

# 90 ANYS DEL METRO DE BARCELONA

1924 – 2014

**90 ANYS DEL METRO DE BARCELONA**  
**90 AÑOS DEL METRO DE BARCELONA**  
**90 YEARS OF BARCELONA'S METRO**  
**1924 – 2014**



Ajuntament  
de Barcelona



**6**

NORANTA ANYS I CENT  
QUILÒMETRES... DE MOMENT!  
NOVENTA AÑOS Y CIEN  
KILOMÉTROS... ¡DE MOMENTO!  
NINETY YEARS, ONE HUNDRED  
KILOMETRES... AND COUNTING  
Xavier Trias

**8**

CELEBREM EL PASSAT, PERÒ SENSE  
DEIXAR DE MIRAR AL FUTUR  
CELEBREMOS EL PASADO, PERO SIN  
DEJAR DE MIRAR HACIA EL FUTURO  
WE CELEBRATE THE PAST, BUT  
WITH OUR EYE ON THE FUTURE  
Joaquim Forn

**10**

EL «METRO» PARLA  
EL «METRO» HABLA  
THE 'METRO' SPEAKS  
Josep Maria Espinàs

**12**

1920–1923  
COMENCEN LES OBRES  
COMIENZAN LAS OBRAS  
WORK BEGINS

**28**

1924–1934  
OBREN ELS PRIMERS TRAMS  
ABREN LOS PRIMEROS TRAMOS  
FIRST SECTIONS UP AND RUNNING

**44**

1935–1950  
LA GUERRA FRENA EL PROJECTE  
LA GUERRA FRENA EL PROYECTO  
THE WAR BRINGS THE PROJECT TO A HALT

**58**

1951–1960  
EL TRANSVERSAL PREN IMPULS  
EL TRANSVERSAL TOMA IMPULSO  
EL TRANSVERSAL GETS UNDERWAY

**72**

1961–1967  
FUSIÓ I MUNICIPALITZACIÓ  
FUSIÓN Y MUNICIPALIZACIÓN  
A MERGER AND MUNICIPALISATION

**82**

1968–1974  
EXPANSIÓ I NOCES D'OR  
EXPANSIÓN Y BODAS DE ORO  
EXPANSION AND 50TH ANNIVERSARY CELEBRATIONS

**96**

1975–1977  
FEBRE D'INAUGURACIONS  
FIEBRE DE INAUGURACIONES  
A FLURRY OF NEW SERVICE ACTIVITY

**106**

1978–1982  
NOVA ETAPA  
NUEVA ETAPA  
A NEW ERA

**120**

1983–1992  
METRO METROPOLITÀ  
METRO METROPOLITANO  
A METROPOLITAN METRO SERVICE

**132**

1993–1999  
ARRENCA LA LÍNIA 2  
ARRANCA LA LÍNIA 2  
THE OPENING OF LINE 2

**142**

2000–2007  
EL METRO DEL NOU MIL·LENNI  
EL METRO DEL NUEVO MILENIO  
THE METRO OF THE NEW MILLENNIUM

**160**

2008–2014  
LÍNIA 9/10 AMB PARADA AL FUTUR  
LÍNIA 9/10 CON PARADA EN EL FUTURO  
NEXT STOP, THE FUTURE, WITH LINE 9/10

**183**

TRENS I BITLLETS  
TRENES Y BILLETES  
TRAINS AND TICKETS

# NORANTA ANYS I CENT QUILÒMETRES... DE MOMENT!

# NOVENTA AÑOS Y CIEN KILÓMETROS... ¡DE MOMENTO!

# NINETY YEARS, ONE HUNDRED KILOMETRES...AND COUNTING

**XAVIER TRIAS, Alcalde de Barcelona  
i president de l'Àrea Metropolitana de Barcelona**

**XAVIER TRIAS, Alcalde de Barcelona  
y presidente del Área Metropolitana de Barcelona**

**XAVIER TRIAS, Mayor of Barcelona  
and President of Área Metropolitana de Barcelona**

L'arribada del metro a Barcelona l'any 1924, ara fa 90 anys, va comportar un canvi radical dels hàbits socials i de desplaçament dels barcelonins i barcelonines. Al llarg de tot aquest temps, el metro ha esdevingut un protagonista indiscutible de la mobilitat urbana i de la història de la nostra ciutat, de la seva evolució i dels seus esdeveniments més importants.

En aquest llibre podem constatar aquesta crònica paral·lela de Barcelona i el seu suburbà. Les fotografies que il·lustren el creixement del metro, algunes molt curioses, són també un testimoni del progrés i el desenvolupament viscuts per la ciutat durant gairebé un segle. Les imatges tenen, en aquest sentit, un doble valor documental, ja que ens mostren com l'evolució del metro ha anat vertebrant també l'expansió de la ciutat.

Avui, el gran nombre de persones que dia rere dia utilitzen el metro per traslladar-se d'un lloc a l'altre de Barcelona i la seva àrea metropolitana fa que s'hagi convertit en un element vital de la nostra ciutat.

Per tot això i pel que ens espera en el futur, celebrem ara aquest 90è aniversari orgullosos de tenir una de les millors xarxes de metro del món.

**La llegada del metro a Barcelona en 1924, hace 90 años, supuso un cambio radical en los hábitos sociales y de desplazamiento de los barceloneses y las barcelonas. A lo largo de todo este tiempo, el metro se ha convertido en un protagonista indiscutible de la movilidad urbana y de la historia de nuestra ciudad, de su evolución y de sus acontecimientos más importantes.**

**En este libro podemos constatar esa crónica paralela de Barcelona y su suburbano. Las fotografías que ilustran el crecimiento del metro, algunas muy curiosas, son además testimonio del progreso y del desarrollo vivido por la ciudad durante casi un siglo. Las imágenes tienen, en ese sentido, un doble valor documental, al mostrarnos cómo la evolución del metro ha ido vertebrando también la expansión de la propia ciudad. En la actualidad, el gran número de personas que utilizan día a día el metro para trasladarse de un lugar a otro de Barcelona y su área metropolitana lo han convertido en un elemento vital de nuestra ciudad.**

**Por todo ello y por lo que nos depare el futuro, celebramos ahora este 90 aniversario orgullosos de tener una de las mejores redes de metro del mundo.**

The arrival of the metro in Barcelona in 1924, 90 years ago now, involved a radical change in the social and travel habits of the people of Barcelona. During this period, the metro has become an essential part of urban mobility and of the history of our city, its evolution and its most important events.

In this book we can follow this parallel chronicle of Barcelona and its underground transport system. The photographs illustrating the growth of the metro, some quite unusual, also reflect the city's progress and development in the course of almost a century. In this sense, the documentary value of these pictures is two-fold, as they show us how the evolution of the metro has also underpinned the expansion of the city itself.

Today, the large numbers of people who use the metro day after day to travel from one place to another within Barcelona and throughout its metropolitan area have made it a vital element of our city.

With all this in mind and looking to the future, we now celebrate this 90th anniversary proud to possess one of the best metro networks in the world.

# CELEBREM EL PASSAT MIRANT AL FUTUR

# CELEBREMOS EL PASADO MIRANDO AL FUTURO

# LET'S CELEBRATE THE PAST LOOKING TO THE FUTURE

**JOAQUIM FORN**, president de TMB

**JOAQUIM FORN**, presidente de TMB

**JOAQUIM FORN**, Chair of TMB

Barcelona celebra enguany el norantè aniversari de la seva xarxa de metro. És un bon moment per mirar enrere i valorar què ha representat per a l'evolució de la ciutat i la seva àrea metropolitana. És també moment, però, de seguir mirant al futur amb el mateix esperit de sempre, que no és altre que la millora de la qualitat de vida dels seus ciutadans.

La capital catalana i els seus voltants són una de les zones d'Europa més ben proveïdes de sistemes de transport públic, i la xarxa de metro n'és una part determinant. Al llarg dels anys, l'evolució de la tecnologia i la innovació han anat transformant el metro des dels seus orígens fins a convertir-lo en aquesta gran xarxa de comunicació que avuivertebra la ciutat i l'àrea metropolitana. Lluny quedan ja aquelles primeres línies del Gran Metro i del Transversal quan avui ens desplaçem amb rapidesa i seguretat a través de les modernes línies automàtiques.

Fidels a l'esforç del passat per evolucionar i millorar, avui ens marquem noves fites de futur, que orientem a ampliar tant l'expansió cap a nous territoris com la intermodalitat amb els altres mitjans de transport per continuar essent el model de transport sostenible, accessible i de la màxima qualitat que és avui.

És el moment de celebrar els primers noranta anys del metro, però també de seguir construint entre tots el metro del segle XXI per a una ciutat que busca sempre noves quotes de millora de la qualitat de vida. Per molts anys!

Barcelona celebra este año el 90 aniversario de su red de metro. Es un buen momento para mirar atrás y valorar qué ha representado para la evolución de la ciudad y su área metropolitana. Es también momento, sin embargo, de seguir mirando al futuro con el mismo espíritu de siempre, que no es otro que el de mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos.

La capital catalana y sus alrededores constituyen una de las zonas mejor provistas de sistemas de transporte público de Europa, con la red de metro como parte determinante. A lo largo de los años, la evolución de la tecnología y la innovación han ido transformando el metro desde sus orígenes hasta convertirlo en esa gran red de comunicación que hoy vertebrá la ciudad y el área metropolitana. Lejos quedan ya aquellas primeras líneas del Gran Metro y del Transversal: hoy nos desplazamos con rapidez y seguridad a través de modernas líneas automáticas.

Fieles a los esfuerzos por evolucionar y mejorar del pasado, hoy nos marcamos nuevos retos de futuro, orientados a ampliar tanto la expansión hacia nuevos territorios del metro como la intermodalidad con otros medios de transporte para que continúe siendo el modelo de transporte sostenible, accesible y de máxima calidad que es hoy.

Es el momento de celebrar los primeros noventa años del metro, pero también de seguir construyendo entre todos el metro del siglo XXI para esta ciudad que siempre busca nuevas cotas de mejora de la calidad de vida. ¡Muchas felicidades!

This year Barcelona celebrates the 90th anniversary of its metro network. It is a good moment to look back and assess what it has meant for the evolution of the city and its metropolitan area. But it is also the moment to go on looking to the future with the same spirit of improving the quality of life of its citizens.

The Catalan capital and its surroundings are one of the best served areas of Europe in terms of public transport, and the metro network is a vital part of this. Over the years, the evolution of technology and innovation has transformed the metro, making it into the great transport network that today forms the backbone of the city and the metropolitan area. Those first lines of the Gran Metro and the Transversal are a distant memory today when we travel rapidly and safely along the modern automated lines.

Faithful to the efforts of the past to evolve and improve, today we have set ourselves new goals for the future, which guide us towards expanding into new fields such as developing interchanges with other modes of transport for the network to continue being the sustainable, accessible and high quality transport model it is today.

This is the moment to celebrate the first ninety years of the metro, but also to go on building together the metro of the 21st century for a city that is always seeking greater quality of life. Happy Birthday!

# EL «METRO» PARLA EL «METRO» HABLA THE 'METRO' SPEAKS

JOSEP MARIA ESPINÀS

El ser humà va néixer al planeta Terra. I quan dic planeta Terra, vull dir la seva superfície. Allà on l'espècie podia viure i evolucionar.

Al cap d'uns mil·lennis, però, va intentar conquerir l'aire, i ho va aconseguir. Primer va intentar-ho amb globus i després amb avió. Va descobrir que podia moure's en un altre espai.

Li faltava descobrir i demostrar encara que podia moure's en un altre espai, que podia viatjar per sota de la seva superfície ancestral.

I va néixer el metro. Podria dir-se que era la conquesta d'una tercera dimensió: la subterrània.

El metro, que primer va ser un túnel únic, s'ha anat ramificant progressivament fins a convertir-se en una xarxa. Com un teixit cada vegada més dens.

Això ha permès l'aparició d'una percepció absolutament nova, que incorpora dos valors fonamentals de la vida: el temps i la distància. Pienso en els temps antics, quan l'home només disposava dels peus per desplaçar-se. Una limitació que compartia amb la majoria dels animals terrestres i que després va modificar-se amb l'ús del cavall i del carro.

El ser humano nació en el planeta Tierra. Y cuando digo planeta Tierra, quiero decir su superficie. Allí donde la especie podía vivir y evolucionar.

Al cabo de unos milenios, sin embargo, intentó conquistar el aire, y lo consiguió. Primero lo intentó en globo y luego en avión. Descubrió que podía moverse en otro espacio.

Le faltaba descubrir y demostrar aún que podía moverse en otro espacio, que podía viajar por debajo de su superficie ancestral.

Y nació el metro. Podría decirse que era la conquista de una tercera dimensión: la subterránea.

El metro, que primero fue un túnel único, se ha ido ramificando progresivamente hasta convertirse en una red. Como un tejido cada vez más denso.

Eso ha permitido la aparición de una percepción absolutamente nueva, que incorpora dos valores fundamentales de la vida: el tiempo y la distancia. Pienso en los tiempos antiguos, cuando el hombre solo disponía de los pies para desplazarse. Una limitación que compartía con la mayoría de los animales terrestres y que luego se modificó con el uso del caballo y el carro.

Human beings were born on planet Earth. And when I say 'planet Earth', I mean on its surface. That place on which the species could thrive and evolve.

A few millenniums later, however, man took it upon himself to conquer the sky, and conquer it he did. First in hot air balloons and then by plane. And so he discovered that he could move about in another space.

He still had to discover and prove that he could manoeuvre in yet another space. That he could travel below the surface of his ancestral territory.

And so the metro was born.

One could say that thus a third dimension was mastered: the underground.

The metro, at first just a single tunnel, has branched off progressively to form a network. Like an increasingly denser intertwining fabric.

This has allowed a totally new perception to come into being, which incorporates two of life's fundamental values: time and distance. I cannot help but think of the times of old, when man only had his feet to carry him. It was a limitation that he shared with the majority of terrestrial animals, a situation that changed with the horse and cart.

Fins que el metro va aportar una gran innovació: la velocitat. A les grans ciutats, la velocitat de trasllat es va aconseguir gràcies, precisament, al fet que els camins que obrien els combois de metro no es veien entorpirs pels obstacles de la superfície i podien, per tant, mantenir una velocitat ràpida i sostinguda.

Avui, una Barcelona sense metro no és imaginable. La ciutat seria com un organisme al qual li haurien extirpat uns nervis bàsics.

Hasta que el metro aportó una gran innovación: la velocidad. En las grandes ciudades, la velocidad de traslado se consiguió gracias, precisamente, a que los caminos que abrían los convoyes de metro no se veían entorpecidos por los obstáculos de la superficie y podían, por tanto, mantener una velocidad rápida y sostenida.

Hoy, una Barcelona sin metro no es imaginable. La ciudad sería como un organismo al que le habrían extirgado unos nervios básicos.

Para mí otra calidad del metro es que nos habla. Por lo menos a quienes tenemos cierta curiosidad por leer rótulos. Naturalmente, el viajero tiene prisa y solo necesita identificar la placa que le indica dónde tendrá que bajar. Pero generalmente no sabemos qué nos dicen algunos de los rótulos sucesivos, además de hacernos saber en qué punto nos encontramos de nuestro trayecto.

Però potser estaria bé, alguna vegada, que ens fixéssim en un dels rètols i ens preguntéssim què significa aquella paraula. Perquè al llarg de totes les línies de metro, hi desfilen referències històriques, geogràfiques, personals.

«La Verneda» ens diu que, en aquell barri, abans hi havia un bosc de verns. Igualment, l'estació «Llacuna» ens fa saber que en aquell barri va haver-hi, en altres temps, una invasió d'aigua de mar. «Drassanes», que prop d'aquella estació es construïen vaixells medievals per a l'expansió mediterrània de Catalunya. I «Penitents», que és un barri on hi havia sagreries hermitans, cosa que ara costa de creure.

Els vagons del metro de Barcelona, doncs, anant i venint sense parar, teixen els més diversos punts de la vida passada i present.

Quan baixo en una estació, miro la placa i, si entenc què m'està dient, li doy les gràcies.

Los vagones del metro de Barcelona, pues, yendo y viniendo sin parar, tejen los más diversos puntos de la vida pasada y presente.

Cuando bajo en una estación, miro la placa y, si entiendo qué me está diciendo, le doy las gracias.

The metro brought about a great innovation: speed. In major cities, speedy transport was achieved thanks to and precisely because of the fact that the routes forged by the metro convoys were not slowed by obstacles on the surface, allowing them to maintain a fast and constant speed.

Today, a Barcelona without metro would be unthinkable. The city would be like an organism with its central nervous system removed.

In my mind, the metro has another quality, which is that it speaks to us. At least to those of us that are curious enough to read signs. Naturally, the traveller is in a hurry and simply needs to identify where to get off. Generally, we do not know what some of the series of signs are telling us, beyond letting us know at what point of our journey we are.

However, it might be nice, once in a while, to take a good look at one of the signs and ask ourselves what that word really means. Because all along the metro lines there is a parade of historical, geographical and personal references.

'La Verneda' tells us that the neighbourhood once had an alder grove. Similarly, the 'Llacuna' station lets us know that, at another point in time, the sea reached the neighbourhood in the form of a lagoon. Medieval ships for Catalonia's Mediterranean expansion were once built by the 'Drassanes' station. And who would believe that hermits once resided in the neighbourhood of 'Penitents' if it were not for the name?

The metro cars of Barcelona, as they ceaselessly come and go, tie together the most diverse points of life, both past and present.

When I get off at a station, I look at the plaque, and, if I understand what it is telling me, I say, 'Thank you'.



1920

1923

## COMENÇEN LES OBRES

La xarxa de metro de Barcelona comença a prendre forma als anys vint, quan es constitueix la societat Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, tot i que s'estaven treballant diferents projectes des de principis de segle. La coneguda popularment com «el Transversal» tenia l'objectiu de promoure una línia de ferrocarril subterrani entre Sants i Sant Martí. Posteriorment es va fundar una segona societat, el Gran Metropolità de Barcelona, SA (Gran Metro), que pretenia construir una altra línia entre Colom i Gràcia. Les obres del Gran Metro es van iniciar a finals del 1921, i uns mesos més tard, el 1922, van començar les del Transversal. Totes dues operacions sumaven un capital inicial de 15 milions de pessetes i van ser els embrions de la xarxa actual.

Responsables de la companyia del Transversal visiten les obres del túnel

Responsables de la compañía del Transversal visitan las obras del túnel

Responsables for company Transversal visits the tunnel

## COMIENZAN LAS OBRAS

La red de metro de Barcelona empieza a tomar forma en los años veinte, cuando se constituye la sociedad Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, aunque desde principios de siglo se estaban trabajando diferentes proyectos. La conocida popularmente como «el Transversal» tenía el objetivo de promover una línea de ferrocarril subterráneo entre Sants y Sant Martí. Posteriormente se fundó una segunda sociedad, el Gran Metropolità de Barcelona, SA (Gran Metro), que pretendía construir otra línea entre Colom y Gràcia. Las obras del Gran Metro se iniciaron a finales de 1921, y unos meses más tarde, ya en 1922, empezaron las del Transversal. Ambas operaciones sumaban un capital inicial de 15 millones de pesetas y fueron los embriones de la actual red.

