



Barcelona, piedra angular del arco mediterráneo

Albert Garrido

La conurbación de Barcelona se encuentra aproximadamente en el centro del arco mediterráneo que va de Génova a Málaga. En este pasillo que discurre de la Liguria a Andalucía se concentra un conglomerado agrícola, industrial, tecnológico, financiero, turístico y de servicios con una gran capacidad de expansión tanto hacia Europa como hacia el sur. En gran medida, el llamado Proceso de Barcelona, iniciado en 1995, no hizo más que traducir en decisiones prácticas una realidad preexistente: la fluidez en el intercambio de bienes, personas y capitales desde el arco mediterráneo occidental en dirección sur, y viceversa, e incorporar al modelo las relaciones entre la Unión Europea y los países del flanco oriental y meridional mediterráneo (ver cuadro 1).

La situación geográfica de Barcelona permite, al mismo tiempo, concretar la idea muy difundida de que Europa –la Unión Europea– es, en gran medida, un sistema de ciudades que las redes de transporte, la complementariedad de las economías y los intercambios humanos han reforzado. Los trabajos de geografía humana y movimientos migratorios realizados después de la segunda guerra mundial indican que justamente los cambios en la actividad económica, la necesidad de contar con una masa crítica mínima para garantizar el crecimiento y la concentración del capital financiero indican que esta red de ciudades tiende a superponerse a las relaciones entre los estados, menos dinámicas y más reglamentadas. El profesor Francesc Badia i Dalmales ha formulado esta idea de una forma tan sencilla como precisa: “Los entornos urbanos, como principales núcleos de la relación humana, producción de bienes y servicios e intercambio de información, constituyen en la actualidad el espacio donde tienen lugar y se desarrollan las economías globalizadas, haciendo buena la aparente paradoja de que la internacionalización es un fenómeno global que se manifiesta localmente”¹.

¹ BADIA I DALMASES, Francesc: *Los gobiernos locales en la acción exterior. Una visión desde Cataluña*. Página 13. Fundación Cidob. Barcelona, 2009.

Otra consideración digna de tenerse en cuenta es el lugar que en la memoria histórica de Barcelona ocupa la mediterraneidad. Y, en sentido contrario, el lugar que Barcelona ocupa en la memoria histórica de las poblaciones mediterráneas al igual que otras ciudades. Se trata de un sentimiento compartido que abarca todos los ámbitos de la vida colectiva, de la visión del individuo y de la relación entre diferentes; un espacio multicultural en el cual todas las sociedades comparten rasgos comunes.

La herencia cultural

La variopinta composición del censo de residentes extranjeros de la ciudad –284.632 en 2009, equivalente al 17,6% de la población²– subraya su carácter multicultural. Un rasgo característico aún más remarcable si se extrapolan las cifras al área metropolitana de Barcelona, un conglomerado urbano cuyo mecanismo de crecimiento tradicional han sido siempre las oleadas migratorias, antes interiores –Andalucía, Aragón, Valencia, Extremadura y Galicia, sobre todo– y hoy procedentes de todo el mundo.

La traducción práctica de esta multiculturalidad es el florecimiento en los últimos veinte años de manifestaciones de todo tipo que antes apenas eran visibles y que hoy constituyen un entramado institucional de nueva planta. Además de en la calle y en la modificación de la composición social y cultural de barrios enteros –el Raval, Ciutat Vella–, la diversidad se manifiesta en toda su complejidad en los centros educativos y en las celebraciones religiosas, sobre todo las correspondientes a la comunidad musulmana.

La digestión del proceso de cambio que experimenta la ciudad se produce en un clima razonablemente tranquilo que no han alterado ni la crisis económica ni los inevitables conflictos que surgen ocasionalmente. A diferencia de otros conglomerados urbanos con dificultades conocidas de integración y cohesión –la periferia de París, por ejemplo–, los problemas derivados de los rapidísimos cambios que registra la composición social de Barcelona han discurrido sin tensar el mapa social más allá de lo que era previsible. Sin que pueda afirmarse que no ha habido o no puede haber en el futuro un “conflicto de identidades”³, de acuerdo con la expresión de Alain Touraine, lo cierto es que éste se ha manifestado con una muy baja intensidad.

