

Dels 300 milions de pessetes de l'any 1962 als 30.000 d'avui, per als 12 km de traçat al terme municipal de Barcelona.

## El II Cinturó: una llarga i procel·losa història (1).

José María Milagro

Amb el Pla Jaussely, del 1905, i els de Porcel i de Romeu, del 1916, es definia la xarxa viària bàsica de Barcelona, articulada per cinturons de ronda en el Pla d'Enllaços del 1917, quan el 1910 només circulaven a la ciutat prop de 20.000 vehicles.

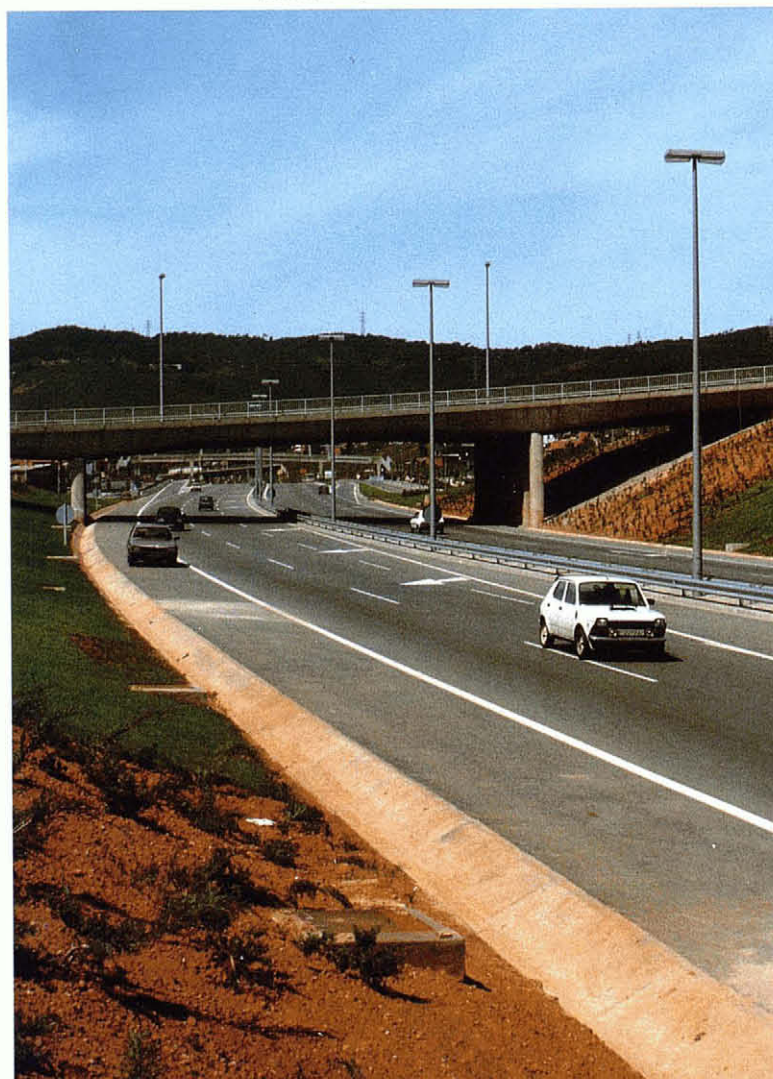
Successius entrebancs impediren l'efectiva execució de la totalitat del traçat del II Cinturó, anomenat autopista Llobregat-Besòs en temps de Porcioles, fins que ara, després de no pocs acords i incompliments, amb l'assumpció de competències en matèria de carreteres per part de la Generalitat el 1980 i el recent conveni signat per les administracions implicades amb l'horitzó dels Jocs Olímpics de 1992, s'ha reactivat la construcció del II Cinturó de Ronda, una obra que avui representa un cost total de 75.000 milions de pessetes per als 27,30 km de tot el seu itinerari.

Quan, l'any 1905, la Comissió Reial sobre Trànsit a Londres recomanava per primera vegada la construcció d'una via de circumval·lació per a la capital d'Anglaterra, l'Ajuntament de Barcelona aprovava inicialment els projectes d'enllaç entre la zona de l'Eixample i els pobles agregats, projectes redactats per l'arquitecte llenguadocià Lleó Jaussely i que integraven el pla amb el qual es presentà al concurs internacional que havia convocat l'Ajuntament l'any 1903. El jurat d'aquest certamen era compost per personalitats tan il·lustres com Francesc Cambó, Juli Marial i Josep Puig i Cadafalch.

