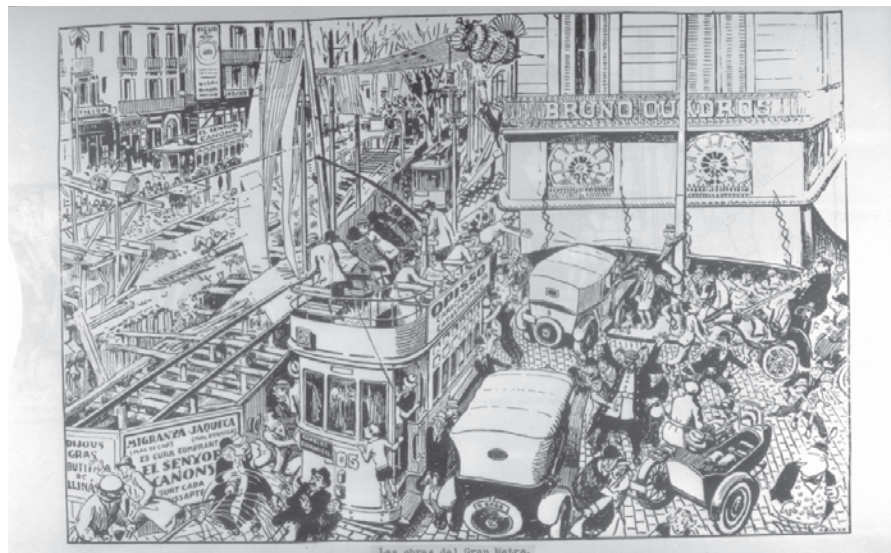


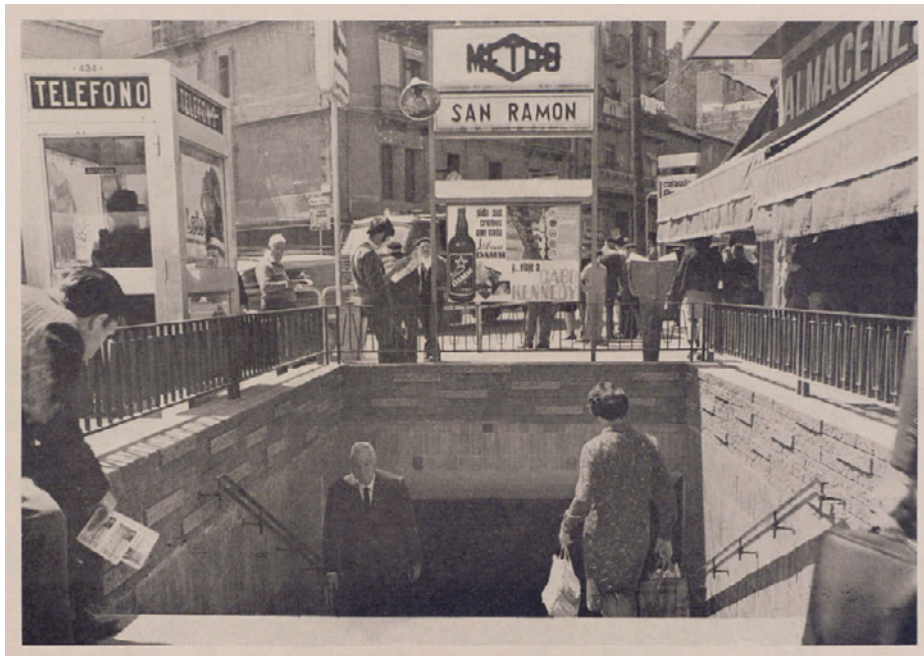
33. Caricatura por Opisso de las primeras obras del metro en las Ramblas. **Fuente:** Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.



## Metro



34. Acceso a la estación de Urquinaona en Calle de Bruc con Ronda de San Pedro, reformada para mantener un aspecto parecido al que tenía en la década de 1920. **Fuente:** elaboración propia.



35. Estación de San Ramón (hoy Collblanc) de la línea 5 del metro en 1969. **Fuente:** Cuadernos de arquitectura 1970: Núm.: 76/77 El metro.

