

## Barcelona: la reinención de la ciudad portuaria en la nueva economía global

Jordi Bonet i Martí

Los fastos del Fórum de las Culturas han supuesto un relanzamiento de la crítica alrededor del modelo de gestión postsocialdemócrata de la gobernabilidad metropolitana. A diferencia de los Juegos Olímpicos de 1992, donde las voces críticas fueron ninguneadas (ya sea mediante la represión directa o el silenciamiento mediático) y se impuso un consenso totalizador, la distinta coyuntura política representada por el enfrentamiento interinstitucional (hasta la tardía victoria del PSOE en las elecciones autonómicas y estatales) y la repolitización de la ciudadanía a raíz de las distintas movilizaciones (Banco Mundial, Cumbre Europea, Guerra de Irak) han abierto una brecha que permite a la crítica sobrepasar el umbral de marginalidad y alcanzar la esfera pública.

Sin embargo, corremos el riesgo de incurrir en el reduccionismo de confundir el evento mediático con el modelo global de ciudad que le subyace, del cual el Fórum sólo es una parte. La voluntad de este artículo es analizar otro de los frentes donde se juega el futuro del desarrollo del modelo de Barcelona: su apuesta logística alrededor de su reinención como ciudad portuaria. No debe entenderse como un análisis global, lo que escapa al espacio del artículo, sino como invitación a la necesidad de desarrollar otras miradas críticas que den razón del proceso capitalista de reinención de la ciudad basándose en el análisis de las tendencias socioeconómicas actuales<sup>1</sup>.

### **El precio de la conexión**

El advenimiento de la sociedad informacional ha supuesto el desplazamiento de la centralidad desde la esfera de la producción física de mercancías —representada en su última etapa por las economías de escala fordistas— hacia la esfera de la circulación: de informaciones, capitales o bienes físicos. Asistimos así a un proceso de deslocalización productiva de alcance planetario ejemplificado en la nueva división internacional del trabajo y en la fragmentación de la fábrica fordista en una miríada de empresas subcontratistas, de *consulting*, financieras y de servicios que redefinen la topología del sistema económico internacional como red de flujos.

La nueva economía global es el resultado de un proceso de desterritorialización de los flujos económicos, seguido de un estriaje de los mismos a partir de su recodificación y jerarquización, que se materializa en su reterritorialización en una red de redes; está gobernada por los nuevos nodos de concentración intensiva de actividades económicas, financieras y decisorias, que conforman las ciudades globales, así como por la sucesiva aparición de nodos secundarios que articulan las subredes de la economía global. En este contexto, los territorios se vuelven centrales, tanto por su disposición como nuevas cuencas de trabajo inmaterial, a partir de las distintas sinergias productivas que allí se desarrollan, como por su capacidad de conectarse con la red de redes de la economía global. A resultas de ello, los transportes, las comunicaciones y los servicios logísticos, cobran una importancia decisiva.

De forma paralela, se ha producido un declinar de la soberanía de los estados-nación y el auge de las economías regionales de carácter supraestatal (*i.e.* la Zona Euro) o infraestatal (como el caso de la *Terza Italia*<sup>2</sup>). Las regiones tienden a reorganizarse a partir de las metrópolis<sup>3</sup> que las componen, por su carácter de núcleos de concentración empresarial, infraestructural y urbana. Esto provoca una revaloración de la administración local como agente en el proceso de redefinición de la nueva economía, así como desacuerdos con la administración estatal, que a pesar de su declive continúa ejerciendo el rol de principal financiador de las grandes obras públicas necesarias para el desarrollo económico regional.

### **Gobierno y territorio**

Este marco general que hemos presentado sucintamente lo podemos ver ejemplificado en los avatares de Barcelona para posicionarse como nodo de la red global de flujos económicos. La metrópolis catalana, que en un pasado representó uno de los epicentros de la industrialización del Estado español, ha encontrado serias dificultades para insertarse en la economía global. El riesgo de devenir un páramo postindustrial, tal como ha acontecido en varias ciudades británicas y estadounidenses, ha encendido las señales de alarma de las administraciones y del capital local con el fin de generar políticas proactivas que tengan por objetivo aumentar la competitividad del territorio a escala internacional. Si antaño el desarrollo económico dependía fundamentalmente de factores endógenos (políticas estatales o capacidad del empresariado local), hoy en día las metrópolis deben competir (o establecer alianzas) entre ellas para atraer y conectar los flujos de la economía global. Este cambio de orientación supondrá una transformación del rol de las administraciones públicas, que orientarán la práctica del gobierno local a la satisfacción de las necesidades económicas derivadas de la nueva coyuntura internacional.