## WORK BEGINS

The Barcelona metro network began to take shape in the '20s, when the company Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA was established, despite work having been carried out on various projects since the start of the century. The project, known locally as El Transversal, was an initiative for the development of an underground railway to run between Sants and Sant Martí. A second company, Gran Metropolità de Barcelona, SA (Gran Metro), was later formed, which undertook the job of building another line between the statue of Christopher Columbus and Gràcia. The Gran Metro works began at the end of 1921 and, a few months later, in 1922, work on El Transversal also commenced. Both operations involved an initial capital investment of 15 million pesetas and formed the basis of the current network.

## 1920. EL TRANSVERSAL

A finals d'any es constitueix la companyia Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, per tal de promoure un enllaç ferroviari subterrani entre el sud-oest i el nord-est de la ciutat.

### 26.3.1921. EL GRAN METRO

Es constitueix la societat Gran Metropolità de Barcelona, SA, integrada per Tramvies de Barcelona, SA, Ferrocarrils de Catalunya, SA, i els bancs Vizcaya, Hispano Colonial i Arnús-Garí. A finals d'any comencen les obres del tram entre Lesseps i Liceu.

### 07.03.1922. PERMÍS D'OBRES

L'Ajuntament de Barcelona aprova l'ordenança que permet executar les obres del tram de la línia del Transversal entre la Bordeta i Catalunya.

### 08.06.1922. INAUGURACIÓ DELS TREBALLS

El rei Alfons XIII presideix l'inici de les obres del Transversal a la plaça d'Espanya.

## 1920. EL TRANSVERSAL

A finales de año se constituye la compañía Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, para promover un enlace ferroviario subterráneo entre el suroeste y el nordeste de la ciudad.

## 26.3.1921. EL GRAN METRO

Se constituye la sociedad Gran Metropolitá de Barcelona, SA, integrada por Tramvies de Barcelona, SA, Ferrocarrils de Catalunya, SA, y los bancos Vizcaya, Hispano Colonial y Arnús-Garí. A finales de año comienzan las obras del tramo entre Lesseps y Liceu.

## 07.03.1922. PERMISO DE OBRAS

El Ayuntamiento de Barcelona aprueba la ordenanza que permite ejecutar las obras del tramo de la línea del Transversal entre la Bordeta y Catalunya.

## 08.06.1922. INAUGURACIÓN DE LOS TRABAJOS

El rey Alfonso XIII preside el inicio de las obras del Transversal en la plaza de Espanya.

## 1920. EL TRANSVERSAL

At the end of the year, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA was set up to establish an underground rail link between the south-western and north-eastern areas of the city.

## 26.3.1921. THE GRAN METRO

Gran Metropolità de Barcelona, SA company was formed, an association comprised of Tramvias de Barcelona, SA, Ferrocarrils de Catalunya, SA and the Vizcaya, Hispano Colonial and Arnús Garí banks. Work on the section of line between Lesseps and Liceu began at the end of the year.

## 7.3.1922. WORKS PERMIT GRANTED

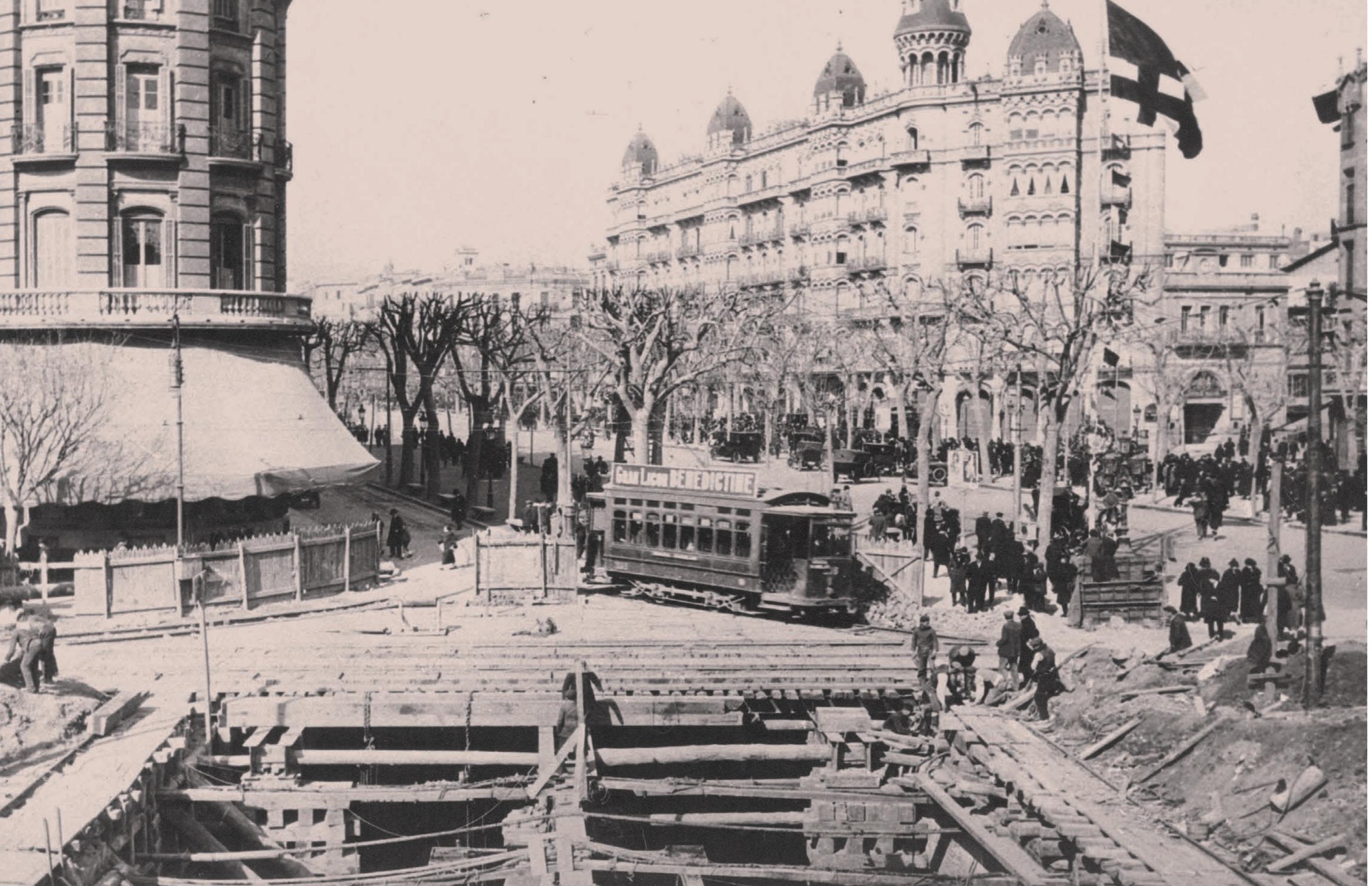
Barcelona City Council approved the directive to allow work to commence on the section of the EL Transversal line between La Bordeta and Plaça Catalunya.

## 8.6.1922. THE OFFICIAL OPENING OF THE WORKS

King Alfonso XIII presided over the official inauguration of the works on El Transversal in Plaça Espanya.

Obres de la línia del Gran Metro al passeig de Gràcia  
Obras de la línea del Gran Metro en el paseo de Gracia  
Works Gran Metro line in Paseo de Gracia





Obres del Gran Metro  
a la plaça Catalunya

Obras del Gran Metro  
en la plaza Catalunya

Gran Metro works  
in Plaza Catalunya



Extracció de terres a la plaça Catalunya  
per la construcció del Gran Metro

Extracción de tierras en la plaza Catalunya  
para la construcción del Gran Metro

Digging the ground in Plaza Catalunya  
to build the Gran Metro

Alfons XIII, en la cerimònia de la primera pedra de les  
obres del Transversal, actual línia 1, a la plaça Espanya

Alfonso XIII, en la ceremonia de la primera piedra de las  
obras del Transversal, actual línea 1, en la plaza Espanya

Alfonso XIII, in the ceremony of foundation stone of  
Transversal, current line 1, in Plaza Espanya





Obres de l'estació de Liceu a la Rambla  
Obras de la estación de Liceo en la Rambla  
Works of Liceu station in Rambla



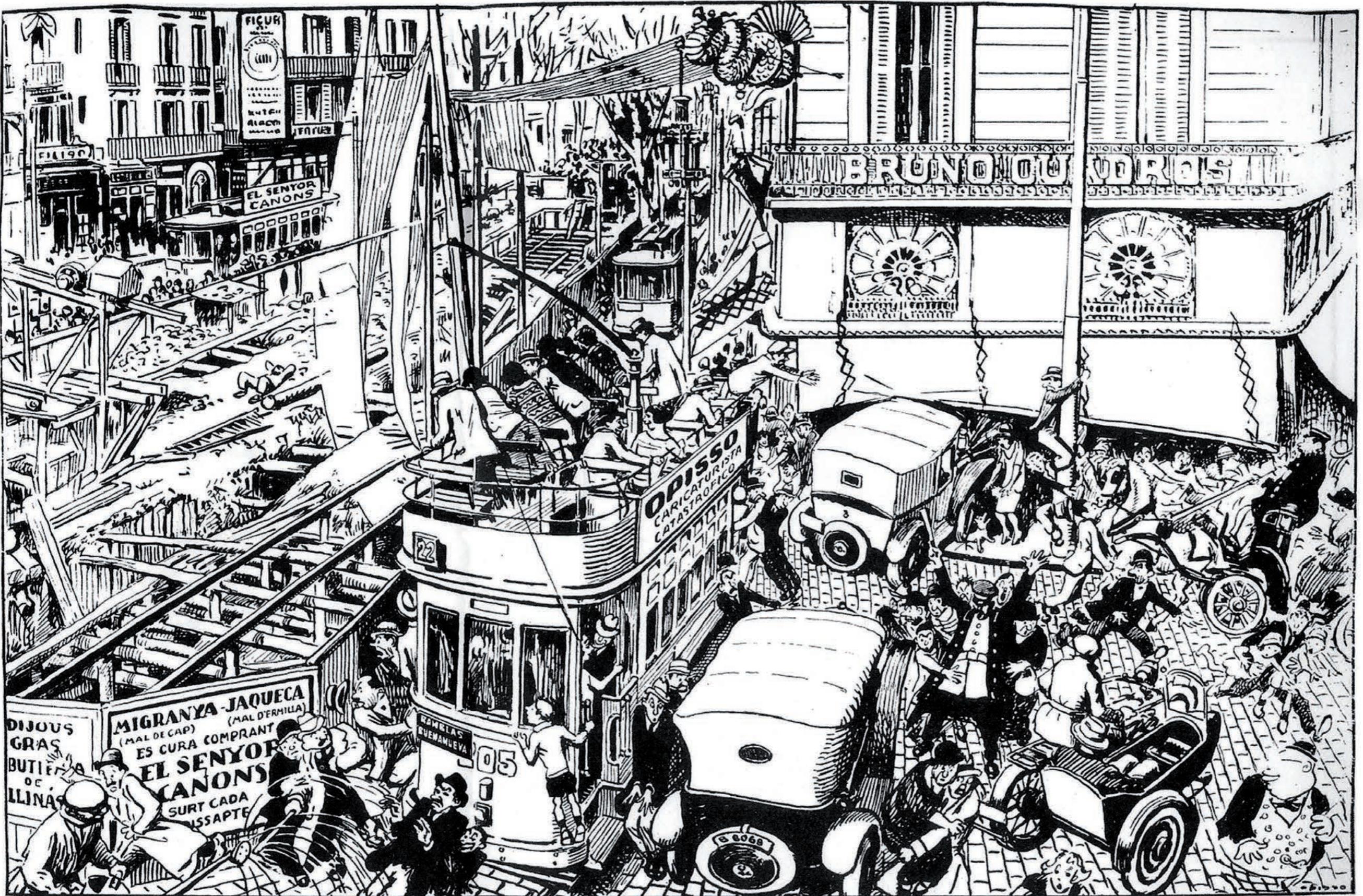
Treballadors del Gran Metro al passeig de Gràcia  
Trabajadores del Gran Metro en el paseo de Gracia  
Gran Metro workers in Paseo de Gracia



La Rambla, sota els efectes de les obres del Gran Metro  
 La Rambla, bajo los efectos de las obras del Gran Metro  
 La Rambla, under the influence of the works of Gran Metro



Treballs d'instal·lació del subministrament elèctric del metro a la Rambla  
 Trabajos de instalación del suministro eléctrico del metro en la Rambla  
 Installation work of Metro electrical power in the Rambla



Dibuix d'Opisso ambientat al Pla de la Boqueria durant les obres del Gran Metro a la Rambla

Dibujo de Opisso ambientado en el Pla de la Boqueria durante las obras del Gran Metro en la Rambla

Opisso drawing set in the Pla de la Boqueria during construction of Gran Metro in Rambla



Treballadors de les obres d'excavació del túnel de la línia Transversal  
Trabajadores de las obras de excavación del túnel de la línea Transversal  
Workers digging tunnel Transversal line



Accés a l'estació de metro i tren de plaça Catalunya  
Acceso a la estación de metro y tren de plaza Catalunya  
Access to the metro station and train in Plaza Catalunya

## OBREN ELS PRIMERS TRAMS

El Gran Metro pren la davantera i a finals del 1924 posa en marxa els quasi dos quilòmetres i mig del primer tram del ferrocarril metropolità de Barcelona, que uneix Lesseps i Catalunya. La inauguració del servei va ser un gran esdeveniment que va ser presidit, en absència del rei, per l'infant Ferran de Baviera. El cardenal Vidal i Barraquer bendijo les obres i, tot seguit, les autoritats van fer-hi el primer viatge. Els barcelonins haurien d'esperar gairebé dos anys per viure la inauguració del primer tram del Transversal, l'altra línia en construcció, entre la Bordeta i Catalunya, de quasi quatre quilòmetres. El 1934, les dues companyies havien ampliat les seves línies respectives, i el Gran Metro ja tenia un segon ramal que, per sota de la via Laietana, anava fins a Correus.

## ABREN LOS PRIMEROS TRAMOS

El Gran Metro toma la delantera y, a finales de 1924, pone en marcha los casi dos kilómetros y medio del primer tramo del ferrocarril metropolitano de Barcelona, que uneix Lesseps y Catalunya. La inauguración del servicio fue un gran evento que fue presidido, en ausencia del rey, por el infante Fernando de Baviera. El cardenal Vidal i Barraquer bendijo las obras y después las autoridades hicieron el primer viaje. Los barceloneses tendrían que esperar casi dos años para vivir la inauguración del primer tramo del Transversal, la otra línea en construcción, entre la Bordeta y Catalunya, de casi cuatro kilómetros. En 1934, las dos compañías habían ampliado sus respectivas líneas, y el Gran Metro contaba ya con un segundo ramal que, bajo la Via Laietana, iba hasta Correus.

## FIRST SECTIONS UP AND RUNNING

The Gran Metro led the way with the opening, at the end of 1924, of the almost two-and-a-half-kilometre-long first section of Barcelona's metropolitan railway, which linked Lesseps with Plaça Catalunya. The opening ceremony for the service was a grand event, presided over, in the absence of the king, by Prince Ferdinand of Bavaria. Cardinal Vidal i Barraquer blessed the works, and then the dignitaries were treated to the first trip on the line. Barcelona residents would have to wait almost two more years to see the opening of the first section of El Transversal, the other line under construction, which stretched over a distance of almost four kilometres between La Bordeta and Plaça Catalunya. By 1934, the two companies had extended their respective lines, and the Gran Metro already had a second branch that ran along underneath Via Laietana to the main post office of Correus.



L'infant Ferran de Bawiera inaugura la línia del Gran Metro

El infante Fernando de Bawiera inaugura la línea del Gran Metro

Prince Ferdinand of Bavaria presides the opening of Grand Metro line



Accés a l'estació de Lesseps del Gran Metro, tal com era els anys 20 i 30  
Acceso a la estación de Lesseps del Gran Metro, tal como era en los años 20 y 30  
Access to Lesseps station of Gran Metro, as it was in twenties and thirties

#### **30.12.1924. LESSEPS–CATALUNYA**

El Gran Metro pone en servicio las primeras cuatro estaciones del tramo entre Lesseps y Catalunya. Además de estas, se abren Diagonal y Aragó (actual Passeig de Gràcia).

#### **31.05.1925. FONTANA**

Abre la estación Fontana del Gran Metro, situada entre Diagonal y Lesseps.

#### **05.07.1925. LICEU**

Abre la estación Liceu, la primera ampliación del Gran Metro.

#### **30.12.1924. LESSEPS–CATALUNYA**

El Gran Metro posa en servei les primeres quatre estacions del tram entre Lesseps i Catalunya. A banda d'aquestes, s'obren les de Diagonal i de l'Aragó (actual Passeig de Gràcia).

#### **31.05.1925. FONTANA**

Obre l'estació Fontana del Gran Metro, situada entre Diagonal i Lesseps.

#### **05.07.1925. LICEU**

Obre l'estació Liceu, la primera ampliació del Gran Metro.

#### **10.06.1926. BORDETA–CATALUNYA**

El Transversal inaugura per fi el primer tram de la seva línia entre la Bordeta i la plaça de Catalunya. Nou estacions que, a banda de les dues anteriors, inclouen Mercat Nou, Sants, Hostafrancs, Espanya, Rocafort, Urgell i Universitat.

#### **19.12.1926. ARAGÓ–JAUME I**

El Gran Metro pone en marcha el segundo ramal de su línea, que enlaza Aragó con Jaume I. Entra también en servicio la estación Urquinaona. Los dos ramales se bifurcan a partir de Aragó.

#### **01.07.1932. EL TRANSVERSAL CRECE**

La línia transversal abre la estación Santa Eulàlia, en L'Hospitalet de Llobregat y, por otro lado, pone también en servicio Urquinaona y Triomf Nord (actual Arc de Triomf). Ese mismo año, la compañía de tren Ferrocarrils del Nord abre una macroestación en Catalunya, de modo que los pasajeros procedentes de Francia pueden enlazar con la línea de metro Transversal.

#### **1.7.1932. EXTENSION OF EL TRANSVERSAL**

The El Transversal line saw the addition of Santa Eulàlia station in L'Hospitalet de Llobregat, and, at the other end, Urquinaona and Triomf Nord (now Arc de Triomf) also began operating. That same year, the rail company, Ferrocarrils de Nord, opened a big station in the Catalunya station, providing a connection point with the El Transversal metro line for passengers travelling from France.

