

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. (i 2)

José María Milagro

El Pla de Jaussely, del 1905, i el de Porcel i de Romeu, del 1916, no pogueren imposar plenament els seus programes viaris, però mantingueren la vigència dels seus esquemes arterials fins al Pla General de la Gran Barcelona, de 1953, que incloïa uns altres 26 municipis del seu entorn, àrea anomenada anys més tard Metropolitana.

Aquell Pla Comarcal va definir un esquema viari que resultà insuficient pel que fa a capacitat de trànsit i, a més, el II Cinturó quedava desconnectat de la trama urbana de la ciutat.

Amb el suport de l'alcalde José María de Porcioles, l'any 1961 s'aprovà una revisió del II Cinturó respecte al traçat del 1953 i se l'anomenà autopista Llobregat-Besòs, i el mateix any, el Cap de l'Estat aprovà el Pla General de Carreteres que per primera ve-

gada parlava de «carreteres en zones urbanes» per definir les xarxes arterials.

Un estudi del Ministeri d'Obres Públiques (MOP) de 1964, fet per programar el planejament arterial de Barcelona, segons els criteris del Pla de 1961, va preveure amb optimisme que l'any 1980 hi hauria una quantitat de 502.400 turismes a la província de Barcelona i 312.000 a la ciutat. Aquestes previsions van fer que el MOP redactés un projecte perquè el II Cinturó enllacés el nord i el sud de la ciutat descongestionant el trànsit intern, amb una previsió de cost de l'obra de 200 milions de pessetes.

L'«optimisme» de 1964 quedaria curt, quan l'any 1980, Barcelona tenia 576.279 turismes, i conjuntament amb uns altres deu municipis de la seva rodalia, més de set-cents mil.

Via Favència. Voluntat d'execució

El II Cinturó, anomenat també Via Favència⁸ per a l'itinerari comprès en el terme municipal de Barcelona, fou dividit en dos trams en el projecte. El tram primer, anomenat Via Favència I, comprenia des de l'enllaç amb l'autopista A-2, en el parc de Cervantes o inici de l'avinguda Diagonal, fins al carrer Jordà, amb una longitud de 5.935 metres; el tram segon, conegut com a Via Favència II, anava des del carrer Jordà fins a l'avinguda de la Meridiana amb un itinerari de 4.939 metres de longitud.

El 30 de desembre de 1967 quedà redactat el projecte de traçat i construcció del tram I, i la seva aprovació definitiva, després de fer l'expedient d'informació pública, fou dictada pel MOP el 20 de gener de 1970. El pressupost d'execució per contracta estava xifrat en 839.708.103,36 PTA. L'obra pro-

jectada era ja una autopista o «via ràpida en zona fonamentalment urbana» i la seva secció transversal constava de dues calçades principals separades per una mediana, dotada cada una amb tres carrils, i dues calçades de servei —a banda i banda de l'autopista— equipades amb dos carrils cada una i que servien d'enllaç urbà amb la totalitat dels carrers interceptats pel traçat de l'autopista. Aquest tram no sortí a contractació perquè l'Ajuntament de Barcelona va acordar amb el MOP que aniria més bé començar la construcció del tram II perquè «era considerat més necessari i més fàcil d'executar». L'acord Ajuntament-MOP incloïa el compromís que, mentre el cost d'execució de les obres aniria a càrrec de l'Estat, el pagament de les expropiacions dels béns i dels serveis afectats i el de la reposició d'aquests serveis aniria a càrrec del municipi, la qual cosa implicava que l'Ajuntament havia de lliu-

