

DEBATE *Barcelona, ciudad y metrópoli* / JOSEP SERRA I BATISTE

Sí a los cuartos cinturones

La batalla del cuarto cinturón renace de sus cenizas, como ha venido haciéndolo periódicamente en los últimos treinta años. El combate actual, azuzado por la aprobación del tramo Abrera-Terrassa, se libra principalmente entre los sectores económicos que defienden la construcción de esta nueva infraestructura viaria de gran capacidad y, en el frente contrario, las agrupaciones de afectados y las corrientes de opinión conservacionistas que se oponen a ella. En medio se encuentra un Gobierno catalán atenazado por las dudas y que, como en Bracóns, quisiera dar satisfacción a los primeros sin indisponerse con los segundos.

No es posible en estas líneas abordar las múltiples facetas de un tema tan complejo. Soslayaremos cuestiones tan decisivas, pero tan resbaladizas, como las previsiones de tráfico o de impacto económico que han focalizado buena parte del debate hasta ahora, y nos limitaremos a algunos apuntes parciales.

Una de las líneas argumentales de los detractores pretende demostrar la *no necesidad* del cuarto cinturón basándose en comparaciones internacionales. Pero hay que cuestionar la validez de dichas comparaciones cuando incluso las cifras que en ellas se aportan para Barcelona y Madrid resultan incompletas o sesgadas. El subsiguiente discurso de un supuesto superávit de la actual red viaria de gran capacidad en el entorno barcelonés queda rotundamente desmentido por los datos reales, al menos en relación con Madrid, que es la aglomeración con la que compete más directamente y referencia obligada en la reclamación de un trato inversor equitativo por parte de la Administración estatal.

Efectivamente, las cifras oficiales más recientes a nivel provincial (Ministerio de Fomento, 2002) no ofrecen dudas: la provincia de Madrid, que supera a la de Barcelona en un 4% en superficie y en un 13% en población, lo hace hasta en un 28% en kilómetros de autopistas y autovías. A esta disparidad se suma la aún mayor que existe en cuanto al régimen de explotación: en Barcelona casi los dos tercios de estas vías son de peaje, mientras que en Madrid la proporción se reduce a un testimonial 3%. El diferencial, aunque se ha corregido algo en los últimos años y lo hará más en los próximos, es y seguirá siendo enorme.

JOSEP SERRA, *geógrafo*

MESEGUER

EL SUPUESTO

superávit de la red viaria de gran capacidad en el entorno barcelonés queda desmentido por los datos reales

A nivel metropolitano las comparaciones son aún más concluyentes: la aglomeración de Madrid, a pesar de ser un 21% menor que la de Barcelona en extensión, tiene un 14% más de población y hasta un 38% más de kilómetros de red viaria de gran capacidad (2004). Se confirma, pues, la muy inferior dotación de Barcelona, también a esta escala. Los ámbitos considerados, que en ambos casos representan el 90% de la población provincial, son la delimitación de Área Metropolitana establecida por la Comunidad de Madrid (37 municipios, 2.500 km² y 5 millones de habitantes) y la Región Metropolitana de Barcelona (164 municipios, 3.200 km² y 4,4 millones de habitantes).

Otro punto clave del debate es el de los impactos ambientales, ciertamente muy impor-

tantes en un proyecto de la envergadura del cuarto cinturón y que, además, se implanta sobre un territorio complejo y delicado. Sin entrar a fondo en la cuestión, cabe señalar que ejemplos como el de los túneles de Vallvidrera demuestran que con voluntad política, inversión suficiente y sensibilidad ambiental puede garantizarse una adecuada inserción de estas vías.

Más justificados podrían ser, vistas algunas experiencias anteriores, los temores a que la apertura del cinturón desencadene una colonización de todo su entorno de influencia que agrave la ya excesiva ocupación urbana actual. Frente a ello sólo cabe apostar firmemente por el planeamiento y los instrumentos públicos de actuación y de control. El Gobierno de la Generalitat, con la participación de los entes locales, tiene pendiente la elaboración o la revisión de los planes territoriales y de niveles inferiores, así como los sectoriales. La ocasión es oportuna, pues, para un planteamiento que configure el cuarto cinturón no como un elemento agresivo, superpuesto y autónomo, sino como un factor clave de vertebración territorial.

Éste es, a nuestro juicio, el argumento que debería decantar la decisión en el sentido favorable a su construcción. La segunda corona metropolitana se organiza en sistemas urbanos en torno a las ciudades de Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, Martorell, Terrassa, Sabadell, Mollet del Vallès, Granollers y Mataró, junto a otros menores. Se trata de un modelo que preservar y potenciar, por las posibilidades que ofrece para un desarrollo territorialmente ordenado, descentralizado y equilibrado. Así lo entienden estas ciudades, que han formado un lobby para defender sus intereses comunes. Uno de los principales objetivos que se plantean es potenciar su articulación conjunta, en la cual reconocen el papel decisivo que debe tener el cuarto cinturón viario, junto al no menos importante cuarto cinturón ferroviario. Estos dos ejes complementarios deberían romper la actual dependencia radial respecto a Barcelona y facilitar las comunicaciones transversales entre los distintos sistemas urbanos, hoy sólo sustentadas por la autopista AP-7 (de peaje, excepto en el tramo B-30), por una red ferroviaria insuficiente y fragmentada, y por una red de carreteras locales muy deficiente y que, aunque ineludiblemente debe mejorarse, no puede suplir una función articuladora global que no le corresponde.●