La diferència entre aquestes dues iniciatives tan simultànies és que, així com Barcelona —després de molts i frustrats intents, com veurem més endavant— només té en servei 14 km dels 55,8 de què consten conjuntament el II Cinturó i el Cinturó Litoral<sup>1</sup>, Londres inaugurà el 29 d'octubre de 1986 el tram final d'aquella via de circumval·lació prevista el 1905 i que amb 188 km de longitud és avui l'autopista perifèrica més gran del món, tot això després de tan sols onze anys d'obres i amb un cost de mil milions de lliures esterlines.

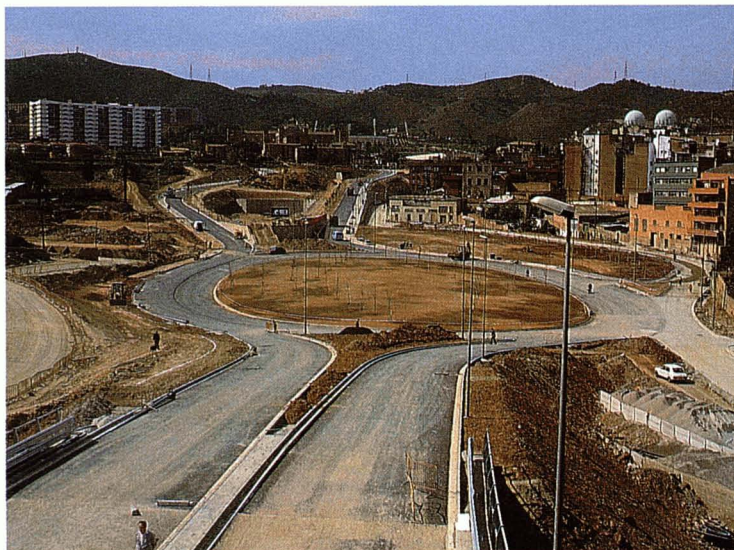


Tram immediatament anterior a l'Anell de Valldaura, en direcció Meridiana, construït recentment per la Generalitat.





Unió del tronc del II Cinturó amb les calçades laterals, entre els carrers de la Guineueta i de l'Artesania, en el tram entre l'Anell de Valldaura-Meridiana, una de les obres realitzades recentment per la Generalitat. La zona central correspon a les obres paralitzades el 1977 i que ara proseguirà la Generalitat.



Sistema d'accessos II Cinturó-túnel de la Rovira.

### Cinturons de ronda

Aquell Pla Jaussely, que desenvolupava en part l'esperit que informà el tantes vegades lloat com també mutilat, Pla de l'Eixample de Barcelona redactat per Ildefons Cerdà i aprovat el 1859 per la S.M. la Reina, incloïa un esquema de comunicacions que, amb un alè encara més gran, recolliria el 1916 el Pla General d'Urbanització de Barcelona, realitzat pels arquitectes Ezequiel Porcel i Ferran Romeu sota la direcció de Pere Falqués, Cap de l'Oficina Municipal d'Urbanització. Aquest Pla, que fou aprovat l'octubre de 1917, incloïa l'anomenat Pla d'Enllaços amb el qual es definia la xarxa viària bàsica de Barcelona articulada per cinturons de ronda. L'any 1910, o sigui, cinc anys després del Pla Jaussely de 1905, i sis anys abans del Pla d'Enllaços de Porcel-Romeu, Barcelona tenia una població de 587.411 habitants i pels seus carrers circulaven 19.491 vehicles (667 automòbils, 1.933 cotxes de cavalls, 2.732 bicicletes i 14.159 carretons i carros).

En el Pla d'Enllaços de 1917, apareix, ja traçat, segons Ramon Pous i Argila, doctor enginyer de