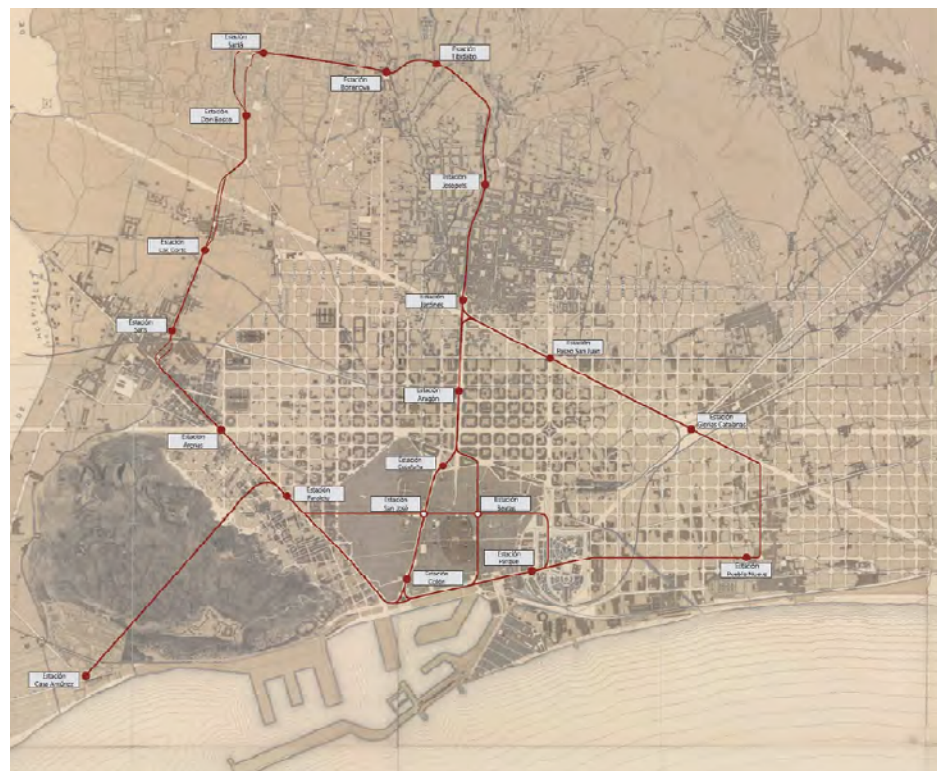


36. Estación de Onze de Setembre de la línea 9/10 del metro en 2017. **Fuente:** elaboración propia.

## El Gran Metro y el Transversal 1924 – 1934

Si bien la primera línea de metro en Barcelona se inaugura en 1924, el proyecto tiene sus inicios unos cuantos años atrás. Para ese momento el metro era considerado como el transporte del futuro de las grandes ciudades, de las cuales Londres, Nueva York, Budapest y otras ya poseían el sistema como herramienta de movilidad. Debido al crecimiento que experimentaba Barcelona durante la primera mitad del siglo XX y con la anexión de los municipios del llano, se empieza a apostar por la implementación del metro.

El primer proyecto aparece en 1907 cuando los ingenieros Paul Müller y Octavio Zaragoza proponen la construcción de un ferrocarril que uniese Bonanova con el centro de Barcelona, que después se convertiría en el Gran Metro. El proyecto es aprobado en 1912, pero por falta de financiamiento no se realiza. Ese mismo año, el ingeniero Fernando Reyes presentó otra propuesta de metro que fuera desde Sants hasta Sant Martí, pero el financiamiento volvió a impedir la realización de este tramo que luego sería conocido como el Transversal.



37. Plano con el trazado de la red prevista por Müller y Zaragoza cuya parte central entre Lesseps y Ciutat Vella después se convirtió en el Gran Metro.  
**Fuente:** Archivo TMB.

Luego de haber acabado la primera guerra mundial, varias entidades se unen para formar la sociedad Gran Metropolitano de Barcelona, SA. que se encargaría de la construcción del Gran Metro tras hacer algunas modificaciones al plan original de Müller y Zaragoza. De esta forma, en 1924, se inaugura el primer tramo del Gran Metro con cuatro estaciones: Lesseps, Diagonal, Aragón (hoy Paseo de Gracia) y Cataluña, que hoy día forman parte de la línea 3 del metro. En el año siguiente se agrega la estación de Fontana entre Lesseps y Diagonal, y el tramo se alarga con una estación más hasta el Liceo en las Ramblas.



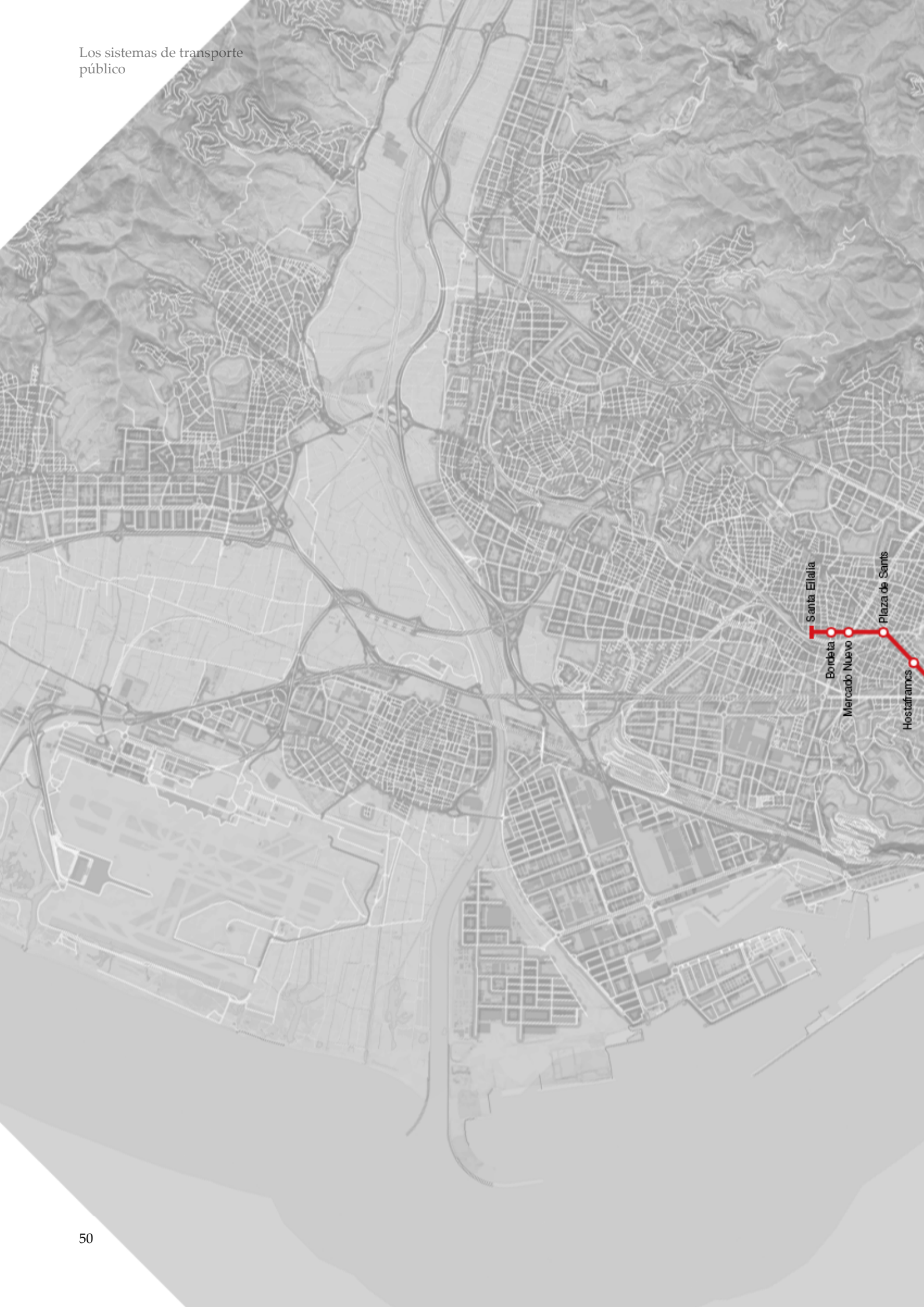
38. Edificio de acceso a la estación de Lesseps del Gran Metro en la década de 1920. Fuente: 90 años del metro de Barcelona, TMB.



