboración, el BEI también se encuentra ahora en primera línea para apoyar su actual transformación en una agradable ciudad inteligente que pueda atraer a empresas innovadoras y un turismo de calidad.

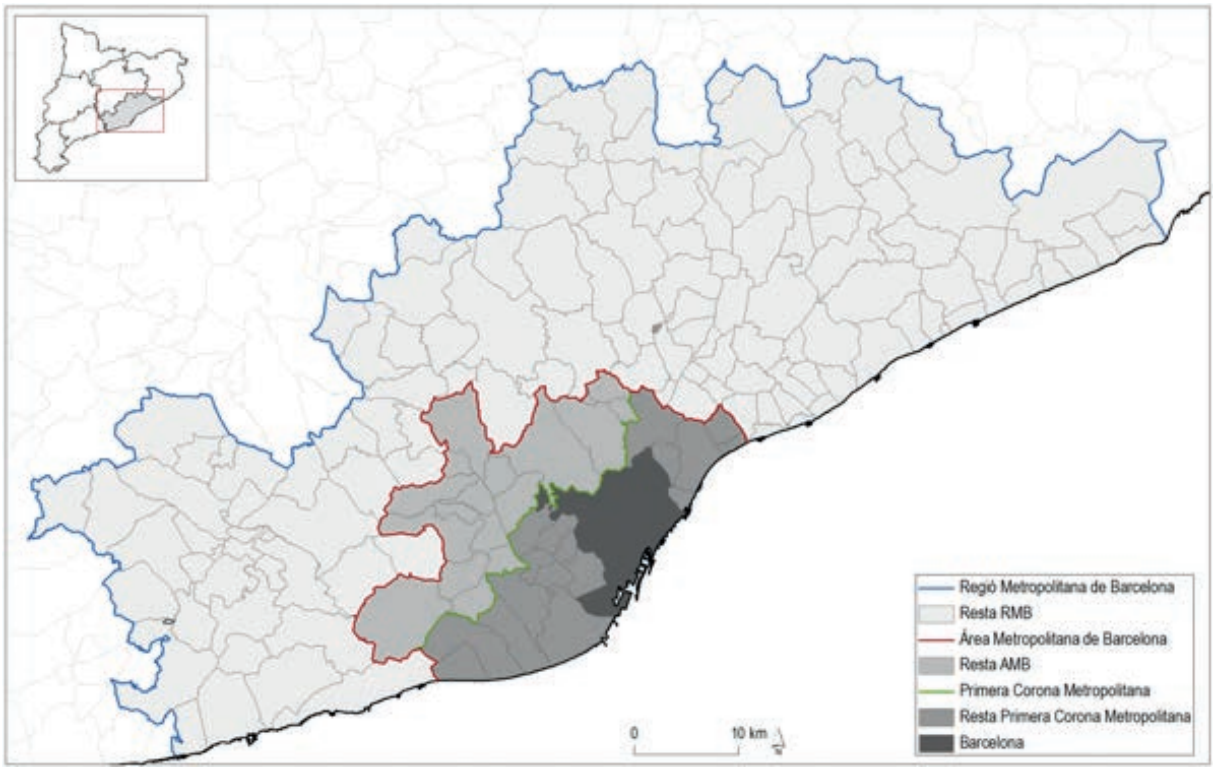
Los siguientes capítulos de este artículo profundizan en la evolución de la ciudad en los últimos años, así como en los desafíos actuales y en las oportunidades futuras. El principal desafío, habitual en numerosas metrópolis europeas, es intentar superar su estructura administrativa extremadamente compleja en un mundo de interdependencia creciente, en el que las fronteras y jurisdicciones territoriales no pueden ya obstaculizar la vida y las actividades de las personas.

Una estructura administrativa extremadamente compleja: las «trampas territoriales» de Barcelona

En 1714, tras la Guerra de Sucesión Española, cuando los ejércitos francés y español destruyeron Barcelona, el rey Felipe V de España ordenó la división del territorio de la ciudad en pequeños distritos (el primer anillo interior de la figura 3) con el fin de debilitar su poder político. Hoy en día, este primer anillo interior (llamado AMB o Área Metropolitana de Barcelona) es un área enteramente urbanizada, una ciudad fragmentada en más de 30 distritos diferentes. Con más de 3,2 millones de habitantes, ocupa la misma superficie y tiene la misma población que el municipio de Madrid. La llamada Región Metropolitana de Barccelona (el segundo anillo de la figura, RMB) es un área semicircular con un radio de aproximadamente 50 km alrededor del centro de la ciudad, aunque la verdadera región metropolitana de Barcelona es, en la práctica, toda Cataluña, con una población de 7,5 millones de habitantes aproximadamente.

El modelo de gobernanza del territorio que, de alguna manera, depende de Barcelona, es bastante complejo. Aunque Cataluña, como comunidad autónoma de España, tiene competencias para organizar sus divisiones y subdivisiones territoriales, solo se han producido cambios modestos en la organización de los municipios y las provincias heredados de la dictadura.

Figura 3. Barcelona (gris oscuro), el Área Metropolitana (rojo) y la Región Metropolitana (azul)



Fuente: Institut Estudis Metropolitans i Regionals de Barcelona.

Hasta la fecha, los numerosos intentos de reorganizar la estructura territorial de Barcelona y Cataluña, así como de actualizar el PGM (Plan General Metropolitano,1976), no han prosperado. Desde el punto de vista funcional, resulta evidente que el límite municipal de la ciudad de Barcelona debería ser el de la actual AMB (3,2 millones), y

el del área o metropolitana o regional de la ciudad, toda Cataluña (7,5 millones), debería verse como una «galaxia» de áreas urbanas vinculadas entre sí con el núcleo en Barcelona. Cualquier división administrativa artificial como las cuatro provincias en las que se divide Cataluña, o las siete «veguerías» propuestas para sustituirlas (en la esquina izquierda superior de la figura 3), se adaptaría poco a la realidad de las redes sociales y económicas y, por ello, no sería suficiente. Para resolver la dificultad de la reforma estructural, los actuales procesos de cooperación territorial resultan claramente insuficientes.

Al mismo tiempo, es bien conocida la dificultad que ha supuesto siempre la integración política y administrativa de Barcelona y Cataluña en España. Los conflictos con el gobierno central (como en otros casos similares que se están produciendo actualmente en Europa) tienen poco que ver con el nacionalismo de los siglos XIX o XX, y más con la «pobreza de territorialismo», es decir, la discordancia entre cualquier frontera política y administrativa y la creciente interdependencia social y económica entre las escalas mundial y local (incluida la personal). Esto ha sido objeto de investigación para sociólogos como Manuel Castells o Saskia Sassen y, más recientemente, Andreas Faludi en su último libro, *The poverty of territorialism* (2018), en el que analiza lo que él llama «la trampa territorial del estado nacional» y «la necesidad de reinventar la democracia para un mundo interconectado» desde una escala local y metropolitana hasta una escala europea.

Figura 4. Manifestación pública por la independencia en las calles de Barcelona (11 de noviembre de 2017)

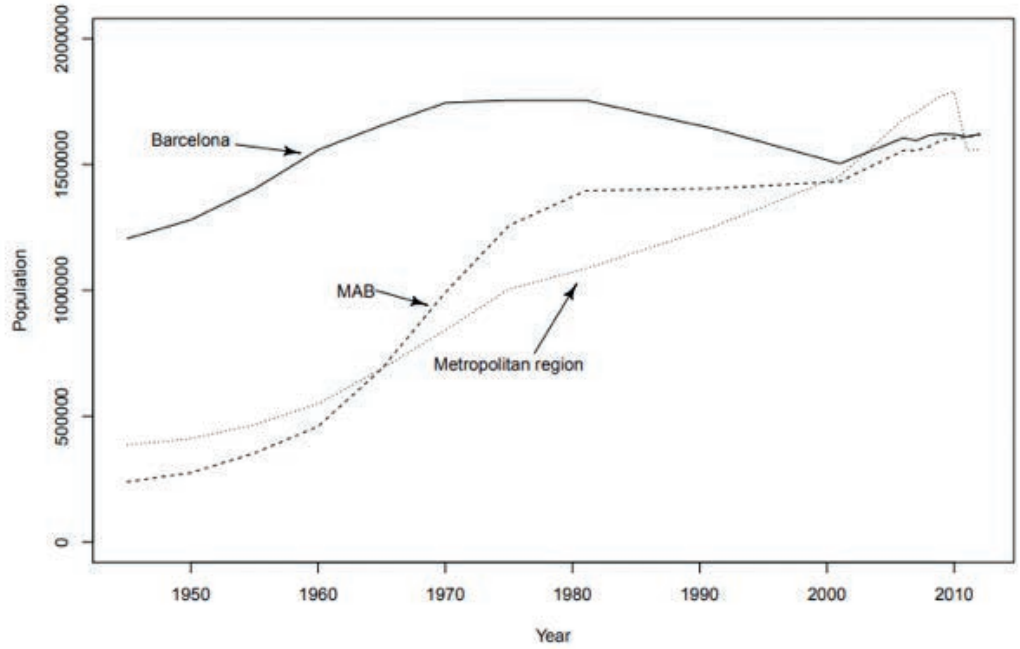
Fuente: Diari de Girona (11/11/2017). La manifestació de l'11 de novembre a Barcelona, en imatges.

