

CIUDADES 5

REVISTA DEL INSTITUTO UNIVERSITARIO DE URBANÍSTICA DE LA UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

1999

NÚMERO MONOGRÁFICO SOBRE “VENTAJAS URBANAS Y COMPETITIVIDAD ENTRE CIUDADES”

pàgs. 85- 102

El valor de los acontecimientos deportivos globales: LA EXPERIENCIA OLÍMPICA DE BARCELONA 1986-1992 Y LAS EXPECTATIVAS DEL FÓRUM 2004

**Joaquim Clusa,
Economista y M.Sc. Planning
Barcelona Regional S.A.**

1. Introducción: A a success story of a proud and a purposeful city≡ (pág.2)
2. Las inversiones asociadas con los Juegos Olímpicos: los proyectos de infraestructuras y los objetivos de su solicitud (pág. 3)
3. Impactos económicos y financieros: cifras principales y la discusión sobre el empleo generado (pág. 7)
4. El Fórum Universal de las Culturas - Barcelona 2004 y los nuevos proyectos en infraestructuras y de desarrollo urbano (pág.8)
5. Conclusiones: puntos fuertes de la experiencia olímpica y algunas dudas para el futuro (pág.15)
6. Referencias y bibliografía (pág.18)

Notas

1. Introducción: A a success story of a proud and a purposeful city

The Financial Times (1999) ha calificado el proceso urbano reciente de Barcelona como Auna historia de éxito de una ciudad orgullosa y tenaz; probablemente es un buen resumen del esfuerzo importante realizado por la ciudad, y también por la región de Cataluña, para mejorar la calidad de vida y la competitividad económica. Estas observaciones son consecuencia del reciente premio de los arquitectos británicos (RIBA) a los valores arquitectónicos y urbanísticos desarrollados por la ciudad durante las últimas dos décadas.

El premio fue recibido por el alcalde actual desde 1997, Joan Clos, acompañado por Narcís Serra, primer alcalde democrático (1979-1982), el alcalde del período 1982 a 1997 (Pascual Maragall), el Director de Urbanismo desde 1982 a 1986 (Oriol Bohigas) y el Director técnico del Holding Olímpico desde 1987 a 1993 (Josep Acebillo), como los principales actores del proceso urbano de este largo período.

De alguna manera, la Agencia Metropolitana, Barcelona Regional S.A, desde donde se elaboran en la actualidad propuestas de infraestructuras metropolitanas, es una continuación del Holding Olímpico de Barcelona. Es una Ajoint venture entre la Administración Local y empresas del Gobierno Central para desarrollar, como un entidad ad hoc, los trabajos de infraestructuras de su competencia y financiación. Los accionistas de Barcelona Regional son instituciones y empresas de las administraciones Central y Local (RENFE, AENA, Puerto Autónomo, instituciones metropolitanas...) y sus objetivos son el planeamiento y la construcción, si es necesaria, de infraestructuras. Josep Acebillo es su Consejero Delegado y su plantilla está formada por unas 40 personas.

La referencia de las inversiones de los Juegos Olímpicos es importante especialmente para entenderla viabilidad económica de la inversión futura en infraestructuras, financiada no solamente por todas las administraciones, sino también por el sector privado. Los Juegos Olímpicos ofrecen una referencia para entender la financiación futura en términos de los esfuerzos del pasado.

Luis Millet, que fue responsable de construcciones del Comité Olímpico de Barcelona, escribió que "... la Barcelona actual es la Barcelona de los Juegos; y lo continuará siéndolo durante algunos años más, hasta el momento que una nueva ambición impulse un proyecto de un nuevo cambio..." (Millet, 1995, pág.208). El mismo Millet evaluó la Ahipótesis de la no realización de los Juegos en un retraso de 3-4.000 millones \$ en inversiones públicas. Y Acebillo ha hablado recientemente acerca del Aprogresivo cambio de escala" del desarrollo urbano de Barcelona desde 1980 (Acebillo 1998).

Seguramente todas las observaciones anteriores no serian posible sin los Juegos

Olímpicos de 1992. Además de las mejoras en infraestructuras y en renovación urbanas, otras importantes consecuencias en el área metropolitana y en la ciudad, como por ejemplo el incremento del turismo, son también consecuencia del Aéxito razonable≡ de los Juegos Olímpicos. Las inversiones en infraestructuras son las que tuvieron un impacto económico más inmediato sobre la ciudad y el área metropolitana. Alguno de los beneficios no tangibles debido a lo que podría denominarse Aefecto mapa≡ (Aponer Barcelona en el mapa del mundo≡) son mucho más difíciles de evaluar en términos de atracción y promoción de actividad económica, excepto en turismo.

El presente trabajo trata de los impactos económicos de los Juegos Olímpicos y de los proyectos futuros en infraestructuras y desarrollo urbano. Los principales proyectos asociados a los Juegos Olímpicos de 1992 se presentan en el segundo capítulo, y las cifras asociadas de impactos e inversiones en el capítulo tercero. El acontecimiento futuro diseñado para concentrar esfuerzos y proyectar la ciudad desde el punto de vista cultural se sintetiza en el capítulo cuarto. El trabajo se cierra con las principales conclusiones que se derivan de la experiencia de los Juegos Olímpicos y de las limitaciones sobre el uso de grandes acontecimientos para solucionar problemas de infraestructuras a la vista de la reducción actual en la capacidad de inversión pública, como resultado de los procesos recientes de ajuste económico para cumplir las condiciones de convergencia europea.