² *La población extranjera en Barcelona*. Ayuntamiento de Barcelona. Barcelona, 2010. Según este estudio, el 42% de los residentes extranjeros proceden de Latinoamérica; el 31, de Europa; el 19%, de Asia; el 7%, de África, y el 0,1%, de Oceanía.

³ Entrevista publicada en *El Periódico de Catalunya* el 29 de enero de 2007.

Las comunicaciones de Barcelona

La red de comunicaciones de Barcelona tiene dos características: asegura una conexión rápida y variedad en el seno de la Unión Europea y del norte de África y, al mismo tiempo, tiene un poder de captación de servicios en un área de unos 15 millones de habitantes, que se extiende a ambos lados del Pirineo. A lo que debe añadirse que el asentamiento de Barcelona como destino turístico ha diversificado el sistema mediante tasas de crecimiento espectaculares en el tráfico de grandes cruceros⁴.

El desarrollo de la red ferroviaria de alta velocidad (AVE) debe hacer realidad un cambio en el sistema de enlaces. Si hasta la década de los noventa, el esfuerzo en las comunicaciones de media y larga distancia se concretó en el desarrollo de una red de autopistas y de autovías, a partir de entonces, por razones económicas –el incremento del precio de los combustibles– y medioambientales, se inició el complejo camino para que Barcelona se incorporara a la red de alta velocidad. El volumen de viajeros del puente aéreo Barcelona-Madrid⁵ fue el dato definitivo para poner en marcha la obra, así como el éxito cosechado por la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, inaugurada en 1992, que enseguida compitió con ventaja con el avión.

La llegada a Barcelona del AVE a Barcelona ha dejado el viaje a Madrid sin paradas en algo menos de tres horas y ha reducido a la mitad los desplazamientos en avión Madrid-Barcelona y viceversa. Pero el gran objetivo es extender la red de alta velocidad hacia el norte para enlazar con la francesa y, a través de ella, con la europea y, hacia el sur, por el pasillo mediterráneo, para poner a Valencia a poco más de una hora de Barcelona. Las estadísticas demuestran que, en igualdad de circunstancias, el AVE reúne una serie de ventajas que acortan y hace más agradable el viaje: las estaciones están en el centro de las ciudades, los tiempos muertos son mínimos y los rituales de seguridad y gestión de los equipajes en las salidas y llegadas son menos engorrosos que en un aeropuerto. De hecho, los enlaces aéreos que han de competir con el AVE han suprimido vuelos o están servidos por aviones más pequeños que los utilizados antes de la llegada de la alta velocidad.

No obstante, la gran puerta internacional de llegada y salida de personas es el aeropuerto, situado en el municipio de El Prat de Llobregat, 12 kilómetros al suroeste de

⁴ Barcelona es la ciudad europea que registra un tráfico mayor de cruceros y, a pesar de la crisis, prevé un crecimiento sostenido. Sólo cuatro puertos en el Caribe superan en todo el mundo el volumen de viajeros y naves de Barcelona.

⁵ Hasta la inauguración de la línea de alta velocidad Barcelona-Madrid, el puente aéreo que comunica ambas ciudades fue el enlace con mayor número de pasajeros a escala mundial.

la ciudad. Dispone de una moderna terminal (T-1), inaugurada el 17 de junio de 2009, y otra en fase de rehabilitación (T-2), construida para los Juegos Olímpicos de 1992. La instalación superó los 33 millones de viajeros en 2007⁶, descendió hasta los 27,3 millones en 2009, y se prevé para el año en curso que vuelva a crecer, superada la fase aguda de la crisis. En cualquier caso, en el período 1992-2007 figuró entre los cinco aeropuertos que experimentaron una tasa más alta de crecimiento acumulado (ver cuadros 2). La progresión del volumen de mercancías es más lento (ver cuadro 3).