Una ciudad abierta a inmigrantes y turistas

El carácter de Barcelona, un reflejo del carácter de su gente, es el resultado de la enrevesada historia que hemos resumido en los capítulos anteriores. No es sorprendente que la ciudad haya sido la cuna de los movimientos políticos en España, desde el anarquismo y el comunismo a principios del siglo XX, hasta el separatismo catalán del siglo XXI: un desafío al statu quo y una muestra de receptividad y tolerancia únicas. La capacidad que tiene Barcelona de atraer a mucha gente de todo el mundo se explica por su tradicional apertura. Ha sido una ciudad que ha acogido favorablemente al colectivo homosexual pese a la dura represión de los regímenes fascistas que gobernaron España en la mayor parte del siglo XX; ha mantenido una postura proeuropea y ha buscado apoyo

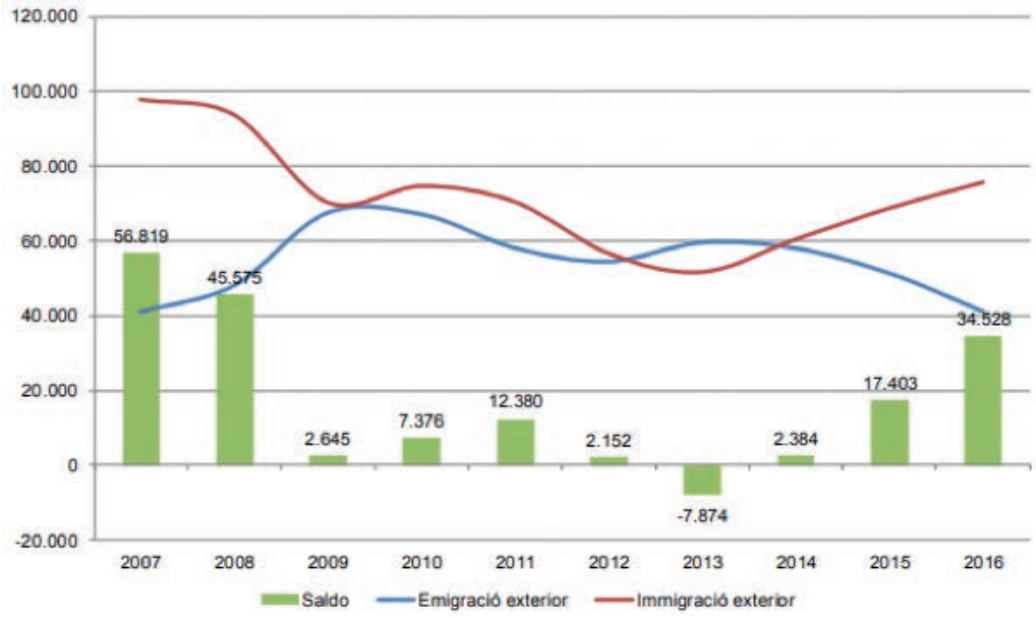
en el Norte en su lucha por la democracia y el progreso; y además, muestra también una inclinación por la cultura y la innovación. Bien conocida en su capacidad para acoger e integrar a los recién llegados: más del 20 % de la población de la ciudad son extranjeros. Castiñeira (2014) ofrece una breve descripción del espíritu de Barcelona en términos positivos: abierta y tolerante; empresarial y creativa; inclusiva y solidaria; innovadora; interconectada y participativa; en busca de la excelencia, competente y competitiva; comprometida y responsable; próspera y con una gran calidad de vida.

Figura 5. Evolución de la población de Barcelona, el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y el resto de la región metropolitana



Fuente: Vallbé, J. J., Magre, J. & Tomàs, M. «Being metropolitan: the effects of individual and contextual factors on shaping metropolitan identity» Journal of Urban Affairs (2015)

Figura 6. Emigración e inmigración de extranjeros al AMB (2007-2016)



Fuente: AMB & iermB (2018). La metròpoli en 100 indicadors. L'AMB EN XIFRES 2017, Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

El respeto hacia los recién llegados y un enfoque de integración de otras culturas son probablemente los factores sociales requeridos para complementar el atractivo de Barcelona con los nuevos residentes y turistas. Los profesionales y empresarios en busca de un lugar privilegiado donde configurar sus carreras y negocios internacionales opinan que Barcelona cuenta con los recursos de una capital, el carácter acogedor de una ciudad abierta de tamaño mediano y un clima suave, con fácil acceso al mar y a la alta montaña. Los turistas encontrarán, además de museos y monumentos conocidos, una amplia variedad de actividades de ocio, incluidos numerosos torneos deportivos, conciertos, ferias y otros eventos que complementan las playas y la gastronomía.

El turismo se concentra en determinadas zonas del centro de la ciudad, como puede verse en la siguiente figura.

Figura 7. Rutas de visitantes con datos recopilados de Twitter

Fuente: Goodwin, H. Managing Tourism in Barcelona. 2016.

Un motor industrial orientado cada vez más hacia la tecnología y los servicios

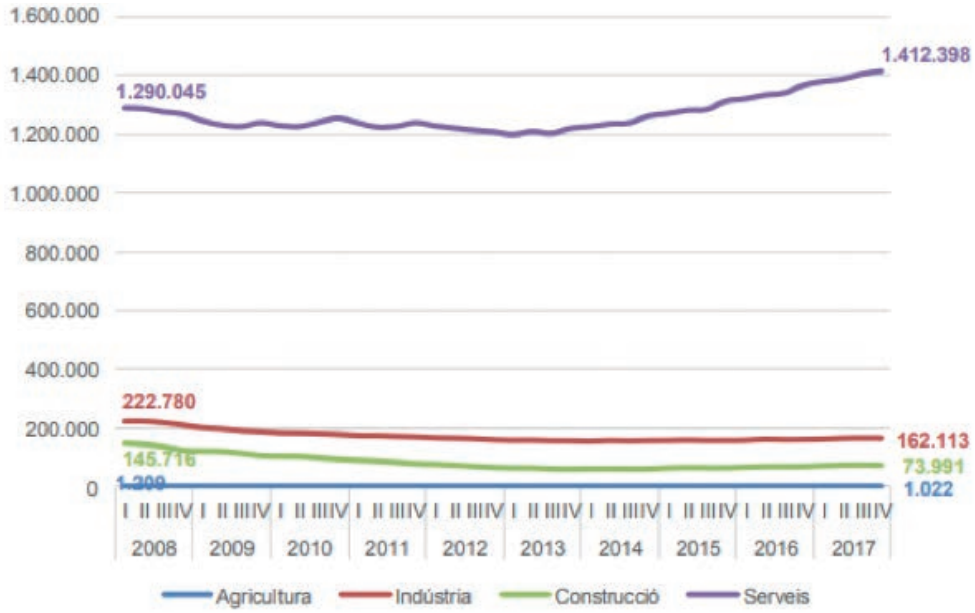
Barcelona ha sido un centro de actividad manufacturera importante desde que se industrializó. El sector textil fue crucial durante un tiempo, pero el área metropolitana ahora cuenta con un variado conjunto de actividades productivas, con una cantidad relativamente pequeña de grandes empresas (como fabricantes automovilísticos) como contrapeso a las innumerables pymes, que generan la mayoría de los puestos de trabajo industriales. Sin embargo, la economía de Barcelona, especialmente del distrito central, depende mucho del sector servicios, en concreto, de las empresas que prestan servicios privados. Las vinculadas al turismo y las actividades de ocio representan una gran parte del total, además de las que dependen de las relaciones con el gobierno central (administración central, pero también las oficinas de empresas importantes de construcción y servicios públicos, bancos y entidades similares) están mucho menos presentes que en ciudades de tamaño similar. La centralización de España durante las últimas décadas ha aumentado esta tendencia, con el efecto de que las estadísticas oficiales, que basan la actividad en la ubicación de las oficinas centrales y no donde la actividad tiene lugar en realidad, tienden a minimizar el producto interior real de la región. El relativamente alto nivel de inversión del BEI en Cataluña puede explicarse, en parte, por los requisitos de inversión concomitantes con un nivel de actividad económica superior al que se refleja en las estadísticas oficiales.

Cuadro 1. Empresas, establecimientos y estadísticas de empresas comerciales (2011-2017)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Industrias extractivas (05-09)	22	21	23	21	21	20	19
Industrias de fabricación (10-33)	7 304	6 852	6 344	6 058	5 924	5 739	5 763
Energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado (35)	181	200	197	185	165	170	167
Agua, saneamiento, residuos y descontaminación (36-39)	143	130	114	111	105	105	112
Construcción (41-43)	19 804	18 734	17 300	16 825	16 695	17 002	17 020
Comercio y reparaciones (45-47)	44 874	44 154	43 333	42 973	42 688	42 610	42 829
Transporte y almacenamiento (49-53)	13 095	12 739	12 239	12 024	11 907	12 087	12 571
Hostelería (55-56)	11 948	12 086	12 046	12 131	12 326	12 591	12 925
Información y comunicaciones (58-63)	6 763	6 798	6 781	6 931	7 105	7 451	7 777
Actividades financieras y de seguros (64-66)	6 426	6 284	6 396	5 803	5 707	5 983	5 888
Actividades inmobiliarias (68)	11 706	12 215	12 551	13 441	14 317	15 220	15 972
Actividades profesionales, científicas y técnicas (69-75)	35 979	34 565	34 927	33 613	34 899	36 199	37 494
Actividades administrativas y servicios auxiliares (77-82)	13 684	13 887	14 551	15 211	15 943	16 718	17 056
Educación (85)	5 394	5 625	5 821	5 917	6 254	6 737	7 225
Actividades sanitarias y servicios sociales (86-88)	13 848	13 627	13 675	12 914	13 043	13 337	13 843
Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento (90-93)	4 818	4 896	4 886	4 855	5 243	5 577	5790
Otros servicios (94-96)	8 564	8 604	8 458	8 981	9 537	9 833	10 595
Sectores (CCAE-2009)	**204 553**	**201 417**	**199 642**	**197 994**	**201 879**	**207 379**	**213 046**