#### **30.12.1924. LESSEPS–CATALUNYA**

The first four Gran Metro stations were opened on the section running between Lesseps and Plaça Catalunya. The company also opened the Diagonal and Aragó (the current Passeig de Gràcia) stations.

#### **31.5.1925. FONTANA**

Gran Metro's Fontana station was opened, located between Diagonal and Lesseps.

#### **5.7.1925. LICEU**

Liceu station opened on the Gran Metro's first line extension.

#### **10.6.1926. BORDETA–CATALUNYA**

The first section of the El Transversal line finally opened, which ran between La Bordeta and Plaça Catalunya. In addition to both of these, more new stations opened, including Mercat Nou, Sants, Hostafrancs, Espanya, Rocafort, Urgell and Universitat.

#### **19.12.1926. ARAGÓ–JAUME I**

Gran Metro services started operating on the second branch of its lines, connecting Aragó with Jaume I. Urquinaona station was also opened. The two branches bifurcated below Aragó.

#### **01.07.1932. EXTENSION OF EL TRANSVERSAL**

The El Transversal line saw the addition of Santa Eulàlia station in L'Hospitalet de Llobregat, and, at the other end, Urquinaona and Triomf Nord (now Arc de Triomf) also began operating. That same year, the rail company, Ferrocarrils de Nord, opened a big station in the Catalunya station, providing a connection point with the El Transversal metro line for passengers travelling from France.



Aparell per purificar l'aire a l'andana de l'estació de Jaume I

Apagato para purificar el aire en el andén de la estación de Jaume I

Air purifying device on the platform of the station Jaume I

**01.04.1933. MARINA**

El Transversal obre l'estació Marina gràcies a un crèdit que li havia atorgat dos anys abans l'Ajuntament de Barcelona. Les darreres ampliacions i l'augment de viatgers posen sobre la taula la necessitat d'incrementar el material mòbil i, per tant, d'executar noves inversions.

**20.02.1934. CORREUS**

El Gran Metro obre l'estació Correus (avui tancada) del seu segon ramal. Entra en servei, però amb una sola via. Haurà d'esperar vuit anys a tenir-ne dues.

**01.04.1933. MARINA**

El Transversal abre la estación Marina gracias a un crédito que le había otorgado dos años antes el Ayuntamiento de Barcelona. Las últimas ampliaciones y el aumento de viajeros ponen de manifiesto la necesidad de incrementar el material móvil y, por tanto, de ejecutar nuevas inversiones.

**20.02.1934. CORREUS**

El Gran Metro abre la estación Correus (hoy cerrada) de su segundo ramal. Entra en servicio, pero con una sola vía. Tendrá que esperar ocho años para tener dos.

**1.4.1933. MARINA**

The Marina station was opened on El Transversal thanks to a loan that had been granted by Barcelona City Council two years earlier. The latest extension and an increase in passenger numbers highlighted the need to increase the rolling stock and, therefore, undertake new investment.

**20.2.1934. CORREUS**

The Correus station (now closed) was opened on the second Gran Metro branch line. It began operating with just one track. The second track did not come until eight years later.

El president Francesc Macià inaugura la macroestació de plaça Catalunya

El presidente Francesc Macià inaugura la macroestación de plaza Catalunya

President Francesc Macià inaugura la macroestación de plaza Catalunya





Cotxes del primer tren de la línia  
del Gran Metro, a les cotxeres de Lesseps

Coches del primer tren de la línea  
del Gran Metro, en las cocheras de Lesseps

Carriage of the first train of Gran Metro  
line in garage of Lesseps



Estació d'Espanya, el 1930  
Estación de Espanya, en 1930  
Espanya station, in 1930





Estació de Liceu del Gran Metro, avui línia 3  
Estación de Liceo del Gran Metro, hoy línea 3  
Liceu station of Gran Metro, current line 3

## LA GUERRA FRENA EL PROJECTE

La guerra civil va frenar bruscamente el desenvolupament de la xarxa de metro a Barcelona. Les conseqüències polítiques i econòmiques del conflicte, la postguerra i la Segona Guerra Mundial van provocar que fins al 1950 només s'obris una nova estació de metro, la de Ferran, que ampliava modestament la línia Lesseps–Liceu. Durant la guerra, a més, el funcionament de la xarxa es va veure molt afectat per la utilització dels túneles com a magatzem de material bèl·lic o com a refugi de la població civil durant els bombardejos. I encara un altre entrebanc: el Govern va derogar totes les concessions ferroviàries amb ample de via espanyol. Com que el Transversal s'havia construït sota aquest estàndard, la llei va paralitzar-ne el creixement.

## LA GUERRA FRENA EL PROYECTO

La guerra civil frenó bruscamente el desarrollo de la red de metro en Barcelona. Las consecuencias políticas y económicas del conflicto, la posguerra y la Segunda Guerra Mundial provocaron que hasta 1950 solo se abriera una nueva estación de metro, la de Ferran, que ampliaba modestamente la línea Lesseps–Liceu. Durante la guerra, además, el funcionamiento de la red se vio muy afectado por la utilización de los túneles como almacén de material bélico o como refugio de la población civil durante los bombardeos. Y aún otro obstáculo: el Gobierno derogó todas las concesiones ferroviarias con ancho de vía español. Como el Transversal se había construido bajo ese estándar, la ley paralizó su crecimiento.

## THE WAR BRINGS THE PROJECT TO A HALT

The Spanish Civil War brought the development of the Barcelona metro network to an abrupt halt. The political and economic consequences of the conflict, the post-war period and World War II meant that only one new metro station, Ferran, opened up until 1950, which modestly extended the Lesseps–Liceu line. In addition, during the war, operation of the network was greatly impacted by the use of its tunnels to store military equipment and as a shelter for the people of Barcelona during the bombings. And yet another obstacle came in the form of the government revoking all railway concessions operating with Spanish track gauges. The law thereby prevented El Transversal from growing further, as it had been built using this standard.



Obres del túnel entre les estacions de Marina i Glòries  
Obras del túnel entre las estaciones de Marina y Glòries  
Tunnel construction between stations of Marina and Glòries

#### **02.01.1941. NUEVA LEY FERROVIARIA**

Entra en vigor la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria, que, entre otras medidas, derogaba todas las concesiones con ancho de vía español, entre ellas, las del Transversal. El Ministerio de Obras Públicas ordenó a la compañía que cerrara los libros de contabilidad y dispuso el rescate de la concesión por parte del Estado. Finalmente, después de un largo proceso, la compañía pudo volver a hacerse cargo de la explotación.

#### **01.02.1941. NOVA LLEI FERROVIÀRIA**

Entra en vigor la Llei de bases d'ordenació ferroviària, que, entre altres mesures, derogava totes les concessions amb ample de via espanyol, entre elles, les del Transversal. El Ministeri d'Obres Pùbliques va ordenar a la companyia que tanqués els llibres de comptabilitat i va disposar el rescat de la concessió per part de l'Estat. Finalment, després d'un llarg procés, la companyia va poder tornar a fer-se càrrec de l'explotació.

#### **15.4.1946. FERRAN**

El Gran Metro amplia el seu primer ramal fins a Ferran (avui desaparegut), de només 122 metres. Tot i així, pot fer algunes millores a la línia, entre elles, comunicar amb el Transversal a la plaça de Catalunya [s'hauria de precisar de quina manera, perquè el passadís directe es va obrir el 1956], i l'estació Aragó amb el baixador dels ferrocarrils de Madrid, Saragossa i Alacant (MZA, actualment Renfe/Adif). També se'n va millorar la il·luminació i es van instal·lar les primeres escales mecàniques a Aragó i Diagonal.

#### **15.04.1946. FERRAN**

El Gran Metro amplia su primer ramal hasta Ferran (hoy desaparecido), de solo 122 metros. Aun así, ha podido hacer algunas mejoras en la línea, entre ellas, la comunicación con el Transversal en la plaza de Catalunya, aunque de forma indirecta —el enlace directo no se abrió hasta una década después—, y la estación Aragó con el apeadero de los ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante (MZA, actualmente Renfe/Adif). También se mejoró la iluminación y se instalaron las primeras escaleras mecánicas en Aragó y Diagonal.

#### **1.2.1941. NEW RAILWAY LAW**

The new Railway Standards Act came into effect which, among other measures, revoked all the concessions using the Spanish track gauge, including those of El Transversal. The Ministry of Public Works ordered the company to close its books and arranged for the state bailout of the concession. Finally, after a long process, the company was once again able to take charge of operations.

#### **15.4.1946. FERRAN**

The Gran Metro extended its first branch, by just 122 metres, up to Ferran (now closed). However, the company was able to make some improvements to the line, including the connection with El Transversal at Plaça Catalunya, although indirectly (the definitive link would not open until a decade later), and Aragó station's connection with the Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (or MZA, currently Renfe/ADIF) stop. Lighting was also improved and the first escalators were installed at both Aragó and Diagonal.

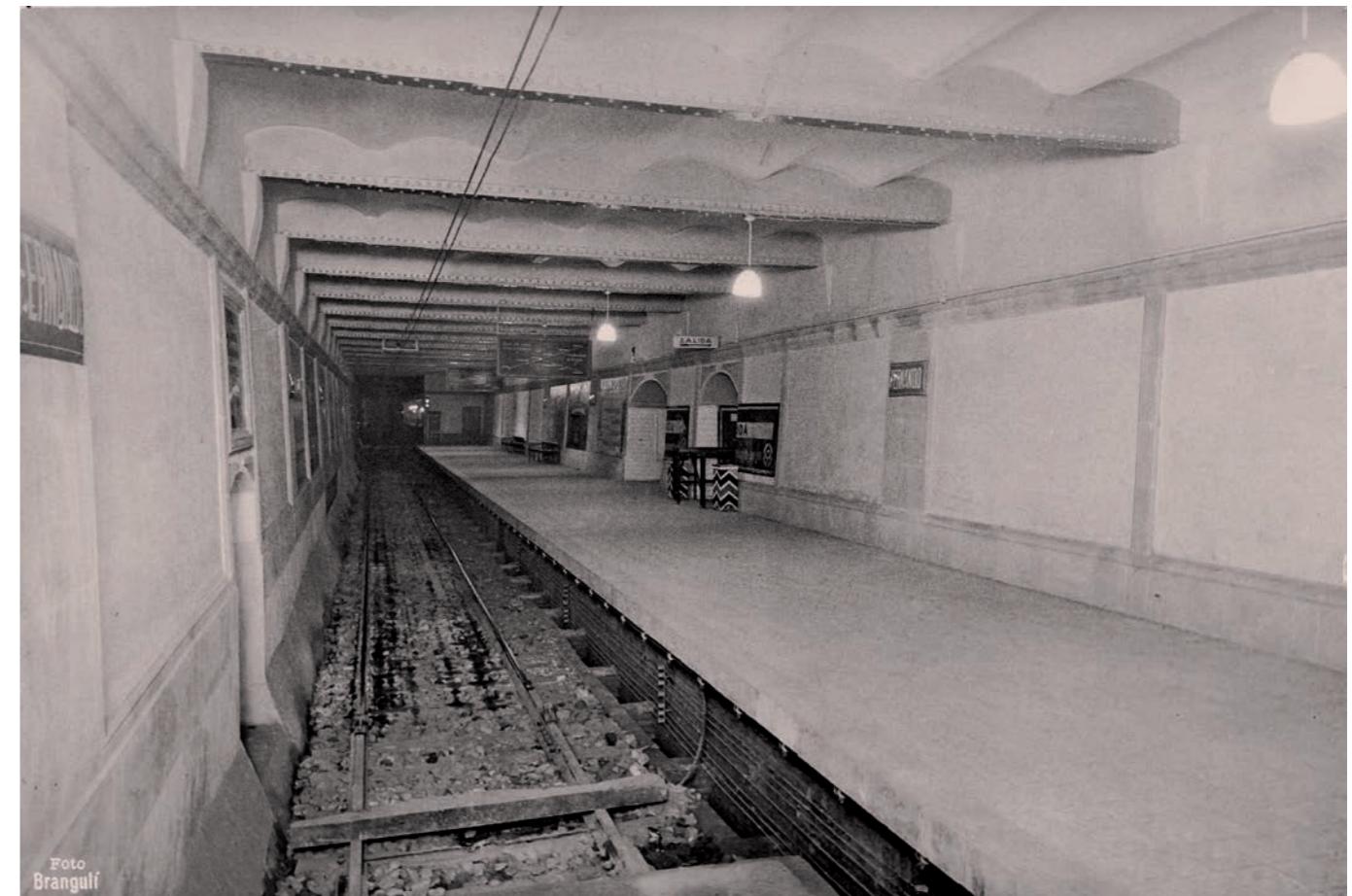


Foto  
Brangulí

Andana de l'estació de Ferran, avui fora de servei, del Gran Metro  
Andén de la estación de Ferran, hoy fuera de servicio, del Gran Metro  
Platform of Ferran station, currently out of service, of Gran Metro



Taquillas de la desaparecida estació de Correus  
Taquillas de la desaparecida estación de Correus  
Ticketing area of the former Correus station



Andana de l'estació de Liceu el 1950  
Andén de la estación de Liceo en 1950  
Liceu station platform as it looks in 1950



Cabina del cap d'estació de Correus el 1955.  
Aquesta estació es va tancar el 20 de març de 1972  
Cabina del jefe de estación de Correus en 1955.  
Esta estación se cerró el 20 de marzo de 1972  
Cabin Correus station head in 1955.  
This station was closed on March 20th 1972



Obres del túnel entre les estacions de Marina i Glòries  
Obras del túnel entre las estaciones de Marina y Glòries  
Tunnel works between the stations of Marina and Glòries



Imatge dels accessos de Liceu a la Rambla els anys 30  
Imagen de los accesos a Liceu en la Rambla en los años 30  
View of Liceu station access on Rambla in 30s



Els llavors cap d'estat Francisco Franco visita les obres del tram Sagrera-Horta, avui línia 5, el 1955

El entonces jefe de estado Francisco Franco visita las obras del tramo Sagrera-Horta, hoy línea 5, en 1955

The former head of state Francisco Franco visits the section Sagrera-Horta, current line 5, in 1955

## EL TRANSVERSAL PREN IMPULS

1956

La xarxa de metro torna a prendre impuls als anys cincuenta. Són els anys del desenvolupisme i Barcelona experimenta un creixement urbanístic important cap al Besòs que fa necessari dotar la zona de serveis de transport públic, cosa que permet al Transversal ampliar el seu metro. És així com l'actual línia 1 es consolida amb la magnitud que l'ha caracteritzat les darreres dècades. El juny de 1956 es construeix un passadís que comunica les dues estacions de Catalunya, cosa que afavoreix el transvasament de viatgers entre el Transversal i el Gran Metro. És també en aquest període que s'inicia el procés de fusió de les dues companyies i la seva municipalització, i apareix una nova línia, la 2 (avui línia 5) entre La Sagrera i Vilapicina.

## EL TRANSVERSAL TOMA IMPULSO

La red de metro vuelve a tomar impulso en los años cincuenta. Son los años del desarrollismo y en aquellos momentos Barcelona experimenta un importante crecimiento urbanístico hacia el Besós que hace necesario dotar de servicios de transporte público a la zona, lo que permite al Transversal ampliar su metro. Es así como la actual línea 1 se consolida con la magnitud que la ha caracterizado en las últimas décadas. En junio de 1956 se construye un pasillo que comunica las dos estaciones de Catalunya, favoreciendo el trasvase de viajeros entre el Transversal y el Gran Metro. Es también en este periodo cuando se inicia el proceso de fusión de las dos compañías y su municipalización, y aparece una nueva línea, la 2 (hoy línea 5) entre La Sagrera y Vilapicina.

## EL TRANSVERSAL GETS UNDERWAY

Development of the metro network began to gain momentum again in the '50s. These were the years of developmentalism, and Barcelona was experiencing significant urban growth out towards Besòs at that time, making it necessary to supply public transport services for the area, allowing the El Transversal project to further extend its metro service. Thus, the present line 1 was consolidated, gaining the status it has since maintained over recent decades. In June 1956, a walkway was built to connect the two Catalunya stations, aiding the movement of passengers between El Transversal and the Gran Metro. It is also during this period that the process of merging the two companies began, along with their municipalisation, and a new line was constructed, line 2 (now line 5), between Sagrera and Vilapicina.



Construcció del túnel de la línia 5 al carrer Garcilaso, el 1956  
Construcción del túnel de la línea 5 en la calle Garcilaso, en 1956  
Building of the line 5 tunnel in Garcilaso St., in 1956

### **23.06.1951. MARINA-EL CLOT**

El Transversal inaugura un nou tram de la seva línia. Es tracta de dues estacions, Glòries i Clot. Les obres havien començat el 25 d'octubre de 1948, coincidint amb el centenari del primer ferrocarril, entre Barcelona i Mataró.

### **05.12.1952. L'ESTAT HI INTERVÉ**

Una ordre ministerial determina que l'Estat és el responsable de les obres d'infraestructura de les línies de metro.

### **08.05.1953. NAVAS**

Inauguració d'una nova estació del Transversal: Navas.

### **27.01.1954. LA SAGRERA**

El Transversal segueix el seu camí cap al Besòs amb la posada en servei de l'estació La Sagrera.

### **15.05.1954. FABRA I PUIG**

Amb l'obertura de l'estació Fabra i Puig, el Transversal completa els deu quilòmetres de línia que es van mantenir durant catorze anys.

### **31.12.1954. INICI DE LA MUNICIPALITZACIÓ**

L'Ajuntament de Barcelona obre l'expedient per municipalitzar i fusionar les societats del Transversal i el Gran Metro.

### **23.06.1951. MARINA-EL CLOT**

El Transversal inaugura un nuevo tramo de su línea. Se trata de dos estaciones, Glòries y Clot. Las obras habían comenzado el 25 de octubre de 1948, coincidiendo con el centenario del primer ferrocarril, entre Barcelona y Mataró.

### **05.12.1952. EL ESTADO INTERVIENE**

Una orden ministerial determina que el Estado es el responsable de las obras de infraestructura de las líneas de metro.

### **08.05.1953. NAVAS**

Inauguración de una nueva estación del Transversal: Navas.

### **27.01.1954. LA SAGRERA**

El Transversal sigue su camino hacia el Besòs con la puesta en servicio de la estación de La Sagrera.

### **15.05.1954. FABRA I PUIG**

Con la apertura de la estación Fabra i Puig, el Transversal completa los diez kilómetros de línea que se mantuvieron durante catorce años.

### **31.12.1954. INICIO DE LA MUNICIPALIZACIÓN**

El Ayuntamiento de Barcelona abre el expediente para municipalizar y fusionar las sociedades del Transversal y el Gran Metro.

### **23.6.1951. MARINA-EL CLOT**

A new section of the El Transversal line was opened. It featured two stations, Glòries and Clot. Work had begun on 25 October 1948, coinciding with the centenary of the first railway that ran between Barcelona and Mataró.

