

Josep Garcia



El pescatero Francesc Piqué las vivió de todos colores en Parpers para ir a buscar el pescado.

de Parpers porque las inclemencias meteorológicas no le permitían continuar, hasta esa otra en que tuvo que frenar estando la carretera helada, y el coche empezó a patinarle para atrás cuesta abajo. "Había días, cuando nevaba o helaba, en que pasabas mucho miedo. Había veces en que tardabas horas en recorrer medio kilómetro", afirma. "Esa carretera la hacía con los ojos cerrados", añade. "Piensa que muchos días te tenías que levantar muy temprano para ir a buscar el pescado, e ibas medio dormido en el coche. Ahora no lo haría".

Y es que los usuarios se han acostumbrado rápido a la comodidad, al ahorro de tiempo y al resto de ventajas que supone la autovía. "Antes, si Parpers estaba cortado por nieve o hielo, ni abríamos la parada: no podíamos ir a comprar. Eso sin contar que para ir a Arenys tardábamos 45 minutos", recuerda.

Además, con el desuso en el que ha caído la antigua nacional, se han acabado también las célebres y peligrosas carreras clandestinas que se organizaban, lo que causó numerosos episodios de accidentes fatales. "Durante la semana no tanto, pero los fines de semana eso era tremendo. Los chavales se iban de marcha a Mataró, y corrían mucho", dice. Ahora se sigue corriendo, quizás más aún, puesto que es una vía rápida, pero su reciente construcción permite que sea más segura. Las cifras son hartamente representativas: en los últimos cinco años, la C-60 ha registrado 33 accidentes, con tan sólo tres víctimas mortales. Tres pérdidas irreparables cada una de ellas, claro está, pero que contrastan con el amplio y negro historial de víctimas que se cobró la antigua nacional a su paso por Parpers.

"Está claro que se corre por esa vía, pero es normal", dice J. S., un joven de 28 años de Granollers que, aunque trabaja en Barcelona, los fines de semana se gana un sobresueldo como DJ en locales de Mataró. 'La autopista' le permite llegar "en un pis-pas", asegura. "En diez minutos, un cuarto de hora, te

plantas allí". Reconoce que para ello, más de una vez ha apretado el acelerador más de lo permitido. Y es que a efectos de límites de velocidad, parece que algunos usuarios también toman la C-60 como autopista, y no como autovía.

¿Y EL TREN QUÉ?

Pero aunque haya mejorado mucho las comunicaciones entre el Vallès Oriental y el Maresme, y entre Granollers y Mataró en concreto, la C-60 no es la panacea ni la solución a las imperiosas necesidades comunicativas que tiene esta zona. La propuesta del Cuarto Cinturón (ver despiece) es una de las que están sobre la mesa para mejorar esta situación. Pero no es la única: las redes de transporte público están aún más necesitadas que las que se utilizan con vehículos privados. Y más si tenemos en cuenta las reivindicaciones de los ecologistas, que han



La línea de tren orbital que ha de unir Mataró y Granollers es una prioridad para los respectivos ayuntamientos.

convertido el trazado del Quart Cinturó en uno de sus caballos de batalla más importantes.

Y es que está claro que se deben hacer las carreteras con el máximo respeto por el medio ambiente y mirando que causen el menor impacto paisagístico allí por donde pasan. Igual de claro que está que de Granollers a Mataró no se puede ir en bicicleta. Bien, poderse sí que se puede, pero desde luego no sería esa la solución más sensata para mejorar los problemas de comunicación. Con lo cual la conclusión a la que se llega es clara: hace falta un tren.

La pregunta es de cajón y hace mucho que se formula: ¿cómo es posible que no haya un tren que una dos ciudades tan cercanas y tan importantes (dada su condición de capital comarcal) como son Granollers y Mataró? Para intentar dar respuesta a esta pregunta y otras de similares nació en 2001 la AMTU, es decir, la Agru-

pació de Municipis amb Transport Urbà. Una entidad que acoge en su seno una veintena de municipios de la llamada segunda corona metropolitana y que tiene su sede aquí, en Granollers. Precisamente, el principal proyecto que tiene sobre la mesa la AMTU es la creación de una línea ferroviaria orbital que una el Maresme con el Garraf sin pasar por Barcelona. O sea, un tren que una las principales ciudades de ese segundo eje metropolitano: Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilafranca del Penedès y Vilanova i la Geltrú. El conocido como G-7 de las ciudades medianas catalanas. Es un proyecto que hace mucho que se demanda y se ha convertido en una de las principales prioridades para los respectivos ayuntamientos.

Como indica la alcaldesa en funciones de Mataró, "el transporte público tiene unas grandes carencias en las ciudades de la segunda corona metropolitana", pero es consciente que la línea orbital, si se acaba haciendo, no se hará en cuatro días: "Ya tenemos dibujado su paso por Mataró, unos primeros esbozos de cómo entraría en tren en la ciudad, dónde irían las estaciones y cómo se soterraría la línea de forma que conecte con el AVE. Pero estas grandes infraestructuras van muy lentas y tardará aún años", reconoce. Por ello, apunta que una posible solución de emergencia sería "reforzar y potenciar las líneas de buses entre Granollers y Mataró", que flaquea tanto en oferta horaria como en número de usuarios, que prefieren el transporte privado, y más aún desde que 'la autopista' se puso en funcionamiento. Diez años después, se ha demostrado que esa vía era más que necesaria, y que su impacto ha sido altamente positivo para ambas comarcas beneficiadas. Lo cual da argumentos tanto a los que quieren el Cuarto Cinturón, como a los que desean potenciar la imprescindible conexión ferroviaria. Pudiendo tener ambas infraestructuras, ¿por qué limitarse a la elección de una de sola?

El futuro del Quart Cinturó

El hecho que se hayan retrasado tanto las obras del Cuarto Cinturón han hecho que, además de las voces contrarias a su construcción, hayan surgido ya muchas otras voces que reclaman que se acabe esa vía cuanto antes mejor. Tanto asociaciones y cámaras de comercio, como gran parte de los potenciales usuarios, ya han dejado clara su voluntad de que exista esa vía. No substituyendo sino complementando la línea orbital de ferrocarril que se quiere construir como alternativa, y que es igualmente necesaria.

Sin embargo, aunque parece ser que el tramo entre Terrassa y Abrera sí se va a terminar, no es tan claro que el gobierno de la Generalitat quiera hacer llegar el Cuarto Cinturón hasta Granollers. Lo dijo el propio conseller de Política Territorial, **Joaquim Nadal**, cuando visitó, hace unos meses, la ciudad: "Ahora está todo parado, en stand-by, no está nada atado. Sólo el tramo Abrera-Terrassa, que el presidente de la Generalitat ha dicho que se ha de hacer, y el de Terrassa a Castellar, que será menos problemático. Pero hay un problema, y es el cómo hacemos entrar la vía en el Vallès Oriental desde Castellar: ni hacia el Penedès ni hacia el Vallès Oriental no lo tenemos nada claro y se ha de repensar todo". Mientras se repiensa todo, la alcaldesa en funciones de Mataró, la socialista **Pilar González Agapito**, da su opinión: "Yo creo que sí es necesario hacer el Cuarto Cinturón. Siendo respetuosos con el medio, claro. Pero si no queremos quedar estancados en una economía muy local, está claro que debe hacerse esa vía".