Fuente: http://www.bcn.cat/estadistica/angles/dades/anuaris/index.htm

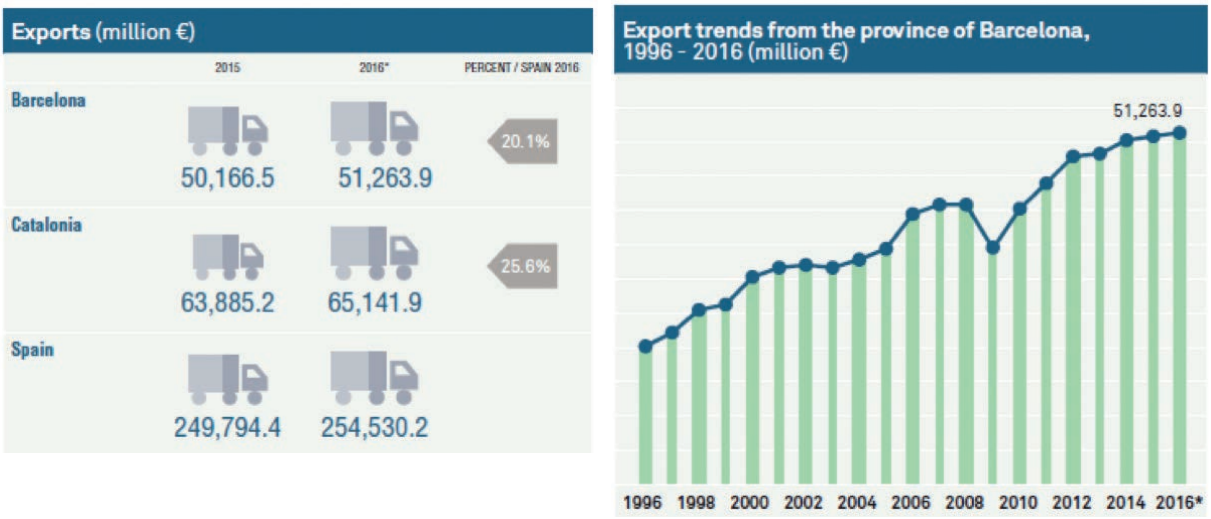
Figura 8. Afiliados al sistema de Seguridad Social por sector económico en la AMB, 2008-2017



Fuente: AMB & iermB (2018). La metròpoli en 100 indicadors. L'AMB EN XIFRES 207, Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

Esta actividad económica está cada vez más enfocada a la exportación. Sin duda alguna, esto se ve favorecido por las excelentes conexiones marítimas y aéreas y por una red de autopistas que conectan con los principales corredores. La ampliación del puerto, que fue posible gracias al desvío del río Llobregat, la financió el BEI en varias operaciones. De hecho, el BEI es el principal financiador de la Autoridad Portuaria de Barcelona. Los trabajos de protección para la ampliación; las terminales de contenedores, coches y productos inflamables; la renovación de la antigua zona portuaria; el World Trade Center; las primeras terminales de cruceros; todo ello, así como otros proyectos del programa de ampliación portuaria, muestra el continuo apoyo del BEI en favor de un importante nodo de transporte esencial para el desarrollo de la economía catalana y para la ciudad. Barcelona se ha convertido en el primer puerto de cruceros de Europa, y acoge actualmente a casi 3 millones de pasajeros al año, muchos de los cuales disfrutan de viajes que empiezan o acaban en la ciudad.

Figura 9. Exportaciones desde Barcelona y Cataluña

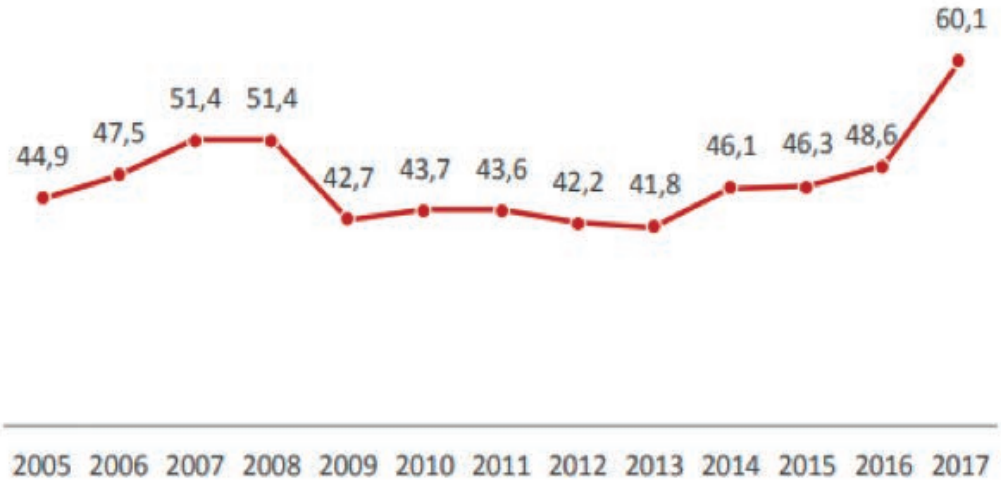


Fuente: Barcelona Activa, Ayuntamiento de Barcelona (2017). Barcelona Data Sheet 2017, Main Economic Indicators for the Barcelona Area.

Figura 10. Pasajeros en el puerto de Barcelona (en millones), 2005-2017

Fuente: AMB & iermB (2018). La metròpoli en 100 indicadors. L'AMB EN XIFRES 2017, Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

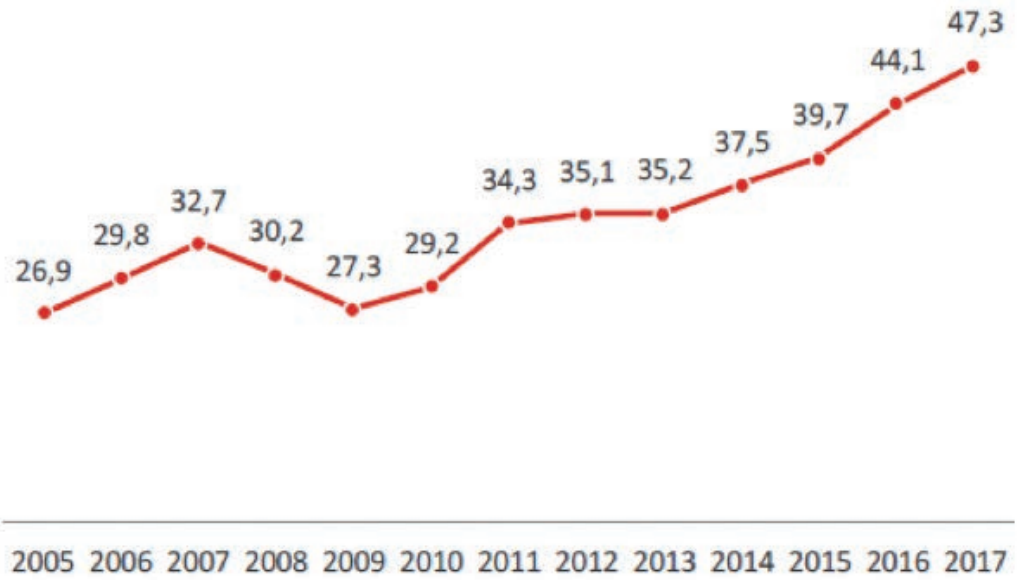
Figura 11. Toneladas transportadas en el puerto de Barcelona (en millones), 2005-2017



Fuente: AMB & iermB (2018). La metròpoli en 100 indicadors. L'AMB EN XIFRES 2017, Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

El aeropuerto, también financiado por el BEI mediante sus operaciones con AENA (la empresa que controla todos los aeropuertos principales de España y que fue parcialmente privatizada en 2015) ha experimentado un aumento espectacular, básicamente por la aparición de las líneas de bajo coste y la posibilidad de acoger servicios intercontinentales que antes se concentraban prácticamente todos en Madrid, mediante acuerdos bilaterales. Con 4,1 millones de pasajeros en 2017 y 3,4 millones en 2010, el de Barcelona es actualmente el séptimo aeropuerto de la UE en cuanto a volumen de tráfico, a pesar de que sigue teniendo un porcentaje relativamente pequeño de viajes de larga distancia.

Figura 12. Pasajeros del aeropuerto de Barcelona-El Prat (en millones), 2005-2017



Fuente: AMB & iermB (2018). La metròpoli en 100 indicadors. L'AMB EN XIFRES 2017, Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