### **5.12.1952. STATE INTERVENTION**

A ministerial order decreed that the State would be responsible for all infrastructure work with regard to the metro lines.

### **8.5.1953. NAVAS**

A new El Transversal station was opened: Navas.

### **27.1.1954. SAGRERA**

El Transversal extended its route in the direction of Besòs with the opening of the Sagrera station.

### **15.5.1954. FABRA I PUIG**

With the opening of the Fabra i Puig station, El Transversal now stretched over a distance of ten kilometres, which is how it remained for the next fourteen years.

### **31.12.1954. THE BEGINNINGS OF MUNICIPALISATION**

Barcelona City Council started the proceedings to municipalise and merge the El Transversal and Gran Metro companies.



Obres de l'estació de Virrei Amat, el 1955  
Obras de la estación de Virrei Amat, en 1955  
Virrei Amat station works, in 1955



Vestíbul de l'estació de Congrés, de l'actual línia 5, el 1959  
Vestíbulo de la estación de Congrés, de la actual línea 5, en 1959  
Lobby Congrés station, of the current line 5, in 1959

#### **27.12.1957. LLEI SOBRE INVERSIONS**

El Govern central promulga una llei segons la qual l'Ajuntament de Barcelona assumirà les despeses superestructurals de les línies aprovades en el futur. L'Estat es farà càrrec de les infraestructures.

#### **21.07.1959. LA SAGRERA–VILAPICINA**

Entra en servei la línia 2 (avui línia 5). La conducció està automatitzada: els trens funcionen mitjançant cèl·lules fotoelèctriques. Es tracta de dos quilòmetres que inclouen les estacions La Sagrera, Congrés, Maragall, Virrei Amat i Vilapicina.

#### **31.12.1959. RESCAT PÚBLIC**

Les companyies del Transversal i el Gran Metro adaptan els seus estatuts al règim previst per a les societats privades municipals. L'Ajuntament rescata totes les accions i es converteix en propietari únic del capital social.

#### **27.12.1957. LEY SOBRE INVERSIONES**

El Gobierno central promulga una ley según la cual el Ayuntamiento de Barcelona asumirá los gastos superestructurales de las líneas aprobadas en el futuro. El Estado se hará cargo de las infraestructuras.

#### **21.07.1959. LA SAGRERA–VILAPICINA**

Entra en servicio la línea 2 (hoy línea 5). La conducción está automatizada: los trenes funcionan mediante células fotoeléctricas. Dos kilómetros que incluyen las estaciones La Sagrera, Congrés, Maragall, Virrei Amat y Vilapicina.

#### **31.12.1959. RESCATE PÚBLICO**

Las compañías del Transversal y el Gran Metro adaptan sus estatutos al régimen previsto para las sociedades privadas municipales. El Ayuntamiento rescata todas las acciones y se convierte en propietario único del capital social.

#### **21.7.1959. SAGRERA–VILAPICINA**

A service began operating on line 2 (now line 5). Automatic train operation: the trains ran using photoelectric cells. A two-kilometre-long line which included the stations: Sagrera, Congrés, Maragall, Virrei Amat and Vilapicina.

#### **31.12.1959. FROM PRIVATE TO PUBLIC**

The El Transversal and Gran Metro companies modified their articles of association to the system required for a private municipal body. The City Council redeemed all its shares and became the sole owner of its share capital.



Convoi aturat a l'estació de Naves  
Convoy parado en la estación de Naves  
Convoy stopped at Naves station



Accés a l'estació de Vilapicina, el 1959  
Acceso a la estación de Vilapicina, en 1959  
Access Vilapicina station, in 1959





1961 1967

## FUSIÓ I MUNICIPALITZACIÓ

Barcelona segueix el seu creixement industrial i urbanístic. La població augmenta amb la immigració, i el metro ja transporta 140 milions de viatgers anuals. Cal, doncs, que la ciutat es doti d'una política de transport públic que atengui les demandes creixents de mobilitat i garanteixi les inversions i el manteniment de les infraestructures. En aquest període també culmina el procés de fusió de les companyies del Transversal i el Gran Metro i la municipalització de la xarxa, que passa a ser propietat exclusiva de l'Ajuntament. A partir d'ara, la llei preveu que el consistori es farà càrrec de les despeses d'explotació de les noves línies, mentre que l'Estat assumirà els costos d'infraestructura. Es blinda, així, el finançament de la xarxa.

Tren automàtic aturat a l'estació de Vilapicina, el 1962  
Tren automático parado en la estación de Vilapicina, en 1962  
Automatic train stopped at Vilapicina station in 1962

## FUSIÓN Y MUNICIPALIZACIÓN

Barcelona sigue su crecimiento industrial y urbanístico. La población aumenta con la inmigración y el metro ya transporta 140 millones de viajeros anuales. Es necesario, pues, que la ciudad se dote de una política de transporte público que atienda las crecientes demandas de movilidad y garantice las inversiones y el mantenimiento de las infraestructuras. En este periodo también culmina el proceso de fusión de las compañías del Transversal y el Gran Metro, así como la municipalización de la red, que pasa a ser propiedad exclusiva del Ayuntamiento. A partir de ahora, la ley prevé que el consistorio se hará cargo de los gastos de explotación de las nuevas líneas, mientras que el Estado asumirá los costes de infraestructura. Se blinda, así, la financiación de la red.

## A MERGER AND MUNICIPALISATION

Urban and industrial growth continued in Barcelona. The population increased as a result of immigration and the underground was now transporting 140 million passengers annually. The city therefore needed a public transport policy that addressed the growing demand for mobility and ensured investment and the maintenance of its infrastructure. The process of merging the Gran Metro and El Transversal companies and the municipalisation of the network was also completed during this period, with the new body now exclusively owned by the City Council. As of now, the law required that the Council assume responsibility for the operating expenses of new lines, while the State would pay the infrastructure costs. Financing for the network was thereby safeguarded.



Obres de l'estació de Badal, el 1966  
Obras de la estación de Badal, en 1966  
Badal station works in 1966

## 28.06.1961. MUNICIPALITZACIÓ

Conclou el procés de fusió del Transversal i el Gran Metro. S'opta perquè la companyia Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, absorbeixi la del Gran Metropolità de Barcelona, SA.

## 19.02.1963. PLA D'AMPLIACIÓ

La Comissió Coordinadora del Transport de Barcelona aprova un pla d'urgència que preveu la prolongació de les antigues línies del Transversal i el Gran Metro, així com la creació d'una nova línia.

## 06.02.1967. METRO PER A TOTA LA CIUTAT

La Comissió Coordinadora del Transport de Barcelona aprova l'estudi encarregat un any abans a una ponència per desenvolupar una xarxa de metros per "servir tota la ciutat de Barcelona". El 22 de juliol, el Consell de Ministres ratifica l'estudi.

## 05.10.1967. HORTA

La línia 2 (avui línia 5) es prolonga fins a Horta.

## 28.06.1961. MUNICIPALIZACIÓN

Concluye el proceso de fusión del Transversal y el Gran Metro. Se opta porque la compañía Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, SA, absorba la del Gran Metropolitano de Barcelona, SA.

## 19.02.1963. PLAN DE AMPLIACIÓN

La Comisión Coordinadora de Transporte de Barcelona aprueba un plan de urgencia que contempla la prolongación de las antiguas líneas del Transversal y el Gran Metro, así como la creación de una nueva línea.

## 02.06.1967. METRO PARA TODA LA CIUDAD

La Comisión Coordinadora de Transporte de Barcelona aprueba el estudio encargado un año antes en una ponencia para desarrollar una red de metros para «servir a toda la ciudad de Barcelona». El 22 de julio, el Consejo de Ministros ratifica el estudio.

## 10.05.1967. HORTA

La línea 2 (hoy línea 5) se prolonga hasta Horta.

## 28.6.1961. MUNICIPALISATION

The process of merging El Transversal and Gran Metro was completed. It was decided that Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, SA should absorb Gran Metropolitano de Barcelona, SA.

## 19.2.1963. EXTENSION PLAN

The Barcelona Transport Coordination Committee approved an emergency plan that provided for the extension of the old El Transversal and Gran Metro lines and the creation of a new line.

## 6.2.1967. A CITY-WIDE METRO NETWORK

The Barcelona Transport Coordination Committee approved the study commissioned a year earlier for a proposal to develop a network of sufficient length 'to serve the whole city of Barcelona'. On 22 July, the Council of Ministers signed off on the study.

## 5.10.1967. HORTA

Line 2 (now line 5) was extended to reach Horta.



Un tren de la sèrie 300-C aturat a l'estació de Jaume I  
Un tren de la serie 300-C parado en la estación de Jaume I  
Serie 300-C train stopped on Jaume I station



Tren aturat a l'estació d'Horta, el 1967  
Tren parado en la estación de Horta, en 1967  
Stopped train at Horta station in 1967



1968

1974



Obres de l'estació de Sagrada Família,  
de la línia 5, el 1968  
Obras de la estación de Sagrada Família,  
de la línea 5, en 1968  
Works of Sagrada Família station,  
on line 5, in 1968

## EXPANSIÓ I NOCES D'OR

L'aplicació del pla d'urgència permet executar un paquet important d'ampliacions, modificacions i millores a la xarxa, ara ja pública. Així, es prolarga la línia 1 (vermella o antiga Transversal). També es modifica i amplia el primer ramal del antic Gran Metro, que es converteix en la que actualment és la línia 3 (verda). Es prepara igualment el segon ramal del Gran Metro per transformar-lo en la línia 4 (grog) i es prolarga la línia 5 (blava). Es tracta d'una de les etapes més importants en el desplegament i la consolidació de la xarxa de metro de Barcelona. Aquest procés culmina el 1974 amb la celebració de les noces d'or. L'acte central dels cinquanta anys del metro va ser una gran exposició al vestíbul de l'estació Universitat.

## EXPANSIÓN Y BODAS DE ORO

La aplicación del plan de urgencia permite ejecutar un importante paquete de ampliaciones, modificaciones y mejoras a la red, ahora ya pública. Así, se prolonga la línea 1 (roja o antigua Transversal). También se modifica y amplía el primer ramal del antiguo Gran Metro, que se convierte en lo que actualmente es la línea 3 (verde). Se prepara igualmente el segundo ramal del Gran Metro para transformarlo en la línea 4 (amarilla) y se prolonga la línea 5 (azul). Se trata de una de las etapas más importantes en el desarrollo y la consolidación de la red de metro de Barcelona. Este proceso culmina en 1974, con la celebración de las bodas de oro. El acto central de los cincuenta años del metro fue una gran exposición en el vestíbulo de la estación Universitat.

## EXPANSION AND 50TH ANNIVERSARY CELEBRATIONS

The implementation of the emergency plan allowed a number of extensions, modifications and improvements to be carried out to the, now public, network. Thus, line 1 (the 'red' line, formerly El Transversal) was extended. The first branch of the old Gran Metro was also modified and extended, becoming what is currently line 3 (the 'green' line). The plan for the second Gran Metro branch was also implemented, transforming into line 4 (yellow), and line 5 (blue) was extended. This was one of the most important periods in the development and consolidation of Barcelona's metro network. This process culminated in 1974 with the 50th anniversary celebrations. The main 50th anniversary event was a major exhibition in the lobby of the Universitat station.

#### 14.03.1968. FABRA I PUIG-TORRAS

##### I BAGES

La línia 1 segueix la seva prolongació cap al Besòs amb l'entrada en servei de les estacions Sant Andreu i Torras i Bages.

#### 14.12.1968. DRASSANES

La línia 3 es proluga fins a Drassanes. L'1 de març havia quedat fora de servei l'estació Ferran.

#### 31.11.1969. SANT RAMON-DIAGONAL

S'obren set estacions del tram de la línia 5 comprès entre Sant Ramon (avui Collblanc) i Diagonal. A més d'aquestes dues, el tram inclou les estacions Badal, Sants, Roma (avui Sants Estació), Entença i Hospital Clínic.

#### 17.06.1970. POBLE SEC (PARAL-LEL)

La línia 3 es proluga fins al Poble-sec, tot superant les dificultats del terreny sorrenc i les filtracions d'aigua per la proximitat al mar. Aquesta estació de Poble Sec correspon a l'actual Paral-lel.

#### 22.06.1970. TELEFÈRIC DE MONTJUÏC

S'inaugura el telefèric de Montjuïc, una de les tres línies especials que inicialment es gestionen també des de la companyia del metro. Té una llargada de 815 metres, amb dues estacions terminals i una d'intermèdia. Disposa de 64 cabines de quatre places cada una. Funciona sota la denominació de línia 15.

#### 14.03.1968. FABRA I PUIG-TORRAS

##### I BAGES

La línia 1 sigue su prolongación hacia el Besòs con la entrada en servicio de las estaciones Sant Andreu y Torras i Bages.

#### 14.12.1968. DRASSANES

La línea 3 se prolonga hasta Drassanes. El 1 de marzo había quedado fuera de servicio la estación Ferran.

#### 31.11.1969. SANT RAMON-DIAGONAL

Se abren siete estaciones del tramo de la línea 5 comprendido entre Sant Ramon (hoy Collblanc) y Diagonal. Además de estas dos, el tramo incluye las estaciones Badal, Sants, Roma (hoy Sants Estació), Entenza y Hospital Clínic.

#### 17.06.1970. POBLE SEC (PARAL-LEL)

La línea 3 se prolonga hasta el Poble-sec, superando las dificultades del terreno arenoso y las filtraciones de agua por la proximidad al mar. Esta estación de Poble Sec corresponde a la actual Paral-lel.

#### 22.06.1970. TELEFÉRICO DE MONTJUÏC

Se inaugura el teleférico de Montjuïc, una de las tres líneas especiales que inicialmente se gestionan también desde la compañía del metro. Tiene una longitud de 815 metros, con dos estaciones terminales y una intermedia. Dispone de 64 cabinas de cuatro plazas cada una. Funciona bajo la denominación de línea 15.

El periodista Joaquín Soler Serrano entrevista l'alcalde José María de Porcioles, en la inauguració del tram Drassanes-Poble Sec, el 1970

El periodista Joaquín Soler Serrano entrevista al alcalde José María de Porcioles, en la inauguració del tramo Drassanes-Poble Sec, en 1970

The journalist Joaquín Soler Serrano interviews the mayor José María de Porcioles in opening of the Drassanes-Poble Sec section in 1970





Obres de la nau d'andanes de l'estació de Verdaguer, de línia 5, el gener de 1968  
Obras de la nave de andenes de la estación de Verdaguer, de linea 5, en enero de 1968  
Platforms zone works of Verdaguer station, of line 5, in January 1968





Estació de Pubilla Cases, a L'Hospitalet, encara en construcció  
Estación de Pubilla Cases, en L'Hospitalet, aún en construcción  
Pubilla Cases station, in L'Hospitalet, still under construction



Tren estacionat a l'andana de Pubilla Cases  
Tren estacionado en el andén de Pubilla Cases  
Stopped train in Pubilla Cases platform



Accés a l'estació de Sant Andreu de la línia 1 el 1968  
Acceso a la estación de Sant Andreu de la línea 1 en 1968  
Sant Andreu station Access, on line 1, in 1968



Estació de Pubilla Cases, abans de la inauguració  
Estación de Pubilla Cases antes de la inauguración  
Pubilla Cases station before opening



1975                    1977

## FEBRE D'INAUGURACIONS

Les celebracions dels cinquanta anys de l'entrada en servei del Gran Metro donen encara més forces per posar en servei noves ampliacions de la xarxa de metro. Els acords de finançament entre el Ministeri d'Obres Pùbliques i l'Ajuntament de Barcelona fan possible l'obertura al públic de noves estacions de la línia 3, que avança cap a la Zona Universitària, malgrat que encara està dividida en dos trams que no s'unifiquen fins a mitjan 1982. Per l'altre costat, la línia 4 es proluga cap a la zona portuària i acosta el barri del Poblenou al centre de la ciutat, amb un tram paral·lel a la costa. Tanmateix, la línia 5 segueix obrint-se pas per altres municipis de l'àrea metropolitana i ja comunica Barcelona amb l'Hospitalet i Cornellà de Llobregat.

Els prínceps Joan Carles i Sofia inauguren, el 15 de juliol de 1975, el tram Roma-Poble Sec de la línia 3

Los príncipes Juan Carlos y Sofía inauguran, el 15 de julio de 1975, el tramo Roma-Poble Sec de la línea 3

The princes Juan Carlos and Sofia inaugurated the July 15th 1975 the Rome-Poble Sec section of line 3

## FIEBRE DE INAUGURACIONES

Las celebraciones de los cincuenta años de la entrada en servicio del Gran Metro dan aún más fuerzas para poner en servicio nuevas ampliaciones de la red de metro. Los acuerdos de financiación entre el Ministerio de Obras Públicas y el Ayuntamiento de Barcelona hacen posible la apertura al público de nuevas estaciones de la línea 3, que avanza hacia la Zona Universitaria, aunque todavía está dividida en dos tramos que no se unificarán hasta mediados de 1982. Por otro lado, la línea 4 se prolonga hacia la zona portuaria y acerca el barrio del Poblenou al centro de la ciudad con un tramo paralelo a la costa. Además, la línea 5 sigue abriendo paso a otros municipios del área metropolitana y ya comunica Barcelona con L'Hospitalet y Cornellà de Llobregat.

## A FLURRY OF NEW SERVICE ACTIVITY

The celebrations to mark the 50 years since the Gran Metro came into operation boosted initiatives for the implementation of further metro extensions. Funding agreements between the Ministry of Public Works and Barcelona City Council made it possible to open new line 3 stations to the public, which now reached as far as Zona Universitaria, although it was still divided into two sections that were not unified until mid-1982. Line 4 also received an extension, to the port area, connecting the Poblenou area with the city centre through a section of track running parallel to the coast. Similarly, line 5 continued its route to link up other municipalities in the metropolitan area, now running between Barcelona and L'Hospitalet and Cornellà de Llobregat.

#### **20.01.1975. ZONA UNIVERSITÀRIA-TARRAGONA**

S'inaugura el tram de la línia 3 entre la Zona Universitària i Tarragona, que, a més, inclou les estacions Palau Reial, Maria Cristina, Les Corts, Plaça del Centre i Roma Renfe (avui Sants Estació).

#### **15.07.1975. TARRAGONA-PARAL·LEL**

Obren les estacions Espanya, Parlament (avui Poble Sec) i Paral·lel, connectant així els dos trams de la línia 3. Malgrat tot, fins al 1982 els viatgers han de fer un transbordament a Paral·lel.

#### **15.03.1976. BARCELONETA**

Abre la estación Barceloneta. Con esta ampliación, la línea 4 penetra en la zona portuaria.

#### **23.11.1976. SANT ILDEFONS-PUBILLA CASES**

La línia 5 abre tres nuevas estaciones: Sant Ildefons, Can Boixeres y Maladeta (hoy Can Vidalet), y llega a Cornellà (Cornellà Centre desde el año 2009).