2. Las inversiones asociadas con los Juegos Olímpicos: los proyectos de infraestructuras y los objetivos de su solicitud

Se ha dicho que los Juegos fueron una Aexcusa” para atraer y concentrar infraestructuras en la ciudad y en su área metropolitana, con los objetivos de contrarrestar la crisis económica 1975-1980, que produjo un alto nivel de paro, así como para reducir el déficit de infraestructuras metropolitanas (cinturón de ronda, ampliación del aeropuerto....) (Clusa 1995). Se ha dicho también que las infraestructuras son un importante Acatalizador≡ para movilizar inversión privada en las ciudades.

La solicitud de los Juegos Olímpicos en 1982-83 se produce de forma muy inmediata a las primera elecciones democráticas de 1979. Las consecuencias de las crisis mundial del petróleo llegaron a España en 1974-75. La fecha de la elección de Barcelona como sede olímpica (1996) coincide con la entrada de España en el Mercado Común Europeo y también con el principio de la inflexión positiva del ciclo económico. Por estas coincidencias temporales, los Juegos Olímpicos se presentan a menudo como la causa principal del cambio en el ciclo económico.

El paro superaba en 1982 el nivel del 20% de la población activa. Cataluña es una región industrial que acostumbra a crecer más que el resto de España en períodos de expansión pero que sufre más pérdidas de empleo en períodos de crisis. El período 1975-1986 generó una pérdida de empleo de más del 20% en el Área Metropolitana de Barcelona. Sin embargo durante la expansión de 1986-1991 el empleo creció alrededor de un 25%, con un importante incremento en la renta real.

Algunas informaciones complementarias sirven para situar el municipio de Barcelona y su área metropolitana:

- Municipio de Barcelona (97 Km²): 1,5 millones de residentes en 1996.
- Área metropolitana de Barcelona para servicios medioambientales: 585 Km² y 2,9 millones de residentes.
- Región Metropolitana de Barcelona (3.234 Km²): 4,2 millones de residentes en un radio de 30-45 Km. del centro de Barcelona.
- El sistema de ciudades metropolitano se caracteriza por 6 ciudades de más de 100.000 habitantes en el entorno de Barcelona (Hospitalet, Badalona y Santa Coloma de Gramanet) y Sabadell, Terrassa y Mataró en un radio de 25-30 Km del centro. Los trece municipios servidos por las Rondas tienen una población de 2,4 millones de habitantes en 223 Km². En un territorio central de 950 Km² residen 3,3 millones de habitantes. En el exterior de este territorio se localizan 6 municipios con más de 20.000 habitantes (Mataró, Granollers, Mollet, Premià, el Masnou, Vilanova i la Geltrú y Vilafranca del Penedés) y 118 municipios (72% de los 164 municipios metropolitanos) con menos de 20.000 residentes.
- El territorio regional (Cataluña) tiene 31.895 Km² y 6,1 millones de habitantes dentro de un radio aproximado de 150-200 Km. del centro de Barcelona.
- Posición central de Cataluña en un grupo de regiones en España y Francia, con capitales en Barcelona, Valencia, Mallorca, Zaragoza, Tolouse y Montpellier, y cuyo territorio será servido en un próximo futuro por la línea ferroviaria de Alta Velocidad. Estas regiones tienen una población total de 16,2 millones de habitantes.
- Los espacios económicos de referencia son España (39,5 millones de habitantes) y la Unión Europea (370,3 millones de habitantes).
- Es la 60 región metropolitana europea en dimensión demográfica, después de Londres, París, el Randstat holandés, el Ruhr⁴