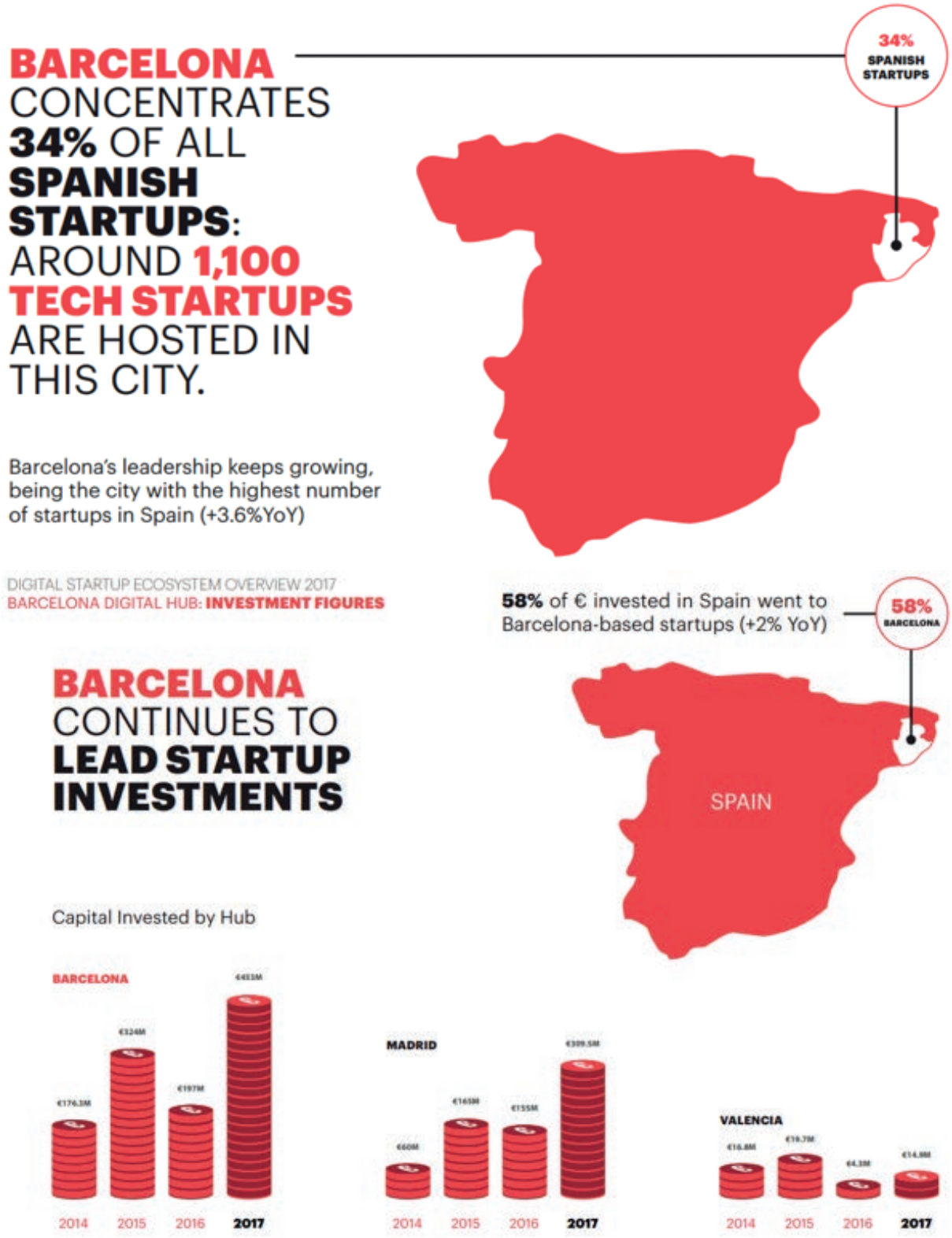
El hecho de tener estos dos importantes nodos de transporte (puerto y aeropuerto) bastante cerca el uno del otro y del centro de la ciudad es un recurso importante para la actividad comercial de Barcelona, un polo de atracción para la economía del sur de Europa. Esto, además de la importante zona interior industrial y comercial que es toda Cataluña, convierte a la ciudad en uno de los principales candidatos a convertirse en la puerta del sur de Europa para el tráfico intercontinental que llega a Europa a través del canal de Suez, y que ahora transita sobre todo por Gibraltar en su ruta hacia los puertos del mar del Norte. Parte del tráfico procedente de estos puertos se dirige hacia el sur, quizá innecesariamente, a través de infraestructuras ferroviarias y carreteras congestionadas. Para mejorar el potencial de un reparto más equilibrado de tráfico intercontinental entre norte y sur, el multimodal Corredor Mediterráneo, un proyecto prioritario de la UE, debe poder ofrecer servicios logísticos competitivos. Las conexiones del puerto de Barcelona, en particular con el norte, siguen entorpeciendo su competitividad en el mercado extremadamente dinámico del tráfico marítimo de larga distancia, pero el apoyo continuo del BEI a la Autoridad Portuaria de Barcelona ha creado las condiciones para ampliar el crecimiento de dos dígitos que se ha observado en este tráfico desde que se pusieron en funcionamiento las nuevas terminales de contenedores. Al financiar la línea de alta velocidad que ha liberado a la antigua vía férrea de los servicios regionales y de flete, así como con la adaptación de la línea al ancho internacional mediante una tercera vía (una solución a un importante problema de interoperabilidad), el BEI también ha contribuido al desarrollo del Corredor Mediterráneo, que aún requiere una inversión mayor.

En 2004, la ciudad inició un ambicioso plan para transformar Poble Nou, una antigua zona industrial y logística, en un importante distrito tecnológico y de servicios. Tras la crisis de 2008, el distrito empezó a albergar un gran número de empresas internacionales avanzadas y centros de investigación y diseño.

Figura 13. Distrito 22@: un plan para un centro tecnológico mundial

Por su calidad de vida y por ser un buen lugar para invertir en nuevas ideas empresariales y desarrollarlas, Barcelona está considerada un lugar atractivo para trabajar. Además, la ciudad se percibe como una metrópolis innovadora, vinculada a su creatividad y al mundo de la cultura, la moda, la arquitectura, el arte, la modernidad y el deporte.

Figura 14. Centro digital de Barcelona



Fuente: Digital Startup Ecosystem Overview (2018). Mobile World Capital Barcelona.

El entorno empresarial podría mejorar si el marco legal y burocrático en el que las empresas y profesionales deben desarrollar sus proyectos se adaptara más a sus necesidades. La estructura de gobernanza requiere simplificar y progresar hacia una administración digital que aún está dando sus primeros pasos. Por otro lado, existe menos disponibilidad de capital inicial y financiación adaptada que en otras ciudades con vocación empresarial. El BEI y el Fondo Europeo de Inversiones han ayudado a las pymes y empresas emergentes a recaudar el dinero necesario para sus inversiones, especialmente a través de los préstamos globales que conceden a bancos públicos y comerciales (como el ICF o ICO) y los fondos de capital riesgo.

Un atractivo entorno empresarial

Sin embargo, las ventajas de la ubicación y las infraestructuras adecuadas no son suficientes para explicar el atractivo de Barcelona. La calidad de las instalaciones que se ofrecen a los ciudadanos y visitantes es igual de importante. El agua, la electricidad, las telecomunicaciones y el transporte público son factores básicos a la hora de garantizar una calidad de vida apropiada, pero la oferta de servicios personales (como salud y educación) se considera un elemento cada vez más esencial en la competitividad de un área urbana. Barcelona ofrece la mayoría de las oportunidades de las grandes ciudades del mundo, pero a una escala más humana. Cuenta con un fuerte carácter urbano que saca provecho a un clima favorable y a un patrimonio cultural extraordinario. Asimismo, Barcelona sigue en buena posición en el contexto internacional y europeo como ciudad competitiva y avanzada con una buena reputación, que se añade a sus recursos tradicionales de alta calidad de vida, cultura, salud, atractivo turístico, etc.

Este es, probablemente, uno de los motivos por los que acoge más congresos que cualquier otra ciudad del mundo, incluidas tres de las cinco conferencias médicas más importantes. Barcelona se sitúa a la cabeza en la clasificación de conferencias y delegados internacionales de la ICCA sobre turismo empresarial y la clasificación de Euromonitor International sobre el número de visitantes internacionales, así como en la clasificación de pasajeros de cruceros en puertos europeos y mundiales (Barcelona Data Sheet 2018). En particular, destaca por mantenerse en el primer puesto a nivel mundial en cuanto al número de conferencias internacionales organizadas, así como al número de participantes en 2017, según la Asociación de Congresos y Convenciones Internacionales (ICCA).

Barcelona es un centro de actividad económica que fomenta la confianza en el área de inversiones internacionales, y obtuvo el noveno puesto entre las principales zonas urbanas de todo el mundo a la hora de atraer proyectos de financiación extranjera en 2017, según KPMG (Global Cities Investment Monitor 2018), con un total de 135 proyectos. Asimismo, merece destacarse la buena reputación de la ciudad (puesto 15.º en la encuesta City RepTrak 2018) y su competitividad global (puesto 24.º mundial según el Global Power City Index 2018 de Mori Foundation (Barcelona Data Sheet 2018).

Figura 15. Puestos internacionales de la ciudad de Barcelona

Fuente: Barcelona Activa, Barcelona City Council (2018). Barcelona Data Sheet 2018.

Los préstamos del BEI han sido fundamentales para acelerar la inversión en proyectos que han creado las condiciones necesarias para convertir a Barcelona en una ciudad de semejante atractivo. Una cantidad sustancial de la financiación del BEI se ha destinado a mejorar los servicios públicos (agua, canalización, energía y telecomunicaciones), así como a mejorar el entorno urbano (desde el transporte público hasta la rehabilitación urbana), a crear el nuevo complejo ferial y construir hospitales, y a restaurar el famoso Teatro del Liceo tras el incendio que sufrió.

