

1920-2010

Breu Història del Metro



1920-2010 Cap al 2020, un segle al servei de la ciutat



Transports Metropolitans
de Barcelona

1928
A. 2010

Breu Història del Metro



ASSOCIACIÓ DE
COL·LECCIONISTES
Cap al 2020, un segle al servei de la ciutat
EMPLEATS DE
METRO I BUS



Transports Metropolitans
de Barcelona

1929 2010



Transports Metropolitan
de Barcelona

- 
- Presentació, 5
- 1920 - 1922.** Neixen els Metropolitans de Barcelona, 6
- 1924 - 1934.** Entren en circulació el Gran Metro i el Transversal, 8
- 1935 - 1950.** La guerra i la postguerra frenen el ràpid creixement del Metro, 10
- 1951 - 1967.** Període de ressorgiment i de creació de nous trams, 12
- 1951 - 1961.** Fusió i municipalització del Gran Metro i el Transversal, 14
- 1952.** Finançament del Metropolità, 16
- 1968 - 1974.** Expansió i celebració de les noces d'or, 18
- 1975 - 1977.** Ritme intens d'inauguracions, 20
- 1978 - 1982.** Comença una etapa nova, 22
- 1983 - 1992.** El Metro més metropolità, 24
- 1993 - 1998.** Cap al 2000 i ..., 26
- 1999 - 2001.** Transport per a tothom, 28
- 2002 - 2010.** Noves actuacions al suburbà barceloní, 30

Text en castellà, 34

Text en anglès, 40

Text en francès, 46



A.C.E.M.A.

La xarxa metropolitana de Barcelona, que té el seu origen en l'any 1863 és, juntament amb la de Londres, la més antiga del món.

Té actualment (dades a 31/12/2005) 6 línies, 86,6 kilòmetres de vies i 123 estacions de les quals 88 no disposen de correspondència amb altres línies, 15 tenen una correspondència i una té dues correspondències. Té una plantilla laboral de 2.943 persones, el servei està cobert per un parc mòbil de 631 cotxes (506 motors i 125 remolcs*) que traslladen actualment al voltant de 345 milions de viatgers.

A El Metro de Barcelona, des de la seva posada en funcionament –va començar a circular el 1924– ha estat protagonista indiscutible de la mobilitat urbana, en unir la rapidesa, avantatge fonamental derivat de la seva independència en relació amb el trànsit de superfície, a la millora constant de les seves instal·lacions, que són renovades periòdicament per oferir als usuaris les millors i més còmodes prestacions possibles. Tot seguit, de manera esquemàtica, s'exposen etapes i esdeveniments essencials de la història del Metropolità de Barcelona, un mitjà de transport públic essencial per al desenvolupament harmònic de la gran ciutat.

Neixen els Metropolitans de Barcelona

6



Autoritats i periodistes visiten les obres del Metro Transversal (1924). Arxiu TMB.

El 1920, la societat coneguda popularment com a “El Transversal” va impulsar el projecte ideat per l’enginyer Fernando Reyes Garrido per instal·lar un ferrocarril subterrani de tracció elèctrica i transversal entre les línies fèries de Barcelona a Tarragona i de Barcelona a França, que permetés el trànsit combinat de passatgers i mercaderies, en una línia urbana local que tindria com a eix de partença la que més tard seria l’estació de la plaça d’Espanya.

Paral·lelament, un altre grup de promotores, constituït sota el nom de “Gran Metropolità de Barcelona”, va començar les obres de construcció del traçat Lesseps-Liceu, que, segons el projecte original, s’estenia des de Gràcia fins a Colom. Era l’any 1921.

Totes dues operacions, que comptaven amb un capital inicial de 15 milions de pessetes cada una, van marcar el naixement del Metro barceloní.

1920: FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, S.A.

A final del 1920 es va constituir la societat Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., coneguda com a “El Transversal”, amb l’objectiu de procedir a donar forma a l’enllaç Sud-oest i Nord-est de Barcelona amb una línia de tren subterrània.