39. Edificio de acceso a la estación de Fontana del Gran Metro en 1925. Fuente: Archivo TMB.

En cuanto al Transversal, también finalizada la primera guerra mundial, se creó la compañía Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, SA., la cual estaba formada principalmente por un grupo de empresarios catalanes y el Ayuntamiento de Barcelona que obtiene parte de las acciones. El primer tramo del Transversal es inaugurado en 1926 con nueve estaciones: Bordeta, Mercat Nou, Sants (hoy Plaza de Sants), Hostafrancs, España, Rocafort, Urgell, Universitat y Cataluña, que hoy en día son parte la línea 1. Este mismo año, el Gran Metro pone en funcionamiento el cruce de la estación de Aragón que permitió realizar un cambio para unirse con el tramo hasta Jaume I pasando por Urquinaona, y posteriormente se extiende hasta la estación de Correos que en el presente está fuera de servicio. Este corto tramo marca el inicio de lo que ahora es la línea 4.

En el año 1932, el Transversal se expande con nuevas estaciones en sus dos extremos. Por el lado de la Bordeta crece hasta Santa Eulalia, y en el opuesto llega hasta Marina pasando por las estaciones de Urquinaona y Arco del Triunfo. En el mismo año se inaugura la macro-estación de Plaza Cataluña, donde llegaban trenes de pasajeros de la Compañía de Ferrocarriles del Norte desde el exterior de Barcelona y concurrían las dos líneas de metro de la ciudad.