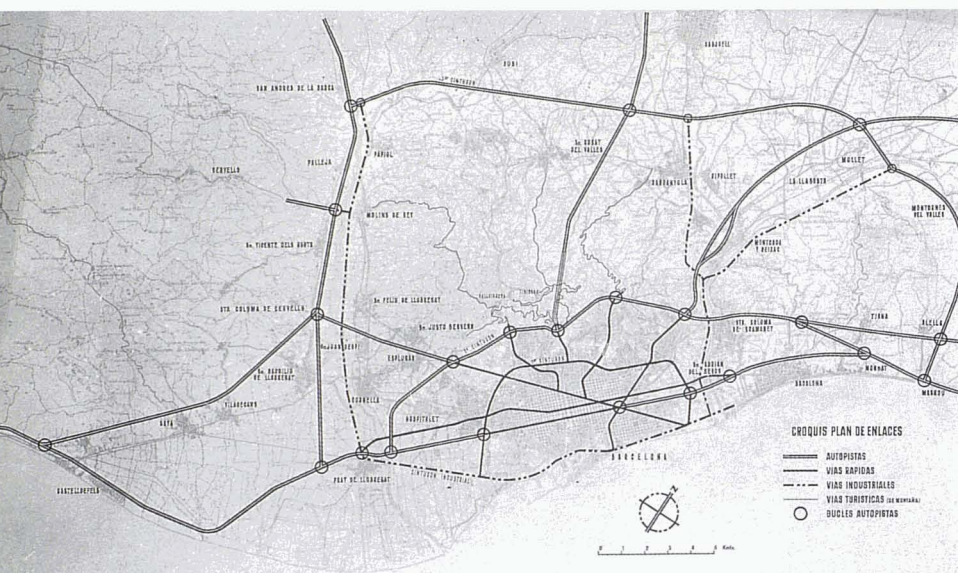
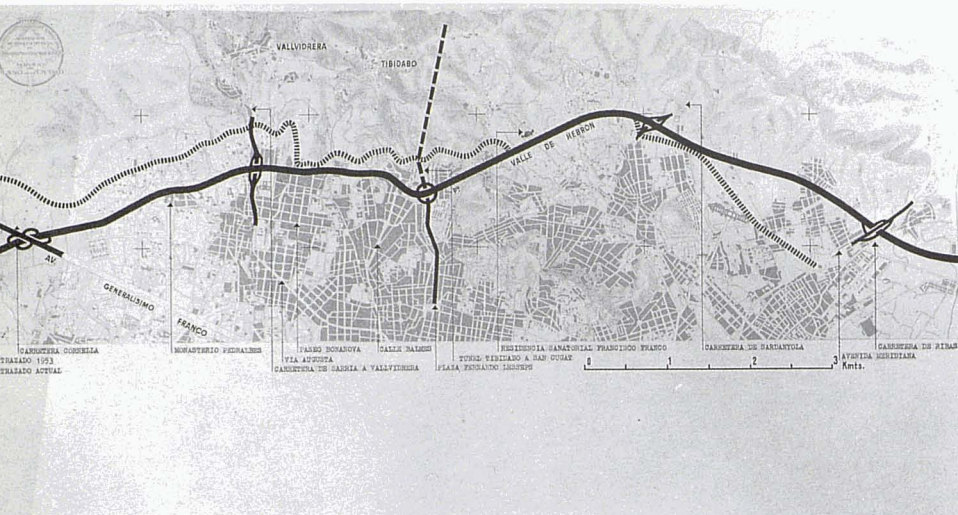


El II Cinturó al seu pas per la Vall d'Hebron, abans i després.

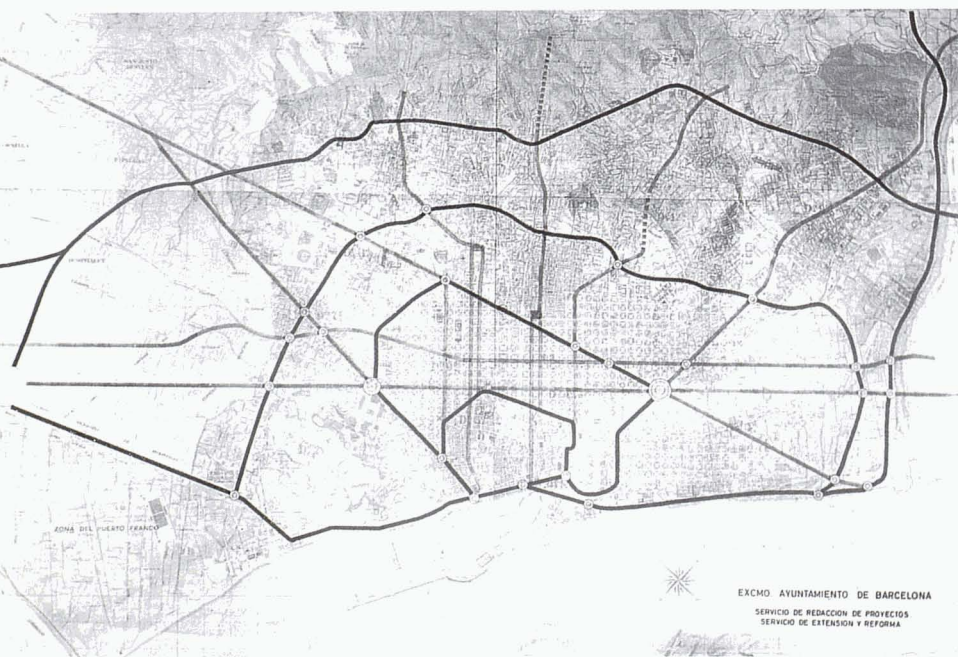
### OBRES INICIADAES EL JUNY D'ENGUANY AL II CINTURÓ.

