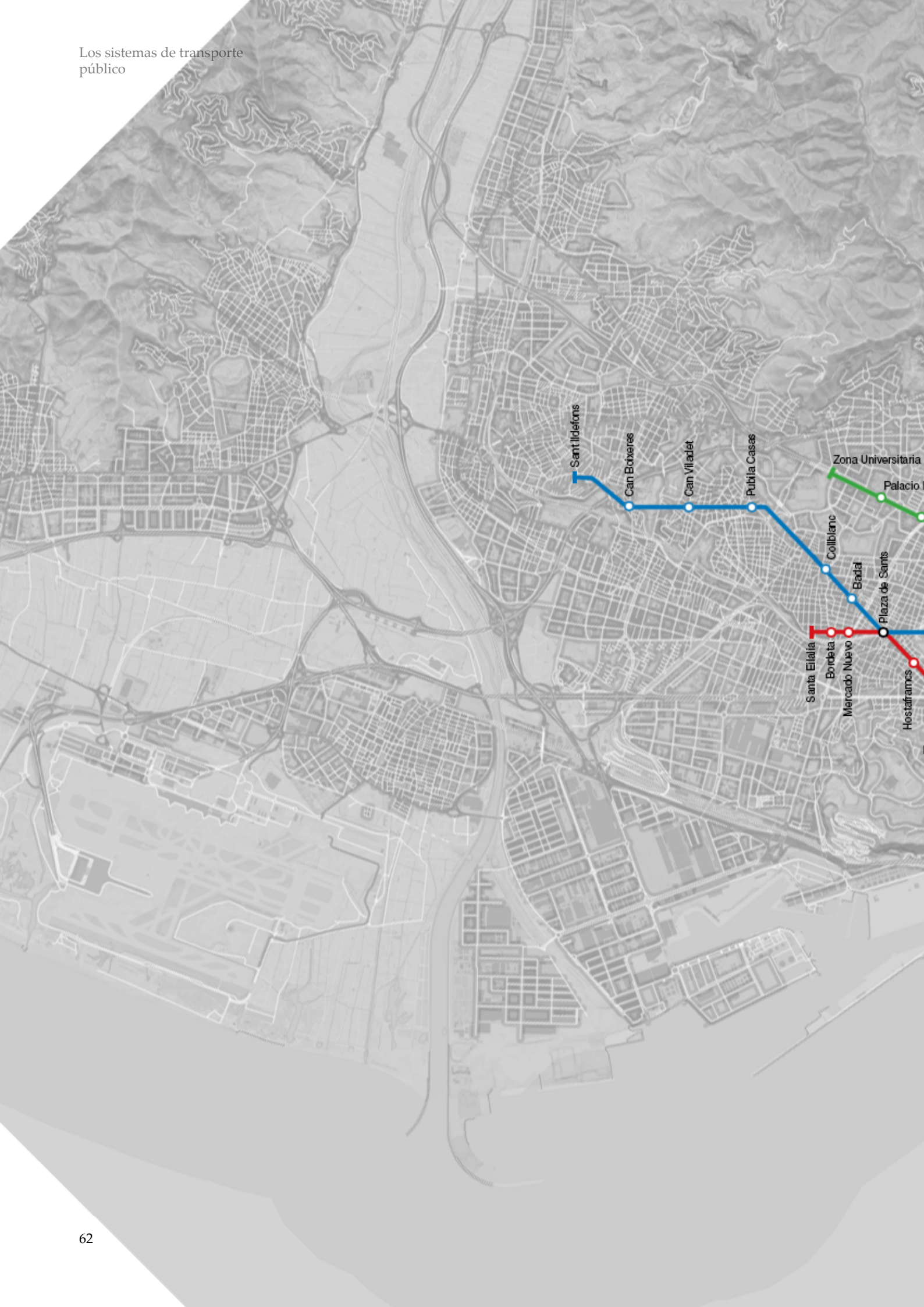


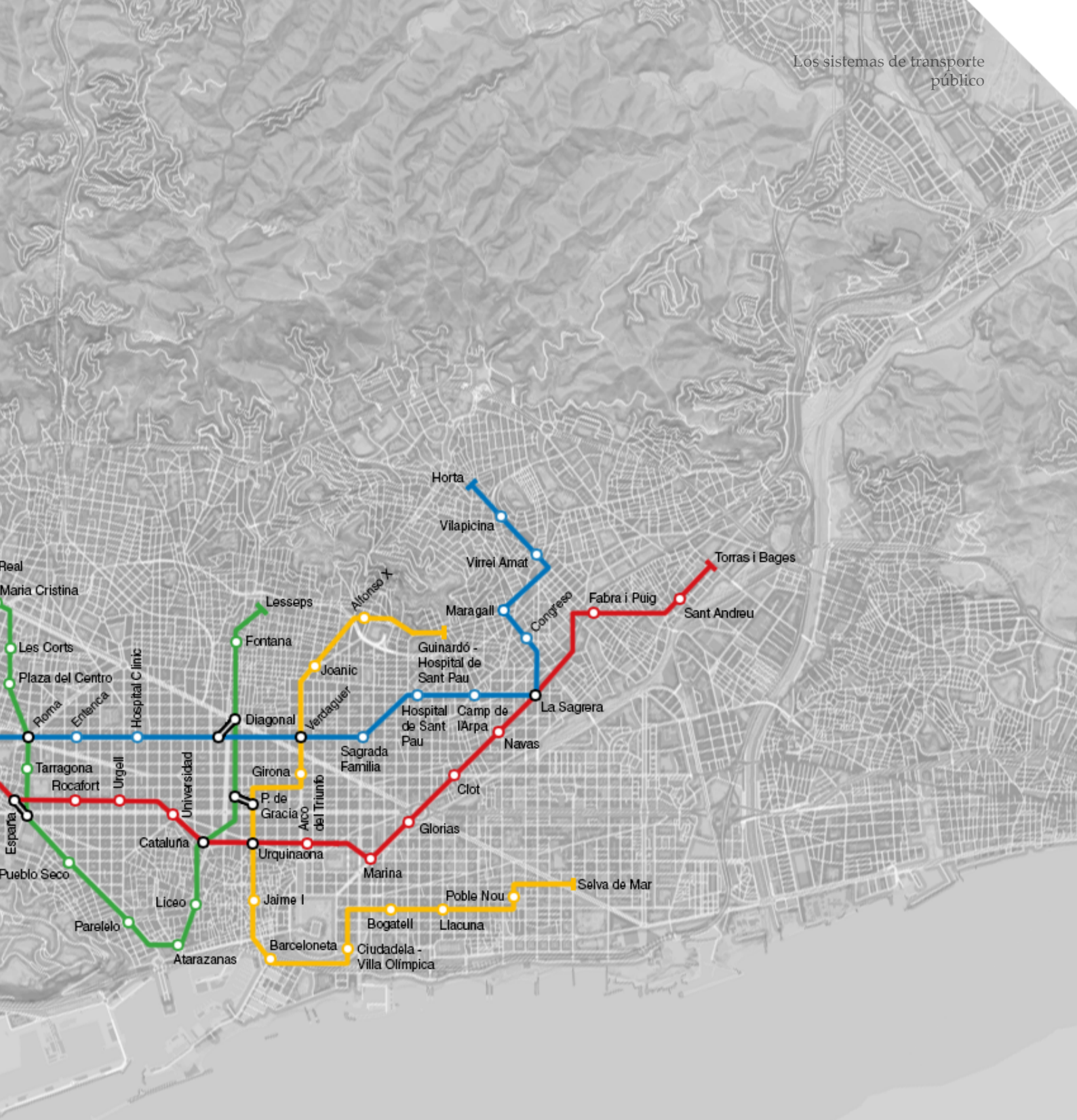


49. Estación de Selva de Mar de la línea 4 en 1978. **Fuente:** 90 años del metro de Barcelona, TMB.



50. Estación de Sant Ildefons de la línea 5 en 1978. **Fuente:** Archivo TMB.





51. 1975 - 1977, durante este periodo se produce un intenso ritmo de inauguración de nuevas estaciones y la red crece considerablemente.