#### **10.07.1977. SELVA DE MAR-BARCELONETA**

La línia 4 avanza por los barrios de la zona del Poblenou con la ampliación y entrada en servicio de cinco nuevas estaciones: Selva de Mar, Poblenou, Lutxana (hoy Llacuna), Bogatell y Ribera (hoy Ciutadella/Vila Olímpica).

#### **07.10.1977. SELVA DE MAR-BARCELONETA**

La línia 4 avança pels barris de la zona del Poblenou amb l'ampliació i l'entrada en servei de cinc noves estacions: Selva de Mar, Poblenou, Lutxana (avui Llacuna), Bogatell i Ribera (avui Ciutadella / Vila Olímpica).

#### **23.11.1976. SANT ILDEFONS-PUBILLA CASES**

La línia 5 obre tres noves estacions: Sant Ildefons, Can Boixeres i Maladeta (avui Can Vidalet), i arriba a Cornellà (Cornellà Centre des del 2009).

#### **20.1.1975. ZONA UNIVERSITÀRIA-TARRAGONA**

The line 3 section running between Zona Universitària and Tarragona was opened, which also included the stations of Palau Reial, Maria Cristina, Les Corts, Plaça del Centre and Roma Renfe (now Sants Estació).

#### **20.01.1975. ZONA UNIVERSITÀRIA-TARRAGONA**

Se inaugura el tramo de la línea 3 entre la Zona Universitaria y Tarragona, que además incluye las estaciones Palau Reial, Maria Cristina, Les Corts, Plaça del Centre y Roma Renfe (hoy Sants Estació).

#### **15.07.1975. TARRAGONA-PARAL·LEL**

Abren las estaciones Espanya, Parlament (hoy Poble Sec) y Paral·lel, conectando así los dos tramos de la línea 3. Sin embargo, hasta 1982 los viajeros tendrán que hacer un transbordo en Paral·lel.

#### **15.03.1976. BARCELONETA**

Abre la estación Barceloneta. Con esta ampliación, la línea 4 penetra en la zona portuaria.

#### **23.11.1976. SANT ILDEFONS-PUBILLA CASES**

3 new stations were opened on line 5: Sant Ildefons, Can Boixeres and Maladeta (now Can Vidalet), and it now reached as far as Cornellà (Cornellà Centre since 2009).

#### **7.10.1977. SELVA DE MAR-BARCELONETA**

Line 4 was making its way through the Poblenou neighbourhoods with its extension and the opening of five new stations: Selva de Mar, Poblenou, Lutxana (now Llacuna), Bogatell and Ribera (now Ciutadella/Vila Olímpica).

#### **20.1.1975. ZONA UNIVERSITÀRIA-TARRAGONA**

Accés de l'estació de Sant Ildefons, de la línia 5, ple de cartells polítics com era típic els primers anys de la democràcia

#### **15.07.1975. TARRAGONA-PARAL·LEL**

Acceso de la estación de Sant Ildefons, de la línea 5, lleno de carteles políticos como era típico en los primeros años de la democracia

Sant Ildefons station access, in line 5, full of political posters as was typical in the early years of democracy





Accés a l'estació de Zona Universitària el dia de la seva inauguració, el 1975  
 Acceso a la estación de Zona Universitaria e día de su inauguración, en 1975  
 Access to Zona Universitaria station the opening day in 1975



Estació de Diagonal, de la línia 3, el 1974  
 Estación de Diagonal, de la línea 3, en 1974  
 Diagonal station, on line 3, in 1974



Inauguració de l'estació de Guinardó el 1974  
Inauguración de la estación de Guinardó en 1974  
Guinardó station opening in 1974





1978

1982

Construcció del túnel de la línia 1 cap a Santa Coloma  
Construcción del túnel de la línea 1 hacia Santa Coloma  
Tunnel construction line 1 towards Santa Coloma

## NOVA ETAPA

L'arribada de la democràcia permet a l'Ajuntament crear l'entitat Transports Municipals de Barcelona (TMB). Amb aquesta operació, es pretén oferir un servei de transport públic en què la xarxa d'autobusos a la superfície i la de ferrocarril subterrani es complementin. A partir d'aleshores, la gestió de les dues modalitats de transport queden integrades per mantenir i millorar les prestacions i aprofitar al màxim les aportacions econòmiques públiques. En aquesta etapa, gràcies a l'estat de les autonomies, la infraestructura del metro de Barcelona passa a dependre de la Generalitat de Catalunya, que, a proposta de la direcció del metro i l'Ajuntament, revitalitza el pla de millores i ampliacions que s'havia redactat el 1971.

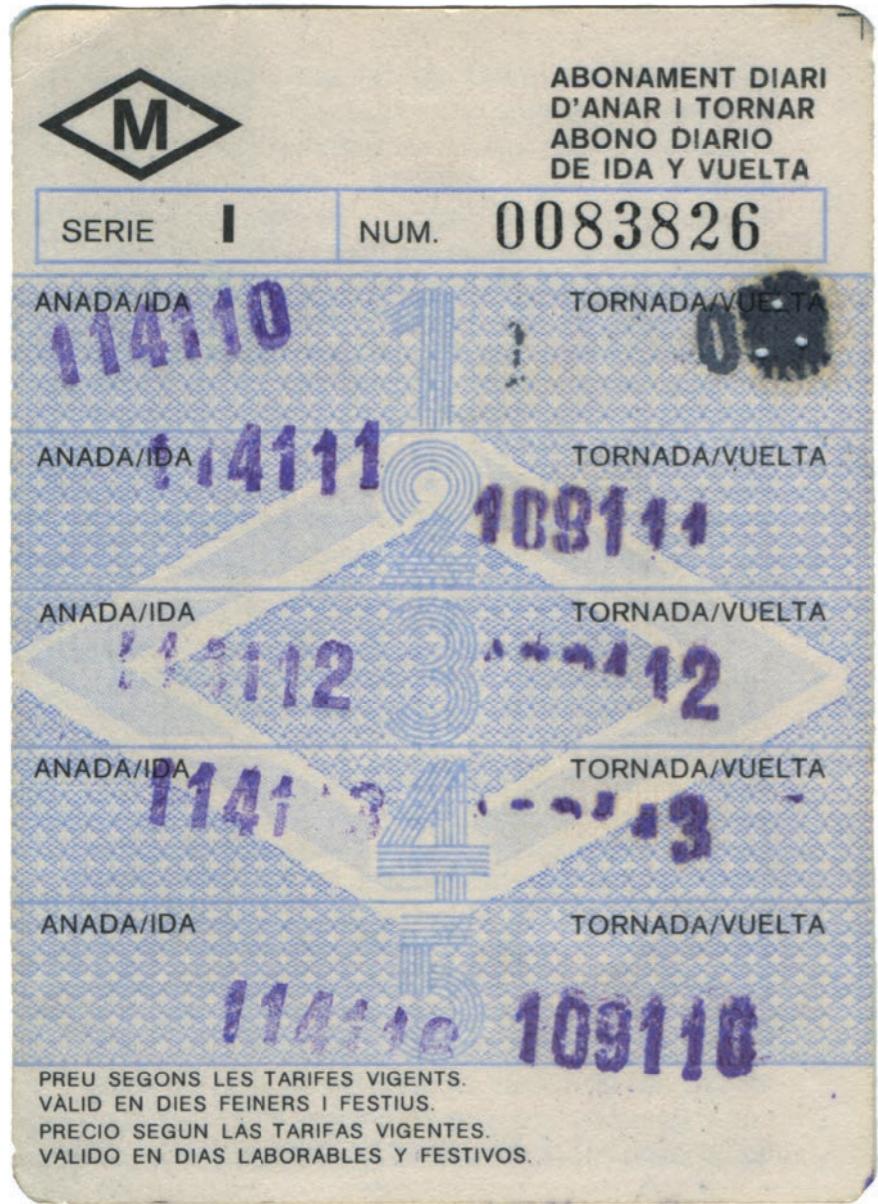
## NUEVA ETAPA

La llegada de la democracia permite al Ayuntamiento crear la entidad Transportes Municipales de Barcelona (TMB). Con esta operación, se pretende ofrecer un servicio de transporte público en el que la red de autobuses en la superficie y la de ferrocarril subterráneo se complementen. A partir de entonces, la gestión de ambas modalidades de transporte quedará integrada para mantener y mejorar las prestaciones y aprovechar al máximo las aportaciones económicas públicas. En esta etapa, gracias al estado de las autonomías, la infraestructura del metro de Barcelona pasa a depender de la Generalitat de Cataluña, que, a propuesta de la dirección del metro y el Ayuntamiento, revitalizó el plan de mejoras y ampliaciones que se había redactado en 1971.

## A NEW ERA

The arrival of democracy made it possible for the City Council to form the Transports Municipals de Barcelona company (TMB). The aim of this operation was to provide a public transport service in which the bus network above ground and underground railway service could be combined.

The management of the two modes of transport were integrated to maintain and improve service and make the best use of public financial contributions, and it has remained so ever since. At this stage of development, due to the Statute of Autonomy, responsibility for the infrastructure of the metro fell to the Government of Catalonia, which, under a proposal from metro management and the City Council, revitalised the plan for improvements and extensions proposed in 1971.



Abonament de cinc viatges diaris d'anada i tornada  
Bono de cinco viajes diarios de ida y vuelta  
Five return daily pass

#### **26.07.1978. LA GENERALITAT**

La Generalitat de Catalunya substitueix l'Administració central i assumeix les competències sobre la infraestructura de la xarxa de metro i la resta de transports terrestres, gràcies a la constitució de l'estat de les autonomies.

#### **05.07.1980. REFORMA DE SANTA EULÀLIA**

L'estació Santa Eulàlia de la línia 1 queda temporalment tancada per ampliar el servei per als veïns de la Torrassa. Així s'obrirà una nova estació amb el mateix nom més propera a la Bordeta.

#### **1982. TRAMVIA BLAU**

Transports de Barcelona es fa càrrec al gener del Tramvia Blau, una de les tres línies especials que gestiona l'entitat juntament amb el funicular i el telefèric de Montjuïc.

#### **19.04.1982. GUINARDÓ-ROQUETES**

La línia 4 es proluga des del Guinardó amb tres estacions més: Maragall, Llucmajor i Roquetes.

#### **05.06.1982. UNIFICACIÓ DE LA LÍNIA 3**

Els dos trams de la línia 3 que fins ara estaven separats per un transbordament a Paral·lel quedan definitivament unificats gràcies a un nou sistema de presa de corrent. La línia transcorre ara sense interrupció des de Zona Universitària fins a Lesseps.

#### **15.10.1982. SELVA DE MAR-LA PAU**

La línia 4, que per un extrem ja arriba a Roquetes, es proluga també per l'altre costat fins a La Pau. A més d'aquesta, s'obren les estacions Besòs i Besòs Mar.

#### **05.06.1982. UNIFICACIÓN DE LA LÍNEA 3**

Los dos tramos de la línea 3 que hasta ahora estaban separados por un transbordo en Paral·lel quedan definitivamente unificados gracias a un nuevo sistema de toma de corriente. La línea transcorre ahora sin interrupción desde Zona Universitaria hasta Lesseps.

#### **15.10.1982. SELVA DE MAR-LA PAU**

La línea 4, que por un extremo ya llega a Roquetes, se prolonga también por el otro lado hasta La Pau. Además de esta, se abren las estaciones Besòs y Besòs Mar.

#### **26.7.1978. THE GOVERNMENT OF CATALONIA**

The Government of Catalonia took over for the Spanish Central Government and assumed responsibility for the infrastructure of the metro and the rest of the regional transport services, through the provisions of the Statute of Autonomy.

#### **5.7.1980. RENOVATION OF SANTA EULÀLIA**

The line 1 Santa Eulàlia station was temporarily closed to extend its service to residents of La Torrassa. A new station was thereby opened under the same name closer to La Bordeta.

#### **1982. TRAMVIA BLAU**

In January of this year, Transports de Barcelona took over the running of the Tramvia Blau, one of three special lines managed by the company together with the Funicular de Montjuïc and Montjuïc cable car.

#### **19.4.1982. GUINARDÓ-ROQUETES**

Line 4 received an extension out from Guinardó with the addition of three more stations: Maragall, Llucmajor and Roquetes.

#### **5.6.1982. UNIFICATION OF LINE 3**

The two sections of line 3, which had been separate up to now with a change required at Paral·lel, were definitively unified through a new power supply system. The line now ran uninterrupted from Zona Universitaria to Lesseps.

#### **15.10.1982. SELVA DE MAR-LA PAU**

Line 4, which at one end now reached as far as Roquetes, was also extended out in the other direction to La Pau. Besides this, the Besòs and Besòs Mar stations were also opened.



Accés a l'estació de Selva Mar, el febrer de 1978,  
en una Diagonal encara per obrir

Acceso a la estación de Selva de Mar, en febrero  
de 1978, en una Diagonal aún por abrir

Access to Selva de Mar station, in February 1978,  
in a Diagonal not open yet



Seqüència d'imatges de la inauguració del tram Selva de Mar-La Pau, de la línia 4, el 15 d'octubre de 1982

Secuencia de imágenes de la inauguración del tramo Selva de Mar-La Pau, de la línea 4, el 15 d'octubre de 1982

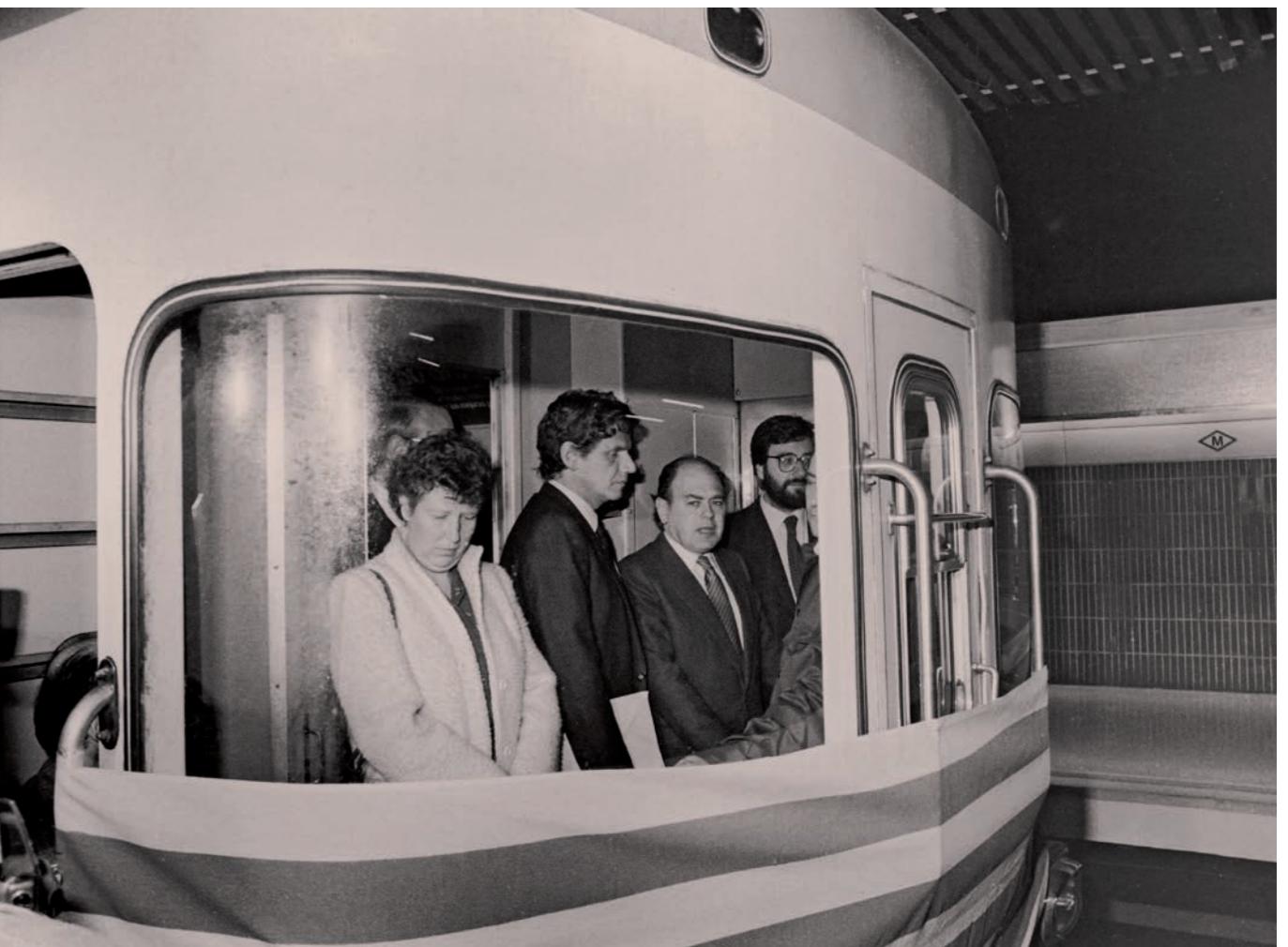
Images sequence of opening of Selva de Mar-La Pau section, line 4, October 15th 1982



El president Jordi Pujol i l'alcalde Narcís Serra inauguren el tram de la línia 4 entre Guinardó i Roquetes, el 19 d'abril de 1982

**El presidente Jordi Pujol y el alcalde Narcís Serra inauguran el tramo de la línea 4 entre Guinardó i Roquetes, el 19 d'abril de 1982**