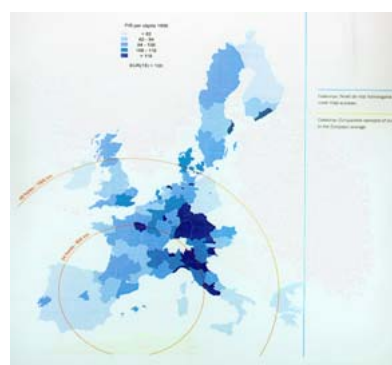
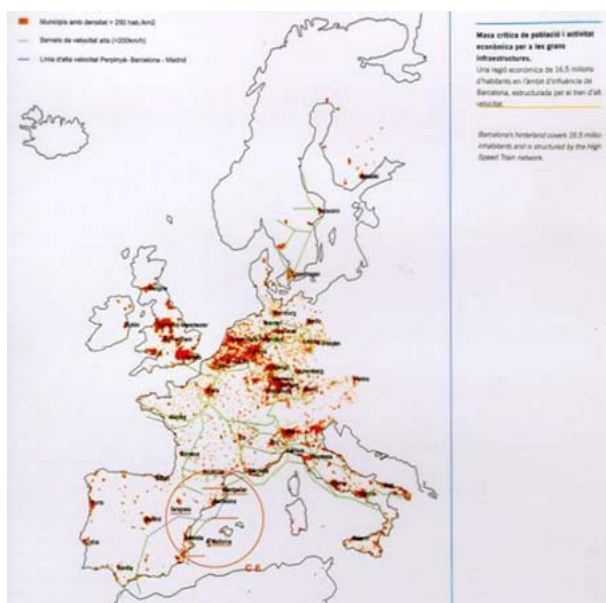
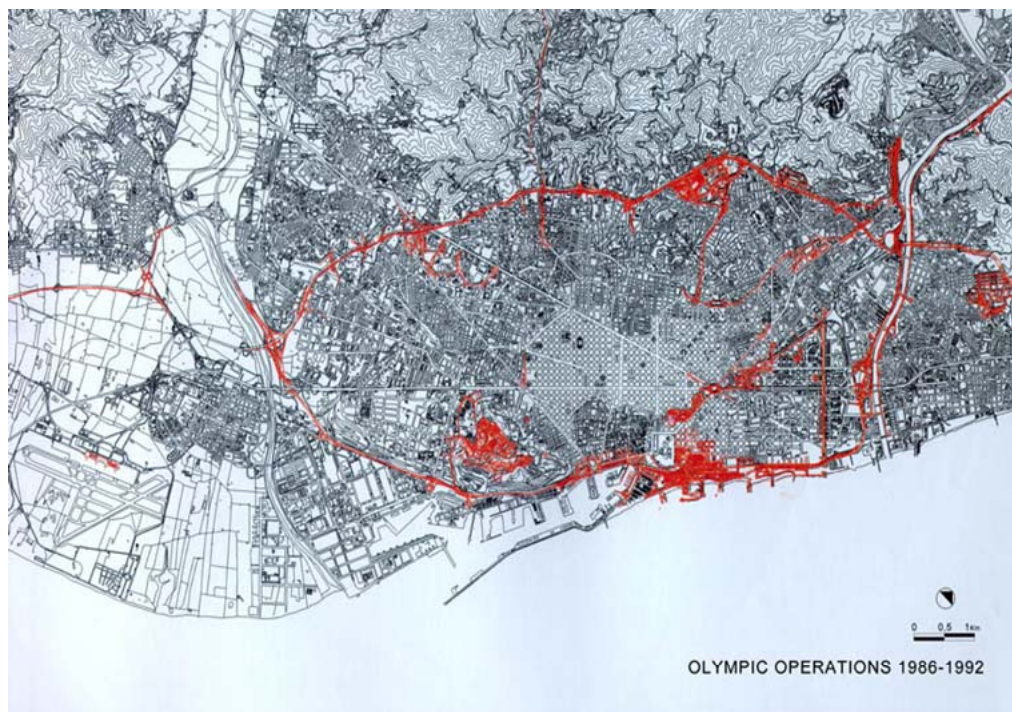
alemán y Madrid ; es la 50 en términos de empleo industrial. Ocupa la novena posición en términos demográficos cuando se toma en consideración una extensión similar de 3.300 Km² detrás de las anteriores y Manchester-Liverpool, Milán y Nápoles.

- En el ranking de ciudades europeas de la encuesta Healey & Baker, Barcelona fue en 1997 la 6ª mejor ciudad para localizar empresas y la 1ª en calidad de vida para ejecutivos.
- 3,5 millones de turistas en la ciudad y más 16 millones de turistas en Cataluña en 1997.
- Renta: 99,4% del nivel medio de la Unión Europea de PIB per capita, en 1996, y 66% del nivel medio de USA, en 1994.

El acontecimiento olímpico representó un gasto total de 1,14 billones de Ptas. (9.635 millones \$, según Brunet 1995), que incluía el Aprograma aprobado≡ de inversiones de unos 950.000 millones Ptas. (8.012 millones de \$ en valor de 1990). La inversión sería equivalente a unos 1.100 Km.de autopistas, como un elemento de referencia. Alguno de los principales proyectos, adicionalmente al Estadio olímpico y al Palacio de Deportes, fueron las siguientes:

- Rondas de Barcelona en recorrido segregado (35 Km., aproximadamente)
- Autopistas adicionales en unos 45 Km más, incluyendo el túnel de Vallvidrera y la autopista de Manresa- Terrassa, para el acceso a la ciudad central.
- Unas 4.500 nuevas viviendas en las 4 Villas olímpicas (tres de las cuales en Barcelona), incluyendo la renovación de un área industrial de Barcelona como la villa olímpica de los atletas, con unas 2.400 viviendas.
- Un puerto deportivo de 1000 amarres en la Villa olímpica central
- 2 torres de comunicaciones (proyectos de Foster y Calatrava)
- 5 nuevas áreas de centralidad en Barcelona, con oficinas, centros comerciales y vivienda.
- Ampliación del aeropuerto
- Mejora del viejo Puerto deportivo
- Inicio de 4 grandes equipamientos culturales (Centro de⁵

Cultura Contemporánea, Museo de Arte Moderno, Auditorio y Teatro Nacional) en la ciudad central, y que se terminaron entre 1993 y 1997.