Fuente: elaboración propia sobre mapa del Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.

La creación de TMB y los Juegos Olímpicos 1978 – 1992

La instauración de la democracia en España permite realizar cambios administrativos en materia de transporte público en Barcelona. En primer lugar, la infraestructura del metro pasa a depender en su totalidad de la Generalitat de Cataluña y el Ayuntamiento decide crear la entidad Transportes Municipales de Barcelona (TMB). Así, se continúa revitalizando el plan de metro de 1971 para adecuarse al contexto de los años ochenta y las próximas décadas.

En el año 1982, la línea 4 se extiende con nuevos tramos en sus dos extremos. Por el lado de Guinardó/Hospital de Sant Pau crece hasta Roquetes con estaciones en Maragall y Lluçmajor. Del lado de la costa, llega hasta La Pau con tres nuevas estaciones. Este mismo año se unifica todo el tramo de la línea 3, desde Zona Universitaria hasta Lesseps, al eliminar el trasbordo que se hacía en la estación de Paralelo.

52. Acceso a la estación de Baró de Viver de la línea 1 en la actualidad bajo las vías del Nudo de la Trinidad. En el 2016 se inauguró un *skatepark* para complementar la interfaz de la estación. **Fuente:** elaboración propia.

El próximo par de años supone para la red de metro una ruptura de las barreras municipales de Barcelona que quedaban por sobrepasar. En 1983, la línea 1 también se amplía hacia ambos lados. En sentido Besós crece con nuevas estaciones en Trinitat Vella, Baró de Viver y atraviesa el río hasta llegar a Santa Coloma. En dirección hacia el Llobregat, queda fuera de servicio la estación de la Bordeta y se agrega una nueva parada en Torrasa.