Sin embargo, esta transformación no afecta únicamente a la orientación de las políticas sino a los agentes que intervienen en los procesos de diagnóstico, diseño e implementación. Desde principios de la década de los 90, asistimos a un despliegue de un modelo de gobierno en red, tipificado por los politólogos anglosajones como *governance*, donde la administración pública pierde progresivamente el monopolio de la esfera de decisión política en favor de nuevas formas concertadas que integran agentes empresariales y sociales. Este modelo, cuyo crecimiento en Barcelona ha adquirido un carácter exponencial, es representado por la proliferación de entidades mixtas, ya sea en forma de consorcios, consejos o sociedades cuya función es generar un "empresario colectivo metropolitano" —que aglutina tanto a las administraciones públicas como al capital local y que persigue la captura del sector cívico-social— con la suficiente capacidad de liderazgo e inteligencia para asegurar y aumentar la competitividad global del territorio.

Este cambio de escenario se materializó en la ciudad tras la culminación del ciclo olímpico (1986-1992) que propició una profunda transformación urbana, pero que no proveyó a la metrópolis de las infraestructuras necesarias para el despegue en la nueva economía en red. Una de las prioridades actuales de la administración municipal es resolver esos déficits y posicionar a Barcelona como uno de los centros direccionales de la euro-región C-64. Esta es una empresa ardua y difícil dada la insuficiencia de infraestructuras de interconexión entre los distintos nodos ciudadanos, el bajo nivel de integración económica regional y la ausencia de un liderazgo político y económico capaz de impulsarla. Para solventar estas deficiencias, las administraciones públicas municipales conjuntamente con el capital local han desarrollado una serie de estrategias para reconvertir en activos económicos su ubicación geográfica, el capital

social local y el carácter emprendedor que antaño había caracterizado al empresariado catalán. En esta dirección cabe situar la elaboración de estudios de prospectiva, en formato de planes estratégicos, que tienen por objetivo dinamizar la metrópolis barcelonesa en el marco de la economía global.

Dentro de los posibles escenarios de futuro proyectados, uno de los más apetecibles para el "empresario colectivo metropolitano" sería la apuesta por la reestructuración de Barcelona como plataforma logística del sur de Europa. Convertir a Barcelona en un atractor de los flujos económicos que configuran la economía global y aprovechar el aumento de su centralidad como nodo intermodal<sup>5</sup> permitiría a la metrópolis alcanzar el liderazgo de la euro-región C-6, propiciando su cohesión interna y revalorizando su posición geoestratégica. Para ello, Barcelona debe optimizar los recursos existentes y, en concreto, un recurso desatendido, su ubicación marítima.

Si el corazón de la economía fordista lo constituía la fábrica, y el puerto se concebía como mero anexo a las necesidades de su *hinterland* industrial, en el actual cambio de paradigma derivado de la nueva logística el puerto asume una importancia estratégica al convertirse en interfaz obligado entre las grandes rutas marítimas y los grandes ejes terrestres, posibilitando una revalorización del territorio a partir de actividades que implican valor añadido como operaciones de manipulación de carga, servicios logísticos y financieros. Sin embargo, tal y como han señalado Thierry Baudouin y Michèle Collin<sup>6</sup>, este proceso debe completarse mediante una sinergia con el conjunto de la economía metropolitana, así como con su resignificación cultural como ciudad portuaria, dado que en el capitalismo cognitivo los significantes culturales son subsumidos en el proceso de valorización capitalista no sólo como objetos de consumo sino como medios de producción. Así, la apuesta logística de Barcelona encuentra su complemento en la gestación de una nueva identidad cultural urbana: la ciudad marítima como preámbulo a la ciudad portuaria, su culminación.

### **De la ciudad marítima a la ciudad portuaria**

Durante décadas, se había extendido el tópico de que Barcelona vivía a espaldas de su litoral marítimo, pero en los últimos años observamos como éste se recupera como un activo para su desarrollo económico y urbano. El frente litoral ha pasado así de la categoría de zona deprimida, cementerio del patrimonio industrial del antaño llamado Manchester catalán, a ser un vector de reinención de la ciudad, no sólo en su morfología urbana sino en su significativo cultural como ciudad marítima. Las instalaciones del Fórum de las Culturas vienen a culminar la recuperación del frente litoral barcelonés iniciada con la erradicación del barraquismo que poblaba sus playas y seguida con un *continuum* de infraestructuras de ocio (playas, Port Vell, Port Olímpic, Maremagnum), residenciales (Nova Icària, Diagonal Mar), culturales (Museo de Historia Nacional de Cataluña), empresariales (World Trade Center) y científicas (Parc de Recerca Biomèdica). No obstante, la recuperación del litoral como elemento de revalorización no debe acotarse únicamente a su término municipal, sino que se inserta en un *continuum* urbano que conecta al sureste con el litoral del Baix Llobregat y, en dirección noroeste, con el del Maresme.