Regió Metropolitana de Barcelona / CATALUNYA



**METROPOLITAN
REGION**
3.300 km²

DISPERSED

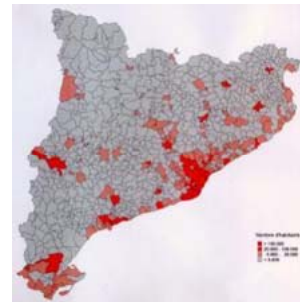
(1.400 inhabitants / Km²
- 15% residents in 55% residential
land-)



AND COMPACT

(Ring Road Area: 4.500 inhab./km²
- "Central Triangle": 3.500
inhab./km²)

(Greater London:
1.500 Km² - 7,3 m.inhab.
4.900 inhab./Km²
>> "Barcelona Ring Road Area"



**GEOGRAFIA MUNICIPAL:
170 "REINOS" EN LA REGIÓN METROPOLITANA
1.000 EN CATALUNYA**

**"TODOS QUEREMOS TENER DE TODO"
LA SUMA DEL "ORDEN MUNICIPAL", DESORDEN?**

Mur & Clusa As.

10

3. Impactos económicos y financieros: cifras principales y la discusión sobre el empleo generado

La información sobre los principales impactos económicos de los Juegos Olímpicos procede de Brunet (1993,1995) y Raymond (1994). Se resume a continuación de forma sintética.

- **Gasto total: \$ 9. 635 millones (1.136.000 MPTA)**
- Cifras comparativas con otros Juegos Olímpicos en M\$: Seul 88 (3.155), Los Angeles 84 (522), Montreal 76 (3.175). Solamente Tokio 64 (16.826) superó el gasto de Barcelona.
- Organización y desarrollo de los **Juegos Olímpicos: 15% del total (162.000 MPTA)**.
- **Gasto del Comité Olímpico: 196.000 MPTA**, incluyendo un 17% en construcciones deportivas.
- **Inversiones en infraestructuras y construcciones: 85% del gasto total (957.000 MPTA)**.
- Importancia económica del gasto total en relación al PIB (PIB91 de Cataluña:10,3 BPTA): 1,8% durante 6 años (**10,7% en relación al PIB de 1991**).
- Principales sectores de inversión: **Infraestructuras del transporte (42%**, incluidas las galerías de servicio), Vivienda y oficinas (15%), Hoteles (13%), Telecomunicaciones (13%), Otros (17%).
- **“Gestión” pública** (“Aplicación” de fondos): 72% de la inversión total (807.000 MPTA) / **67% de la inversión en infraestructuras** (644.000 MPTA).
- **“Financiación” pública** (“Origen de los fondos” = recursos generales de los presupuestos): 40% del gasto total / **47% de la inversión en infraestructuras** (450.000 MPTA). El resto de las inversiones (53%) se financiaron con ingresos comerciales procedentes de la venta de inmuebles, tarifas o peajes.
- “Gestión” del **Holding Olímpico/ HOLSA** (Ayuntamiento y Administración Central): **275.000 MPTA- 43%** de la gestión pública (125.000 en obras delegadas / 150.000, aprox., por empresas de HOLSA, incluida la Villa Olímpica).
- Financiación del Presupuesto del **Ayuntamiento de Barcelona: 79.100 MPTA** -18% de la financiación pública total (23.000 en los Presupuestos de 1987-1992 +₉

56.000 MPTA ó 50% de la deuda final de HOLSA).

- **“Carga”** de la financiación de los Juegos Olímpicos en el Presupuesto del **Ayuntamiento de Barcelona**, en relación a la inversión municipal total: **20% aprox., durante 20 años.**
 - 20,3% en el periodo 1987-1992 (23.000 / (19.000 *6)
 - 21,4% en el período 1993-2007 (7.900 *15) / (36.877 *15) (1996: 22,9%)
- **Efecto multiplicador** de la iniciativa e inversión del **Ayuntamiento de Barcelona**: 1/5,7 de la inversión pública. **1/14** del gasto total.
- Financiación del **Gobierno Central**: **185.000 MPTA / 41%** de la inversión pública total (Referencia: Inversión total de los Ayuntamientos de Cataluña en 1995: 135.500 MPTA = 22.000 PTA. por habitante). Representa un **incremento del 35%** de la inversión regionalizada del Estado en Cataluña en el período 1987-1992.
- Financiación del **Gobierno Regional**: **143.000 MPTA –32%** de la inversión pública total. “Carga”: **18% de la inversión total** del período 1986-1991.
- **Efectos inducidos** sobre la economía regional: multiplicador 1/3.

Dos elaboraciones importantes sobre el impacto económico de los Juegos Olímpicos presentan algunas diferencias sobre los impactos en el empleo. Según Brunet el impacto Afue de una media anual de empleo en 1987-1992 relacionado con el gasto directo de ...35.309 empleos...relacionados con el impacto indirecto.....de 24.019 empleos....de forma que el nivel medio de empleo creado.... fue de 59.328 empleos para el período 1987-1992 en el municipio de Barcelona....≡ (Brunet 1993, pág.237). Raymond (1994), indica una Acreación de 160.887 desde Enero de 1987 a Agosto de 1992....unos 30.000 de media anual≡.