El aeropuerto se encuentra en las inmediaciones del puerto de Barcelona y forma con éste un complejo logístico de gran proyección. La aduana del puerto es la más importante de España por el valor de las mercancías –50 millones de toneladas al año– que pasan por ella. La Autoritat Portuària de Barcelona (APB), que gestiona la instalación, cifra en más de ochocientos los puertos con los que el de Barcelona mantiene algún tipo de enlace y en más de cuatrocientas las compañías que lo utilizan. Según la APB, el de Barcelona es el primer puerto del Mediterráneo por tráfico total, despacho de contenedores (dos millones de unidades), vehículos transportados (800.000) y líneas regulares en servicio (unas 450). Sólo Marsella y Valencia, en el Mediterráneo occidental, presentan cifras equiparables de volumen y variedad de servicios.

A todo lo cual debe añadirse que el puerto funciona como enlace directo con las áreas económicas de Madrid y centro de España, Zaragoza y norte de la Península, dispone de la conexión Barcelyon Express y se encuentra a menos de cuarenta y ocho horas de los dos grandes polos económicos de Portugal: Lisboa y Oporto. En una reunión celebrada en Sao Paulo, Brasil, a primeros de abril, la directora comercial del puerto, Rosa Puig, presentó como especialmente importante para el comercio la Barcelona Reefer Terminal, la instalación de temperatura controlada dedicada a frutas y verduras.

En suma, el complejo puerto-aeropuerto es una herramienta clave en las comunicaciones y los intercambios comerciales entre la UE y los países del sur del Mediterráneo. Según estimaciones elaboradas por el Gobierno de Marruecos para el período 2004-2005, el 70% de los productos manufacturados que tuvieron como destino Europa hicieron el viaje por mar; estos porcentajes son parecidos o mayores en Argelia, Túnez y Egipto.

⁶ Es el segundo aeropuerto de España después de Madrid-Barajas, el octavo de Europa y el 32º del mundo.

Un fenómeno inducido por la importancia del transporte marítimo entre el norte y el sur del Mediterráneo es el incremento de las inversiones en Marruecos procedentes del área económica de Barcelona y, en general, de Cataluña –sector textil, turismo, obras públicas–, con tendencia a expandirse por la cuenca mediterránea meridional. Una vez más, el peso de los puertos de Marsella y Valencia contribuye decisivamente a que los enlaces marítimos sean herramientas esenciales en los intercambios económicos y el desarrollo de los países del sur.

Con vistas al inmediato futuro, la construcción de dos ramales con ancho de vía europeo que comuniquen el puerto y el aeropuerto con la red ferroviaria de la UE potenciará el complejo logístico, disminuirá el transporte por carretera y abaratará los costes de comercialización mediante la utilización del tren. El previsible encarecimiento de los combustibles a causa del aumento de la demanda que seguirá a la recuperación de la economía mundial permite prever una disminución del peso del transporte por carretera en las redes de comercialización y distribución masiva. Para países cuyo gran instrumento de competencia es mantener costes muy bajos –todos los del Mediterráneo sur– resulta esencial disponer en el puerto de Barcelona de un punto de partida con ancho de vía europeo.

Barcelona y la economía española

La economía catalana representa el 19% del PIB español⁷. Entre el 70% y el 80% de las actividades productivas se concentra en Barcelona y su área de influencia, lo que hace de la región metropolitana un espacio de referencia económica en la cuenca mediterránea, depositario de una larga tradición industrial y de servicios, ampliado en las últimas décadas al turismo, las nuevas tecnologías y la investigación biomédica, por citar sólo tres sectores en los que la ciudad se ha volcado con decisión.

Entre las entidades que tienen la sede central en Barcelona figuran La Caixa, la primera caja de ahorros de Europa, con participaciones en el sector financiero, la industria y los servicios. Agbar, multinacional del sector servicios con participación de capital francés e intereses en Suramérica. Gas Natural, multinacional de la producción y distribución de la energía que también tiene intereses en Suramérica. Mediapro, grupo multimedia en expansión. Y una larguísima lista de empresas, a las que se aplica la denominación de multinacionales de bolsillo, con una presencia exterior en crecimiento.