A simple vista, podría parecer que el desarrollo de un significativo marítimo en la historia de Barcelona responde únicamente al interés de potenciarla como ciudad turística. Sin embargo, tal como apuntábamos anteriormente, esta recategorización no puede separarse de la gestación de una plataforma logística alrededor de un *hub* central de comunicaciones formado por la ampliación del puerto comercial, el aeropuerto y la futura estación intermodal del Ave. El nuevo significativo marítimo operaría así como predecesor de una identidad portuaria, que ya no cabe entender como sinónimo de muelles inhóspitos y bajos fondos surgidos de una novela de Jean Genet, sino como nodo caracterizado por una alta intensidad de interacciones económicas que ejerce de interfaz de redes marítimas y terrestres. Si bien es cierto que todavía no se han generado las sinergias necesarias entre ciudad y puerto para que los ciudadanos y empresas locales aprecien sus posibilidades de desarrollo, la reurbanización del litoral y las distintas campañas publicitarias de la administración pública alrededor de su identidad marítima y mediterránea son un primer paso en esa dirección.

No obstante, el desarrollo de su significativo cultural no avanza a la misma velocidad que el desarrollo de su plataforma logística. La ausencia de una autoridad política central en el desarrollo de las economías regionales, así como la dependencia financiera del gobierno central para las inversiones en grandes infraestructuras, provoca no pocas disfunciones. Ése es el caso de la competencia entre el puerto de Barcelona y el puerto de Valencia, cuyo desarrollo ha sido incentivado durante el gobierno del Partido Popular. Y también el de la priorización del trazado radial del Ave Barcelona-Madrid y Valencia-Madrid frente a un trazado Montpellier-Barcelona-Valencia, que sería la opción más racional para el desarrollo de la Euro-región Mediterránea.

### **“Europorta”**

Con la denominación de “Europorta”, la administración autonómica se refiere a un *masterplan* que tiene por objetivo la reconversión de la zona aluvial del Delta de Llobregat en un distrito logístico<sup>8</sup> cuyo epicentro sería el desarrollo de un *hub* central de comunicaciones formado por la convergencia de la ampliación del puerto de Barcelona, del aeropuerto y la red ferroviaria de alta velocidad. Alrededor de este nodo de comunicaciones se agruparían distintas áreas logísticas (ZAL 1 y ZAL 2), parques de negocios (Mas Blau, Viladecans, Ciudad Aeroportuaria), instalaciones hoteleras y centros de investigación universitario (Ciudad Aeroespacial de Viladecans y nuevos *campus* de la Universidad Politécnica de Cataluña<sup>9</sup>) a fin de establecer sinergias cooperativas entre ellas. Se trata de un proyecto sumamente avanzado, cuya finalización se prevé en el año 2005 para la ampliación del aeropuerto y en 2011 respecto al puerto (en este caso la infraestructura es más costosa ya que supone la desviación de 2,5 km al sur de la desembocadura del río Llobregat<sup>10</sup>).

El objetivo de “Europorta” es configurarse como vía de entrada a la Europa del Sur de las redes de tráfico marítimo provenientes del Sudeste Asiático por el canal de Suez, del Norte de África y del continente latinoamericano. A pesar de la centralidad del puerto en el desarrollo de la plataforma, el retropuerto adquiere una importancia decisiva. El contramodelo que se quiere evitar es el del puerto aislado de Algeciras, que únicamente actúa de transbordador de contenedores entre los buques de carga trasatlánticos y los mediterráneos, lo que genera un bajo valor añadido en la economía urbana.

Por el contrario, el modelo se basa más bien en priorizar el carácter intermodal de la plataforma para generar así actividades de valor añadido: operaciones de embalaje y tratamiento de la carga, empresas de *consulting*, servicios financieros, actividades hoteleras de alto *standing*, centros de convenciones para las empresas y proyectos de cooperación con las universidades.