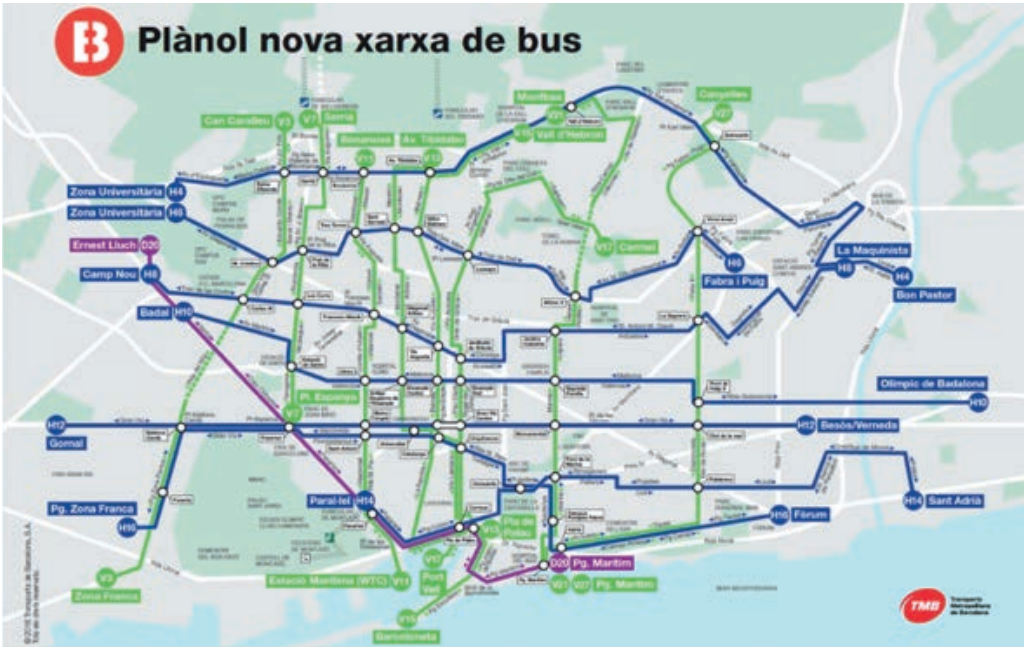
Barcelona está reconocida como un ejemplo en el ámbito de la investigación y la innovación (con algunas de las mejores universidades y centros de investigación de España) y como vivero de empresas emergentes (consulte la figura 14). En el ámbito del emprendimiento y del conocimiento, Barcelona se encuentra entre las diez primeras ciudades europeas en lo que respecta a la innovación (Innovation Cities Index 2018) y es la tercera en atraer a empresas emergentes (The State of European Tech 2017). La relevancia de Barcelona en la bioinformática y la investigación del cáncer, así como en campos técnicos (como la fotónica, la digitalización, los métodos numéricos, etc.), supone contar con un contexto sólido para las empresas en la nueva economía. Esto complementará a la gran cantidad de empresas tradicionales consolidadas y destinadas a competir cada vez más en el mercado global. Sin duda, muchas de estas empresas están orientadas a las exportaciones y usan el potencial de la ciudad como un importante nodo logístico internacional. A este tipo de empresas hay que añadirle la popularidad de la ciudad como organizadora de importantes ferias internacionales (como el Congreso Mundial de Móviles y el Smart City Expo World Congress), y queda claro por qué los inversores y los profesionales de alto nivel aprovechan las oportunidades que brindan estos negocios en un lugar con una calidad de vida que no se encuentra fácilmente en otras metrópolis con las que compite para atraer talentos.

Una ciudad para las personas, un buen lugar para vivir

Uno de los principales factores que forman parte del atractivo de Barcelona es su constante preocupación por los problemas sociales. Por el hecho de haber acogido a tantos inmigrantes de tantas regiones de España y de todos los países del mundo, ha tenido que enfrentarse a grandes desafíos, desde el alojamiento hasta la conservación de la cultura local. Para ello, ha recurrido a una mezcla de solidaridad de mente abierta y una sólida defensa de los derechos democráticos de sus ciudadanos. El debate político sobre cualquier acción para modificar el statu quo siempre es muy intenso. La exposición a la crítica y el complejo marco administrativo, con autoridades municipales, metropolitanas, autonómicas, nacionales y de la UE que intervienen en una zona extremadamente densa y que recibe a un elevado número de turistas no facilitan la implementación de proyectos importantes. El conflicto entre el progreso deseado y la disposición para llegar a un consenso sobre cualquier asunto que pueda ser relevante explica el motivo (como ya hemos mencionado) por el que la ciudad parece necesitar un calendario de eventos de relevancia internacional para superar las dificultades locales menores.

Probablemente, esto ayude a explicar por qué Barcelona, sistemáticamente a la cabeza de los desarrollos urbanos (desde la planificación urbana hasta las propuestas de ciudades inteligentes) se quede rezagada en la implementación de los mismos, si se compara con otras ciudades con menos preocupaciones políticas y sociales. El sector del transporte es una muestra de esta situación. La ciudad fue un modelo de gestión de tráfico en Europa para la planificación urbana, la reconversión de servicios ferroviarios suburbanos, pistas para bicicletas, etc. Ahora, se enfrenta a problemas medioambientales (sobre todo, la calidad del aire) y tiene dificultades para finalizar algunos proyectos importantes de transporte público (como la línea 9 de metro y el tranvía de la Diagonal) que son esenciales para aplicar las restricciones deseadas en el uso de automóviles. Está previsto que esto se lleve a cabo mediante el concepto de «superilles» (superislas), que generarían importantes zonas prácticamente peatonales (con cuatro, seis o nueves bloques en el Eixample).

Figura 16. Nueva red de autobuses en el municipio de Barcelona



Fuente: TMB 2018.

La ciudad, por lo tanto, requiere que se completen algunos proyectos importantes de infraestructuras, pero el enfoque del debate político está centrado actualmente en el espinoso problema de la vivienda. Barcelona es una ciudad densa y la mayor parte de sus viviendas (el 70 %) está ocupada por los propietarios, es decir, que el porcentaje de viviendas disponible para alquiler se encuentra entre los más bajos de la UE. Esta oferta limitada, combinada con el aumento de la demanda a medida que las nuevas generaciones se ven obligadas a alquilar debido a los altos precios de compra, además de la llegada masiva de inmigrantes y la fuerte competencia de habitantes de corta duración (en particular, turistas), ha provocado el aumento significativo del precio del alquiler para los nuevos contratos. Algunos expertos debaten sobre el hecho de que Barcelona esté empezando a experimentar una «burbuja del alquiler» (consulte la figura 18).

Figura 17. Propuestas de diseño en «zonas de poco tráfico» creadas en la cuadrícula de Barcelona

Fuente: TMB 2018.

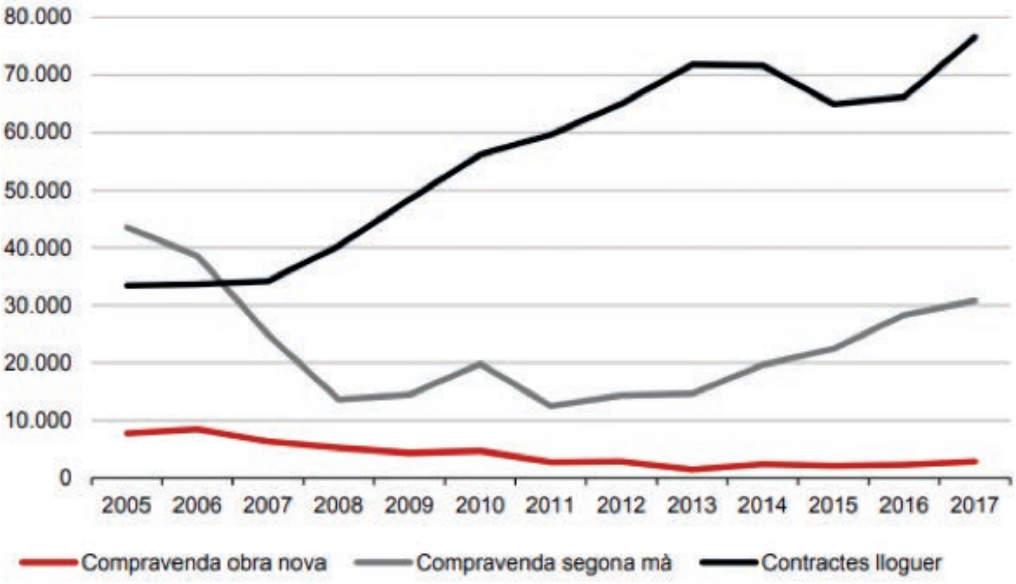
La vivienda se ha convertido así en un problema principal para los ciudadanos de Barcelona. Se han tenido en cuenta algunas medidas de información, como el índice de precios de alquiler, para controlar o limitar los alquileres e imponer sanciones a los abusos en dichos precios. Sin embargo, el aumento de los alquileres residenciales no solo se debe a la subida de los precios inmobiliarios o al crecimiento de la demanda. El muy escaso parque de viviendas públicas de alquiler no es suficiente para contrarrestar la presión de la demanda, de modo que uno de los medios habituales para estabilizar los alquileres de viviendas, en la práctica, no está disponible en Barcelona, lo que da lugar a inversiones especulativas que tienden a reforzar la volatilidad del mercado.

Viviendas asequibles

La puesta a disposición de una cantidad adecuada de viviendas sociales para los habitantes menos solventes, que suelen verse obligados a dejar el municipio para irse a los de los alrededores del área metropolitana, sigue siendo uno de los principales desafíos a los que se enfrenta la ciudad. Sin embargo, en Barcelona escasea el suelo edificable, y este es un problema que debe tratarse a nivel metropolitano. En Barcelona, al igual que en otras muchas ciudades turísticas, los precios de alquiler y compra en ciertos barrios no resultan asequibles para numerosos habitantes.

El BEI ha financiado algunos proyectos de viviendas sociales en el área central y en los municipios de los alrededores, sobre todo, para renovar (sin ampliar) barrios antiguos. Por ello, se puede decir que el desafío de las viviendas sociales exige un plan ambicioso que vaya más allá de las simples propuestas de normativas que, probablemente, distorsionarían el mercado sin garantizar la oferta necesaria de viviendas.

Figura 18. Evolución de la compra de viviendas nuevas y de segunda mano, y contratos de alquiler en el AMB, 2005-2017



Fuente: AMB & iermB (2018). La metròpoli en 100 indicadors. L'AMB EN XIFRES 2017, Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

Enfrentarse a los desafíos de un futuro incierto

Barcelona parece haber resistido a la importante agitación política que afecta a Cataluña desde 2012 sin pagar un precio excesivo, pero el futuro es cuanto menos incierto. La ciudad puede seguir afectada por la incertidumbre relativa a las relaciones políticas entre Cataluña y España. En cualquier caso, Barcelona requiere medidas enérgicas (en particular, en el transporte) para cumplir con la normativa medioambiental de la UE; y en materia de vivienda social como forma de controlar el impacto negativo en los alquileres provocado por el turismo y los vestigios de la burbuja financiera. Para lograr una implementación oportuna y eficiente, es esencial armonizar las diferentes administraciones.