⁷ El PIB de España correspondiente al ejercicio 2009 es de algo menos de 1,2 billones de euros. Fuente, Eurostat.

Es especialmente significativa la apuesta de la ciudad por las nuevas tecnologías y la sociedad de la información, que se concentran en el distrito 22@, organizado en la misma zona –el barrio del Poblenou– que el siglo XIX fue bautizada como la Manchester catalana por la gran cantidad de industrias textiles que albergó. El distrito acoge también la Comisión Nacional del Mercado de las Telecomunicaciones, el ente regulador español del sector, que fue trasladado de Madrid a Barcelona.

El peso de estas empresas completa la muy larga tradición de las inversiones extranjeras en el área de Barcelona, sólo equiparable al mismo fenómeno en la de Madrid. En gran medida, la inversión exterior anticipó la vocación europeísta de la ciudad desde mediados de los años cincuenta e hizo de ella una plataforma logística antes de que se manejara este concepto. Mucho antes, incluso, de que se tuviera en cuenta el concepto de “cooperación descentralizada”, al que alude el antes citado Badia i Dalmasés⁸, aplicado a las ciudades como entidades políticas y económicas que cumplen con ventaja sobre los estados el papel de polos dinamizadores de todo tipo de intercambios. Barcelona cumple, al menos, tres de los requisitos de esta forma de cooperación:

- Acoge operadores nuevos y más flexibles.
- Aprovecha mejor su capacidad para vincular las comunidades del norte con las del sur.
- Estimula la participación de las entidades subestatales en el campo de las relaciones internacionales.

En el caso de la cuenca mediterránea, afectada por problemas políticos y crisis internacionales de largo recorrido, la intermediación de las ciudades opera con ventaja manifiesta sobre los estados. Y, en el caso de Barcelona, su capacidad para llevar el horizonte de relaciones más allá del marco local o regional es determinante.

La institución Fira de Barcelona, que organiza cada año 80 salones, es una de las herramientas con mayor proyección económica exterior. Desde su fundación en 1932, las ferias han tenido una gran importancia en la estructura fabril de la ciudad, en los intercambios comerciales y en la atracción de inversores. Las cifras correspondientes al 2009 –unas 40.000 empresas representadas, 3,5 millones de visitantes y una aportación a la economía de la ciudad de 2.500 millones de euros– son suficientemente elocuentes de la importancia de Fira de Barcelona, pero aún lo son más otros dos datos: el 41% de

⁸ Op. cit. Páginas 24 y 25.

los expositores y el 25% de los visitantes de salones profesionales proceden de fuera de España, sobre todo de países de la UE.

Para los países del sur del Mediterráneo, los salones de Barcelona son una plataforma cercana para entrar en contacto con la economía de la UE; 15 de ellos son referentes europeos (figuran entre los tres primeros del continente). Puede decirse que son el complemento del entramado logístico que ofrece la ciudad.

El desafío de la innovación

Hay dos aspectos de la proyección exterior de Barcelona no directamente relacionados con la actividad económica, pero que cada día tienen más importancia: las actividades relacionadas con la llamada sociedad del conocimiento y su presencia en la vanguardia de la investigación biomédica (ver cuadro 4).

Cuatro instituciones tienen una enorme importancia en la orientación futura de la ciudad y sus relaciones económicas y culturales: el Centro Nacional de Computación, que alberga el ordenador Mare Nostrum, el mayor de España; el sincrotrón Alba, situado en el campus de la Universidad Autónoma de Barcelona, que es la instalación científica más moderna de España, el Parque de Investigación Biomédica de Barcelona y el Instituto de Investigación Biomédica. La pérdida de competitividad de las industrias tradicionales llevó a las administraciones a promover este cambio en la orientación de la economía que, de paso, dota a la cuenca mediterránea de nuevos centros de referencia.