El principal afectado por esta transformación será el municipio del Prat de Llobregat, que albergó un gran número de industrias fordistas y que padece en la actualidad una creciente deslocalización industrial (se calcula que se han perdido más de 1.000 empleos debido al cierre de empresas). Es de prever que los efectos derivados de la gentrificación de su litoral desemboquen en una mayor precarización social. Tal como apunta Saskia Sassen<sup>11</sup>, las empresas del terciario avanzado producen dos segmentos diferenciados de fuerza de trabajo: por una parte, un reducido segmento de personal altamente cualificado y, por otra, una fuerza de trabajo precarizada ocupada en servicios de hostelería, limpieza y mantenimiento. No obstante, es presumible que el impacto de la nueva plataforma logística no afecte únicamente la zona del Baix Llobregat, sino que a medida que consiga incrementar su productividad acabe permeando el conjunto de la economía urbana, reconfigurando Barcelona como ciudad portuaria.

No es baladí que en el apogeo de la cultura de la participación las tendencias aquí descritas se caractericen por ser hurtadas al debate ciudadano. El Fórum, como dispositivo blando de gobernabilidad, puede admitir brechas por donde se filtre la crítica, pero no así el modelo de inserción de la metrópolis en el contexto de la economía global. La apuesta logística, así como otras no analizadas en este artículo, por ejemplo la metrópolis del conocimiento o la ciudad de ferias y congresos, anuncian las futuribles Barcelonas soñadas por políticos y empresarios que sólo admiten un debate técnico bajo criterios de eficacia y eficiencia en la consecución de los objetivos. El relanzamiento de la crítica como herramienta para abordar una reapropiación de la ciudad mediante su sustracción a las dinámicas del capital debe abordar perentoriamente la necesidad de proseguir en estas líneas de investigación, analizar las tendencias subyacentes al modelo de acumulación capitalista y las resistencias y posibilidades que se abren en función de este modelo.

\* De **Jordi Bonet** (jordi@comunalia.org) se pueden leer dos textos en *Barcelona, marca registrada: un model a desarmar* (Barcelona, Unió temporal d'Escribes, Virus, 2004): "Ciutat de vendes, benestar de pagament. De les polítiques socials al comerç de serveis" y "Pla Delta: un masterplan aeroportuari per la Porta Sud". Todos los textos de este libro se pueden consultar en <http://www.investigaccio.org/barcelona2004/indexllibre.htm>.

© Jordi Bonet. Se permite la copia, reproducción literal y redistribución de este texto en su totalidad y por cualquier medio siempre y cuando sea sin ánimo comercial y esta nota se preserve.

## NOTAS

1. Este artículo es en gran parte deudor de los debates mantenidos durante el proceso de edición del libro *Barcelona marca registrada, un model per desarmar*, Barcelona, Unió Temporal d'Escribes, Virus, 2004.
2. Denominación que hace referencia a la zona económica del centro y noreste del país, cuyas características principales serían la descentralización productiva y la integración social, que sustituiría la centralidad que anteriormente tuvo el triángulo industrial Milán-Turín-Génova.
3. El concepto de metrópolis, tal y como lo usamos en el artículo, sobrepasa el ámbito del término municipal *stricto sensu*, para referirse al conjunto de poblaciones que conforman un *continuum* urbano productivo. Así, cuando nos referimos a la metrópolis de Barcelona, debe entenderse el conjunto de la Región Metropolitana de Barcelona formada por 161 municipios y con una población que excede los 4,5 millones de habitantes.
4. Denominación que recibe la red formada por las ciudades/metrópolis de Barcelona, Tolosa de Languedoc, Montpellier, Zaragoza, Valencia, Ciudad de Mallorca.
5. La intermodalidad hace referencia a la capacidad de conectar redes de distinta naturaleza: marítima, ferroviaria, viaria y aérea.
6. Thierry Baudouin y Michèle Collin, *Villes portuaires et nouveaux enjeux internationaux: Séminaire de l'Association Internationale Villes et Ports*, Caen, Paradigme, 1991.
7. Nodo que ejerce de concentrador de múltiples conexiones en una red.
8. Utilizamos aquí la noción de distrito tomada de Alfred Marshall y actualizada por Giacomo Becattini para referirse a los distritos industriales como áreas territoriales donde se establecen sinergias cooperativas entre las distintas empresas, lo que permite generar rendimientos crecientes sin necesidad de su integración vertical en una misma unidad productiva.
9. Para un desarrollo más pormenorizado del Plan Delta y sus implicaciones sociales y ambientales, véase "El Pla Delta: un masterplan per a l'ampliació del port i l'aeroport", en Jordi Bonet i Martí, *Barcelona marca registrada, un model per desarmar, op. cit.*
10. Declarada ilegal por el Tribunal Supremo pero cuyas obras no han sido paralizadas por el gobierno atendiendo a la lógica de hechos consumados.
11. Saskia Sassen, *La ciudad global. Nueva York, Londres, Tokio, Buenos Aires*, Eudeba, 1999.