TRAMS	PRESSUPOST CONTRACTAT (MPTA)	TERMINI (mesos)	PRESSUPOST ADJUDICACIÓ (MPTA)	TERMINI (mesos)
Av. Jordà-Montbau	568,9	18	560	16
Anell Valldaura-Via Júlia	1.590,7	20	1.525*	16
Via Júlia-Meridiana	1.654,3	30	1.562	18
<b>TOTAL</b>	<b>3.813,9</b>		<b>3.647,0</b>	

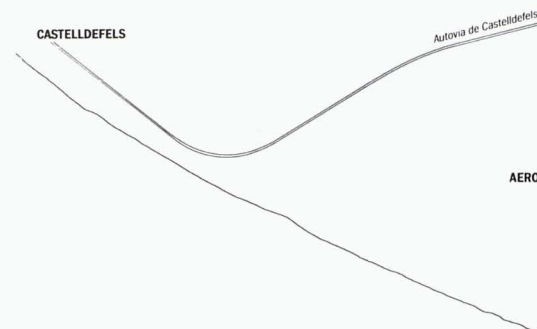
\* No s'hi inclouen els 700 MPTA més a càrrec de l'Ajuntament de Barcelona per convertir en túnel artificial, per requeriment dels veïns, el tram per on discorre el tronc de l'autopista.



Pla d'enllaços i de la xarxa viària de Barcelona de l'any 1962.



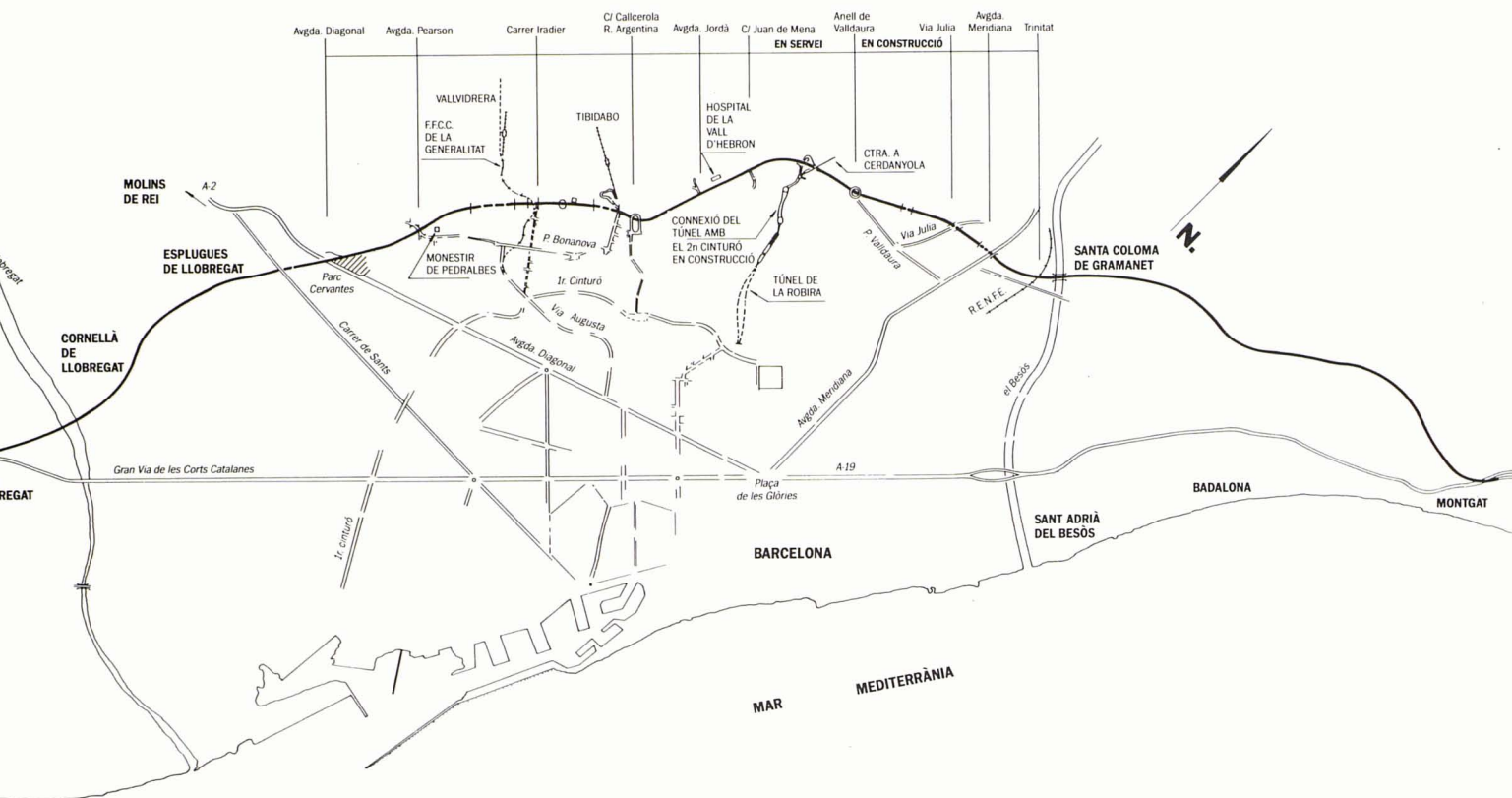
El Cinturó (---: traçat del 1953. —: traçat de l'any 1962).