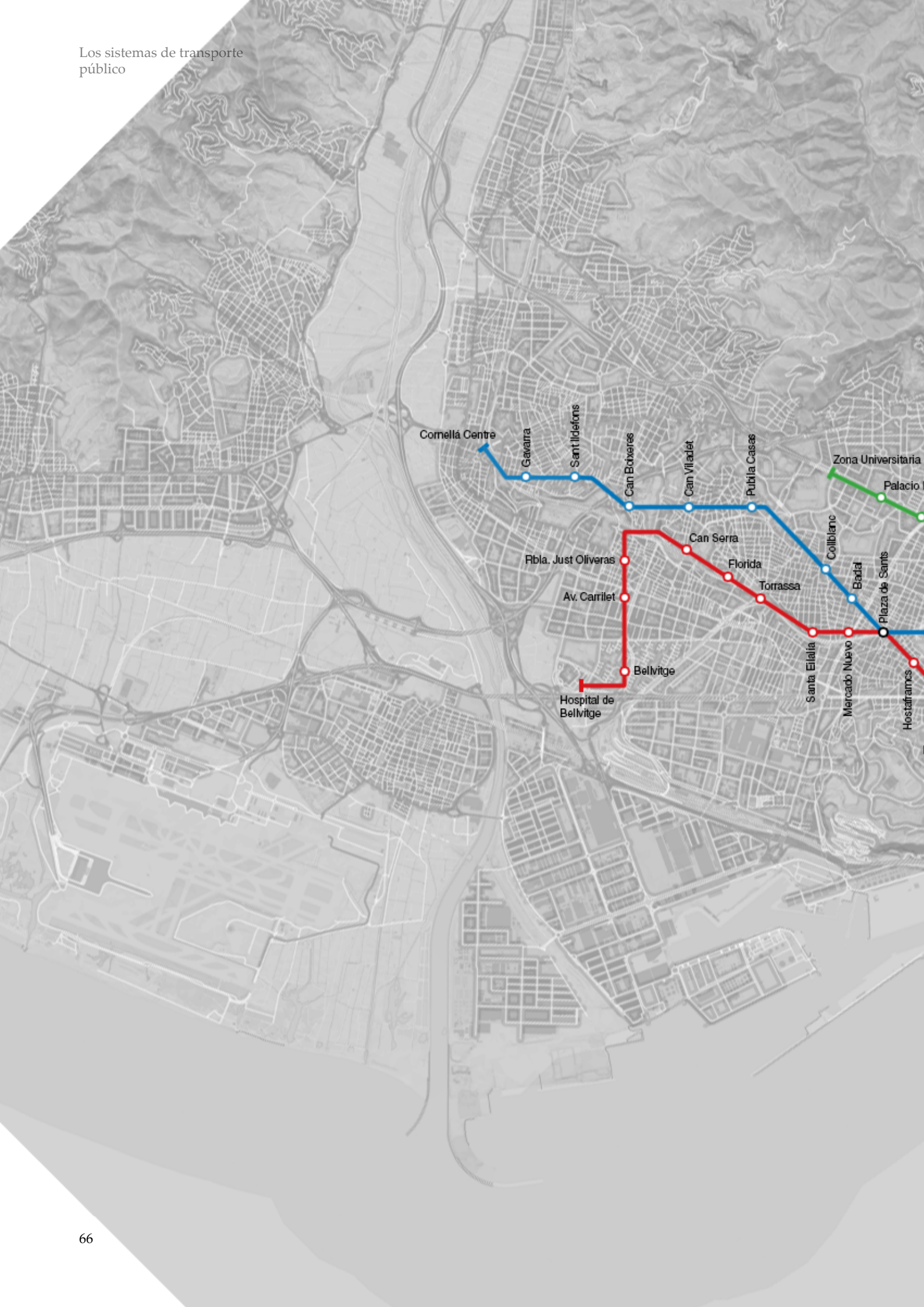
En 1985 la línea 4 vuelve a crecer sustancialmente hacia el Besós, cruzándolo con cinco nuevas estaciones que atraviesan Sant Adrià del Besós y llegan hasta Pep Ventura en Badalona. Casi al mismo tiempo, la línea 3 inauguraba cuatro nuevas estaciones que llegaron hasta Montbau en el extremo de Lesseps, que había sido el inicio/final de la línea desde 1924 cuando abrió el Gran Metro.

Siguiendo el carácter metropolitano que empezaba a adquirir la red de metro de Barcelona, el Parlamento de Cataluña aprueba la creación de la Entidad Metropolitana de Transporte (EMT) y TMB pasa a llamarse Transportes Metropolitanos de Barcelona, asegurando una mayor cobertura del sistema.

Finalmente, entre 1987 y 1992, se reforman algunas estaciones con motivo de la celebración de los Juegos Olímpicos. La estación de Ribera cambia su nombre a Ciutadella/Villa Olímpica por su cercanía a esa zona. La línea 1 se vuelve a extender en ambos sentidos. En Santa Coloma se abre una nueva estación en Fondo, y en sentido Llobregat aparecen seis nuevas paradas llegando hasta Feixa Llarga (hoy Hospital de Bellvitge). Con estos últimos anexos, se constituye el tramo completo de la línea 1 que sigue vigente hasta hoy en día.



53. Reforma de la estación de Ciutadella - Villa Olímpica (antiguamente Ribera) en preparación para los Juegos Olímpicos de 1992. El logotipo del metro vuelve a cambiar. **Fuente:** elaboración propia.