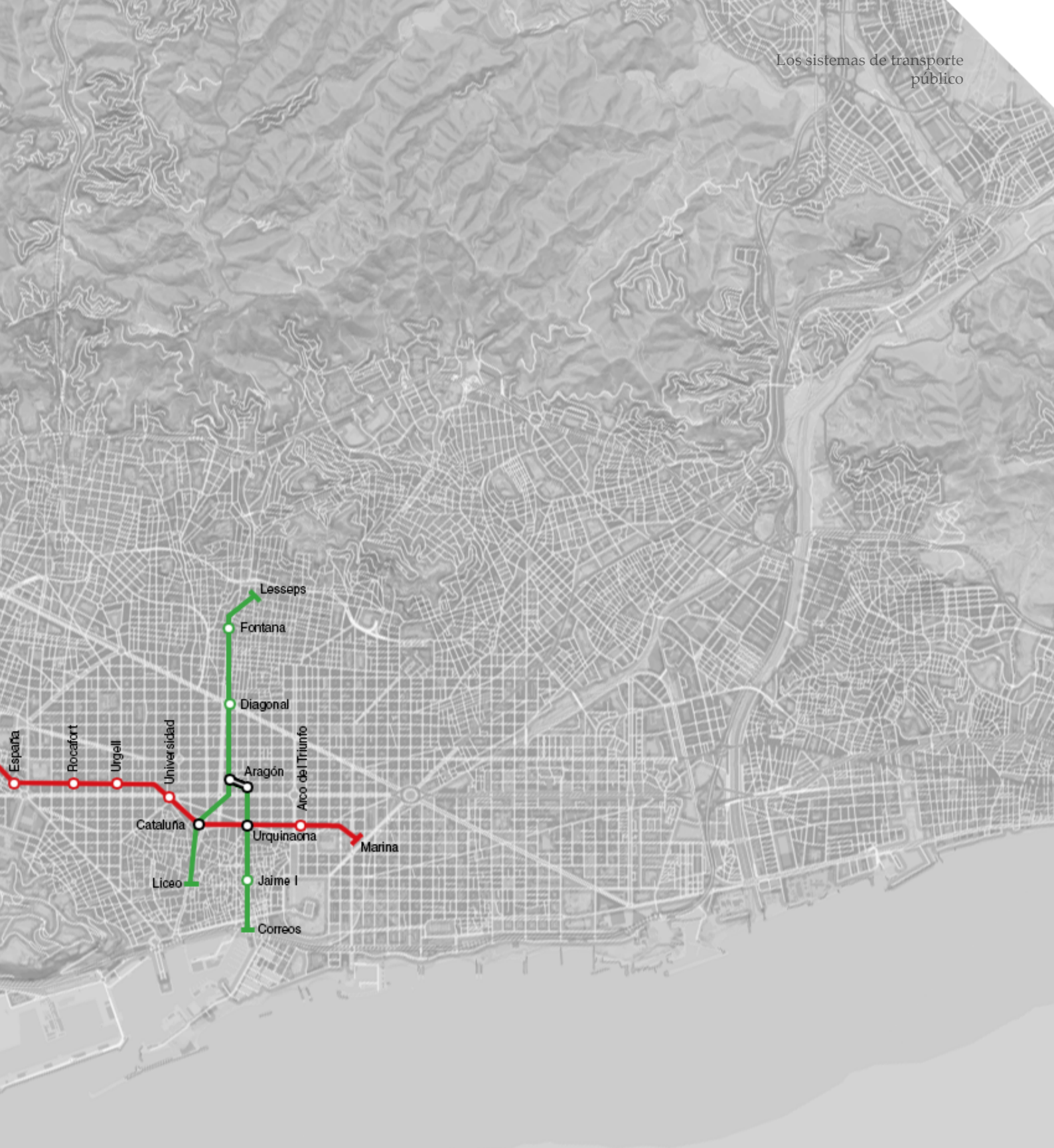
Santa Eljalía

Bordaeta

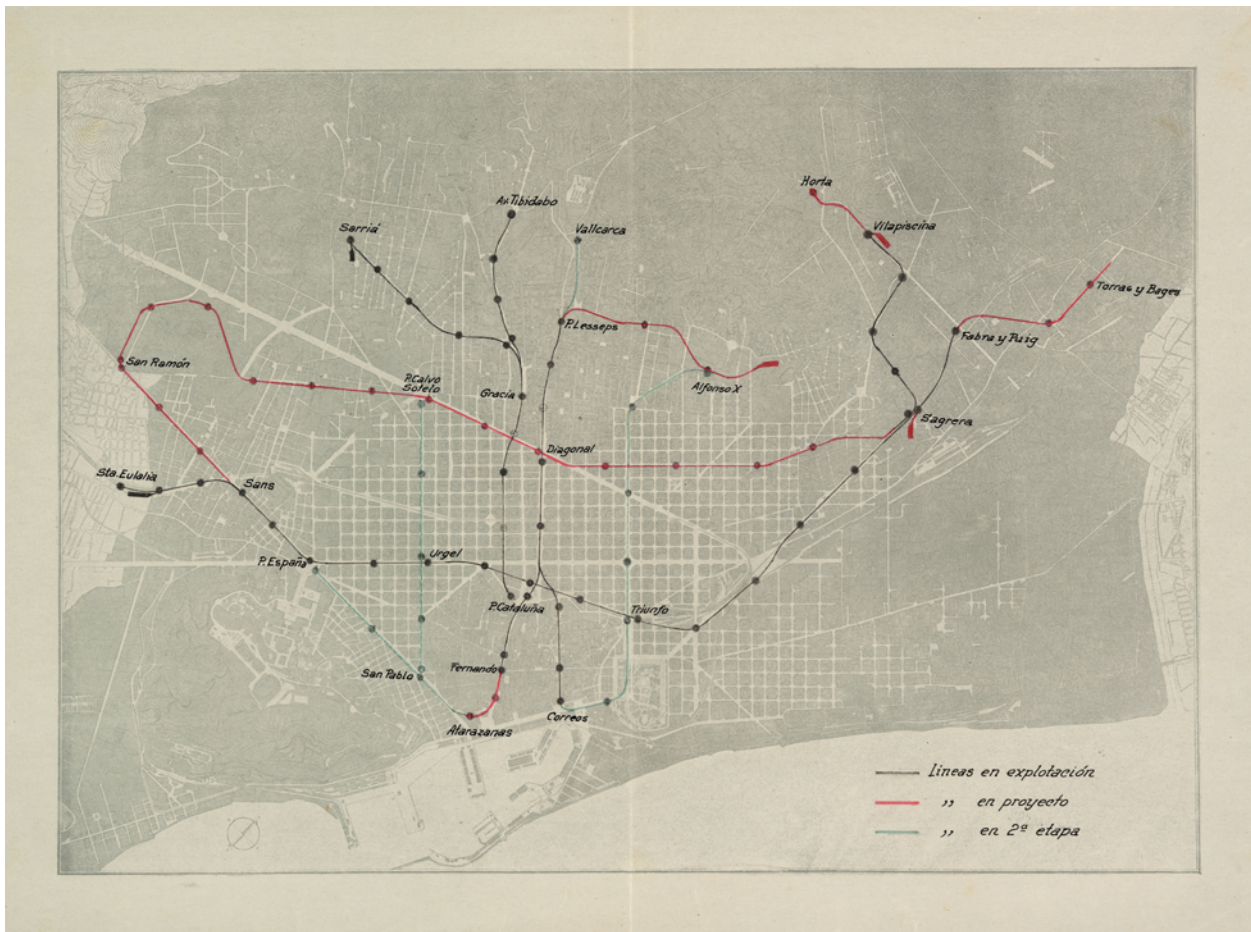
Mercado Nuevo

Plaza de Sants

Hostafrancs



40. 1924 - 1934, primeras líneas de metro en Barcelona cuando se constituyen el Gran Metro y el Transversal. **Fuente:** elaboración propia sobre mapa del Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.