4. El Forum Universal de las Culturas - Barcelona 2004 y los nuevos proyectos de infraestructuras y de desarrollo urbano

El Forum 2004 es un acontecimiento de ámbito mundial diseñado como una reunión internacional para debatir temas del siglo XXI relacionados con la paz, la diversidad cultural y la sostenibilidad ambiental, y cuyas instalaciones principales se localizaran en el entorno de la desembocadura del río Besós. El Consorcio de gestión está compuesto por el Estado, el gobierno regional y el Ayuntamiento de Barcelona. Tiene el patrocinio de Asamblea de la UNESCO. Tiene un

presupuesto corriente de unos 1.500 millones de Ptas.

Barcelona ha acumulado una importante experiencia en transformar y rehabilitar áreas deterioradas en los últimos 20 años, asegurando que las propuestas satisfacen unos estándares altos de planeamiento urbanístico y arquitectura.

Esta experiencia le ha permitido iniciar con posterioridad a 1992, nuevos proyectos estratégicos para el Área Metropolitana de Barcelona, que se localizan en áreas próximas a los ríos que atraviesan la ciudad – Río Llobregat y Río Besos – Intervenciones de carácter principalmente productivo, logístico, de conectividad y preservación de zonas húmedas en el área del Llobregat y de renovación urbana y medioambiental en el área del Besos.

Algunos se encuentran ya en fase de desarrollo, como son:

En el área del río Llobregat:

- Ampliación del Aeropuerto (construcción de la tercera pista y terminales)
- Desarrollo de la ciudad Aeroportuaria (zona de carga, áreas de mantenimiento y servicios)
- Ampliación del puerto de Barcelona que hace necesario el desvío del río Llobregat en su tramo final.
- Desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) en el Puerto
- Parque logístico del Consorcio de la Zona Franca
- Ampliación del recinto ferial Montjuïc II. Proyecto de Fira 2000
- Ampliación de la Ronda Litoral y de la autopista A 16
- Nueva Depuradora del Llobregat para una población de 1.225.000 habitantes de población equivalente
- Preservación de las zonas húmedas del Delta del Río Llobregat y regeneración de la costa

En el área del río Besos

Sobre el eje del corredor ferroviario - Barcelona – Gerona - Francia

- Nueva estación intermodal de “Sagrera” (TGV, regionales, cercanías, metro y bus) y nuevas áreas residenciales, comerciales y de negocios asociadas al corredor ferroviario, junto a un gran parque lineal.

Sobre el eje de la Av. Diagonal

- Prolongación de la Av. Diagonal hasta el mar y creación de nuevas áreas residenciales y localización de oficinas.
- Nuevo frente marítimo – residencial
- Nuevo centro comercial y de negocios

Sobre el eje del Río Besos

- Regeneración y tratamiento naturalizado del cauce del río Besos a su paso por la ciudad

En el Distrito de Poble Nou:

- Renovación de una antigua zona industrial para la localización de “industria de nueva generación” y oficinas

En el frente litoral del Besós:

- Renovación urbana de una zona de servicios técnicos marginales, situada delante del mar, basada en criterios de sostenibilidad (tecnologías limpias, ahorro energético, reciclaje y calidad urbana y ambiental), para convertirla en
 - Un área de centralidad (Centro de Convenciones, hoteles, comercios...)
 - Un frente equipado para uso ciudadano (zoo, parque, puerto deportivo...)
 - Instalaciones técnicas renovadas e integradas en el entorno (centrales de energía, tratamiento de residuos, depuradora....)
 - Nuevos barrios residenciales

Transporte y movilidad

- Política de mejora de la vialidad urbana – Proyecto Picasso- de conexión y finalización de la red viaria del área central, con recuperación del espacio público para uso ciudadano.
- Nuevo esquema ferroviario que incluye:

- Acceso en Alta Velocidad a Barcelona, desde Madrid y la frontera francesa, con estación en el aeropuerto, y nueva estación central a Sagrera, con un nuevo túnel que atraviese la ciudad
- Servicios regionales en Alta Velocidad hasta las capitales de provincia (1/2 hora) y las capitales peninsulares del grupo C/6 de ciudades (1 hora)
- Servicios de cercanías de alta frecuencia, que incluyan nuevos ejes metropolitanos (Papiol-Mollet)
- Nueva política de transporte de la Autoridad del Transporte metropolitano (ATM) que da prioridad a las inversiones en transporte público, especialmente el metro (ampliación de los 81 Km actuales en 41 Km. adicionales).

Los proyectos de infraestructuras metropolitanas, con exclusión de las operaciones inmobiliarias asociadas totalizan una inversión que ha sido evaluada en 2,2 billones Ptas, en el ámbito de la región metropolitana de Barcelona (Ayuntamiento de Barcelona-Barcelona Regional, 1999, págs. 32-33, y Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de Catalunya, 1996). La Tabla adjunta presenta el detalle por sectores y por tipos de financiación.