Como señalan todos los expertos, la sociedad del conocimiento entraña en sí misma un cambio social, de reparto y gestión del trabajo, de costumbres, de relaciones entre comunidades y entre individuos. En la experiencia de Barcelona, los centros promotores de la sociedad del conocimiento han tenido un efecto inmediato en la captación de científicos y técnicos, y deben tenerla en el medio plazo en la vinculación de la investigación a la empresa hasta constituir la masa crítica que se estima indispensable para que la ciencia de base sea también motor de la economía⁹. Alcanzar este objetivo es inseparable de la idea misma de construir una sociedad abierta.

⁹ CASTELLS, Manuel: *La dimensión cultural de Internet*. Conferencia pronunciada en la Universitat Oberta de Catalunya el 10 de abril de 2002.

Webs de enlace

Ayuntamiento de Barcelona	www.bcn.es
Estadísticas de Barcelona	www.bcn.es/estadistica
Autoridad Portuaria de Barcelona	www.apb.es
Logística portuaria	www.empresaexterior.com
Fira de Barcelona	www.fira.es
Institut de la Méditerranée	www.ins-med.org
Med Cities	www.medcities.org
Conferencia de las regiones periféricas marítimas	www.crpm.org
Anuario del Mediterráneo	www.iemed.org/anuari

Cuadro 1

REMESAS DE LOS INMIGRANTES REMITIDAS DESDE LA UE
Estimación correspondiente a 2007 en millones de dólares

Egipto	7.000
Marruecos	6.000
Líbano	5.500
Serbia	5.500
Jordania	3.500
Bosnia-Herzegovina	2.500
Albania	1.500

Cuadro 2

TRÁFICO DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE BARCELONA

<u>Año</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>Incremento %</u>
1990	9.205.000	--
1991	9.145.000	-0,7
1992	10.196.000	11,5
1993	9.999.000	-2
1994	10.647.285	6,5
1995	11.727.814	10,1
1996	13.343.679	14,6
1997	15.065.724	12,1
1998	16.194.805	7,3
1999	17.421.938	76
2000	19.809.567	13,8
2001	20.745.536	4,7
2002	21.348.211	2,9
2003	22.752.667	6,6
2004	24.558.138	7,9
2005	27.152.745	14,6
2006	30.008.152	10,5
2007	32.898.249	9,13
2008	30.302.134	-8,18

Fuente: Aeropuerto de Barcelona y AENA.

Cuadro 3

TRÁFICO DE MERCANCÍAS DEL AEROPUERTO DE BARCELONA

<u>Año</u>	<u>Toneladas</u>
1999	86.217
2000	88.765
2001	81.919

2002 77.135
2003 74.531
2004 90.567
2005 95.145
2006 98.314
2007 102.143
2008 110.845
2009 91.078

Fuente: AENA.

Cuadro 4

UNIVERSIDADES Y CENTROS ACADÉMICOS

Universidad Politécnica de Cataluña (UPC)	www.upc.edu
Universidad de Barcelona (UB)	www.ub.es
Universidad Autónoma de Barcelona (UAB)	www.uab.es
Universidad Pompeu Fabra (UPF)	www.upf.edu
Universidad Ramón Llull (URL)	www.url.es
Universitat Internacional de Catalunya (UIC)	www.uic.es
Universidad Abad Oliba (UAO)	www.uao.es
Universitat Oberta de Catalunya (UOC)	www.uoc.es
Instituto de Estudios Superiores de la Empresa (IESE)	www.iese.edu
Escuela Superior de Administración y Dirección de Empresas (ESADE)	www.esade.edu
Escuela Superior de Cine y Audiovisuales de Catalunya (ESCAC)	www.escac.es
Centro Nacional de Computación	www.bsc.es
Sincrotrón Alba	www.cells.es
Parque de Investigación Biomédica	www.prbb.org
Instituto de Investigación Biomédica	www.pcb.ub.es