41. Estado de la red de metro y tramos en proyecto hacia el año 1960, incluyendo las líneas del tren de Sarriá y Av. Tibidabo. **Fuente:** Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.

## El efecto de la guerra y el inicio de la municipalización 1935 – 1961

Al igual que la primera guerra mundial retrasó los planes del inicio del metro en Barcelona, la guerra civil española y posteriormente la segunda guerra mundial impidieron que el proyecto del metro se expandiera al nivel esperado. Los túneles y estaciones durante esta época fueron utilizados principalmente como almacenes de material bélico o refugios antiaéreos para proteger a la población de los constantes bombardeos. Además, en 1941, se establece la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria que dejaba sin vigencia todas las concesiones públicas y privadas de los ferrocarriles con ancho de vía español, lo que incluía todo el Transversal. Aunque después de un largo proceso, la compañía a cargo consigue recuperar la explotación de la línea.

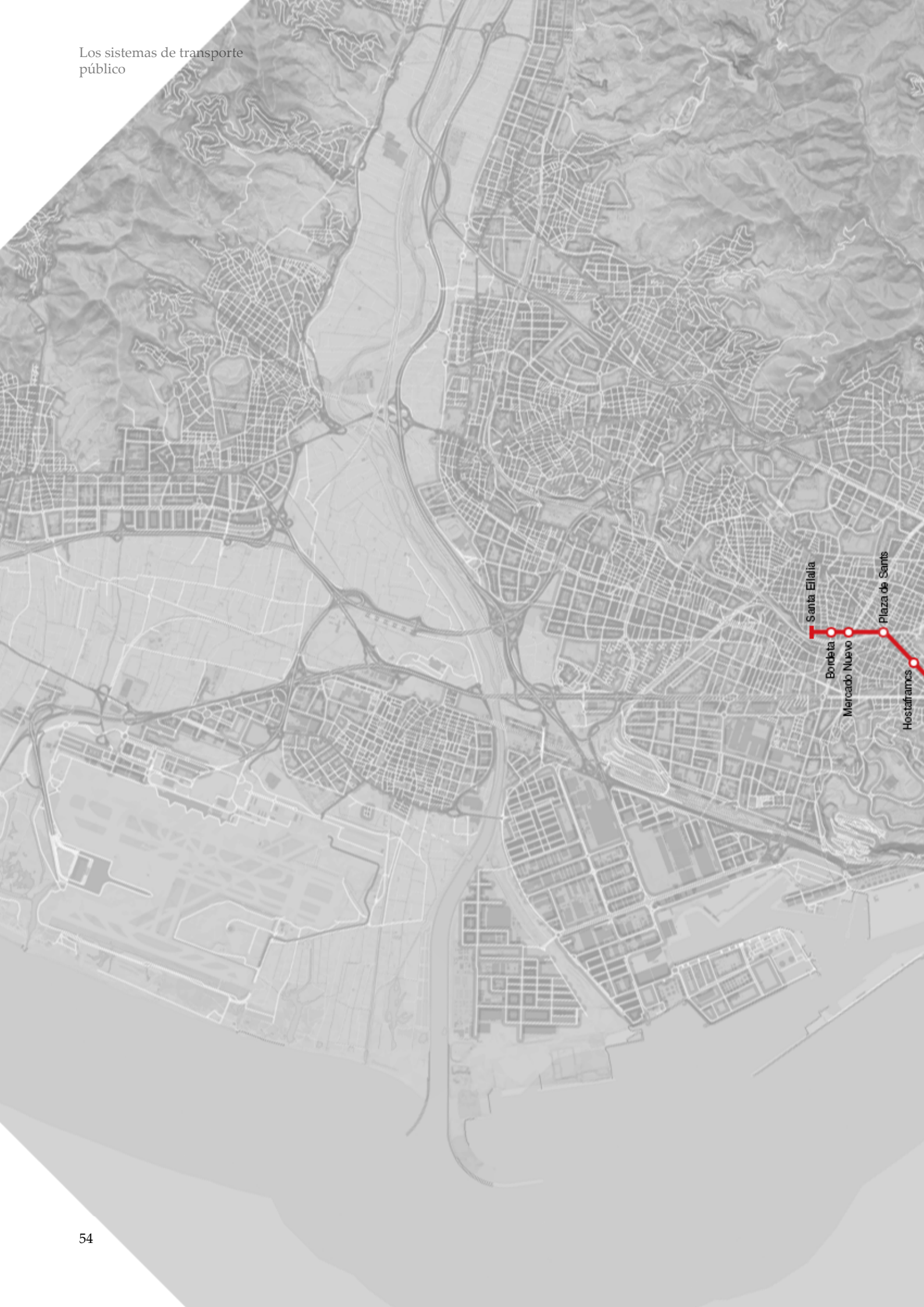
No es hasta el año 1951 que se vuelve a inaugurar un nuevo tramo del metro, cuando el Transversal habilita las estaciones de Glorias y el Clot extendiéndose hacia la zona del Besós, donde Barcelona comenzaba a presentar un gran crecimiento. En el próximo par de años la línea continúa creciendo hasta Fabra i Puig, pasando por Navas y la Sagrera. Luego, en 1959, se pone en funcionamiento lo que en ese momento era un ramal del Transversal, nombrada línea II partiendo con cinco estaciones entre la Sagrera y Vilapicina, en dirección a Horta. Este tramo forma parte hoy en día de la línea 5 de metro.