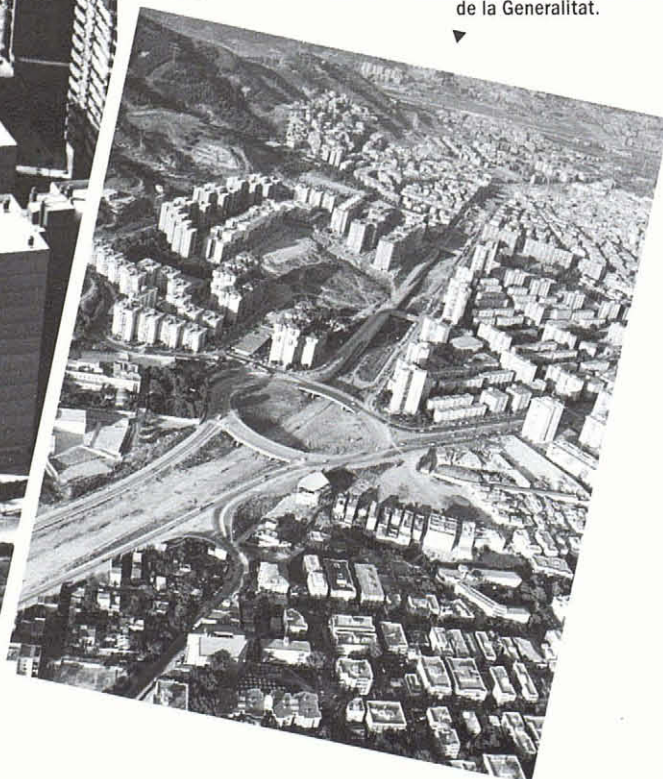




▲ Estat en què quedaren les obres d'excavació de la Via Favència, pròxima a la Via Júlia, paralitzades l'any 1977.

◀ Traçat del II Cinturó, entre Montbau i les immediacions de la Via Júlia, en l'estat que van quedar després que es paralitzessin les obres l'any 1977.

Estat de les obres a les immediacions de l'Anell de Valldaura abans de les actuacions de la Generalitat.



rar al MOP els «terrenys necessaris, lliures de càrregues i servituds de qualsevol mena».

La voluntat conjunta d'executar l'obra semblava evident des del moment que, aprovat definitivament pel MOP el projecte del tram II l'11 d'agost de 1969, l'Ajuntament de Barcelona, en sessió del Ple el 22 d'octubre del mateix any, adoptà l'acord de cedir al MOP «els terrenys necessaris per a l'execució de les obres, lliures de càrregues i gravàmens» i el MOP adjudicava les obres pertinents el 22 de desembre de 1969 per un pressupost de 419.572.193 PTA, que significava uns 83 milions de PTA/km, excloent-ne els costos de les expropiacions i la reposició de serveis afectats. El pressupost amb què l'obra va sortir a licitació, era de 575.544.848 PTA.

Rescisó per incompliment

Tornant una mica al procés cronològic del II Cinturó, cal assenyalar que, programat en la Xarxa Arterial de Barcelona estudiada i definida pel MOP els anys 1963-1966, figurava també en el Pla Director de l'Àrea Metropolitana de Barcelona que, com a revisió del Pla General de la Comarca de 1953, fou conclòs el 1965 i aprovat pel Ministeri de l'Habitatge «com a avanç del Pla i a efectes administratius interns»⁹ el 24 de juny de 1969. Aquest pla comprenia un àmbit de 162 municipis, en lloc dels 27 de l'any 1953, i en ell s'inclouia un complet sistema arterial.

El 22 de gener de 1970 s'aixecà l'acta de comprovació del replanteig en la qual el contractista adjudicatari de l'obra del tram de la Via Favència II feu constar que no disposava encara dels terrenys necessaris perquè l'Ajuntament encara no els havia lliurat a l'Estat, situació que va obligar a la Direcció General de Carreteres del MOP a dictar el 15 d'abril de 1970 una ordre de suspensió temporal del contracte, suspensió que es convertí en rescissió per dictamen del Consell d'Estat de 14 d'octubre de 1971. Aquest dictamen disposava també que «és procedent instruir el corresponent expedient amb

l'objecte de determinar la responsabilitat exigible a l'Ajuntament de Barcelona com a conseqüència del retard en el lliurament dels terrenys necessaris per a l'execució d'aquestes obres». Ignorem si fou instruït l'esmentat expedient però, de tota manera, els seus efectes no haurien estat gaire escarmetadors.