Con la recuperación económica de los últimos años, el transporte y la vivienda vuelven a ser los principales desafíos de Barcelona. En ambos casos, se deben estudiar, financiar y gestionar los proyectos con una perspectiva que vaya más allá del pequeño territorio del municipio de Barcelona. La falta de viviendas públicas asequibles debe resolverse mediante nuevas normativas y la construcción pública fuera de los límites de la ciudad: solo una gran operación de viviendas alrededor de la estación de tren de alta velocidad de La Sagrera puede contribuir a ello de forma significativa. La mismo ocurre con la movilidad: una vez finalizados los principales proyectos en curso de la ciudad (por ejemplo, tranvías, líneas de metro, etc.) en los próximos cinco a diez años, se requerirán inversiones masivas en la región metropolitana y en toda Cataluña para los transportes ferroviarios metropolitanos, así como nuevas políticas de tarificación vial.

Infraestructuras de transporte y movilidad

El éxito del modelo de movilidad deseado, incluidas las severas restricciones de movilidad de automóviles que representará el desarrollo de las «superilles», requiere medidas multisectoriales que abarquen tanto la inversión como la faceta normativa. Un transporte público adecuado, en particular para los residentes del área metropolitana y los que viven en los alrededores y trabajan en el centro, es fundamental para modificar la distribución modal. Las inversiones importantes en la red ferroviaria suburbana, incluidas las infraestructuras complementarias para facilitar la intermodalidad (estaciones de autobús, aparcamiento disuasorio y, próximamente, plataformas para servicios de estacionamiento y recogida de vehículos autónomos), son necesarias para tratar la potencial demanda que se ha visto frenada por la baja calidad de la red ferroviaria suburbana de ancho ibérico. Por otro lado, la red de FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya) ha llegado casi al límite de su capacidad, y una inversión importante, con un nuevo gran túnel bajo la sierra de Collserola, sea probablemente la única respuesta con la que garantizar un transporte público rápido y fiable entre el Vallès y Barcelona.

Finalizar las obras de la línea 9 del metro y la red de tranvías (tramo de la Diagonal) es fundamental para distribuir el tráfico metropolitano por la ciudad. Dados los tramos actuales existentes en ambos extremos de la línea, finalizar las obras de los tramos centrales, donde se da la mayor demanda, no presenta ningún problema en lo que respecta a la rentabilidad económica. El principal problema para todas estas inversiones es la sostenibilidad financiera, ya que el sistema de tarifas integradas (cuyos ingresos apenas cubren el 50 % de los costes de funcionamiento) no puede garantizar el beneficio requerido. Podría ser de ayuda un aumento en las tarifas (que son bajas si las comparamos con ciudades similares de la UE), pero parece estimarse necesaria una fuente específica o una dotación clara en los presupuestos públicos de las autoridades competentes (municipales, metropolitanas, autonómicas y nacionales) más allá del compromiso actual de cubrir el déficit existente. Se ha propuesto un sistema de peajes (basado en el uso real de la red básica de calles, según el tipo de vehículo y el posible nivel de congestión vial) que podría ser la fuente de los fondos específicos. La introducción de la T-Mobilitat, una tarjeta inteligente que haría las veces de método de pago para cualquier servicio, también facilitaría la aplicación de un sistema integrado (como la bicicleta y otras opciones de movilidad) capaz de ofrecer la movilidad como servicio (MaaS), lo que permitiría combinaciones multimodales óptimas para los viajeros.

El BEI podría mantener la financiación del sistema de transporte público del AMB y contribuir en último término a la definición de una estructura de financiación más adecuada para el sistema de movilidad. Esto depende, en definitiva, de la estructura administrativa creada *ad hoc*, y que se ha visto restringida por los numerosos problemas políticos (muchos de ellos, obsoletos). La completa renovación del modelo de gobernanza puede ser una solución razonable para adaptar la planificación y la gestión del área metropolitana, que resultan extremadamente pesadas y, a la postre, nada eficientes ni capaces de dar respuesta al dinamismo de Barcelona.

El espinoso problema de la vivienda es un claro ejemplo de la necesidad de adoptar una perspectiva más amplia. Las intervenciones del BEI han sido positivas, pero solo han abarcado una parte minúscula de las necesidades reales de rehabilitación urbana y viviendas sociales. Si nos fijamos en la variedad de promotores para proyectos financiados por el BEI, está claro que no hay un modelo específico y, probablemente, esa sea la razón de que el progreso que se ha conseguido haya sido modesto. La especulación inmobiliaria es un importante asunto político

en Barcelona, pero la experiencia demuestra que las normativas no son suficientes para evitarla. La propuesta del BEI de crear Fondos de Desarrollo Urbano (como en la iniciativa JESSICA) en Cataluña no tuvo éxito, en parte, por el marco administrativo. Sin embargo, puede servir de inspiración para un modelo que permita el funcionamiento del mercado y evitar a su vez la especulación y las desmesuradas ganancias de algunos operadores inmobiliarios.

Inversiones en infraestructuras esenciales

Barcelona requiere inversiones en muchas otras áreas si quiere seguir desarrollándose como ciudad inteligente[1] y conservar su atractivo mundial. Sin embargo, la mayoría de las inversiones las promoverán el sector privado o las empresas públicas con unos balances generales adecuados. Estos han tenido ya acceso a la financiación del BEI y podrían seguir obteniendo préstamos sin especiales dificultades. De este modo, las inversiones en servicios públicos (agua, energía, telecomunicaciones, etc.) y en favor de las pymes o los sectores que desean reducir su impacto medioambiental, podrán beneficiarse de la ayuda financiera del BEI mediante diferentes mecanismos. Un caso especial es la inversión en materia de salud, educación e investigación, que resulta esencial para mantener el prestigio de Barcelona en dichos ámbitos. La crisis financiera afectó gravemente a estos sectores en España, sobre todo en la calidad y la modernidad de las instalaciones, de modo que es preciso realizar un considerable esfuerzo de inversión para recuperar la posición que ocuparon hace unos años.

Figura 19. Tranvía de la Diagonal (aún en proceso de debate) y tramo central de la L9 en construcción

Fuente: Ayuntamiento de Barcelona.

La operación Sant Andreu – La Sagrera es el proyecto urbano y ferroviario más importante de Barcelona de los próximos años. Está incluida en los programas de inversión de Adif, pero se enfrenta a graves retrasos por el déficit financiero. Una vez que hayan terminado las obras de la infraestructura ferroviaria en esta zona, se convertirá en una de las mayores estructuras subterráneas de este tipo en Europa. El proyecto abarcará 38 hectáreas de superficie ferroviaria, lo cual facilitará la integración de los barrios separados por las vías en más de 4 km entre la calle Espronceda y el Nudo de la Trinitat, y supondrá una profunda transformación urbanística y de vertebración del territorio en 164 hectáreas y, de este modo, generará nuevas oportunidades para el desarrollo económico y la cohesión social.

1 Barcelona ya está reconocida como una ciudad inteligente. Junto a Singapur y Londres es, según www.smarticities world.net, una de las mejores ciudades inteligentes del mundo.

Figura 20. Estación ferroviaria de alta velocidad La Sagrera: planes de desarrollo urbano en el corredor

Fuente: Adif.

Préstamos del BEI a Barcelona

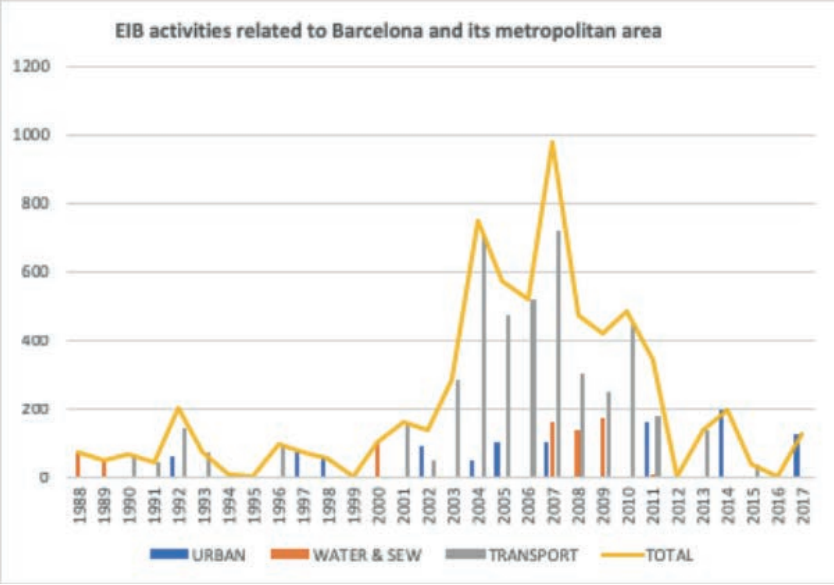
El cuadro 2 y la figura 21 muestran la información recopilada en relación con la actividad del BEI directamente en Barcelona y su área metropolitana. No se incluyen los proyectos de gran interés para la ciudad pero que tienen un alcance más amplio, como la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa o las inversiones en las redes de energía y telecomunicaciones que no se pueden asignar a entidades geográficas. Tampoco se incluye el apoyo al sector empresarial, incluidas las pymes (normalmente mediante bancos intermediarios), y a la investigación y la innovación. Con respecto a la salud y la educación, solo un proyecto (Hospitales de Barcelona 2008-2010) pudo asignarse a Barcelona. Otros proyectos, como ICF Equipaments o Catalunya Infraestructura Regional, han servido para dar apoyo a centros de salud y educación en Barcelona, pero, debido a la falta de información precisa, no se han incorporado en el cuadro. También es el caso de Vivienda Catalunya, Junta de Saneamiento Catalunya y GISA Infraestructura de Catalunya, proyectos que incluyen actividades en el área metropolitana de Barcelona, que no se pudieron identificar adecuadamente. Esto significa que el cuadro y el gráfico presentan estimaciones muy bajas de la actividad del BEI en Barcelona. Sin embargo, es suficiente para demostrar la importancia de la financiación proporcionada para proyectos de infraestructura que fueron esenciales en el desarrollo de la ciudad durante las últimas tres décadas.