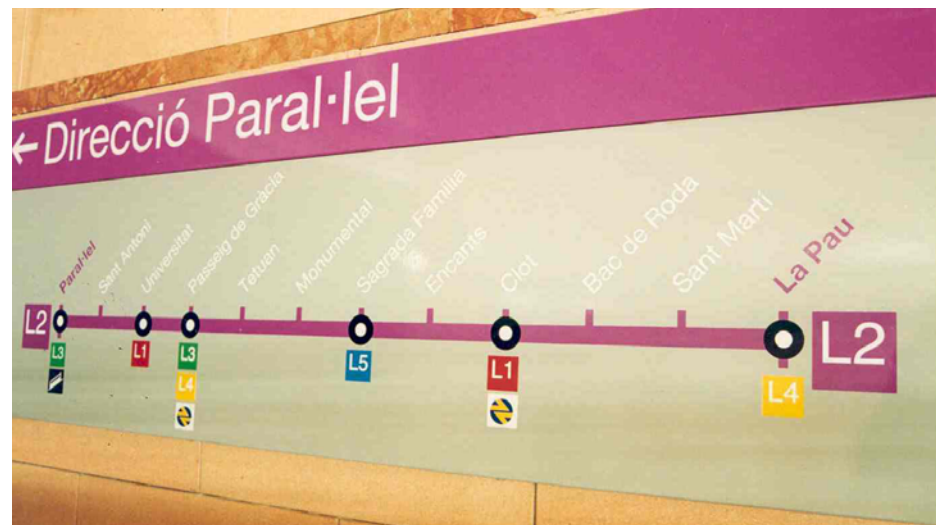


54. 1978 - 1992, la instauración de la democracia permite la creación de TMB que gestionará el metro y la preparación para los Juegos Olímpicos hacen que la red empiece a ser más metropolitana.
Fuente: elaboración propia sobre mapa del Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.

La línea 2 y el nuevo milenio 1993 – 2008

El periodo post-olímpico está marcado por un proceso que los técnicos del metro llamaron en ese momento “coser la red”, buscando ofrecer servicio del sistema a lugares aún con poca accesibilidad. Además, en esta época se crea la Autoridad de Transporte Metropolitano (AMT), la cual trabajará en conjunto con TMB, pero en una escala menos puntual y más general.

La línea 2 ya se veía proyectada desde el plan de 1966 y sus obras iniciaron en los años setenta. Sin embargo, cuando comenzaron los trabajos de esta línea que inicialmente se encargaría de unir los barrios más céntricos de Barcelona, no se pensó en lo que costaría trabajar en una zona tan poblada. Además, al iniciar las obras se toparon con viejos restos de las murallas. Así, en los años setenta, solo se construyeron seis estaciones que no fueron inauguradas hasta mucho después. Por fin, en 1995 tras más de veinte años de obras (mayormente paralizadas), se inaugura el primer tramo de la línea 2 que parte desde Paralelo hasta Sagrada Familia. Dos años después crece en sentido hacia el Besós con nuevas estaciones para conectar con La Pau. Si la línea 2 hubiese sido terminada sin percances en los setenta, seguramente hubiese tenido un trayecto diferente. De acuerdo a los planes, la línea tenía que empalmar desde Paralelo en Sagrada Familia con el tramo ya construido de ese entonces que seguía hasta Horta, hoy parte de la línea 5.



55. Señalética de las estaciones de la línea 2 cuando solo existía el tramo entre Paralelo y La Pau. **Fuente:** Archivo TMB.

En 1999, la estación de Roquetes de la línea 4 cambia su nombre a Vía Júlia y se agrega la estación de Trinitat Nova. Luego, en 2001, la línea 3 continúa expandiéndose en su zona alta con tres nuevas estaciones en Mundet, Valldaura y Canyelles. Cada una de estas presenta cierta singularidad en su diseño, las estaciones son consideradas proyectos de autor.