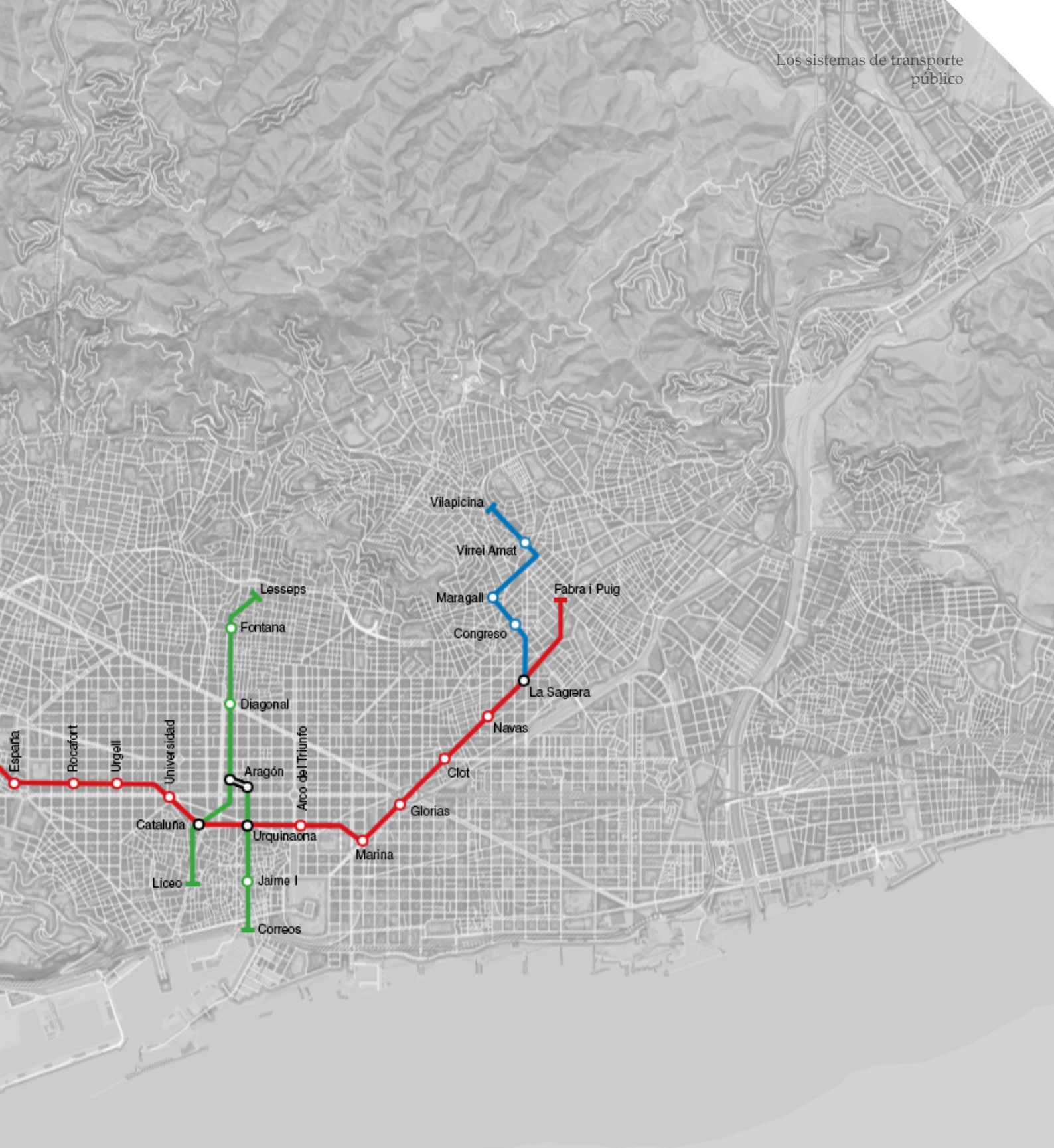
Ya antes, en 1954, se daba el primer paso hacia la municipalización de las líneas, que hasta ahora eran explotadas casi en su totalidad por entidades privadas y no permitían una expansión bien pensada de la red. Así, el Ayuntamiento de Barcelona inicia el proceso para fusionar las sociedades del Transversal y el Gran Metro. Cinco años después, el Ayuntamiento se convierte en propietario único de la capital social de las empresas y finalmente, en 1961, se completa la fusión cuando la compañía Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, SA. absorbe la sociedad del Gran Metro y el Ayuntamiento queda encargado de la red y su financiación.