De la evaluación efectuada destacan especialmente los siguientes aspectos:

- Una tercera parte de las inversiones necesarias lo son en el sector del transporte público (720.000 MPTA), especialmente en la nueva red de metro.
- La Alta Velocidad ferroviaria incluye la parte proporcional de la nueva estación central de la Sagrera, y representa una inversión de unos 218.000 MPTA, sólo en el territorio metropolitano.
- La ampliación del Puerto y el Aeropuerto, que junto a la alta velocidad representan el eje de la potenciación del sector logístico de Barcelona y la conexión con Europa, representan el 15 % de la inversión total (330.000 MPTA).
- Las inversiones previstas en Telecomunicaciones incluye el cableado con fibra óptica del territorio metropolitano y, junto con las inversiones de los operadores telefónicos, representa una inversión de 323.000 MPTA (15% del total), y con el transporte público constituyen las inversiones sectoriales más importantes, hasta alcanzar conjuntamente el 47% del total.
- Las prioridades para el año 2004 se han situado en el 66% de la inversión

total.

- El 47% de las inversiones prioritarias para el año 2004 puede financiarse con los cash-flows generados por las propias infraestructuras (Telecomunicaciones, Red Eléctrica, Aeropuerto, Puerto y una tercera parte del ferrocarril de alta velocidad). Se situaría en el 43% de la inversión total excluyendo la subvención de Fondos de Cohesión demandada por el Puerto.
- El esfuerzo inversor total sería equivalente al 14,2% del PIB regional de 1998 durante un período máximo de unos 10 años (1,4% del PIB por año). Este esfuerzo del sistema económico y de las administraciones públicas debería ser razonable en la medida que el esfuerzo de los Juegos Olímpicos de 1992, incluyendo su realización, representó en inversiones públicas y privadas el equivalente al 10,3% del PIB regional de 1991 durante 5-6 años (1,7-2% del PIB por año).

Sin embargo, la inversión pública necesaria en infraestructuras metropolitanas del Programa para el año 2004 (755.000 MPTA o 151.000 MPTA/año) es equivalente al 1% anual del PIB de Cataluña de 1998, y debería financiarse, en función de la distribución de competencias, mayoritariamente por las administraciones Central y Autonómica.

Estas inversiones se sitúan en un contexto de reducción progresiva de la inversión pública y ajustes presupuestarios desde 1991 a 1997. La inversión de la Administración Central produce un importante diferencial en Cataluña evaluado en el 0,96% del PIB anual (1,8% del PIB en el conjunto de España y 0,9% en Cataluña), equivalente a unos 111.000 MPTA/año, en valores actuales.

Al incluir el efecto de inversión de las administraciones autonómica y local, el diferencial anterior se reduce o aumenta según la fuente de información utilizada: del 0,37% anual del PIB (según la Cámara de Contratistas de Obras Públicas), con lo cual la inversión de la Administración compensaría en parte el diferencial de la Administración Central, o del 1,2% del PIB, que lo aumentaría, según la evaluación de la profesora Núria Bosch. En la segunda aproximación se produce también un diferencial negativo Cataluña-España de la inversión pública por habitante, equivalente a unos 49.000 MPTA anuales (unas 8.000 PTA por habitante y año).

FORUM 2004 IN THE BARCELONA NEW PROJECTS



www.murclusa.cat

21

**DESPUÉS DE LOS JJOO1992: “TERMINACIÓN” DE LA CIUDAD
DOS AYUNTAMIENTOS EN LA GESTIÓN:
BARCELONA (1,5 m hab.) – SANT ADRIÀ (35.000 habitantes)**



22

REGION METROPOLITANA DE BARCELONA
INVERSION, PRIORIDADES PARA EL 2004 Y ESQUEMAS DE FINANCIACION EN LA
INFRAESTRUCTURA METROPOLITANA (EN MPTA corrientes)

PROYECTOS	INVERSION TOTAL			PROGRAMA 2004 MPTA
	MPTA	%	% del PIB regional	
FERROCARRIL / ALTA VELOCIDAD	218.500	10%	1,4%	90.000
FERROCARRIL / CONVENCIONAL	111.500	5%	0,7%	54.000
CARRETERAS	224.000	10%	1,5%	74.000
TELECOMUNICACIONES	323.000	15%	2,1%	323.000
RED ELÉCTRICA	98.000	4%	0,6%	98.000
PUERTO / AMPLIACIÓN	123.000	6%	0,8%	109.000
AEROPUERTO / AMPLIACIÓN	207.000	9%	1,3%	117.000
INFRAESTRUCTURA AMBIENTAL	158.000	7%	1,0%	135.000
TRANSPORTE PUBLICO METROPOLITANO	720.000	33%	4,7%	432.000
TOTAL	2.183.000	100%	14,2%	1.432.000

(Programa 2004 / Inversión total) 66%

PROYECTOS	PROGRAMA 2004		% FINANCIACION	
	CASH-FLOW	ADMINISTRACIONES	CASH-FLOW	ADMINISTRACIONES
FERROCARRIL / ALTA VELOCIDAD	30.000	60.000	33%	67%
FERROCARRIL / CONVENCIONAL		54.000		100%
CARRETERAS		74.000		100%
TELECOMUNICACIONES	323.000		100%	
RED ELÉCTRICA	98.000		100%	
PUERTO / AMPLIACIÓN	49.000	60.000	45%	55%
AEROPUERTO / AMPLIACIÓN	117.000		100%	
INFRAESTRUCTURA AMBIENTAL		135.000		100%
TRANSPORTE PUBLICO METROPOLITANO		432.000		100%
TOTAL	617.000	815.000	43%	57%

(Proporciones de financiación con el Puerto sin subvención) 47% 53%

REFERENCIA A LOS JUEGOS OLÍMPICOS DE 1992 (en MPTA 1992)

Gasto total 1987-1992 1.150.000
% Regional PIB 1987-1992 10,3%
% Regional PIB por año 1,7%

5. Conclusiones: puntos fuertes de la experiencia olímpica y algunas dudas para el futuro

En primer lugar, y en relación al pasado, hay un conjunto de conclusiones a destacar de la gestión y de la financiación de los Juegos Olímpicos de Barcelona para evaluar su impacto económico. Los aspectos más importantes se resumen a continuación.