El año siguiente, el tramo de la línea 4 entre La Pau y Pep Ventura es transferido a la línea 2, por lo que la línea 4 acabaría en la estación de La Pau. De esta forma, los centros de Barcelona y Badalona quedan mejor enlazados entre sí.

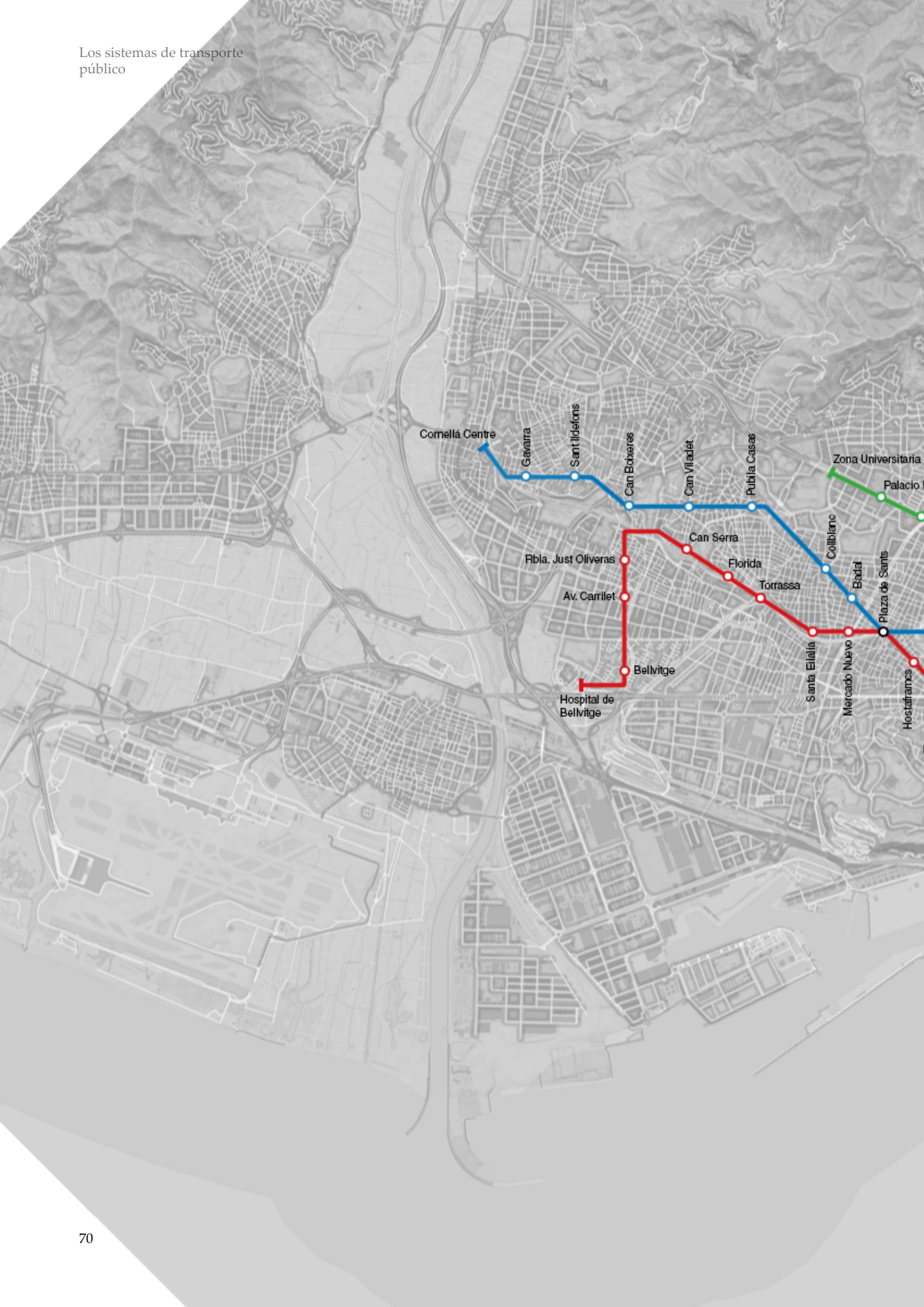
Luego, en 2003, se adiciona la estación de El Maresme/Forum a la línea 4 entre Selva de Mar y Besós Mar con el fin de ofrecer mejor accesibilidad a la zona de Diagonal Mar, donde se celebró el Fórum Universal de Culturas de 2004. Ese mismo año, entra en funcionamiento la línea 11 con estaciones en Trinitat Nova, Casa de l'Aigua, Torre Baró, Ciudad Meridiana y Can Cuías. Esta corta línea está servida por un metro ligero adaptado para cruzar por zonas de difícil acceso.