42. Estación de Vilapicina en el año 1959. Fuente: Archivo TMB.



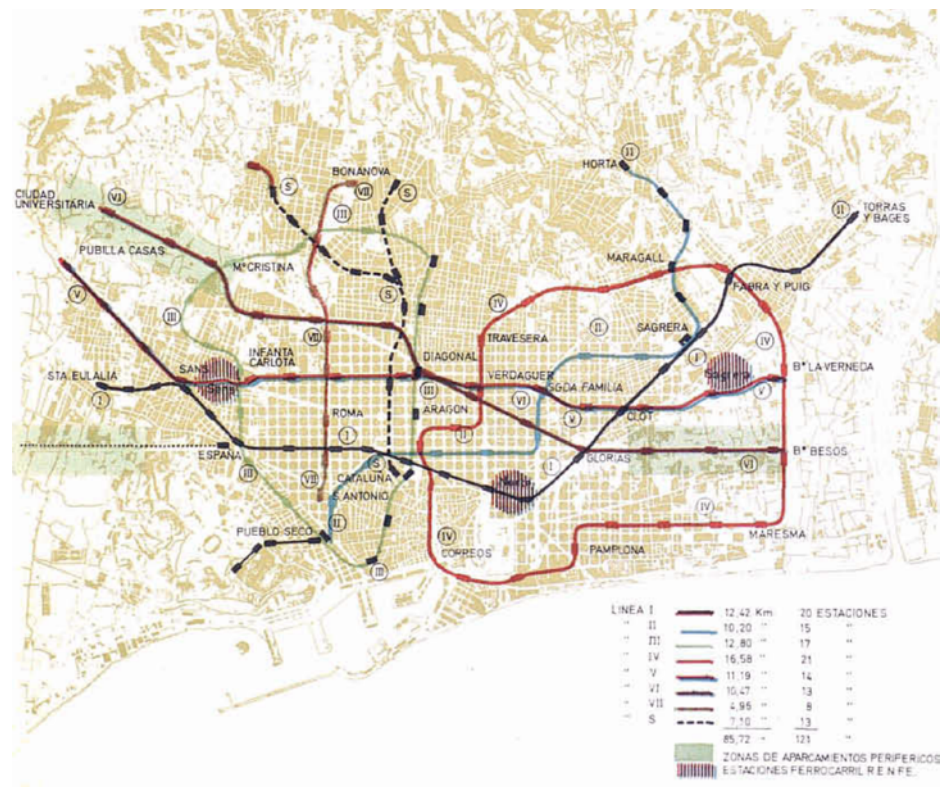




43. 1935 - 1961, el efecto de la guerra civil española y la segunda guerra mundial se ve reflejado en el poco crecimiento de la red de metro en este periodo. **Fuente:** elaboración propia sobre mapa del Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.

## Los planes y su impacto en la red (1) 1962 – 1974

Gracias a la municipalización del sistema de metro, el Ayuntamiento pudo empezar a controlar el crecimiento de la red. En 1963, se aprueba el primer Plan de Ampliación que establecía la prolongación de las líneas existentes y la creación de una nueva línea (ahora línea 5) absorbiendo el último tramo inaugurado del antiguo Transversal. Posteriormente, en 1967, la Comisión Coordinadora de Transporte de Barcelona aprueba un estudio realizado para el desarrollo de una red de metro para “servir a toda la ciudad” y mejorar la accesibilidad de la población. El estudio es modificado en 1971 para ampliar aún más la red y garantizar la llegada a zonas periféricas de la ciudad. En esta última modificación del plan ya se puede apreciar, hasta cierto punto, una semejanza de las líneas con los resultados de la actualidad. La actual línea 2 que no aparece hasta la década de 1990, por ejemplo, es la combinación de una parte de los tramos propuestos para la línea II y la línea VI según el plan de 1971. También aparecen las intenciones de llegar hasta Badalona, Santa Coloma, Zona Franca y Ciudad Meridiana, que hoy en día forman todos parte del sistema.



44. Mapa del plan de metro de 1966 en donde aparecen las actuales líneas 3 y 4 como líneas de circunvalación. **Fuente:** Cuadernos de arquitectura 1970: Núm.: 76/77 El metro.

Lo anterior se ve reflejado en el crecimiento del metro en este periodo. En 1967, la línea 5 crece con una nueva estación hasta Horta y luego, entre 1969 y 1970, se inauguran los tramos entre San Ramón (hoy Collblanc) - Diagonal y Diagonal - Sagrera, respectivamente. Con esto la nueva línea 5 pasa a contar con diecisiete estaciones.