camins, el 60% del II Cinturó, en versió 1953 i 1961<sup>2</sup>. Començava a la Meridiana, prosseguia per Via Favència i discorria per tota la Vall d'Hebron, però quan arribava a Sarrià el projecte s'aturava perquè Sarrià era aleshores un municipi independent, és a dir, que l'Ajuntament de Barcelona no hi tenia cap jurisdicció<sup>3</sup>.

### Pla General de la Gran Barcelona

Ni el Pla Jaussely —a causa dels escassos recursos municipals— ni el de Porcel-Romeu —pel mateix motiu i per uns quants més— van aconseguir imposar-se amb tota la plenitud dels seus programes viaris, però van servir, amb el que se'n va realitzar i amb el que en va quedar pendent, per a mantenir la vigència d'uns esquemes arterials fins a l'aprovació del Pla Comarcal d'Ordenació Urbana de Barcelona i la seva Zona d'Influència, realitzada per la Llei de 3 de desembre de 1953.



Aquest Pla era conegut com a Pla-General de la Gran Barcelona i s'hi incloïen, a més de la capital, uns altres 26 municipis del seu entorn, amb un total de 50.000 hectàrees, de les quals 10.000 pertanyen al municipi de Barcelona. La pomposa i arrogant denominació de «Gran Barcelona» es convertí, uns quants anys més tard, en l'àrea metropolitana, com a territori sobre el qual d'alguna manera, es projectava l'ombra de Barcelona i que després seria l'àmbit geogràfic de la institució creada per Decret-Llei de 24 d'agost de 1974 amb el nom d'Entitat Municipal Metropolitana de Barcelona —després Corporació Metropolitana de Barcelona (CMB)— amb el mateix espai que el definit en el Pla Comarcal de 1953. Amb aquest Decret-Llei desapareixia l'esperança, durant molt de temps expressada, de donar reconeixement oficial a l'àrea metropolitana real, delimitada en el Pla Director <sup>4</sup>. Aquest Pla Director havia estat aprovat el 22 de febrer de 1968 per les Comissions Provincial i Comarcal d'Urbanisme com a instrument de revisió del Pla Comarcal de 1953 i amb un àmbit de planificació que incloïa 162 municipis com a definició de l'àmbit real metropolità de Barcelona.

Malgrat tot, el Pla Comarcal de 1953 definí un esquema viari que,

encara que ofería raonablement unes possibilitats adequades de desenvolupament, mantenia una certa pobresa de capacitats de trànsit a més d'unes altres deficiències, perquè el trànsit no era aleshores un valor exigent.

#### «Carretera de cornisa»

Pel que fa al II Cinturó, artèria en la qual aquest article es vol centrar, aquesta via començava —com en la versió de 1917— a la Meridiana, continuava per la Via Favència, reduït a una secció transversal de 40 m i, prop de les Llars Mundet, se separava de la Vall d'Hebron per arribar a la cota dels 220 m darrer del polígon de Montbau, la Residència Sanitària, i prosseguia sobre algun tram del traçat de la carretera de les Aigües. A les envistes de Sant Pere Màrtir perdía cota per penetrar en el centre d'Esplugues i, per un carrer de 40 m, es trobava amb la prolongació de la Gran via, segons ens explica Ramon Pous i Argila. Aquest mateix autor diu que «el II Cinturó 1953 era una verdadera carretera de cornisa pero que, por quedar completamente desconectado de la trama urbana, resolvía sólo el paso del 4,18% del tráfico que entra en la ciudad o sale de ella. Se componía de dos calzadas a diferente nivel,

con plataformas de 12 metros de anchura, y en tramos de pequeña longitud se proyectaba en túnel. Barcelona sustentava el II Cinturó, pero lo desconocía» <sup>5</sup>.