L'octubre de 1974, la Direcció General de Carreteres va convocar un concurs restringit per licitar les obres que havien quedat paralitzades. Aquesta segona contractació va sortir amb un pressupost de 887.619.132 PTA i un termini d'execució de 30 mesos i fou adjudicada el 14 de novembre següent pel preu de 778.558.329 PTA i un termini de 28 mesos. Tanmateix, en ser reempreses les obres, l'Ajuntament tampoc no havia adquirit encara la totalitat dels terrenys afectats o no els havia alliberat de les servituds que hi pesaven, per la qual cosa el ritme dels treballs sofrí nombrosos entrebancs i dilacions fins al punt que el febrer de 1977 quedaren paralitzades. Les obres executades en aquesta segona contractació foren valorades en 256.871.868 PTA, la qual cosa suposava una tercera part del pressupost d'adjudicació.

Part de desdoblament, col·lector i ronda

Per una altra banda, en el Butlletí Oficial de la Província de Barcelona del 29 d'octubre de 1975 i en el Butlletí Oficial de l'Estat del 20 de novembre del mateix any va aparèixer un anunci de la *Jefatura Provincial* de Carreteres de Barcelona pel qual es sotmetia a informació pública el «Planejament 1974 de la Xarxa Arterial Metropolitana de Barcelona», acabat de redactar el 31 de desembre de 1974 per la 5a *Jefatura Regional* de Carreteres del MOP en virtut de l'ordre d'estudi dictada per la Direcció General de Carreteres el 9 de març de 1970. Aquest «Planejament 1974 de la Xarxa Arterial Metropolitana de Barcelona» era el desenvolupament complet del sistema viari programat en el «Planejament de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Primer estudi. Juliol 1975» redactat, sota la direcció del senyor Victoriano Muñoz Oms, per la Comissió Provincial de Serveis Tècnics i la Comissió d'Urbanisme i Serveis Comuns de Barcelona i uns altres municipis i que era considerat un «pas positiu, intermedi i indispensable entre el Pla Director acceptat i el Pla final d'Àrea Metropolitana». Aquest territori, que incloïa un total de 162 municipis, havia estat aprovat pel Ministeri de l'Habitatge el 24 de juliol de 1968 com a modificació del Pla General d'Ordenació Urbana de Barcelona i la seva zona d'influència, aprovat el 3 de desembre de 1953 i que comprenia només 27 municipis. El cost total de la xarxa viària proposada per la 5a *Jefatura Regional* de Carreteres en el seu Pla de 1974 era de 109.091 milions de pessetes i hi figurava, com es obvi, el II Cinturó assignant-li les següents funcions bàsiques: «como parte del desdoblamiento del eje costero, canalizar el tráfico de paso de la zona litoral por el lado montaña de la ciudad de Barcelona; colector y distribuidor del tráfico aportado por los túneles del Tibidabo (Occidental o de Vallvidrera, Central o del Tibidabo propiamente dicho, y Oriental o de Horta) y a nivel de Red Arterial Urbana forma parte de la Ronda Exterior de Barcelona».

En el capítol de la valoració econòmica de la xarxa del Planejament 1974, el II Cinturó de Barcelona hi figurava amb un cost de 1.747,40 milions de pessetes per al total dels 14,90 quilòmetres que comprenia l'itinerari que es situava fora del terme municipal de Barcelona, és a dir, per al tram el Prat-Diagonal, de 5,50 km, i per al tram nus de la Trinitat-Montgat, de 9,40 km. El tram intermedi, Diagonal-Nus de la Trinitat, de 12,40 km, no hi era inclòs perquè, com ja hem indicat, l'Ajuntament de Barcelona tenia concertat un conveni amb el MOP per a la seva construcció.

En aquells primers anys del decenni dels setanta estaven en fase de construcció algunes obres tan importants per a Barcelona com el

I i el II Cinturons de Ronda, el túnel interurbà de Vallvidrera i el túnel urbà de la Rovira, el Cinturó Litoral, l'autopista Barcelona-Sabadell-Terrassa i l'autopista B-30 el Papiol-Montmeló. A la fi de la dècada dels seixanta s'havien posat en servei les autopistes lliures Barcelona-Molins de Rei i plaça de les Glòries Catalanes-Montgat, la de peatge Montgat-Mataró i el tram Barcelona-Granollers de l'autopista també de peatge A-17 Barcelona-la Jonquera. El 23 de desembre de 1974 l'autopista Barcelona-la Jonquera arribava ja fins a Girona i el 3 d'agost del mateix any, amb la inauguració del tram Tarragona-Salou quedava en servei l'itinerari de l'A-2/A-7 Molins de Rei-Salou.