- Los **déficits de infraestructura** de la “ciudad metropolitana”, como el principal problema a resolver a mediados de los años ochenta, especialmente en las Rondas (B-20 y B-30), el aeropuerto, las telecomunicaciones y los hoteles.
- **Uso de un evento de impacto mundial** como incentivo y referencia temporal para concentrar inversión pública y privada. El evento sólo representó el 15% del gasto total de una lista de gastos e inversiones “acordada” (1,1 billones PTA). Los equipamientos deportivos fueron sólo el 9% de la inversión total.
- **Liderazgo del Ayuntamiento de Barcelona**, en el planeamiento y en la calidad de los proyectos. El 39% de la inversión se localizó en el municipio de Barcelona, el 34% en el resto del área metropolitana y el 25% fue de efectos generales (telecomunicaciones...).
- **Colaboración del sector privado** con el sector público, porque la financiación pública no habría sido suficiente. En términos monetarios, la gestión pública representó el 65% de la inversión, aunque sólo financió efectivamente el 45%, porque el mercado privado financió las viviendas olímpicas (unas 4.000 vendidas totalmente en 1995, 2.500 de las cuales en la Villa Olímpica), así como las telecomunicaciones, los hoteles y las oficinas.
- **Consenso institucional** para financiar los 450.000 MPTA de inversión pública, compartida entre la Administración Central (41%), Gobierno Regional (32%), Ayuntamiento de Barcelona (18%) y las administraciones provinciales y metropolitanas.
- Desarrollo de una **fórmula gestión entre la Administración Central y la Local**: el Holding Olímpico que gestionó el 40% de la inversión “gestionada” por el sector público, incluida la Villa Olímpica.
- **Importancia del efecto regional**: impacto equivalente al 1,8% del PIB de Cataluña durante 6 años, con la creación de unos 128.000 puesto de trabajo de un año de duración. (30% del empleo creado total).
- La inversión total incluía también “**inversiones en el subsuelo**”: los colectores y las galerías de servicios a lo largo de los 35 Km. de las Rondas.

- **Integración del proyecto olímpico en un proyecto más general: el Plan Estratégico Barcelona 2000 (1998-1994)**, pensando en “el día después”. La infraestructuras del transporte representaron el 42% de la inversión total. El centro histórico (Ciutat Vella) recibió 38.000 MPTA de inversión municipal durante los 6 años , al tiempo que la “lista de los Juegos Olímpicos” recibían 79.000 MPTA,
- **Algunos beneficios aparecen algunos años después.** En 1991 Barcelona tenía 4,1 millones de pernoctaciones turísticas, y en 1995 6,3 millones, siendo los turistas de nacionalidad norteamericana el flujo más importante. En 1991 habían 10.812 habitaciones hoteleras en hoteles de 3 estrellas y más; en 1995 habían 15.076 habitaciones.
- **El esfuerzo olímpico fue “bastante razonable”:** Las inversiones del Ayuntamiento y la Generalitat representaron un 18-20% de la inversión del período 1986-92, mientras que el Estado aumentó durante 6 años en un 40% las tendencias de inversión en Cataluña. En resumen los Juegos Olímpicos demandaron de los presupuestos públicos de todas las administraciones públicas (estatal, autonómica y local) menos del **20% del total durante 6 años.**
- Al final del esfuerzo **por cada PTA invertida por el Ayuntamiento se produjo un gasto total de 14.**

Los principales puntos fuertes de la experiencia de los Juegos Olímpicos son los efectos globales-culturales (A Barcelona en el mapa del mundo $\Rightarrow$), la transformación urbana por medio del proyecto infraestructural, el consenso entre las administraciones públicas y el partnership público - privado.

Los puntos débiles ((si es que hubo alguno!)) fueron el incremento de los precios de las viviendas, la sobrestimación de la demanda de oficinas y la inversión limitada en transporte público. El incremento de los precios inmobiliarios ha tenido consecuencias sociales y territoriales fomentando el proceso de descentralización (MMAMB 1995 y NelAlo 1998), aunque su análisis supera el planteamiento del presente ejercicio.

El PIB per cápita de la región de Cataluña fué aproximadamente del 63% del nivel medio de la Unión Europea a principios de los años ochenta (EU12). A pesar del importante nivel de paro desde 1992 a 1994, en 1996 el PIB de Cataluña alcanzó el 99,4% del nivel medio europeo (EU15). Seguramente los Juegos Olímpicos colaboraron en esta evolución.