#### El Pla Provincial del 1959 i el túnel del Tibidabo

Va venir després el Pla General d'Ordenació de la Província de Barcelona de 1959, promogut pel Ministeri de l'Habitatge i redactat a l'empara de la Llei sobre el Règim del Sòl i Ordenació Urbana de 12 de maig de 1956. Si bé hi trobem frases d'enjudiciament molt bonadós referent a les carreteres d'aquell temps, també s'hi adverteix un realisme previsor ple d'immillorables intencions més que no pas de possibilitats executores. En el primer cas, la Memòria de l'esmentat Pla General de 1959 afirma que la xarxa de carreteres, «que ha estat completada al pas del temps, uneix raonablement els centres vitals de la nostra província»; en el segon cas, s'hi adverteix: «actualment es prodiguen a Europa les carreteres d'autopistes, la missió de les quals és assegurar el trànsit ràpid de les zones congestionades sen-

se perills ni obstacles. Entenem que els accessos a Barcelona han de quedar assegurats per un sistema radial d'autopistes que permeti un transport ràpid des de la perifèria de la ciutat fins més enllà del perímetre territorial que defineix la «Gran Barcelona». En el Pla Provincial hi ha previstos amb categoria d'autopista els trams de Barcelona a Mataró, Granollers, Terrassa (túnel del Tibidabo), Martorell i Castelldefels. El Pla Provincial de 1959 tenia un singular accent urbanístic, i fins i tot les carreteres hi eren classificades segons «tres categories urbanístiques», però també és cert que s'hi estableixen unes xifres d'amplades no edificables a banda i banda de les carreteres de primera, segona i tercera categoria (aquestes darreres són les locals), xifres que si haguessin estat respectades tindríem ara, a la província de Barcelona, unes xarxes viàries amb unes travesses urbanes que serien envejades per tothom. Amb un sentit tan idíl·lic com desconexedor de la fràgil condició humana, el Pla també afirmava: «No seran tampoc permeses les edificacions en aquells punts on puguin obstaculitzar l'adequada contemplació des de la carretera, d'un paisatge singular sobre una perspectiva panoràmica oberta».

L'any següent, amb data de 8 d'octubre de 1960, la Diputació de Barcelona va sotmetre a informació pública, durant quinze dies hàbils, «el projecte de les obres de l'autopista de Barcelona al Vallès Occidental amb túnel al Tibidabo». Treballaren en la redacció de l'avantprojecte els enginyers de camins Albert Serratosa, en representació de l'Ajuntament de Barcelona, Francisco Elvira, en representació de la *Jefatura de Obras Públicas* de l'Estat, i Leopoldo Pellón, per la Diputació de Barcelona. Les obres tenien un pressupost total de 631.498.294 pessetes. Per a fer-les havia de ser constituïda una empresa mixta, amb «preponderància de capital privat» i l'exploració havia de ser duta a terme mitjançant el sistema de peatge. Era, sens dubte, l'obra de volum

pressupostari més elevat que es plantejava amb la indubtable intenció d'executar-la i que mobilitzava l'interès públic per construir una xarxa arterial de Barcelona que resolgués amb una certa anticipació els problemes que anirien apareixent amb el progressiu creixement del parc mòbil de la ciutat.

Hem de deixar constància que el túnel del Tibidabo ja figurava en el Pla Comarcal d'Ordenació Urbana de 1953.

### **El suport de Porcioles. Autopista Llobregat-Besòs**

L'interès públic per una adequada xarxa arterial de Barcelona va tenir en l'alcalde José María de Porcioles el seu principal impulsor i del seu suport sorgí l'any 1961 el Pla de Circulacions Primàries del futur de Barcelona, redactat pels serveis tècnics municipals i que alhora que implicava una revisió dels plantejaments de 1953 significava un relançament de grans projectes viaris que avui dia es troben parcialment executats, com ara el I i II Cinturons de Ronda i l'anomenat Cinturó Industrial en el Pla d'Enllaços de 1916 i avui conegut com el Cinturó Litoral<sup>6</sup> o autopista B-10.

A l'Europa occidental, el 1961, es comptabilitzava un cotxe per cada 10 habitants, proporció que a l'Estat espanyol era d'un cotxe per cada 50 habitants. A Barcelona, tanmateix, ja es començava a veure l'amenaça de les congestions de trànsit, amb unes places d'Urquinaona, Espanya i Universitat on s'arribava a xifres de 45.000 vehicles/dia, valor que pujava a 67.000 vehicles/dia en el tram de la Diagonal comprès entre la Via Augusta i la rambla de Catalunya.