El análisis de los datos lleva a observaciones interesantes. La primera es que hay fuertes variaciones con respecto al tipo de proyectos y al período en que se financiaron. La importancia del transporte en el conjunto es evidente. Aunque el puerto y el aeropuerto se han beneficiado especialmente de los préstamos del BEI, la mayoría de las inversiones de transporte en Barcelona se ha destinado a proyectos ferroviarios, como la línea 9 de metro (que, hasta la fecha, ha recibido 2 200 millones de euros). La parte central de la línea (se espera que sea la línea de metro más larga de Europa) aún no está terminada, pero se beneficiará finalmente de un préstamo adicional del BEI para garantizar que el proyecto se lleve a cabo según lo planificado.

La segunda observación es la impresionante actividad concentrada entre 2004 y 2010, en parte debido a la línea 9 de metro, y la caída de la actividad, que llegó a ser nula en 2016-17. El motivo es, probablemente, el control del gobierno central sobre la deuda de los municipios y comunidades autónomas, que ha impedido que la Generalitat de Catalunya (responsable de las inversiones ferroviarias en el área metropolitana) y el municipio de Barcelona pidan préstamos comerciales o del BEI para financiar sus proyectos. Como las obras públicas en España han bajado su actividad a menos de una quinta parte de lo que fueron en 2010, la mayoría de los préstamos del BEI se ha dirigido hacia otros sectores (préstamos a las pymes, prestatarios privados, etc.) y a programas de cofinanciación de la UE. Los préstamos para grandes proyectos de infraestructura se han destinado principalmente a proyectos a cargo del gobierno central. Lo que está claro es que, de los importes totales financiados en España en 2016 (9 500 millones de euros) y en 2017 (10 000 millones de euros), solo se pudieron asignar a Barcelona 125 millones de euros para viviendas sociales. Esta aportación extremadamente baja no se puede atribuir a la falta de necesidades de inversión, y debería incrementarse pronto.

El BEI ha sido fundamental en el éxito de Barcelona al apoyar las obras que contribuyeron al cambio radical de la ciudad en los años 90 durante el período de los Juegos Olímpicos y luego, a principios del siglo XXI, favoreciendo el proceso que convirtió Barcelona en una de las principales ciudades europeas. Ahora, el desafío consiste en revertir cierta inactividad del área urbana que pone en riesgo su éxito. Existe consenso en cuanto a que un nuevo ciclo de progreso solo se puede impulsar mediante la incorporación del conjunto del área metropolitana a la planificación del futuro. Se requieren inversiones sustanciales para integrar estas áreas que rodean Barcelona mediante una movilidad sostenible y para crear las condiciones necesarias que permitan lograr un entorno de trabajo eficaz y una elevada calidad de vida en una sociedad sana y armoniosa. El BEI será crucial para estas inversiones, en particular, en las infraestructuras de transportes, dado que las redes ferroviarias suburbanas son un factor esencial dentro de los planes de la Autoridad Metropolitana. Asimismo, será clave para la reconversión de Barcelona en una ciudad inteligente ejemplar, para la necesaria actualización de instalaciones de salud y educación y para la creación de viviendas sociales. La recuperación de los niveles de inversión de los años anteriores a la crisis financiera es fundamental para el comienzo de un nuevo ciclo de Barcelona (aunque actualmente no exista un evento concreto que centre la atención), y el BEI debería desempeñar un papel importante, al igual que en décadas pasadas.

Figura 21. Actividades del BEI relacionadas con Barcelona y su área metropolitana



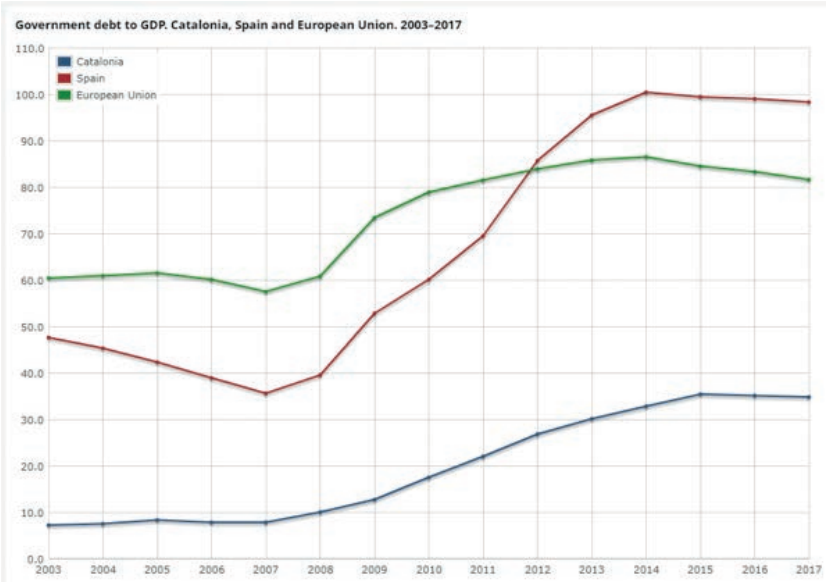
Cuadro 2. Actividades del BEI relacionadas con Barcelona y su área metropolitana

URBANISMO	Viviendas sociales en Barcelona	2017	125
	Desarrollo urbano inteligente y sostenible de Barcelona	2014	194
	Vivienda Catalunya (II)	2011	125
	Barcelona Desarrollo Integrado	2011	34,3
	Fira 2000 II	2007	98
	Fira 2000	2005	100
	Fira 2000	2004	50
	Barcelona Infraestructuras Besós	2002	90
	Gran Teatro Liceo	1998	51,1
	Trade Center Barcelona	1997	69,4
	Rehabilitación urbana Barcelona	1992	62

SANEAMIENTO DE AGUAS	Barcelona Desarrollo Integrado	2011	7,7
	Barcelona Desarrollo Integrado	2009	7,7
	Aigües Ter Llobregat II	2009	164
	Aigües Ter Llobregat II	2008	136
	Aigües Ter Llobregat	2007	160
	Aigües Ter Llobregat II	2000	100
	EMA Infraestructura Barcelona	1989	46,3
	Vila Olímpica Colectores	1988	72,2
TRANSPORTES	ATM Innovative Public Transport Ticketing	2015	35
	FGC Vallés Occidental	2013	137,7
	FGC Vallés Occidental	2011	122,3
	TABASA Infraestructura transporte	2011	54
	Metro de Barcelona Estaciones PPP (A)	2010	400
	FGC Vallés Occidental	2010	40
	Puerto de Barcelona III	2009	50
	Metro Barcelona Línia 9 III	2009	200
	Metro Barcelona Línia 9 III	2008	300
	Centro Intermodal Barcelona III	2007	150
	Puerto de Barcelona II	2007	70
	AENA Aeropuerto de Barcelona 2	2007	500
	AENA Aeropuerto de Barcelona 2	2006	100
	Puerto de Barcelona II	2006	70
	Metro Barcelona Línia 9 II	2006	350
	Metro Barcelona Línia 9 II	2005	300
	Centro Intermodal Barcelona II	2005	25
	Metro Barcelona Rolling Stock II	2005	43
	Puerto de Barcelona II	2005	106
	Metro Barcelona Línia 9 I	2004	650
	Puerto de Barcelona II	2004	50
	Metro Barcelona Rolling Stock I	2003	110
	Puerto de Barcelona II	2003	50
	Tranvia Barcelona Glòries Besós	2003	125,1
	Centro Intermodal Barcelona II	2002	25
	Puerto de Barcelona II	2002	20
	Tranvia Barcelona Baix Llobregat	2001	136,1
	Puerto de Barcelona II	2001	24
	GISA Metro Barcelona	1996	94,2
	Puerto Autónomo de Barcelona	1994	6,3
	GISA autopistas de Barcelona	1993	33,1
	Centro Intermodal Barcelona	1993	25,3
	Puerto Autónomo de Barcelona	1993	14,4
	Centro Intermodal Barcelona	1992	7,2
	Puerto Autónomo de Barcelona	1992	7,2
	GISA autopistas de Barcelona	1992	45,6
	Segundo Cinturón Barcelona	1992	80

	Túnel de Vallvidrera	1991	39,2
	Puerto Autónomo de Barcelona	1990	23,3
	Túnel de Vallvidrera	1990	39,5
H & E	Hospitales de Barcelona	2008	36
		2010	42

Figura 22. Deuda pública relativa al PIB en Cataluña, España y la Unión Europea (%)



Fuente: https://www.idescat.cat/indicadors/?id=ue&n=10137&lang=en

Conclusión

Barcelona puede considerarse un éxito enorme y diríamos que hasta prodigioso del desarrollo urbano durante las últimas décadas. Esto ha sido posible gracias a las buenas decisiones de planificación tomadas a finales de los 70 y 80 en un entorno político y económico favorable. Con las nuevas instituciones democráticas, la elección de Barcelona para la organización de los Juegos Olímpicos de 1992 y la entrada de España en la Unión Europea en 1986, la antigua ciudad industrial de provincia que era Barcelona se fue transformando progresivamente hasta llegar a ser una metrópolis tecnológica que ofrece servicios globales. Ha perdurado el fuerte carácter de la «ciudad de los prodigios»: urbe mediterránea, ordenada y caótica al mismo tiempo, racional y emocional, eternamente insatisfecha y dispuesta a progresar.

