

La autovía C-60, que conecta Granollers con Mataró, cumple diez años de existencia.  
Momento de hacer balance de su impacto

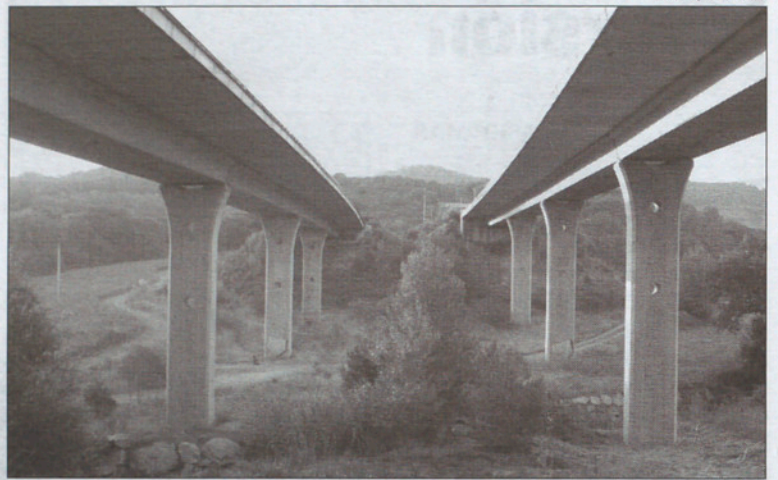
## Una década de 'autopista'

Josep Garcia



Imagen del túnel que permite atravesar la cuello de Parpers por debajo.

Josep Garcia



El impresionante viaducto de la C-60, visto desde la antigua nacional que lleva a Mataró.

### JAUME RIBELL

Hace años, cuando quien esto escribe era pequeño, se hablaba siempre de 'la autovía'. Así, en singular, como si no hubiera otras. Se referían, claro, a la autovía de L'ametlla, cuya popularidad y uso le propiciaron ese calificativo individualizado. Hoy, y desde hace ya diez años, es otra autovía la que asume ese papel protagonista. Aunque, quizás para diferenciarla de 'la autovía', los ciudadanos le hemos adjudicado el calificativo de 'la autopista'. Hay otras, claro. Pero pocas han adquirido el impacto que ha adquirido en sólo una década la C-60, la vía que ha permitido unir rápidamente Granollers y Mataró. Lejos han quedado aquellos tiempos en que el enrevesado coll de Parpers suponía un escollo para que dos ciudades tan cercanas estuvieran a la vez tan lejos. Tras una década de vida, es un momento idóneo para hacer balance de cómo ha cambiado esta vía la vida cotidiana de ambas ciudades.

### LA PLAYA DE GRANOLLERS

Más de 45.000 vehículos utilizan cada año 'la autopista'. Eso el año 2004, y es tan sólo un 60% de su capacidad (se estima que la C-60 puede albergar el paso de más de 70.000 vehículos anuales). Unas cifras que indican la importancia de esta vía y el potencial que tiene aún.

¿Pero esos 45.000 coches hacia dónde van más: hacia Mataró, o hacia Granollers? "Yo creo que más hacia Mataró", opina la alcaldesa accidental de Mataró, la socialista Pilar González Agapito, que

ocupa el cargo mientras el alcalde, Joan Antoni Barón, se encuentra de vacaciones. "Creo que Mataró posiblemente sea más receptor que Granollers, sobre todo por el puerto y la playa". Como indica la propia Agapito, "hay muchos que hablan de Mataró como la playa de Granollers, porque realmente es como si tuvieran playa. En un momento están". A eso se le suma el uso del puerto, tanto a nivel lúdico como a nivel comercial. Un campo -el comercial-, que también tiene un actor principal en el centro comercial Mataró Parc, donde muchos vallesanos van a hacer sus compras. Esos serían los tres ejes básicos que mueven a la población del Vallès hacia

la capital del Maresme. Y es que hablamos de una ciudad que en 2004 ya sobrepasó los 117.000 habitantes, lo que la convierte en una de las ciudades catalanas más importantes en ese aspecto.

"A nivel industrial, ambas comarcas están muy especializadas: el Vallès Oriental más en el campo de la química, y el Maresme en el del textil", apunta la alcaldesa. Por ello considera que, más que por motivos industriales o laborales, la movilidad entre las dos ciudades se basa en las actividades o bien de ocio, o bien comerciales. Y es que en el otro sentido de la vía, de Mataró a Granollers, los usuarios buscan lo mismo, tanto en lo que se refiere a

ocio (en este caso, nocturno) como en lo que se refiere a comercio (en este caso, pequeño y mediano comercio, no tan presente en la capital del Maresme).

Buena prueba de este tránsito es el gremio de los pescateros, que antes tenían que reseguir cada día las curvas del collado de Parpers para ir a buscar pescado. O bien preferían ir hasta la lonja de Barcelona. Como indicaba Agapito, el puerto ha sido uno de los principales protagonistas del impacto de la C-60, tanto para los pescateros del Vallès, cuyas compras pueden hacerse más rápidamente, como para los pescadores y el puerto de Mataró, cuya actividad también se ha visto beneficiada.

### 80 AÑOS POR PARPERS

Eso es lo que llevaba la familia de Francesc Piqué yendo a buscar el pescado al Maresme por la collada de Parpers. Piqué tiene una pescadería en el Mercat de Sant Carles. Es una de las pocas paradas que continúan abiertas en estos días de vacaciones estivales. "La tengo desde que abrió el mercado, hace unos 30 años", explica. "Aunque mi familia tenía una pescadería desde hace 80, y desde siempre habían ido a buscar el pescado por allí", añade. El propio Piqué había ido muchos años a las lonjas del Maresme, "más a Arenys que a Mataró", afirma. Ahora va a Barcelona por razones personales: "por cuestiones de salud tuve que cambiar los horarios y los hábitos, y por eso me va mejor ir a Barcelona. Pero antes iba cada día a Arenys y alguna vez a Mataró".

Hecho que le da para contar muchas anécdotas: desde la vez en que quedó colgado en lo alto

## Un proyecto que viene de lejos

La idea -surgida de la necesidad- de hacer una autovía orbital que uniera las principales ciudades del entorno metropolitano de Barcelona no es ni mucho menos nueva. Desde la primera ley de carreteras (la de 1877, que trazaba la actual red radial con las seis grandes nacionales que nacen en Madrid), se han ido sucediendo diversos planes centrados en ampliar y mejorar la velocidad y capacidad de las vías intermedias hasta llegar a configurar una red básica de autovías que fueran asimilables por tramos a las autopistas, yendo de 80 a 100 km/h como velocidad máxima y con dos carriles por sentido. Además de aportar mayor densidad de conexiones, enlaces y salidas, y estando libres de peaje. De hecho, la C-60 Granollers-Mataró (único tramo acabado del Cuarto Cinturón), debía ser en principio una autopista de pago. El actual Cuarto Cinturón, que se englobaría en esta red, ya aparecía en los Planes Redia de 1967. Y volvía a hacerlo en el Plan General de Carreteras 1982-1992, donde se hablaba de una especie de 'segunda N-II', una autovía gratuita que seguiría un trazado parecido a la N-II pero con similares características que la entonces llamada A-80, la autopista que une Martorell con Mataró. Los sucesivos problemas para acordar el trazado y las protestas ecologistas por su impacto ecológico y paisajístico han hecho que la construcción de esta vía se retrasara.