Por último, en el 2008, la línea 3 se expande hasta Trinitat Nova, agregando la estación de Roquetes. De esta forma, la estación de Trinitat Nova se vuelve, junto con la de Paseo de Gracia, una de las estaciones en donde convergen tres líneas de metro.

56. Acceso a la estación de Trinitat Nova donde convergen las líneas 3, 4 y 11 del metro. **Fuente:** elaboración propia.



57. Uno de los accesos a la estación de Torre Baró de la línea 11. **Fuente:** elaboración propia.





58. 1993 - 2008, se agregan las líneas 2 y 11 al conjunto de la red de metro y las demás siguen creciendo.
Fuente: elaboración propia sobre mapa del Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.

El metro en la actualidad 2009 – 2017 (presente)

Los últimos años de la evolución de la red de metro de Barcelona están marcados por la implementación parcial de las líneas 9 y 10. En el 2009 aparece el primer tramo de la línea 9, con estaciones entre Can Zam y Can Peixauet, uniendo los municipios de Santa Coloma y Barcelona. El año siguiente entra en servicio el primer tramo de la línea 10, uniendo Bon Pastor del lado de Barcelona con Gorg en Badalona. Más tarde este mismo año la línea 9 y 10 se juntan en la estación de Bon Pastor y ambas se extienden hasta la Sagrera, con una estación intermedio en Onze de Setembre. Así, la Sagrera se convierte en un gran punto de convergencia de varias líneas de metro. El resto de las líneas siguen extendiéndose también. Para este momento, la línea 2 agregaba una nueva estación en Badalona Pompeu Fabra, mejorando aun más la conexión con el centro de Badalona. La línea 5 se abre paso hasta Valle de Hebrón con nuevas estaciones en El Carmel y El Coll/La Teixonera, cuya estación, 74 metros bajo tierra, se vuelve la más profunda de la red.

Luego, en 2016, se inaugura un nuevo tramo de la línea 9 al otro extremo del continuo urbano de Barcelona. Esta parte de la línea va desde Zona Universitaria y pasa por más de diez estaciones hasta conectar con las dos terminales del Aeropuerto de Barcelona-El Prat. Así, este tramo de la línea es denominado L9 Sur, mientras que el otro en el lado del Besós pasa a llamarse L9 Norte. En el futuro los dos tramos se conectarán pasando por la parte alta de Barcelona, uniendo zonas que se han encontrado aisladas del servicio de metro por muchos años. Una vez finalizados los trabajos de las líneas 9 y 10, se convertirán en el sistema de línea automática más larga de Europa con un recorrido de casi cincuenta kilómetros y más de cincuenta estaciones.



59. Acceso a la estación
Onze de Setembre de
la línea 9/10 del metro.
Fuente: elaboración
propia.



60. Acceso a los ascensores de la estación de Església Major de la línea 9 del metro. **Fuente:** elaboración propia.







61. 2009 - 2017 (presente), estado actual de la red de metro de Barcelona.
Fuente: elaboración propia sobre mapa del Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.