Sin duda, el BEI ha sido un factor importante en el desarrollo de las infraestructuras requeridas para respaldar la reciente transformación de Barcelona, pero ahora la ciudad se enfrenta a grandes desafíos, algunos de los cuales (como el exceso de turismo o las viviendas cada vez más caras) se deben a su propio éxito. Podemos decir que Barcelona necesita un nuevo ciclo de desarrollo (tras sus procesos de crecimiento histórico), pero es difícil determinar qué puede darle el impulso que precisa. Es posible que el catalizador necesario para ello sea su posicionamiento como ejemplo de ciudad inteligente o capital de la telefonía móvil, y su apuesta por convertirse en la puerta de entrada del sur de Europa para el tráfico este-oeste. Sin embargo, para hacer realidad esta visión de futuro y garantizar su lugar en Europa como ciudad global, Barcelona debe resolver varios problemas (como la excesiva complejidad administrativa y la fragmentación de la configuración actual) con el fin de mejorar la eficacia y legitimidad de la administración pública. En cualquier caso, la nueva transformación solo tendrá lugar mediante importantes inversiones en digitalización y logística, así como en movilidad y vivienda, con el objeto de garantizar el mantenimiento e incluso la mejora de su carácter acogedor, que es la cualidad distintiva de Barcelona. El BEI, a través de su financiación adaptada, debería desempeñar un papel importante para que esta transformación se materialice.

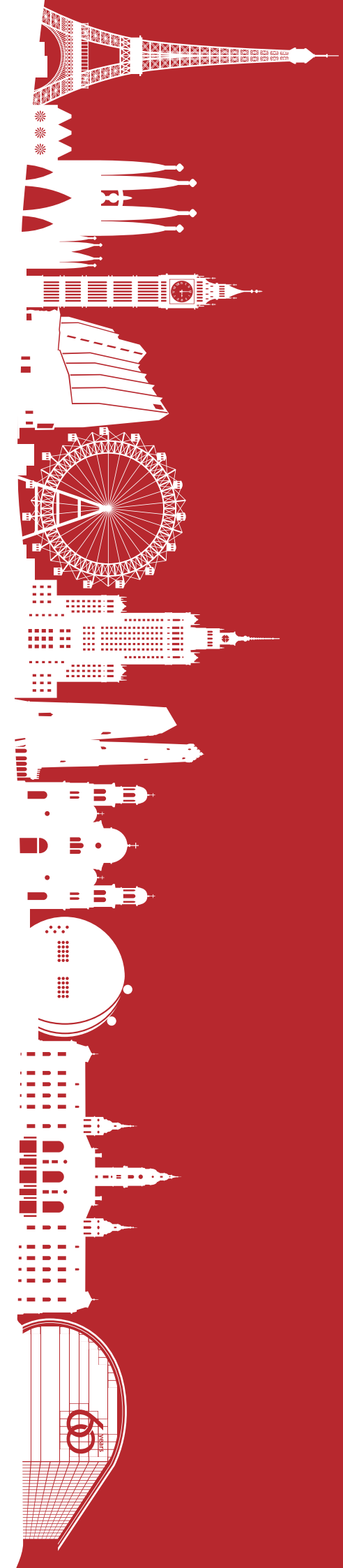
Referencias y bibliografía relacionada

- Ajuntament de Barcelona, Barcelona Activa (2014). Barcelona's tourism activity: development and management.
- Ajuntament de Barcelona, Barcelona Activa (2014). The tourism sector in Barcelona.
- AMB & iermB (2018). La metròpoli en 100 indicadors. L'AMB EN XIFRES 2017, Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.
- Amelang, J. (2007). Comparing cities: a Barcelona Model? *Urban History*, 34, 2.
- Barcelona Activa, Barcelona City Council (2017). Barcelona Data Sheet 2017, Main Economic Indicators for the Barcelona Area.
- Barcelona Activa, Barcelona City Council (2018). Barcelona Data Sheet 2018, Main Economic Indicators for the Barcelona Area.
- Blanco-Romero, A., Blázquez-Salom, M. & Cànoves, G. (2018). Barcelona, Housing Rent Bubble in a Tourist City. Social Responses and Local Policies. *Sustainability*, 10, 2043.
- Cahyadi, G. & TenBrink, S. (2004). Barcelona Metropolitan Economic Strategy.
- Castiñeira, A. (2014). La capitalitat de Barcelona: els valors. "Llibre blanc Barcelona, capital d'un nou estat", Ajuntament de Barcelona.
- Catalán, B., Saurí, D. & Serra, P. (2008). Urban sprawl in the Mediterranean? Patterns of growth and change in the Barcelona Metropolitan Region 1993–2000. *Landscape and Urban Planning* 85, pp. 174–184.
- Cerdà, Ildefons (1867). Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona. Facsimile edition of Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1968.
- Chalkley, B. & Essex, S. (2003). Urban transformation from hosting the Olympic Games: university lecture on the Olympics. Barcelona: Centre d'Estudis Olímpics (UAB). International Chair in Olympism (IOC-UAB).
- Committee on Culture of UCLG (2018). The Relationship Between Culture and Tourism in Barcelona: Current Context and Challenges, Initial Analysis and Proposals.
- Degen, M. & García, M. (2012). The Transformation of the 'Barcelona Model': An Analysis of Culture, Urban Regeneration and Governance. International Journal of Urban and Regional Research.
- Dupuy, Gabriel (1992). L'Urbanisme des réseaux: théories et méthodes. Armand Colin.
- Ferrer, J. R. (2017). Barcelona's Smart City vision: an opportunity for transformation. Field Actions Science Reports, Special Issue 16.
- Faludi, Andreas (2018). The poverty of territorialism, Edward Elgar.
- Garay Tamajón, L. A. & Cànoves Valiente, G. (2010). Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles N.º 52, pp. 353-357.
- Generalitat of Catalonia (2017). Annual Financial Report 2016.
- Goodwin, H. (2016). Managing Tourism in Barcelona. Responsible Tourism Partnership Working Paper 1.
- López-Gay, A. (2011). Population Growth and Reurbanization in the Spanish Inner Cities: the Role of Internal Migration and Residential Mobility.
- Marmolejo Duarte, C. (2007). Transforming Metropolitan Barcelona: Between the postindustrial and the knowledge city. International Conference, Sustainable URBAN Areas, ENHR Rotterdam.
- Marshall, T. (2000). Urban Planning and Governance: Is there a Barcelona Model? *International Planning Studies*, 5(3), pp. 299–319.
- Mobile World Capital Barcelona (2018). Digital Startup Ecosystem Overview.
- Observatori del Turisme a Barcelona ciutat i regió (2017) Informe de l'activitat turística a Barcelona.
- Parrado, S. (2004). The Metropolitan Government of Barcelona and Madrid: National Path Dependencies and Divergent Local Responses.
- Rahyaputra, V., Khawarizmy Muna, N. & Saputri Rizal, N. Barcelona's Smart City: The Frontrunner in Digital Transformation.
- Resina, J. R. (2008). La vocació de modernitat de Barcelona.
- Speranza, P. (2016). Urban Ecological Interaction: Air, Water, Light and New Transit at the Human Scale of Barcelona's Superilles. World Academy of Science, Engineering and Technology, *International Journal of Urban and Civil Engineering*, 10(12).
- Trullén, J. (2015). Inclusive growth: the great metropolitan strategic challenge. IERMB Working Paper in Economics, nº 15.01, October 2015.
- Turró, M. (2014). Els efectes de capitalitat de Barcelona sobre les infraestructures i el seu finançament. "Llibre blanc Barcelona, capital d'un nou estat", Ajuntament de Barcelona
- Ulied, A., (2007) "La ciutat infinita. A través de les Barcelones i Catalunyes viscudes o imaginades".
- Ulied, A. (2004). New Barcelonas, Lunwerg.
- Ulied, A. (2007). La ciutat infinita. A través de les Barcelones i Catalunyes viscudes o imaginades, Ajuntament de Barcelona.
- Vallbé, J. J., Magre, J. & Tomàs, M. (2015). Being metropolitan: the effects of individual and contextual factors on shaping metropolitan identity. Journal of Urban Affairs.

Mateu Turró, doctor en ingeniería, es catedrático en la UPC (Universidad Politécnica de Cataluña) y asesor para asuntos urbanos y de transporte. Trabajó en el Banco Europeo de Inversiones de 1988 a 2009, principalmente en proyectos urbanos y de transporte. Es autor de numerosas publicaciones relacionadas con las políticas de transporte, entre las que se incluye el libro titulado *Going Trans-European: Planning and financing transport networks for Europe* (Pergamon, Elsevier, 1999). Mateu Turró ha redactado artículos sobre política urbana para la Unión por el Mediterráneo y presta asesoramiento a la Comisión Europea (DG REGIO, DG MOVE, INEA) y a varias instituciones nacionales e internacionales. Su última investigación se centra en los métodos de pago y financiación de grandes proyectos de inversión y en los efectos de redistribución.

Andreu Ulied, doctor en ingeniería, es miembro de la junta de planificación de Barcelona y director general de MCRIT. Se encarga de desarrollar la evaluación de políticas, la valoración de proyectos, la previsión estratégica y de investigación en las ramas de movilidad, transporte y planificación urbana, y coordina proyectos en numerosos países europeos, en el norte de África, China, India, Latinoamérica y el Caribe, para instituciones públicas y privadas, como ONU-Habitat, el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo, la Comisión Europea y el Banco Europeo de Inversiones. Es autor de varios libros sobre Barcelona (*New Barcelonas, 2004, 140 dies a Barcelona*, 2005, *La ciutat infinita*, 2007, o *Ciutats inacabades*, 2019).

Dubravka Kruljac, economista, tiene un máster en Iniciativa Empresarial y es licenciada en Gestión Financiera por la Facultad de Economía de la Universidad de Osijek (Croacia). Ha trabajado en estudios de planificación estratégica a escala europea, sobre todo, para el programa ESPON y para EACEA (Agencia Ejecutiva en el ámbito Educativo, Audiovisual y Cultural). Asimismo, ha prestado asesoramiento al Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo y la Comisión Europea.



Banco Europeo de Inversiones

el banco de la UE

© European Investment Bank, 03/2019

ES