L'equívoc de Socías

El 15 de maig de 1974 el BOE va publicar un Decret del MOP del 25 d'abril pel qual era adjudicada la concessió administrativa per a la construcció, conservació i explotació pel sistema de peatge de l'itinerari el Papiol-Montmeló, de 25 km, conegut com a autopista B-30 i, anteriorment, amb el nom de III Cinturó de Barcelona. El plec de bases i el de clàusules particulars que integraven el pertinent concurs públic per a aquesta obra foren publicats en el BOE del 29 d'octubre de 1973. Aquesta autopista es posà en servei el juliol de 1977 per pressions populars encoratjades fonamentalment per l'Ajuntament de Barcelona i per la Corporació Metropolitana, organismes presidits per Socías Humbert per al qual la gratuïtat de la B-30 o III Cinturó seria un alliberament de gran part del trànsit rodat que travessa Barcelona per falta del II Cinturó, de la inexistència del qual, la Comissió Municipal Executiva presidida per l'alcalde Socías Humbert, en moció aprovada el 14 de març de 1977, donava la culpa a «la falta de cumplimiento de la Administración del planeamiento realizado, de acuerdo con sus propias directrices». El senyor Socías Humbert no s'havia assabentat que el II Cinturó no havia pogut ser construït perquè l'Ajuntament de Barcelona no havia complert els seus compromisos amb el MOP.

Durant aquell mes de maig de 1974 sortí publicat el llibre *Barcelona, ¿a dónde vas?*, escrit per Francisco Martí i Eduardo Moreno, el primer dels quals, arqueòleg de condició i antropòleg per dedicació, va transformar una mica més tard el seu nom en el de Francesc Martí i Jusmet i, en una accelerada carrera política plena de mereixements, va arribar a ser President de la Diputació de Barcelona i, més tard, Delegat del Govern Central a Catalunya, càrrec que actualment exerceix. Els autors del llibre esmentat, els senyors Martí i Moreno, escriuen: «El II Cinturón es el de más breve y abortada historia. (...) En 1973 el Tribunal Supremo ha fallado a favor de los recursos presentados por los perjudicados y ha declarado ilegal la realización de este III Cinturón, que así pasa a la historia, por el momento»¹⁰. Tot seguit, escriuen uns autors tan notables: «Los Cinturones de Ronda suponen, en síntesis, el sacrificio de la totalidad de los barceloneses en el costeamiento y consecuencias de una gran obra de infraestructura para favorecer tan sólo a una determinada clase de ciudadanos: los que disponen y viven en los barrios residenciales de la parte alta». Unes pàgines més endavant hi figura també la perla següent: «Que la política municipal está orientada, por su planificación estructural de vías, aparcamientos subterráneos, cinturones y túneles a servir de manera prio-

ritaria al tráfico de transporte privado, no cabe hoy la menor duda»¹¹. Tota aquesta política que li retreien a l'ex-alcalde de Barcelona, José Maria de Porcioles, és la mateixa que pot atribuir-se a l'equip municipal que governa des de fa uns quants anys a l'Ajuntament de Barcelona i al partit polític al qual pertany un dels autors de les afirmacions transcrites, i de moltes altres de similars que no ens entretenim a citar, Francesc Martí i Jusmet.

Revisions.