Articulat en el Pla de Circulacions Primàries, el II Cinturó fou aprovat pel ple de l'Ajuntament de Barcelona el 27 de gener de 1961, com a revisió del traçat que figurava al Pla Comarcal de 1953. Pel cantó sud el II Cinturó arribava fins a la carretera C-246, a Castelldefels, i pel seu extrem nord connectava amb la N-II, a Montgat. El II Cinturó fou anomenat en aquell moment autopista Llobregat-Besòs,

i el seu traçat dins el terme municipal de Barcelona comprenia 13,40 km, dividits en els vuit trams següents:

- I.— Diagonal - Monestir de Pedralbes.
- II.— Monestir de Pedralbes - Plaça Borràs.
- III.— Plaça Borràs - carrer Benedetti.
- IV.— Carrer Benedetti - Av. del Doctor Andreu.
- V.— Av. del Doctor Andreu - «Can Gomis».
- VI.— Vall d'Hebron - Via Favència fins a la Via Júlia.
- VII.— Via Favència - Meridiana.
- VIII.— Meridiana - Besòs.

La secció transversal d'ocupació de terrenys per al II Cinturó havia de ser 60 metres, dels quals els 30 m centrals eren reservats per a les dues calçades separades que, equipades amb tres carrils cada una, havien d'actuar com a vies ràpides, i els 30 metres restants havien de ser per a dues calçades de 15 m d'amplada cada una, a cada cantó de l'autopista, destinades a actuar com a xarxa local de connexions amb la trama urbana. A més dels enllaços amb la Meridiana i la Diagonal, l'autopista havia de tenir tres connexions més en la seva zona central, distanciades entre si uns quatre quilòmetres. Els cost de les obres, incloent-hi la valoració dels terrenys afectats, es calculava entre 25 i 28 milions de pessetes per quilòmetre pel que fa al traçat comprès en el terme municipal de Barcelona. La construcció havia de ser finançada mitjançant l'aplicació de contribucions especials per millores o mitjançant la inversió de recursos ordinaris.

### **«Carreteres en zones urbanes»**

Per Llei del Cap de l'Estat de 29 de desembre de 1961 fou aprovat el Pla General de Carreteres amb una vigència programada per a un període de 16 anys (1962-1977) i amb una inversió total de 177.638 milions de pessetes, 24.000 dels quals havien de ser invertits durant el primer quadrienni. Del total de la inversió del Pla, 13.036.900.000

pessetes eren dedicats a la província de Barcelona, la qual cosa suposava el 7,3% del total nacional. Un 10% del total dedicat a la província de Barcelona seria aplicat a la xarxa d'accessos de Barcelona. Aquella Llei de desembre de 1961 parlava, per primera vegada, de xarxes arterials definint-les com a «carreteres en zones urbanes», constituïdes per accessos i rondes de ciutats. Al capítol de xarxes arterials de poblacions, el Pla de 1961 hi assignava un total de 36.410 milions de pessetes. Com a justificació o suport de les possibilitats d'execució del Pla de Carreteres 1961-1977 s'adduïa, en la Llei que l'aprovà, que els «ingressos al Tresor per impostos sobre carburants» durant els quatre quadriennis que comprenien les actuacions previstes serien de 211.265,7 milions de pessetes.

Per programar el planejament de xarxa arterial de Barcelona d'acord amb els criteris del Pla de 1961, la Direcció General de Carreteres i Camins del Ministeri d'Obres Públiques (MOP) realitzà en els accessos de Barcelona, el maig de 1962, l'enquesta origen-destinació mitjançant la qual foren obtingudes les dades de trànsit que configuraven la situació d'aleshores i que van servir per a elaborar el pla previ i, finalment, per a redactar l'any 1964 la comprovació del pla. Aquest estudi, titulat «Prognosi del trànsit el 1980 i comprovació de la xarxa 1964» es dividia en quatre parts: «Una primera dedicada a las previsiones sobre crecimiento de población, renta y parque de vehículos. La segunda se refiere a la estimación, a partir de estos nuevos datos y de la situación actual del tráfico futuro. La tercera consiste en asignar este tráfico al plan, comprobando si éste es suficiente en todos y cada uno de sus tramos y enlaces, revisando y ajustando aquéllos que no lo sean y determinando al mismo tiempo un plan de etapas. Por último, se hace una valoración de las ventajas obtenidas con la red arterial, deduciendo los beneficios que produce».