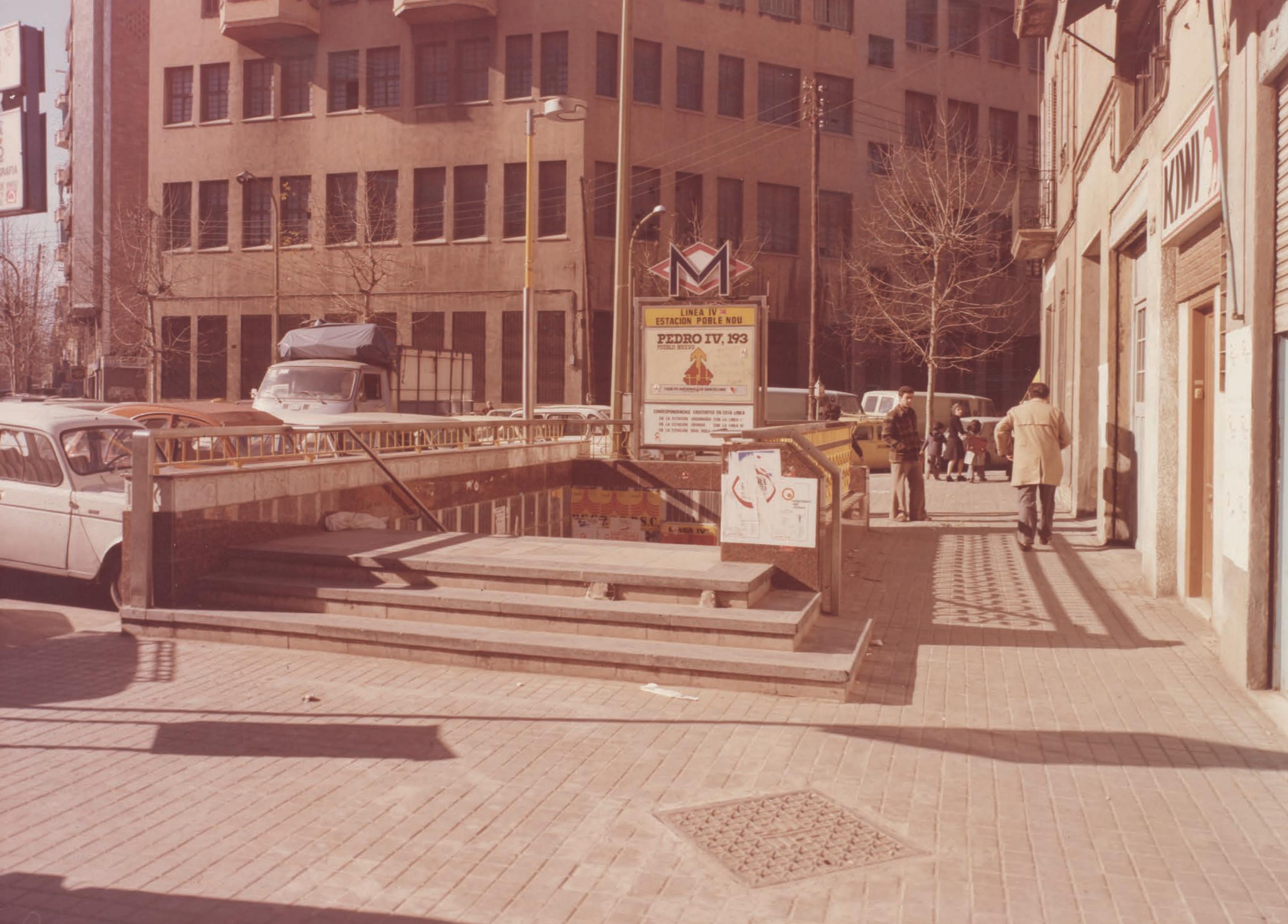
President Jordi Pujol and Mayor Narcís Serra inaugurated the line 4 section between Guinardó i Roquetas, the Abril 19th 1982



Les autoritats visiten la cabina del conductor, durant la inauguració del tram Guinardó-Roquetes

**Las autoridades visitan la cabina del conductor, durante la inauguración del tramo Guinardó-Roquetes**

Authorities visit the driver cab, at the opening of Roquetes Guinardó section



Accés a l'estació de Poblenou, el febrer de 1978  
Acceso a la estación de Poblenou, en febrero de 1978  
Poblenou station acces, in February 1978





# 1983

# 1992

## METRO METROPOLITÀ

La celebració dels Jocs Olímpics del 1992 marca aquesta etapa, caracteritzada per les grans inversions que es fan a Barcelona (la major part de les quals, per millorar les xarxes de comunicació). La xarxa de metro consolida la seva vocació metropolitana i, gràcies a les ampliacions de les línies 1, 4 i 5, penetra a l'Hospitalet i a Cornellà de Llobregat, i per l'extrem del Barcelonès nord arriba a Santa Coloma, Sant Adrià de Besòs i Badalona. També hi ha una renovació important del material mòbil, equipat amb la tecnologia més moderna, que no només millora el servei, sinó també la seguretat dels viatgers. D'altra banda, la línia 3 supera per fi la barrera psicològica de Lesseps, d'on no havia passat des de la inauguració del Gran Metro, i arriba a Montbau.

Antiga estació de Santa Eulàlia, de la línia 1, pocs abans de la seva substitució per l'actual  
Antigua estación de Santa Eulàlia, de la línea 1, poco antes de su sustitución por la actual  
Old Santa Eulàlia station, in line 1, shortly before its replacement by the current

## METRO METROPOLITANO

La celebración de los Juegos Olímpicos de 1992 marca esta etapa, caracterizada por las grandes inversiones que se hacen en Barcelona (la mayor parte de ellas, para mejorar las redes de comunicación). La red de metro consolida aún más su vocación metropolitana, y gracias a las ampliaciones de las líneas 1, 4 y 5, penetra en L'Hospitalet y Cornellà de Llobregat y, por el extremo del Barcelonès norte, llega a Santa Coloma, Sant Adrià de Besòs y Badalona. También hay una importante renovación del material móvil, equipado con la más moderna tecnología, que no solo mejora el servicio, sino también la seguridad de los viajeros. Por otra parte, la línea 3 supera por fin la barrera psicológica de Lesseps, de donde no había pasado desde la inauguración del Gran Metro, y llega a Montbau.

## A METROPOLITAN METRO SERVICE



Obres de la nova estació de Santa Eulàlia, a L'Hospitalet de Llobregat  
Obras de la nueva estación de Santa Eulàlia, en L'Hospitalet de Llobregat  
Works of the new Santa Eulàlia station, in L'Hospitalet de Llobregat

**21.12.1983. TORRAS I BAGES–  
SANTA COLOMA**

The metro network crossed Besòs and line 1 now went as far as Santa Coloma de Gramenet, adding twenty-one more stations along its route. In addition to Santa Coloma, Trinitat Vella and Baró de Viver were also opened.

**23.12.1983. SANTA EULÀLIA–  
TERRASSA AND SANT ILDEFONS–  
CORNELLÀ**

Line 1 was extended again two days later, this time at the other end, with two new stations. Santa Eulàlia reopened in a new location, as did the Torrassa station. La Bordeta was closed. Line 5 was also extended from Sant Ildefons with the new stations of Gavarra and Cornellà.

**21.12.1983. TORRAS I BAGES–  
SANTA COLOMA**

La xarxa de metro travessa el Besòs i la línia 1 arriba a Santa Coloma de Gramenet, sumant vint-i-una estacions en tot el seu recorregut. A més de Santa Coloma, s'han obert també Trinitat Vella i Baró de Viver.

**23.12.1983. SANTA EULÀLIA–  
TERRASSA I SANT ILDEFONS–CORNELLÀ**

La línia 1 es torna a prolongar dos dies després per l'altre extrem amb dues noves estacions. Reobre la de Santa Eulàlia en un nou emplaçament, així com la de Torrassa. La de Bordeta queda fora de servei. També s'amplia la línia 5 a partir de Sant Ildefons amb les noves estacions: Gavarra i Cornellà.

**22.04.1985. LA PAU–PEP VENTURA**

La línia 4 també travessa el Besòs en direcció a Sant Adrià i Badalona. El nou tram té cinc estacions: Verneda, Joan XXIII, Sant Roc, Gorg i Pep Ventura.

**21.12.1983. TORRAS I BAGES–  
SANTA COLOMA**

La red de metro atraviesa el Besòs y la línea 1 llega a Santa Coloma, sumando veintiuna estaciones en todo su recorrido. Además de Santa Coloma, se han abierto también Trinitat Vella y Baró de Viver.

**23.12.1983. SANTA EULÀLIA–  
TERRASSA Y SANT ILDEFONS–  
CORNELLÀ**

La línea 1 se vuelve a prolongar dos días después por el otro extremo con dos nuevas estaciones. Reabre la de Santa Eulàlia en un nuevo emplazamiento, así como la de Torrassa. La de Bordeta queda fuera de servicio. También se amplía la línea 5 a partir de Sant Ildefons con las nuevas estaciones: Gavarra y Cornellà.

**22.04.1985. LA PAU–PEP VENTURA**

La línea 4 también atraviesa el Besòs en dirección a Sant Adrià y Badalona. El nuevo tramo tiene cinco estaciones: Verneda, Joan XXIII, Sant Roc, Gorg y Pep Ventura.

El president Jordi Pujol i els alcaldes Pasqual Maragall i Juan Ignacio Pujana inauguren el tram Santa Eulàlia – Torrassa de la línia 1, el 1983

El presidente Jordi Pujol y los alcaldes Pasqual Maragall y Juan Ignacio Pujana inauguran el tramo Santa Eulàlia–Torrassa de la línea 1, en 1983

President Jordi Pujol and mayors Pasqual Maragall and Juan Ignacio Pujana inaugurate the Santa Eulalia–Torrassa section og line 1 in 1983





Abonament de transport públic especial durant els Jocs Olímpics  
Bono de transporte público especial durante los Juegos Olímpicos  
Special public transport pass during the Olympics Games

**11.06.1985. LESSEPS-MONTBAU**  
La línea 3 también se mueve y avanza cuatro estaciones desde Lesseps: Vallcarca, Penitents, Vall d'Hebron y Montbau.

**24.04.1987. LA TORRASSA-AVINGUDA CARRILET**

La línea 1 se prolonga con cuatro estaciones más dentro del término municipal de L'Hospitalet de Llobregat. Se trata de Florida, Can Serra, Rambla Just Oliveras y Avinguda Carrilet.

**18.10.1989. AVINGUDA CARRILET-FEIXA LLARGA**

Nueva prolongación de la línea 1 en L'Hospitalet. Abren las estaciones Bellvitge y Feixa Llarga (hoy Hospital de Bellvitge).

**18.02.1992. FONDO**

El año olímpico, la línea 1 penetra más en Santa Coloma con la nueva estación Fondo.

**6.11.1985. LESSEPS-MONTBAU**

Line 3 was also on the move, adding four stations past Lesseps: Vallcarca, Penitents, Vall d'Hebron and Montbau.

**24.4.1987. TORRASSA-AVINGUDA DEL CARRILET**

Line 1 was extended by four more stations within the L'Hospitalet de Llobregat municipality. These new additions were Florida, Can Serra, Rambla Just Oliveras and Avinguda del Carrilet.

**18.10.1989. AVINGUDA DEL CARRILET-FEIXA LLARGA**

Further extension of line 1 within L'Hospitalet. The Bellvitge and Feixa Llarga (now Hospital de Bellvitge) stations were opened.

**18.2.1992. FONDO**

The year of the Olympics saw line 1 move further into Santa Coloma with its new Fondo station.

**06.11.1985. LESSEPS-MONTBAU**

La línia 3 també es mou i avança quatre estacions des de Lesseps: Vallcarca, Penitents, Vall d'Hebron i Montbau.

**24.04.1987. LA TORRASSA-AVINGUDA CARRILET**

La línia 1 es prolonga, amb quatre estacions més dins el terme municipal de l'Hospitalet de Llobregat. Es tracta de Florida, Can Serra, Rambla Just Oliveras i Avinguda Carrilet.

**18.10.1989. AVINGUDA CARRILET-FEIXA LLARGA**

Nova prolongació de la línia 1 dins de l'Hospitalet. Obren les estacions Bellvitge i Feixa Llarga (avui Hospital de Bellvitge).

**18.02.1992. FONDO**

L'any olímpic, la línia 1 penetra més a Santa Coloma amb la nova estació Fondo.



El 12 de març de 1988 es va acomiadar oficialment el primer tren de la sèrie 300

El 12 de marzo de 1988 se despidió oficialmente el primer tren de la serie 300

The March 12th 1988 the first train of the 300 series was officially dismissed





1993

## ARRÉNCA LA LÍNIA 2

Els anys postolímpics es dediquen a «cosir la xarxa», en paraules dels tècnics del metro. Es tracta d'ajustar totes les ampliacions executades en la darrera dècada, així com les que ja estan projectades, per tal de millorar les prestacions als viatgers, i seguir estudiant com donar cobertura a les zones urbanes encara poc comunicades. Les previsions indiquen que el transport públic metropolità tindrà un paper destacat en la mobilitat de persones en el tercer mil·lenni i s'han de coordinar els serveis i els recursos dels operadors i les diferents administracions. Per això es constitueix l'Autoritat del Transport Metropolità. L'operació més destacada és la posada en marxa, per fi, de la línia 2 (que adopta el color morat com a distintiu), llargament esperada. Han calgut vint anys per desencallar unes obres aturades des del 1973.

Grups d'animació van omplir totes les estacions de la línia 2 a la jornada de portes obertes

Grupos de animación llenaron todas las estaciones de la línea 2 en la jornada de puertas abiertas

Entertainment groups performed in all stations on line 2 open doors day

## ARRANCA LA LÍNEA 2

Los años postolímpicos se dedican a «coser la red», en la jerga de los técnicos del metro. Se trata de ajustar todas las ampliaciones ejecutadas en la última década, así como las que ya están proyectadas, para mejorar las prestaciones a los viajeros y seguir estudiando cómo dar cobertura a las zonas urbanas todavía poco comunicadas. Las previsiones indican que el transporte público metropolitano tendrá un destacado papel en la movilidad de las personas en el tercer milenio y se deben coordinar los servicios y los recursos de los operadores y las diferentes administraciones. Por ello se constituye la Autoridad del Transport Metropolitano. La operación más destacada es la puesta en marcha, por fin, de la línea 2 (que adopta el color morado como distintivo), largamente esperada. Han sido necesarios veinte años para desatascar unas obras paradas desde 1973.

## THE OPENING OF LINE 2

In the years following the Olympics, work focused on 'sewing up the network', in the words of the metro engineers. This translated into the fine tuning of all the extensions implemented over the previous decade, as well as those already planned, to improve the service to passengers, plus continued exploration of how to cover those urban areas that were still poorly communicated. Forecasts were pointing to metropolitan public transport assuming a prominent role in population mobility in the third millennium, which called for the coordination of the services and resources of the operators and the various public administrations. ATM (Autoritat del Transport Metropolità) was therefore established as the metropolitan transport authority. The most significant development was that of the long-awaited line 2 finally being put into operation (which adopted purple as its representative colour). It had taken twenty years to finish the works that had been on hold since 1973.



Una nena ensenyà un dibuix de l'estació de Sagrada Família, a la festa de portes obertes de la línia 2

Una niña muestra un dibujo de la estación de Sagrada Família, en la fiesta de puertas abiertas de la línea 2

A girl shows a drawing of the Sagrada Família station, in the line 2 open doors party

#### **25.09.1995. SANT ANTONI-SAGRADA FAMÍLIA**

S'inaugura l'esperada línia 2, la primera concebuda com a accessible, amb l'obertura de les sis primeres estacions: Sant Antoni, Universitat, Passeig de Gràcia, Tetuan, Monumental i Sagrada Família.

#### **31.12.1995. PARAL-LEL**

La línia 2 s'amplia amb l'estació Paral-lel, que permet l'enllaç amb la línia 3.

#### **20.09.1997. SAGRADA FAMÍLIA-LA PAU**

La línia 2 torna a créixer, aquest cop cap al Besòs, amb la posada en servei de les estacions Encants, Clot, Bac de Roda, Sant Martí i La Pau.

#### **27.10.1999. TRINITAT NOVA**

La línia 4 creix a Nou Barris amb la nova estació Trinitat Nova. L'estació Roquetes, a la mateixa línia, canvia de nom i passa a dir-se Via Júlia.

#### **31.12.1995. PARAL-LEL**

La línea 2 se amplía con la estación Paral-lel, que permite el enlace con la línea 3.

#### **20.09.1997. SAGRADA FAMÍLIA-LA PAU**

La línea 2 vuelve a crecer, esta vez hacia el Besòs, con la puesta en servicio de las estaciones Encants, Clot, Bac de Roda, Sant Martí y La Pau.

#### **27.10.1999. TRINITAT NOVA**

La línea 4 crece en Nou Barris con la nueva estación Trinitat Nova. La estación Roquetes, en la misma línea, cambia su nombre y pasa a llamarse Via Júlia.

#### **25.9.1995. SANT ANTONI-SAGRADA FAMÍLIA**

Service began on the long-awaited line 2, the first designed to be accessible, with the opening of its first six stations: Sant Antoni, Universitat, Passeig de Gràcia, Tetuan, Monumental and Sagrada Família.

#### **31.12.1995. PARAL-LEL**

Line 2 was extended with the addition of Paral-lel, which allowed a link to be established with line 3.

#### **20.9.1997. SAGRADA FAMÍLIA-LA PAU**

More growth on line 2, this time in the direction of Besòs, with the opening of Encants, Clot, Bac de Roda, Sant Martí and La Pau.

#### **27.10.1999. TRINITAT NOVA**

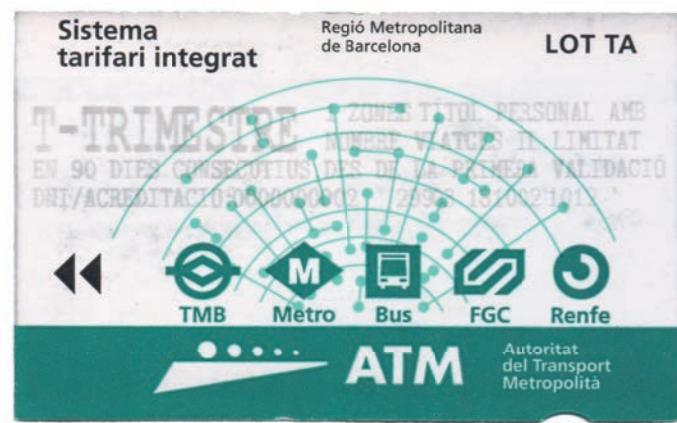
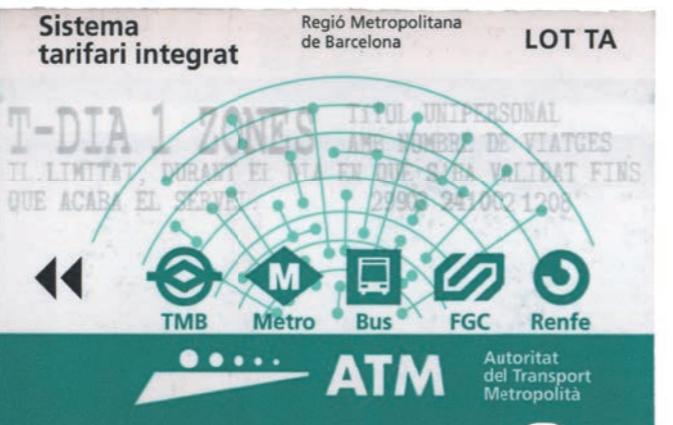
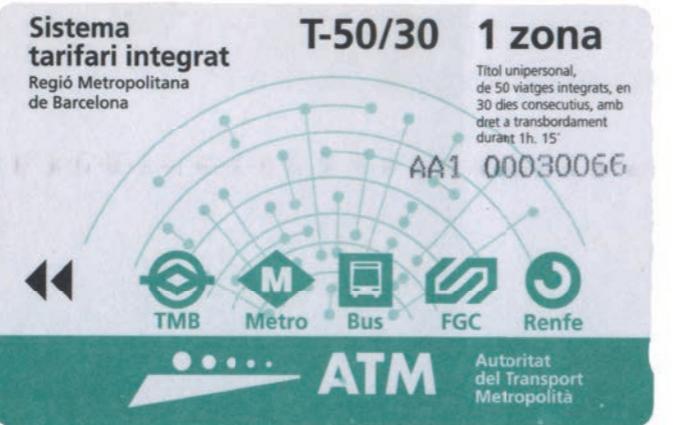
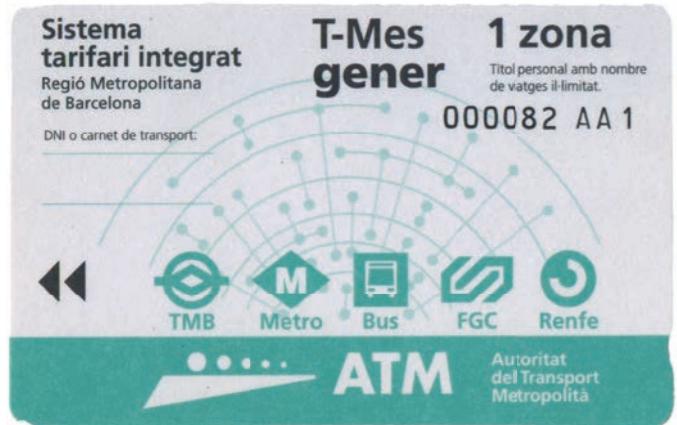
Line 4 expanded to link up Nou Barris, with its new Trinitat Nova station. There was a name change on the same line for the Roquetes station, which became known as Via Júlia.