Suspensió d'obres el 1977

El 30 de març de 1974 la Comissió d'Urbanisme i Serveis Comuns de Barcelona i uns altres Municipis atorgà la seva aprovació inicial al nou Pla General d'Ordenació Urbana i Territorial de la Comarca de Barcelona, que significava la revisió del Pla Comarcal de 1953 i que recollia en el seu sistema arterial el traçat del II Cinturó. Era alcalde de Barcelona Enric Massó i Vázquez. Aquell Pla General de 1974, després d'haver estat sotmès a informació pública, va quedar en mans de l'Entitat Municipal Metropolitana de Barcelona que, en virtut d'un decret-llei, substituïa la Comissió Comarcal d'Urbanisme i s'atorgava el mateix àmbit territorial que la comarca de 1953: 27 municipis. Per regir aquesta Entitat, un altre decret-llei amb data de 24 d'agost de 1974, creava la Cor-

poració Metropolitana de Barcelona, institució que va sotmetre a una nova versió el Pla de 1974 i, després de treure'l a informació pública el febrer de 1976 i aprovant-lo provisionalment a la fi d'abril de 1976, aquesta nova versió va obtenir l'aprovació definitiva de la Comissió Provincial d'Urbanisme el 14 de juliol de 1976, amb el nom de Pla General Metropolità d'Ordenació Urbana de l'entitat Municipal Metropolitana de Barcelona. Evidentment, en aquest Pla —que és l'actualment vigent— figura el traçat del II Cinturó amb la definició territorial que l'estudi de la Xarxa Arterial de Barcelona dels primers anys de la dècada dels seixanta li havia atorgat.

El 31 de maig de 1976, el Ministeri d'Obres Públiques i la Corporació Municipal Metropolitana de Barcelona van firmar un Conveni per al finançament i la gestió d'actuacions viàries de la Xarxa Arterial durant el període 1976-1983 i que suposava en conjunt una inversió de 16.300 milions de pessetes. Les obres a executar en el marc d'aquest conveni serien pagades en un 65% a càrrec del MOP i el 35% restant aniria a càrrec de la Corporació Metropolitana. En els dos percentatges anava inclòs no sols el cost de les obres, sinó també el de les expropiacions de béns i de la reposició de serveis, com també les revisions de preus.

En aquest conveni la valoració de les inversions per a la construcció del II Cinturó o Via Favència es xifrava en un total de 9.402 milions de pessetes, 5.800 dels quals corresponien als següents trams a realitzar: tram 0, el Prat-Esplugues (1.500 milions); tram I a), Esplugues-Doctor Andreu (2.500 milions) i tram II, Nus de la Trinitat-Montgat (1.800 milions). Els restants 3.602 milions de pessetes corresponien als trams a executar amb l'Ajuntament de Barcelona: tram I B) Doctor Andreu-avda. del Jordà (1.842 milions) i que es trobava en fase d'expropiacions, i el tram II, Jordà-Meridiana, amb obres valorades en 1.760 milions i que, contractades a la fi de 1969 i suspeses uns pocs mesos més tard sense quasi ha-

ver començat i novament contractades l'any 1974, quedaren suspeses el 1977.

