

## Randstad

Germà Bel

(Publicado en *La Vanguardia*, 26 de abril de 2011)

El Randstad es una gran conurbación cuyas ciudades principales son Ámsterdam y Rotterdam. Tiene siete millones de habitantes, y una superficie de 8.287 km<sup>2</sup>. En Holanda representa el 20% del territorio, el 43% de la población, y mayor proporción aún de la economía. El Randstad es origen y destino de la mayor parte de los flujos de movilidad, y las grandes carreteras y ferrocarriles convergen a esta área, que también cuenta con el aeropuerto de Schiphol, el quinto por tráfico de Europa, y el aeropuerto de Rotterdam, el mayor de Europa. Es la principal concentración de población y de actividad económica de su Estado en Europa occidental.

El ejemplo del Randstad es muy útil para deshacer una confusión sobre política territorial en España y en Cataluña. Una observación habitual al discutir la radialidad del sistema de transportes de España es que la política de infraestructuras también provoca una gran radialidad en Cataluña, centrada en Barcelona. A veces se alega a modo de ‘y tu más’, por quienes sienten incomodidad ante la evidencia de que la política ha provocado la radialidad en España. En otros casos, desde territorios periféricos en Cataluña, como denuncia de una especie de centralismo interior.

Cierto: las redes de transporte terrestre en Cataluña convergen al área metropolitana de Barcelona, donde está también el aeropuerto de El Prat, noveno europeo por tráfico, y el primer puerto por cifra de negocio y tercero por carga de España. Cierto también: el Ámbito Metropolitano de Barcelona tiene 5,1 millones de habitantes y 3.242 km<sup>2</sup>. Esto es, el 10% de la superficie de Cataluña, el 68% de su población, y una parte algo mayor de su actividad económica. ¡Mayor concentración que el Randstad! De forma natural, dada la actividad económica, la movilidad en Cataluña converge en Barcelona. Muchos de los primeros ferrocarriles de España, financiados por el tráfico, conectaban Barcelona con su entorno. Igual que las primeras autopistas de peaje, en los 1960s y 1970s. Cuando las infraestructuras son soportadas por la actividad económica, los flujos reales de tráfico determinan las prioridades. Es una dinámica opuesta a la radialización de las infraestructuras españolas en Madrid, cuya provincia representa el 13,7% de la población española, el 1,6% de la superficie y el 18% de la economía.

Lo que para Madrid y España se ha caracterizado como ‘mercado transversal, Estado radial’ (ver *España, capital París*), para Barcelona y Cataluña se puede caracterizar como ‘mercado radial, Estado.....’. Esta última es la cuestión. Que las infraestructuras en Cataluña converjan en Barcelona responde a la dinámica económica, y no ha sido forzado por la política (por cierto, estatal para las grandes infraestructuras). De ahí que una discusión pertinente sobre política de transporte en Cataluña sea en qué medida ésta puede y debe dar mayor transversalidad a las comunicaciones, aunque ésta no responda propiamente a la actividad económica. Porque la comparación funcional no es con el Madrid de España, sino con el Randstad de Holanda.