El ministre Josep Borrell, el president Jordi Pujol i l'alcalde Pasqual Maragall inauguren la línia 2, el 25 de setembre de 1995

El ministro Josep Borrell, el presidente Jordi Pujol y el alcalde Pasqual Maragall inauguran la línea 2, el 25 de septiembre de 1995

Minister Josep Borrell, President Jordi Pujol and Mayor Pasqual Maragall inaugurated the line 2 in September 25th 1995



La constitució de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) el 1997 va permetre la creació del sistema tarifari integrat de l'àrea de Barcelona

La constitución de la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM) en 1997 permitió la creación del sistema tarifario integrado del área de Barcelona

The constitution of the Metropolitan Transport Authority (ATM) in 1997 led the creation of integrated fare system in the Barcelona area



Túnel de la línia 2 del metro  
Túnel de la línea 2 del metro  
Line 2 túnel of Metro





Estació El Maresme / Fòrum, de la línia 4  
Estación El Maresme / Fórum, de la línea 4  
El Maresme / Fórum station of the line 4

## EL METRO DEL NOU MIL·LENNI

L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) consensua amb les administracions que la formen i amb l'Administració de l'Estat els contractes programa successius, que significaran una dotació de recursos econòmics per garantir la competitivitat de la ciutat de Barcelona en relació amb altres ciutats europees. L'impuls inversor portarà també noves ampliacions i prolongacions de les línies de metro previstes pel Pla d'infraestructures ferroviàries (PDI), la continuació de les obres d'adaptació de les estacions per a persones amb discapacitat, la compra de nous trens i la millora de les freqüències. I, a l'horitzó, la futura línia 9/10. Menys ambiciosa que esta última, però de gran importància estratègica, s'obre la curta línia 11.

## EL METRO DEL NUEVO MILLENIO

La Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM) consensúa con las administraciones que la forman y con la Administración del Estado los sucesivos contratos programa, que significarán una dotación de recursos económicos para garantizar la competitividad de la ciudad de Barcelona en relación con otras ciudades europeas. El impulso inversor traerá también nuevas ampliaciones y prolongaciones de las líneas de metro previstas en el Plan de Infraestructuras ferroviarias (PDI), la continuación de las obras de adaptación de las estaciones para personas con discapacidad, la compra de nuevos trenes y la mejora de las frecuencias. Y, en el horizonte, la futura línea 9/10. Menos ambiciosa que esta última, pero de gran importancia estratégica, se pone en funcionamiento la corta línea 11.

## THE METRO OF THE NEW MILLENIUM

An agreement was reached between Autoritat del Transport Metropolità (ATM), all its comprising bodies and the Spanish Government regarding the subsequent contract programmes, which would mean an allocation of funds to ensure the competitiveness of the city of Barcelona in relation to other European cities. The investment drive would also bring further expansion and extensions of the metro lines established in the Master Plan for Railway Infrastructure (PDI), continue the project make the stations accessible to people with disabilities, enable the purchase of new trains and improve service frequency. And on the more distant horizon, the future line 9. Less ambitious than the latter undertaking, but still extremely important strategically, the short line 11 was opened.

**21.09.2001. MONTBAU-CANYELLES**

La línia 3 avança i estrena tres noves estacions, dotades d'un disseny singular, per la qual cosa cada estació s'encarrega a un arquitecte. Així, Mundet va ser dissenyada per Ventura Valcarce; Valldaura, per Manel Sánchez, i Canyelles, per Alfons Soldevila.

**29.06.2002. LA LÍNIA 2 ES QUEDA PART DE LA LÍNIA 4**

Cinc estacions de la línia 4 es converteixen en estacions de la línia 2. Es tracta del tram comprès entre La Pau i Pep Ventura. A més d'aquesta darrera, les altres quatre estacions afectades són Verneda, Joan XXIII, Sant Roc i Gorg. Aquesta és conseqüència d'uns estudis de mobilitat que recomanen un enllaç directe entre el centre de Barcelona i Badalona.

**04.08.2003. MARESME-FÒRUM**

La línia 4 obre una nova estació, El Maresme / Fòrum, per donar servei a Diagonal Mar i a la zona on se celebrarà el Fòrum Universal de les Cultures 2004.

**15.12.2003. LÍNIA 11**

Entra en funcionament la línia 11. Es tracta del que s'anomena un «metro lleuger». Dóna servei als barris de Barcelona de Trinitat Nova, Torre Baró, Vallbona i Ciutat Meridiana, i al de Can Cuiàs, a Montcada i Reixac. A Trinitat Nova comparteix estació amb la del mateix nom de la línia 4. Aquest metro lleuger està adaptat per circular per zones de difícil orografia.

**15.12.2003. CANVIS DE NOM**

Es modifiquen els noms de dues estacions. La de Cornellà, de la línia 5, passa a dir-se Cornellà Centre, i la de Feixa Llarga, de la línia 1, es canvia per Hospital de Bellvitge.

**21.09.2001. MONTBAU-CANYELLES**

Line 3 was growing and three new stations were opened, all featuring a unique design, with each station showcasing the work of a different architect. Mundet was designed by Ventura Valcarce; Valldaura by Manel Sánchez, and Canyelles by Alfons Soldevila.

**29.06.2002. LA LÍNEA 2 SE QUEDA PARTE DE LA LÍNEA 4**

Cinco estaciones de la línea 4 se convierten en estaciones de la línea 2. Se trata del tramo comprendido entre La Pau y Pep Ventura. Además de esta última, las otras cuatro estaciones afectadas son Verneda, Joan XXIII, Sant Roc y Gorg. Esta circunstancia es consecuencia de unos estudios de movilidad que recomiendan un enlace directo entre el centro de Barcelona y Badalona.

**04.08.2003. MARESME-FÒRUM**

La línea 4 abre una nueva estación, Maresme / Fòrum, para dar servicio a Diagonal Mar y a la zona donde se celebrará el Fòrum Universal de las Culturas 2004.

**15.12.2003. LÍNEA 11**

Entra en funcionamiento la línea 11. Se trata de lo que se llama un «metro ligero». Da servicio a los barrios de Barcelona de Trinitat Nova, Torre Baró, Vallbona y Ciutat Meridiana, y al de Can Cuiàs, en Montcada i Reixac. En Trinidad Nova comparte estación con la del mismo nombre de la línea 4. Este metro ligero está adaptado para circular por zonas de difícil orografía.

**15.12.2003. CAMBIOS DE NOMBRE**

Se modifican los nombres de dos estaciones. La de Cornellà, de la línea 5, pasa a llamarse Cornellà Centro, y la de Feixa Llarga, de la línea 1, se cambia por Hospital de Bellvitge.

**21.9.2001. MONTBAU-CANYELLES**

Line 3 was growing and three new stations were opened, all featuring a unique design, with each station showcasing the work of a different architect. Mundet was designed by Ventura Valcarce; Valldaura by Manel Sánchez, and Canyelles by Alfons Soldevila.

**29.6.2002. A SECTION OF LINE 4 BECOMES LINE 2**

Five stations on line 4 now became line 2 stations. The stretch affected was that between La Pau and Pep Ventura. In addition to the latter, the other four stations to change were Verneda, Joan XXIII, Sant Roc and Gorg. This came in response to a number of mobility studies that recommended a direct link should run between the centre of Barcelona and Badalona.

**4.8.2003. EI MARESME/FÒRUM**

Line 4 received a new station, El Maresme/Fòrum, to service Diagonal Mar and the area where the 2004 Universal Forum of Cultures was held.

**15.12.2003. LINE 11**

Line 11, a light rail service, began operating. Its route provided service to the Barcelona neighbourhoods of Trinitat Nova, Torre Baró, Vallbona and Ciutat Meridiana, and Can Cuiàs in Montcada i Reixac. It shared the Trinitat Nova station with line 4. The light rail was designed for running across areas featuring difficult terrain.

**15.12.2003. NAME CHANGES**

Two stations were given a change of name: Cornellà on line 5 became Cornellà Centre, and line 1's Feixa Llarga was now to be known as Hospital de Bellvitge.



Les autoritats inauguren la línia 11, el 15 de gener de 2003  
Las autoridades inauguran la línea 11, el 15 de enero de 2003  
The authorities inaugurated the line 11 the January 15th 2003



Accés a l'estació de Mundet,  
inaugurada el setembre de 2001

Acceso a la estación de Mundet,  
inaugurada en septiembre de 2001

Mundet station Access, opened  
in September 2001



Andanes de l'estació de Torre Baró/Vallbona de la línia 11  
abans de la seva automatització i de completar la coberta

Andenes de la estación de Torre Baró/Vallbona de la línea 11  
antes de su automatización y de completar la cubierta

Torre Baró / Vallbona station platforms, on line 11,  
before the automation and ceiling finish



Passatgers esperen el tren a l'andana de Torre Baró/ Vallbona, de la línia 11  
Pasajeros esperando el tren en el andén de Torre Baró/Vallbona, de la línea 11  
Passengers waiting for train on the Torre Baró/Vallbona platform, in line 11



L'estació de Roquetes, inaugurada el 2008, està a més de 50 metres de profunditat

La estación de Roquetes, inaugurada en 2008, está a más de 50 metros de profundidad

Roquetes Station, opened in 2008, is more than 50 meters deep



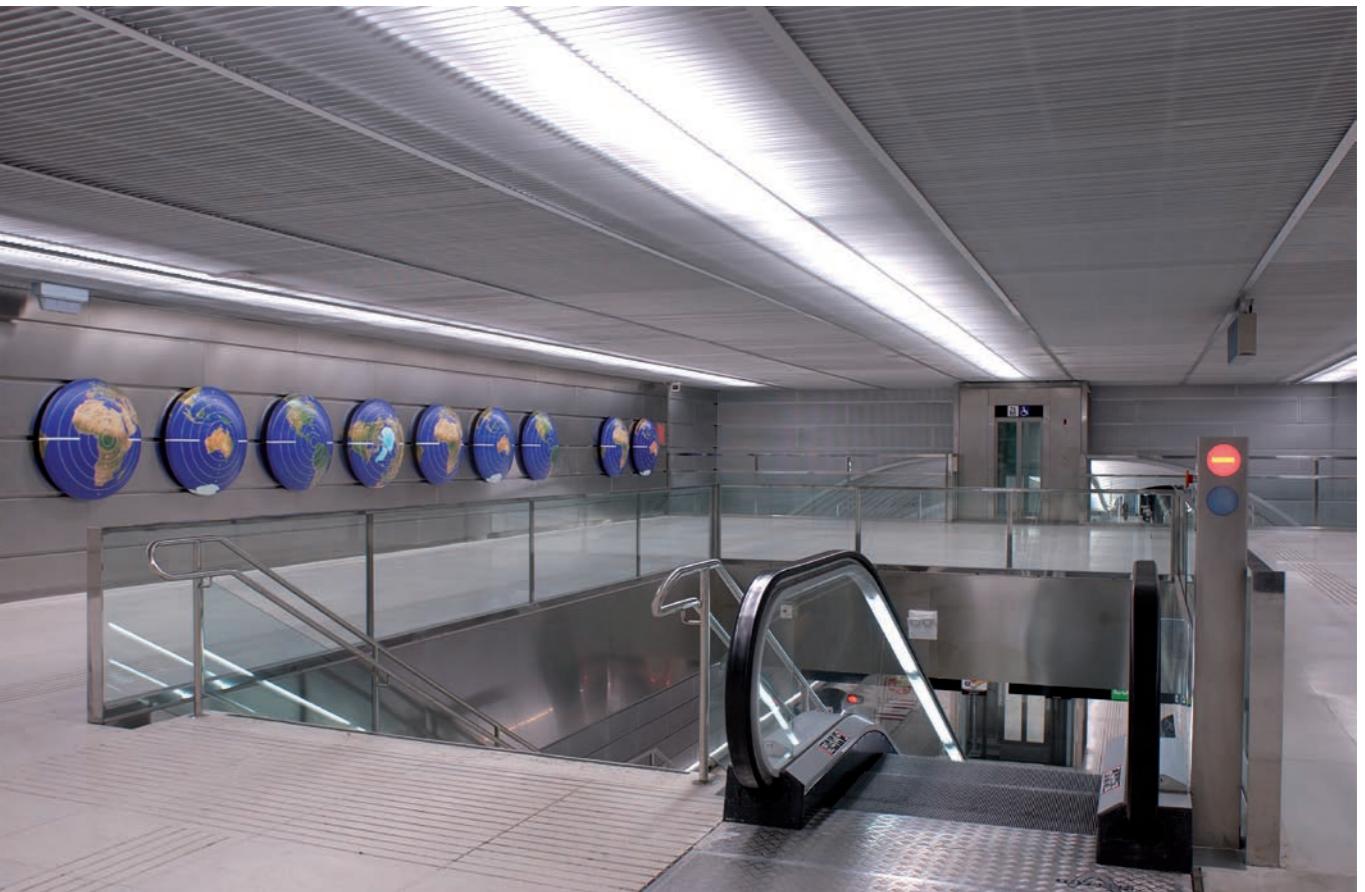
El 2008 es va inaugurar un nou  
Centre de Control del Metro

En 2008 se inauguró un nuevo  
Centro de Control del Metro

In 2008 a new Metro Control  
Centre was opened



Estació de Canyelles, de la línia 3, el 2001  
*Estación de Canyelles, de la línea 3, en 2001*  
 Canyelles station, on line 3, in 2001



Vestíbul de l'estació Mundet, oberta el 2001  
*Vestíbulo de la estación de Mundet, abierta en 2001*  
 Mundet station lobby, opened in 2001



La línia 2 va ser escenari de les proves de conducció automàtica el 2008

The line 2 was the setting for automatic driving test in 2008

Line 2 was the setting for automatic driving test in 2008





2008

2014

## LÍNIA 9/10 AMB PARADA AL FUTUR

Els darrers anys de la història del metro de Barcelona han estat presidits per l'arrencada de la línia 9/10, que ja disposa dels primers 11 quilòmetres en servei i ha de ser la línia automàtica més llarga d'Europa, amb prop de 50 quilòmetres i 52 estacions. Aquesta línia enllaçarà Badalona i Santa Coloma de Gramenet amb l'Hospitalet i l'aeroport de Barcelona-El Prat, passant per la part alta de Barcelona, els campus universitaris de Pedralbes, la Fira de Gran Via, el Parc Logístic i Mercabarna. Donarà servei a zones amb una gran demanda que fins ara no disposaven de connexió de transport públic ferroviari. Una vintena d'estacions seran intercanviadors que connectaran amb altres sistemes de transport ferroviari col·lectiu, com la xarxa de Rodalies, de l'alta velocitat, altres línies de metro, de Ferrocarrils de la Generalitat i el tramvia.

Curiós efecte visual de les escales mecàniques de La Sagrera (L9-L10) pel reflex del sostre  
Curioso efecto visual de las escaleras mecánicas de La Sagrera (L9-L10) por el reflejo del techo  
Curious visual effect escalator La Sagrera (L9-L10) by reflection of the ceiling

## LÍNEA 9/10 CON PARADA EN EL FUTURO

Los últimos años de la historia del metro de Barcelona han estado presididos por el arranque de la línea 9/10, que ya dispone de los primeros 11 kilómetros en servicio y debe ser la línea automática más larga de Europa, con cerca de 50 kilómetros y 52 estaciones. Esta línea enlazará Badalona y Santa Coloma con L'Hospitalet y el aeropuerto de Barcelona-El Prat, pasando por la parte alta de Barcelona, los campus universitarios de Pedralbes, la Fira de Gran Via, el Parc Logístico y Mercabarna. Dará servicio a zonas con una gran demanda que hasta ahora no disponían de conexión de transporte público ferroviario. Una veintena de estaciones serán intercambiadores que conectarán con otros sistemas de transporte ferroviario colectivo, como la red de Cercanías, la de alta velocidad, otras líneas de metro, de Ferrocarrils de la Generalitat y el tranvía.

NEXT STOP,  
THE FUTURE,  
WITH LINE 9/10



Primera andana amb portes automàtiques de Can Cuiàs, de la línia 11, a Montcada

Primer andén con puertas automáticas de Can Cuiàs, de la línea 11, en Montcada

First platform with automatic doors in Can Cuiàs station, line 11, in Montcada

**07.04.2008. CANYELLES-TRINITAT****NOVA**

Se inauguran las nuevas estaciones Roquetes y Trinitat Nova de la línea 3. Esta ampliación supone un tramo desde Canyelles hasta el nuevo final de línea de Trinitat Nova, estación que se convierte en el primer intercambiador donde convergen tres líneas de metro: la 3, la 4 y la 11.

**04.07.2008. CANYELLES-TRINITAT****NOVA**

S'inauguren les noves estacions Roquetes i Trinitat Nova de la línia 3. Aquesta ampliació suposa un tram des de Canyelles fins al nou final de línia de Trinitat Nova, estació que es converteix en el primer intercanviador on convergeixen tres línies de metro: la 3, la 4 i l'11.

**28.10.2008. PORTES AUTOMÀTIQUES A CAN CUIÀS**

Entra en servei el sistema de portes d'andana automatitzada a l'estació Can Cuiàs de la línia 11, que es converteix en la primera del metro de Barcelona que disposa d'aquesta tecnologia. És el primer pas cap a la futura implantació de la conducció automàtica a la xarxa.