La Generalitat rep competències

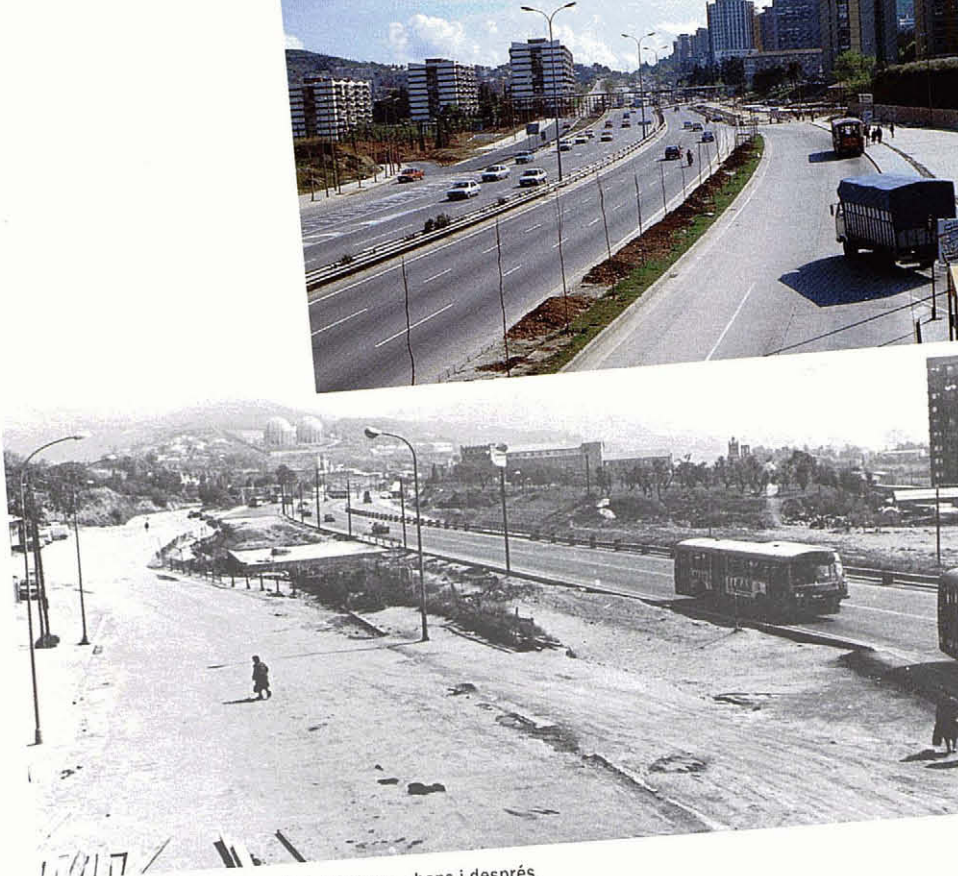
En el Programa mínim d'inversions del MOPU 1980-1983 figurava la construcció del tram Anell Valldaura-Montbau amb una consignació pressupostària de 250 milions de pessetes, inversió que el MOPU mai no va arribar a efectuar perquè, per Reial Decret de 31 de juliol de 1980, foren transferides a la Generalitat de Catalunya competències de l'Administració Central en matèria de carreteres, entre les quals figurava el II Cinturó.

Una primera obra adjudicada per la Generalitat per al II Cinturó el 28 de maig de 1981 fou la construcció del subtram de 1.967 metres compresos entre les Llars Mundet (al barri de Montbau) i l'anell de Valldaura, obra que seria inaugurada l'abril de 1983 després d'una inversió total de 294.460.473 PTA.

Naturalesa d'autopista

El 5 d'agost de 1981 la Generalitat i l'Ajuntament signaren un conveni de col·laboració per a obres a la Xarxa Arterial de Barcelona, i en una clàusula hi quedava estipulat

que: «La Generalitat es compromet a iniciar la redacció del projecte i seguidament la contractació de Via Favència entre l'Anell de Valldaura i la Meridiana incloent-hi la connexió provisional, si s'escau, amb l'A-17 a partir del moment que sigui lliurada per l'Ajuntament de Barcelona la seva proposta de traçat». Aquesta proposta, aprovada per la Comissió Municipal Permanent el 18 de desembre de 1981, fou remesa a la Generalitat el 20 de gener de 1982, la Direcció General de Carreteres de la qual va redactar el projecte convingut, que tenia un pressupost de licitació de 1.595.238.582 pessetes i que fou enviat a l'Ajuntament per a la seva conformitat el 5 d'agost de 1982. La primera resposta municipal a aquesta tramesa no es produí fins el 31 de gener de 1983 i s'hi indicava la conveniència de suprimir al tram Via Júlia-Meridiana «un carril en cada direcció de les calçades centrals per augmentar l'amplada de les laterals i les voreres corresponents». L'Ajuntament pretenia eliminar un carril de l'autopista urbana constituïda per tres carrils a cada una de les dues calçades centrals del II Cinturó en aquest subtram, pretensió que arribava fins a negar el caràcter d'autopista a aquesta arteria pel simple fet que travessava el nucli urbà de Barcelona. La Generalitat va mantenir el seu propòsit de construir el II Cinturó amb naturalesa d'autopis-



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



Sector del II Cinturó al seu pas per l'anell de Valldaura, les obres del qual acaba d'executar la Generalitat.

ta, a més de calçades laterals de simple servei urbà, i així es va arribar al Conveni Generalitat-Corporació Metropolitana-Ajuntament signat el 18 de desembre de 1985 per a actuacions en obres iniciades en anys anteriors i no acabades en el II Cinturó i en obra nova, com els seus accessos a la boca nord del túnel de la Rovira, per un import total de 2.643.029.939 pessetes de les quals 1.876.484.754 serien aportades per la Generalitat i la resta, 766.545.185, per l'Ajuntament.