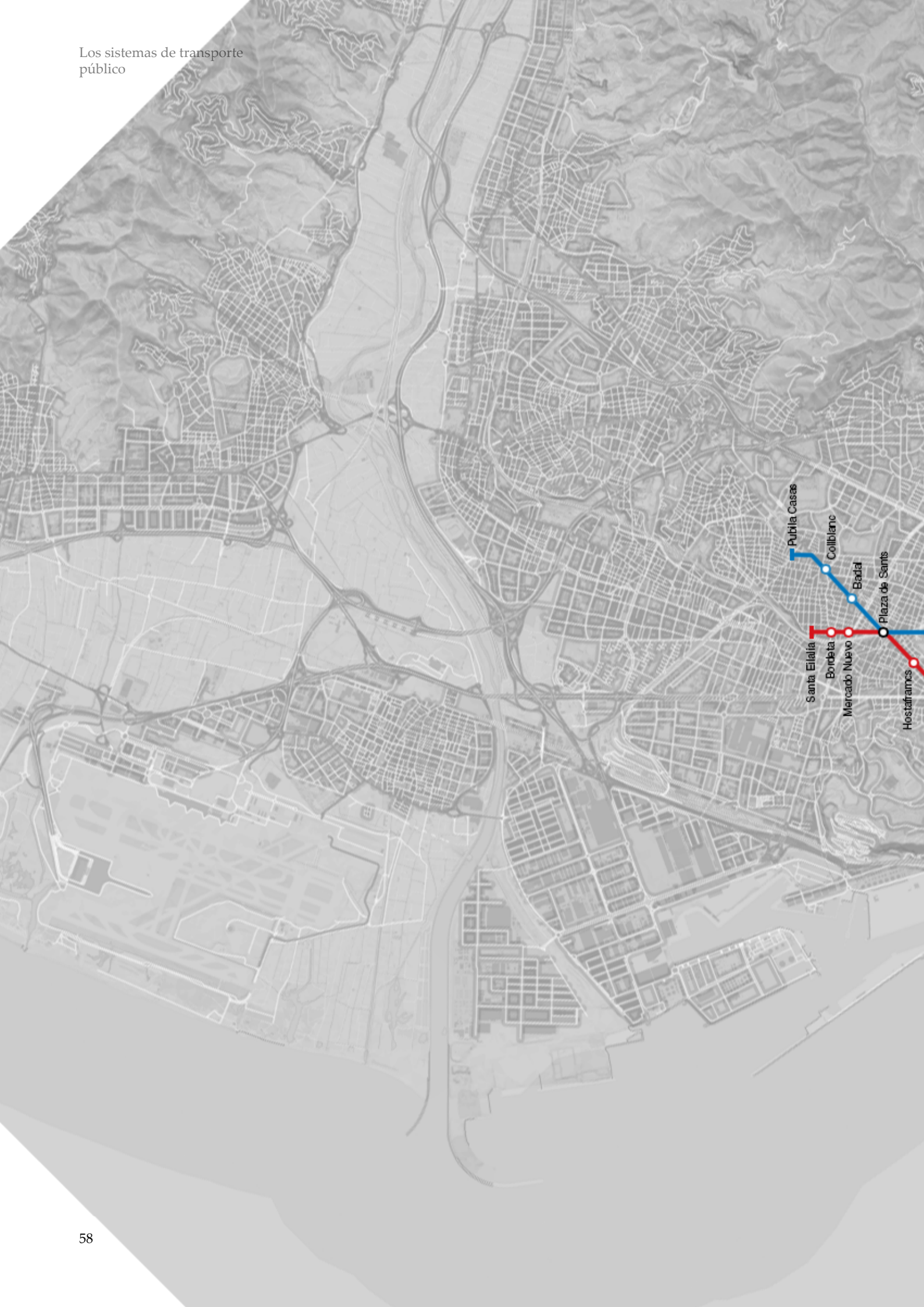
Adicionalmente, se producen varias pequeñas ampliaciones de las otras líneas. La línea 3, antiguo Gran Metro, se amplía hasta las Atarazanas en 1968 y posteriormente hasta Paralelo. Por otro lado, la línea 1 crece hasta Torres i Bages pasando con una estación en Sant Andreu.

Uno de los mayores cambios en este periodo fue la adecuación de la red para la futura línea 4. En 1972 queda fuera de servicio la estación de Correos en conjunto con el cruce de Paseo de Gracia. Así, en 1973, se inaugura la línea 4 con ocho estaciones entre Jaume I y Guinardó / Hospital de Sant Pau. Finalmente, ese mismo año, se adiciona a la línea 5 la estación de Pubilla Cases en dirección Llobregat, la cual marca la llegada del metro fuera del municipio de Barcelona y el año siguiente la ciudad empieza las celebraciones de los primeros cincuenta años de la red de metro.

45. Estudio de la red de metro “para servir a toda la ciudad” de 1971 modificando el plan original de 1966 y ampliando su cobertura. Fuente: Archivo TMB.



46. Acceso a la estación de Horta en 1969. Fuente: Archivo TMB.





47. 1962 - 1974, los planes de metro empiezan a influenciar la red y su crecimiento con la generación de nuevas líneas. **Fuente:** elaboración propia sobre mapa del Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.

48. Acceso a la estación de Urquinaona en 1973 tras un cambio de diseño en la forma de los accesos e implementación de escaleras mecánicas.  
Fuente: Archivo TMB.



### Los planes y su impacto en la red (2) 1975 – 1977

El efecto de los planes de metro que empezaron a aparecer en la década de 1960 comienza a verse reflejados hacia la mitad de la década de 1970. En 1975 se inaugura el tramo de la línea 3 entre Zona Universitaria y Tarragona, y unos meses después se termina de conectar la línea con las estaciones entre Tarragona y Paralelo. A esta parte se le denominó en su momento la “línea III-B”, ya que hasta el año 1982 había que realizar un trasbordo en la estación de Paralelo para continuar el recorrido en ambos sentidos.

Luego en 1976, tras la eliminación de la estación de Correos, la línea 4 empieza a expandirse hacia la zona del puerto con una nueva estación en la Barceloneta. Esta resulta ser una de las estaciones menos profundas de la red por su cercanía al mar, y en su momento contaba con tres accesos. El primero es el que aun existe en la esquina de Plaza de Pau Vila con la Calle del Dr. Aiguader. Los otros dos han desaparecido: uno llevaba al Paseo Nacional (ahora Paseo de Juan de Borbón) y fue removido con motivo las obras de la Ronda Litoral, y el otro conectaba directamente con la desaparecida estación de Cercanías de Renfe que se ubicaba junto a la estación de Francia.

Ese mismo año, la línea 5 continúa creciendo en dirección Llobregat con nuevas estaciones en Maladeta (hoy Can Vidalet), Can Boixeres y Sant Ildefons. De esta forma, la red de metro consigue comunicar tres municipios: Cornellá, Hospitalet y Barcelona.

Al año siguiente, en 1977, la línea 4 continúa su expansión en dirección Besós para prestar servicio a las zonas con poca accesibilidad alrededor de Poble Nou con cinco nuevas estaciones paralelas a la costa: Ribera (ahora Ciudadela/Villa Olímpica), Bogatell, Llacuna, Poble Nou y Selva de Mar.