Tanto el esfuerzo realizado como las circunstancias fueron sin duda singulares. En relación al futuro, surgen importantes dudas sobre el uso de los acontecimientos mundiales y

especialmente de la Adisponibilidad≡ de dichos acontecimientos para su uso en un gran número de ciudades. Barcelona, sin embargo, ha usado a lo largo de su historia ampliamente de estos acontecimientos para transformar la ciudad, como en las Exposiciones Universales de 1888 y 1929.

Para la financiación de los proyectos futuros, Barcelona es hoy un ejemplo del importante decrecimiento de inversiones de las administraciones Central y Regional desde 1993 a 1998, a pesar del importante déficit en infraestructuras tales como las ampliaciones del Puerto y del Aeropuerto, las redes ferroviarias de alta velocidad y su estación central, equipamiento medioambiental y transporte público. La inversión de procedencia no municipal es otra duda importante para la financiación de dichas infraestructuras.

Las ciudades necesitan proyectos integrados y estratégicos si desean desarrollarse. De acuerdo con van der Berg, las ciudades quieren (y necesitan!) ser más Aatractivas≡ y más Aacesibles≡. Los proyectos metropolitanos futuros de Barcelona han sido evaluados en 2,2 billion Ptas. (13,2 billion \$) y están directamente orientados a aumentar la accesibilidad en la red europea y en la atracción de la actividad económica para mejorar la competitividad global. El Forum Universal de las Culturas- Barcelona 2004, como acontecimiento cultural mundial, se orienta Atambién≡ a colaborar en la consecución de aquellos objetivos económicos.

6. Referencias y bibliografía

- Acebillo, J, Subiros, P., et alt. (1995), **“El vol de la fletxa. Barcelona92: crònica de la reinveniçió de la ciutat”** (“The flight of the arrow”), Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona, Ed.Electra.
- Acebillo, J. (1998), **“Notes on the progressive change of scale in Barcelona urban development between 1980 and 1992”** (mimeo).
- Ajuntament de Barcelona – Barcelona Regional S.A. (1999), **“Barcelona. Nous Projectes”**. Ediciones en catalan-castellano y catalan-inglés.
- Barcelona Regional S.A. (1996), **“Infrastructures i Sistemes Generals Metropolitans. Propostes per a una reflexió”** (mimeo).
- Berg, L. van der and Pol, P.M.J. (1999), **“The high speed train stations and urban revitalisation ”** (Final report), EURICUR – Erasmus University.
- Borja, J. (editor) (1995), **“Barcelona: un modelo de transformación urbana 1980-1995”**. (“Barcelona: a model of urban transformation”), Programa de gestión urbana (PGU-LAC), Quito-Ecuador.
- Brunet, F. (1995) ,“Economic Analysis of the Barcelona Olympic Games: resources, finance and impacts”, in Moragas, M. i Botella, M. (editors) , **“The Keys of the Success: Social, Sporting, Economics and Communications Impacts of Barcelona’92”**, Centre d’Estudis Olympics i de l’Esport, UAB, Museu Olímpic de Lausana i Fundació Barcelona Olímpica. Catalan and English versions.
- Brunet, F. (1992), **“Economics of the 1992 Barcelona Olympic Games”**, Lausane: International Olympic Committee. Versiones in Español e Inglés.
- Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona (1996), **“Les infraestructures metropolitanes de Barcelona. Una aproximació als projectes en curs”**, Separata de la “Memòria Econòmica de Catalunya 1995”.
- Clusa, J. (1996), “Barcelona: economic development 1970-1992” a Harris, N. & Fabricius, I. **“Cities and structural Adjustment”**, Development Planning Unit and UCL Press, London.
- Financial Times (1999), “A success history of a proud and purposeful city”,²¹

Financial Times, Supplement 11 March 1999.

- HOLSA, (1992), “ **Barcelona Olímpica, La ciutat renovada. La gran transformació urbana de Barcelona**”, (“**Olympic Barcelona. The great urban transformation of Barcelona**”), Ambit, Serveis Editorials. Barcelona
- Millet, L. (1995), “The Games of the city”, a Moragas, M. i Botella, M. (editors), “**The keys of the success**”, op.cit., pp. 194-288.
- Martorell/ Bohigas/ Mackay/ Puigdiménech (1992), “**The Olympic Village: architecture, parks, leisure port**”, Ed. Gustavo Gili, Barcelona. Version in Catalan and English.
- Riera, P. (1993), “**Rentabilidad social de las infraestructuras: las Rondas de Barcelona. Un análisis coste-beneficio**” (“Social Profitability of the infrastructure: the Barcelona Ring Road. A cost benefit analysis”), Madrid, Ed. Civitas.
- Raymond, J.Ll. et alt. (1994), “Anàlisi de l'impacte dels Jocs Olímpics de Barcelona sobre la producció i l'ocupació de Catalunya” (“Impact analysis of the Barcelona Olympic Games on the production and the employment of Catalonia”), “**Nota d'Economia**, nº 50, Setembre-Desembre 1994, pp.61-78.
- The Times (1999), “Catalonia”. **The Times**. Friday, April 23 (Supplement), 16 pp.
- Wintour, P. and Thorpe, V. (1999), “Catalan cool will rule in Britain”. **The Observer**, 2 May 1999.