Avui a l'Ajuntament de Barcelona ningú no dubta ja que el II Cinturó de Ronda té una funció molt definida d'autopista, deixant de banda o incloent-hi també, les calçades laterals d'interrelació urbana i els altres equipaments per al veïnat.

No podem oblidar que el Pla de Carreteres de Catalunya redactat el 1984 per la Generalitat i aprovat pel Consell Executiu en data 13 d'octubre de 1985, recull, entre les artèries de la Xarxa Bàsica Primària de Catalunya, les que formen part de la Xarxa Arterial Metropolitana de Barcelona, entre les quals hi ha, com és obvi, el II Cinturó,

amb un cost —en pessetes constants de 1982— d'uns 10.000 milions de pessetes dels quals el 65% va a càrrec de la Generalitat i el 35% restant a càrrec d'altres institucions. Aquest cost total es refereix només al tram avinguda de la Diagonal-avinguda del Jordà i al comprès entre el Nus de la Trinitat i Montgat.

Reactivació

La concessió dels Jocs Olímpics de 1992 a Barcelona ha estat, per fi, el motiu principal que ha reactivat la construcció del II Cinturó segons el conveni signat entre el President de la Generalitat, Jordi Pujol, i l'Alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, el 30 d'octubre de 1987, fet sobre el qual la revista ESPAIS informà en el seu número 8, (novembre-desembre 1977, pàgina 37). En virtut d'aquest conveni, la Generalitat es va comprometre a realitzar les obres que falten per construir a l'itinerari avinguda Diagonal-Nus de la Trinitat amb una inversió total de 15.600 milions de pessetes, entre els anys 1988-1991. Per la seva banda, l'Ajuntament hi invertirà uns 8.000 milions de pessetes en concepte d'expropiacions i de reposició dels serveis afectats. En aquest mateix conveni, la Generalitat manifesta la seva voluntat que, a partir de 1993,

«s'iniciïn les actuacions que permetin completar la part de la Xarxa Arterial de la Conurbació de Barcelona pel que fa al II Cinturó, en els trams Diagonal-Cinturó Litoral i Cinturó Litoral-el Prat de Llobregat. Amb aquest fi, la Generalitat de Catalunya expressa el seu propòsit de realitzar les gestions necessàries per tal de determinar al seu moment la programació i el finançament de les obres abans esmentades». Aquestes obres, en pessetes constants de 1987, tenen un cost total de 17.100 milions de pessetes, cost on hi ha incloses l'execució de les obres, les expropiacions i les reposicions de serveis afectats i que anirien a càrrec exclusiu de la Generalitat.

En valors monetaris d'avui podem calcular que el II Cinturó de Ronda tindrà un cost total, incloent-hi els de les expropiacions i reposició de serveis afectats i compreses les obres ja realitzades, en execució i les que queden per executar, d'uns 75.000 milions de pessetes per al total dels 27,30 km de què consta l'itinerari. Dels 300 milions de pessetes en què, aproximadament, es valorava l'any 1962 —incloent-hi les expropiacions— el cost dels 12 km del II Cinturó compresos exclusivament en el terme municipal de Barcelona hem passat a una quantitat estimada —en valors monetaris de 1988— en uns 30.000 milions de pessetes i el temps total invertit en la construcció d'aquest tram de 12 km haurà estat de 21 anys comptant que estigui en servei a començament de l'any 1992.

JM.M. ☐

NOTES:

8 Més endavant s'anomenà, i així consta el seu nom oficial, autopista B-20, al mateix temps que el Cinturó Litoral s'anomena autopista B-10.

9 SERRATOSA, Albert, Op. cit. pàgina 37.

10 SERRATOSA, Albert, Op. cit. (Editorial Dirosa), pàgines 54 i 55.

11 SERRATOSA, Albert, Op. cit. pàgina 115.