## Previsions i realitat

Aquest estudi de 1964 atribuïa a la ciutat de Barcelona, per a l'any 1980, una població de 2.150.000 habitants; assignava a la comarca o «àrea metropolitana» constituïda per 26 municipis —excloent-ne Barcelona— 1.163.000 habitants, i a la província de Barcelona, un total de 4.270.000 habitants. La realitat fou que l'any 1980 la ciutat de Barcelona tenia 1.754.900 habitants; la seva comarca, 1.345.100, i la seva província, 4.418.734 habitants. Pel que fa al parc de vehicles, l'estudi esmentat calculava que l'any 1980 la província de Barcelona, incloent-hi la capital, tindria 502.400 turismes i adjudicava a la ciutat de Barcelona 312.000 turismes, xifres que aleshores eren considerades «optimistes». Doncs bé, l'optimisme de 1964 quedà molt curt: la ciutat de Barcelona tenia l'any 1980 un parc de 576.279 turismes i Barcelona conjuntament amb uns altres deu municipis de la seva rodalia i una població total de 2.322.049 habitants, arribava ja a la xifra de 701.263 turismes.

En el pla d'etapes de construcció del II Cinturó, l'esmentat estudi de 1964 preveia que el tram Santa Coloma de Gramenet-carretera C-246 o autovia<sup>7</sup> de Castelldefels es posaria en servei entre els anys 1974 i 1980; la construcció del sector nord d'aquest Cinturó, o sigui, Santa Coloma de Gramenet-Montgat es remetia al decenni 1980-1990.

En el *Boletín del Ministerio de Obras Públicas* corresponent al juny de 1966 sortí publicat el que segueix: «La necesidad de impedir la congestión de tráfico en la plaza de las Glorias Catalanas y de conseguir el enlace de la zona norte con la zona sur de la ciudad, aligerando la circulación por el casco de la misma, ha decidido al Ministerio de Obras Públicas a ordenar la redacción de los proyectos de este cinturón, que unirá prácticamente Montcada i Reixac con Molins de Rei. Se prevé que esta obra tendrá un presupuesto de 200 millones de pesetas».

JM. M. □

## NOTES:

1. La longitud actual projectada per al Cinturó Litoral és de 28,50 km i per al II Cinturó, de 27,30 km.

2. *Enfoque técnico-urbanístico del Plan de Circulaciones Primarias de Barcelona* (tesi presentada a la Junta Central Qualificadora per a l'obtenció del títol de Doctor Enginyer), Barcelona, 27 de maig de 1963, text mecanografiat, pàgina 16.

3. Sarrià fou el darrer municipi dels que foren agregats íntegrament a Barcelona i que, amb incorporacions parcials de dos municipis més, constitueixen el que avui és la ciutat de Barcelona. Entre 1891-1892 el municipi de Sants fou agregat temporalment a Barcelona i, definitivament, per Decret de Cánovas l'any 1897. Aquest mateix any foren incorporats els municipis següents: Gràcia (que s'havia independitzat de Barcelona el 1850), Sant Andreu de Palomar, les Corts de Sarrià, Sant Gervasi de Cassoles i Sant Martí de Provençals; l'any 1903 —segons uns autors— o el 1904 —segons uns altres— fou agregat a Barcelona el municipi d'Horta; el 1920 s'incorporà a la ciutat comtal la façana marítima de l'Hospitalet de Llobregat, l'any 1921 agregà Sarrià i el 1929 s'integrà a Barcelona una part de Sant Adrià de Besòs.

4. SERRATOSA, Albert. *Objetivos y metodología de un plan metropolitano*, Editorial Dirrosa, Vilassar de Mar-Barcelona, 1979, pàgina 47.

5. *Enfoque técnico-urbanístico del Plan de Circulaciones Primarias (...)* Ut supra, nota 2, pàgina 17.

6. Cinturó Litoral i no Cinturó del Litoral, com escriuen molts autors, per la senzilla raó que no recorre un sol litoral sinó tres, el del Llobregat, el del mar i el del Besòs. Si fos anomenat Cinturó del Litoral caldria dir en cada un dels casos de quin dels tres litorals es tracta. Cinturó Litoral equival, per tant, a resumir-hi els tres litorals existents a la realitat.

7. Encara que l'anomenem autovia, aquesta no és una denominació vàlida perquè aquesta via reuneix les condicions exigides per la legislació vigent per a merèixer el nom de carretera i no pas el d'autovia. La Llei de Carreteres de 1974, encara en vigor, en el seu Títol Primer, article 1, paràgraf quart, exigeix per a considerar autovia una carretera —entre unes altres— la condició que «no hi tinguin accés les propietats confrontants». L'anomenada autovia de Castelldefels no aconsegueix aquesta condició. És simplement una carretera desdoblada, però una carretera convencional, al cap i a la fi. El tram Bellvitge-enllaç Aeroport té, en canvi, les característiques d'autopista.