**13.12.2009. LÍNIA 9/10**

La primera línia automàtica del metro de Barcelona comença a circular amb la puesta en servei de cinc estacions de la línia 9/10 al ramal de Santa Coloma de Gramenet: Can Zam, Singuerlín, Església Major, Fondo y Can Peixauet.

**16.12.2009. LÍNIA 11 AUTOMATITZADA**

La línia 11 es converteix en la segona del metro de Barcelona que implanta la conducció automàtica. El nou sistema funciona en el tram comprendido entre les estacions Can Cuiàs y Casa de l'Aigua.

**18.04.2010. BON PASTOR-GORG**

La línia 9/10 inaugura un nou tram de 3,4 quilòmetres i quatre estacions: Bon Pastor, en Barcelona, i Llefià, La Salut y Gorg, en Badalona. Este tram pertenece al ramal de Badalona de la nueva línea, lo que la convierte también en la primera en Barcelona con un modelo de explotación en forma de y.

**18.04.2010. BON PASTOR-GORG**

La línia 9/10 inaugura un nou tram de 3,4 quilòmetres i quatre estacions: Bon Pastor, a Barcelona, i Llefià, La Salut i Gorg, a Badalona. Aquest tram pertany a la branca de Badalona de la nova línia, cosa que la converteix també en la primera a Barcelona amb un model d'explotació en forma de y.

**28.10.2008. PUERTAS AUTOMÁTICAS EN CAN CUIÀS**

Entra en servicio el sistema de puertas de andén automatizado en la estación de Can Cuiàs de la línea 11, que se convierte en la primera del metro de Barcelona que dispone de esta tecnología. Es el primer paso hacia la futura implantación de la conducción automática en la red.

**13.12.2009. LÍNEA 9/10**

La primera línea automática del metro de Barcelona comienza a circular con la puesta en servicio de cinco estaciones de la línea 9/10 en el ramal de Santa Coloma: Can Zam, Singuerlín, Església Major, Fondo y Can Peixauet.

**16.12.2009. LÍNEA 11 AUTOMATIZADA**

La línea 11 se convierte en la segunda del metro de Barcelona que implanta la conducción automática. El nuevo sistema funciona en el tramo comprendido entre las estaciones Can Cuiàs y Casa de l'Aigua.

**18.04.2010. BON PASTOR-GORG**

Line 9/10 opened a new stretch running over a distance of 3.4 kilometres and including four stations: Bon Pastor, in Barcelona, and Llefià, La Salut and Gorg, in Badalona. This section belongs to the Badalona branch of the new line, making it also the first in Barcelona with a Y-configuration operational model.

**4.7.2008. CANYELLES-TRINITAT NOVA**

The new line 3 Roquetes and Trinitat Nova stations opened. This extension equated to a section running from Canyelles to the new end of line at Trinitat Nova, the first interchange station in operation to connect up three metro lines: 3, 4 and 11.

**28.10.2008. AUTOMATIC DOORS AT CAN CUIÀS**

An automatic platform door system was introduced at the line 11 Can Cuiàs station, becoming the first in Barcelona to benefit from this technology. It marked the first step towards the future implementation of a network-wide automatic driving system.

**13.12.2009. LINE 9/10**

The first automatic metro line in Barcelona began running with the opening of five line 9 stations on the Santa Coloma de Gramenet stretch: Can Zam, Singuerlín, Església Major, Fondo, and Can Peixauet.

**16.12.2009. LINE 11 GOES AUTOMATIC**

Line 11 became the second of Barcelona's metro routes to implement an automatic driving system. The new system went into operation on the section running between Can Cuiàs and Casa de l'Aigua.

**18.4.2010. BON PASTOR-GORG**

Line 9/10 opened a new stretch running over a distance of 3.4 kilometres and including four stations: Bon Pastor, in Barcelona, and Llefià, La Salut and Gorg, in Badalona. This section belongs to the Badalona branch of the new line, making it also the first in Barcelona with a Y-configuration operational model.



Pou d'accés al vestíbul de Llefià, en una perspectiva en la que sembla un túnel  
Pozo de acceso al vestíbulo de Llefià, en una perspectiva en la que parece un túnel  
Llefià hole access to lobby, in a perspective that looks like a tunnel



Estació de Trinitat Nova, de la línia 3  
Estación de Trinitat Nova, de la línea 3  
Trinitat Nova station, in the line 3



#### 26.06.2010. BON PASTOR-LA SAGRERA

Entra en servei el tram de la línia 9/10 entre Bon Pastor i La Sagrera, amb una nova estació intermèdia, Onze de Setembre. La Sagrera es converteix, així, en un intercanviador important, amb les línies 1 i 5 de metro i, poc després, amb els trens de Rodalies de Catalunya.

#### 11.07.2010. BADALONA POMPEU FABRA

Amb la inauguració de l'estació Badalona Pompeu Fabra es posa en servei el tram de la línia 2 entre Pep Ventura i el centre de Badalona.

#### 30.07.2010. HORTA-VALL D'HEBRON

Entra en servei un nou tram de la línia 5, que inclou les estacions El Carmel, El Coll / La Teixonera i Vall d'Hebron. La d'El Coll / La Teixonera, situada a 74 metres sota terra, es converteix en l'estació més profunda de la xarxa.

#### 19.09.2011. SANTA ROSA I RÈCORD DE PASSATGERS

Obre l'estació Santa Rosa de la línia 9/10, situada a Santa Coloma de Gramenet, a mig camí entre Can Peixauet i Fondo. Coincidint amb aquest fet, el metro tanca l'any amb un màxim de passatge històric: 389 milions de validacions.

#### 08.10.2013. CAP A LA T-MOBILITAT

El Govern dóna llum verda al projecte T-Mobilitat, un nou sistema de targeta única per a l'ús del transport públic, inicialment a la regió de Barcelona. Substituirà els títols de transport actuals per una nova aplicació continguda en un xip amb validació sense contacte.

#### 29.01.2014. PASSEIG DE GRÀCIA ACCESSIBLE

Es completa l'itinerari apte per a persones amb mobilitat reduïda a l'estació de metro Passeig de Gràcia de la línia 3. D'aquesta manera, s'arriba al 86% d'estacions equipades amb ascensors i altres facilitats. La resta estan en obres o en fase de projecte.

Interior d'un tren de la línia 9/10  
Interior de un tren de la línea 9/10  
Inner view of a line 3 train 9/10

#### 26.06.2010. BON PASTOR-LA SAGRERA

Entra en servicio el tramo de la línea 9/10 entre Bon Pastor y La Sagrera, con una nueva estación intermedia, Onze de Setembre. La Sagrera se convierte, así, en un importante intercambiador con las líneas 1 y 5 de metro y, poco después, con los trenes de Rodalies de Cataluña.

#### 07.11.2010. BADALONA POMPEU FABRA

Con la inauguración de la estación Badalona Pompeu Fabra se pone en servicio el tramo de la línea 2 entre Pep Ventura y el centro de Badalona.

#### 30.07.2010. HORTA-VALL D'HEBRON

Entra en servicio un nuevo tramo de la línea 5, que incluye las estaciones El Carmel, El Coll / La Teixonera y Vall d'Hebron. La de El Coll / La Teixonera, situada a 74 metros bajo tierra, se convierte en la estación más profunda de la red.

#### 19.09.2011. SANTA ROSA Y RÉCORD DE PASAJEROS

Abre la estación Santa Rosa de la línea 9/10, situada en Santa Coloma de Gramenet, a medio camino entre Can Peixauet y Fondo. Coinciendo con este hecho, el metro cierra el año con un máximo histórico de pasaje: 389 millones de validations.

#### 08.10.2013. HACIA LA T-MOVILIDAD

El Gobierno da luz verde al proyecto T-Movilidad, un nuevo sistema de tarjeta única para el uso del transporte público, inicialmente en la región de Barcelona. Sustituirá los títulos de transporte actuales por una nueva aplicación contenida en un chip con validación sin contacto.

#### 29.01.2014. PASSEIG DE GRÀCIA ACCESIBLE

Se completa el itinerario apto para personas con movilidad reducida en la estación de metro Passeig de Gràcia de la línea 3. De esta forma, se llega al 86% de las estaciones equipadas con ascensores y otras facilidades. El resto están en obras o en fase de proyecto.

#### 26.6.2010. BON PASTOR-SAGRERA

Service began on the section of line 9/10 between Bon Pastor and Sagrera, with Onze de Setembre forming the new midway station. Sagrera thereby became an important interchange point for metro lines 1 and 5 and, shortly afterwards, for the Rodalies de Catalunya service.

#### 11.7.2010. BADALONA POMPEU FABRA

With the opening of the Badalona Pompeu Fabra station, services also began running on the line 2 section between Pep Ventura and the centre of Badalona.

#### 30.7.2010. HORTA-VALL D'HEBRON

A new section of line 5 started operating which included the El Carmel, El Coll / La Teixonera and Vall d'Hebron stations. The location of El Coll/La Teixonera, at 74 metres below ground, made it the deepest station on the network.

#### 19.9.2011. SANTA ROSA AND A RECORD SET

The Santa Rosa station on line 9/10 was opened in Santa Coloma de Gramenet, halfway between Can Peixauet and Fondo. This coincided with the metro service ending the year with a record number of journeys having been made: 389 million ticket validations.

#### 8.10.2013. TOWARDS T-MOBILITAT

The Government gave the green light to the T-Mobilitat project, a new single-card system for use on public transport, initially just for use within the Barcelona area. This will replace the current travel cards for a new application contained on a chip with non-contact validation.

#### 29.1.2014. ACCESSIBILITY IMPROVEMENTS AT PASSEIG DE GRÀCIA

The project to make the route suitable for people with reduced mobility was completed at the line 3 Passeig de Gràcia metro station. This brings the number of stations that are now equipped with lifts and other facilities up to 86%. The remainder are currently projects under construction or in the planning stage.

Pau  
Vilaneda  
Antigues  
Sant Adrià  
Sant Roc  
Carrer  
Pep Ventura  
Badalona  
Pompeu Fabra

L2

# Badalona Pompeu Fabra



9045



Transports Metropolitans  
de Barcelona

Tren aturat a l'estació de Badalona  
Pompeu Fabra, de la línia 2

Tren parado en la estación de Badalona  
Pompeu Fabra, de la línea 2

Stopped train at Badalona Pompeu Fabra  
station, in line 2



Imatges del pou d'ascensors  
i preandana de les estacions de Fondo  
i Can Peixauet de la línia 9

Imágenes del pozo de ascensores  
y preandén de las estaciones de Fondo  
y Can Peixauet de la línea 9

Views of elevators hole and platforms  
access in Fondo and Can Peixauet  
stations, on line 9



Accés a l'estació d'Església Major,  
de la línia 9

Acceso de la estación Església Major,  
de la línea 9

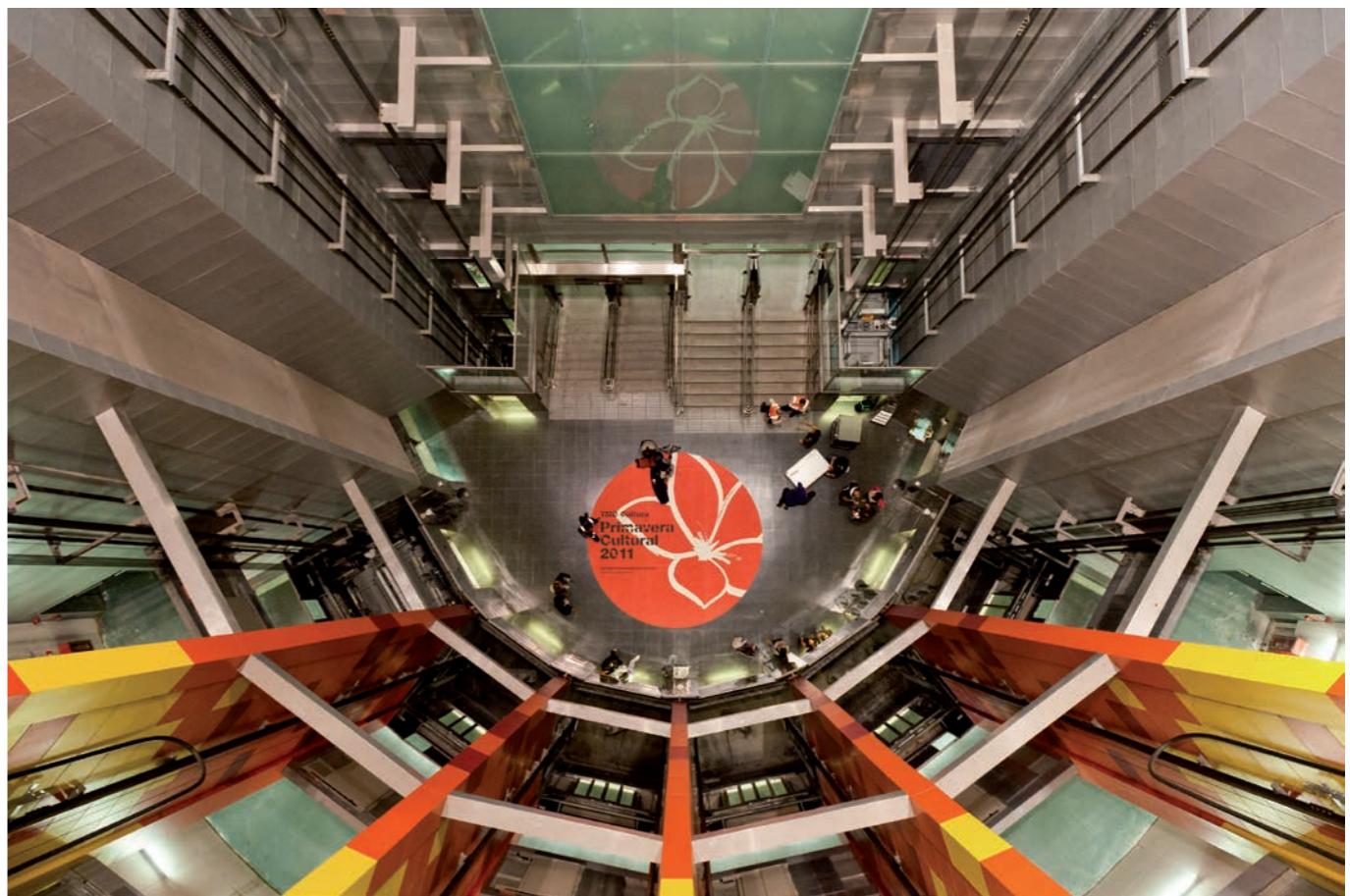
Església Major station access  
in the line 9



Algunes iniciatives dels darrers anys, com l'espai Mercè Sala, les pantalles de Mou TV i la programació cultural, tenen la voluntat d'aportar un valor afegit al servei de metro

Algunas iniciativas de los últimos años, como el espacio Mercè Sala, las pantallas de Mou TV y la programación cultural, tienen la voluntad de aportar un valor añadido al servicio de metro.

Some initiatives in recent years, as Mercè Sala room, Mou TV screens and cultural programming, are willing to add value to the Metro.



Algunes iniciatives dels darrers anys, com l'espai Mercè Sala, les pantalles de Mou TV i la programació cultural, tenen la voluntat d'aportar un valor afegit al servei de metro

Algunas iniciativas de los últimos años, como el espacio Mercè Sala, las pantallas de Mou TV y la programación cultural, tienen la voluntad de aportar un valor añadido al servicio de metro

Some initiatives in recent years, as Mercè Sala room, Mou TV screens and cultural programming, are willing to add value to the Metro



**ALGUNS BITLLETS I SÈRIES  
DE TRENS QUE HAN CIRCULAT  
PEL METRO DE BARCELONA AL  
LLARG DE LA SEVA HISTÒRIA**

**ALGUNOS BILLETES Y SERIES  
DE TRENES QUE HAN CIRCULADO  
POR EL METRO DE BARCELONA  
A LO LARGO DE SU HISTORIA**

**SOME TICKETS AND TRAIN  
SERIES HAVE RUN ON THE  
BARCELONA METRO  
THROUGHOUT ITS HISTORY**



Série/Serie 300



Série/Serie 100



Série/Serie 1000



Série/Serie 2000



Série/Serie 200-A



Série/Serie 300-B



Série/Serie 3000



Série/Serie 4000



Série/Serie 300-C



Série/Serie 200-B



Série/Serie 5000



Série/Serie 500



Série/Serie 400



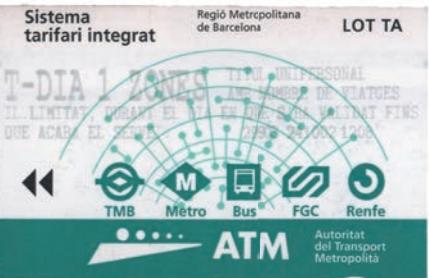
Série/Serie 600



Série/Serie 6000



Série/Serie 9000



Edició

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)

Director de Comunicació i Relacions Institucionals

Santiago Torres Sierra

Coordinació

Gustau Lamadrid

Realització

Xavi Casinos, Oriol Pàmies i Gustau Lamadrid

Disseny

[www.bisdixit.com](http://www.bisdixit.com)

imatges

Arxiu TMB, Brangulí, Puig Farrán, Pep Herrero, Miguel Àngel Cuartero,  
Silvia T. Colmenero i Ricard Opisso (IL·LUSTRACIÓ P.24-25)

Plànon Barcelona

Bc Maps

Col·laboració

Pere del Rio, Pere Paredes i Departament  
de Patrimoni Històric i Cultural de TMB

Correcció i Traducció

t&s® – Traducciones y Tratamiento  
de la Documentación, S.L.

Edita

Ajuntament de Barcelona i TMB

Consell d'Edicions i Publicacions de  
l'Ajuntament de Barcelona

Jaume Ciurana i Llevadot, Jordi Martí i Galbis, Marc Puig i Guàrdia,  
Miquel Guiot i Rocamora, Jordi Joly i Lena, Vicente Guallart i Furió,  
Àngel Miret i Serra, Albert Ortas i Serrano, Marta Clari i Padrós,  
Josep Lluís Alay i Rodríguez, José Pérez Freijo, Pilar Roca i Viola

Director de Comunicació i Atenció Ciutadana  
Marc Puig

Director d'Imatge i Serveis Editorials  
José Pérez Freijo

Producció  
Maribel Baños



Ajuntament  
de Barcelona

Direcció d'imatge i Serveis Editorials municipals  
Passeig de la Zona Franca, 66  
08038 Barcelona  
Tel. 93 402 31 31  
[www.bcn.cat/barcelonallibres](http://www.bcn.cat/barcelonallibres)



Barcelona, desembre de 2014

©de l'edició. Ajuntament de Barcelona i TMB

©dels textos i de les imatges: els autors esmentats

ISBN Ajuntament de Barcelona XXXXXXXXXXXX

D.L. XXXXXXXXXXXX

Imprès en paper ecològic