26.3.1921: GRAN METROPOLITÀ DE BARCELONA, S.A.

Es constitueix una altra gran companyia, Gran Metropolità de Barcelona, S.A., integrada per Tramvies de Barcelona, S.A., Ferrocarrils de Catalunya, S.A. i diversos bancs de Barcelona i de Bilbao: Banc de Biscaia, Banc Hispano-Colonial i la S.A. Arnús Garí. El mateix any s’inicien les obres Lesseps-Liceu per unir amb una línia de tren subterrània el barri de Gràcia amb Colom.

7.3.1922: REIAL ORDRE

S’aprova l’ordenança que permet procedir a l’execució del projecte, que queda caracteritzat com a ferrocarril subterrani de tracció elèctrica i transversal entre les línies de Barcelona a Tarragona i de Barcelona a França.

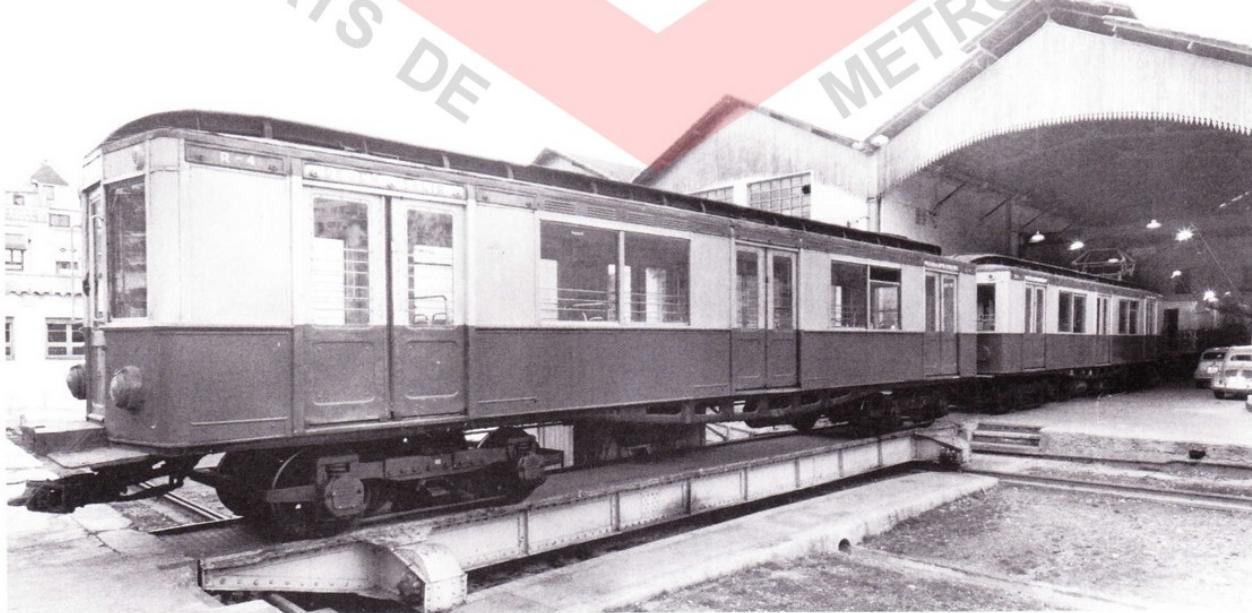
8.6.1922: INAUGURACIÓ DE LES OBRES. PLAÇA D’ESPANYA

El rei Alfons XIII presideix, a la zona on més tard va quedar situada l’estació de la plaça d’Espanya, l’acte inicial de les obres de construcció de la primera línia del metro barceloní.



El rei Alfons XIII va ésser
l'encarregat d'iniciar oficialment
les obres del nou Metropolità
Transversal (8.6.1922).
Arxiu TMB.

A.C.E.M.A.



Sèrie 300-R del Gran Metro a Lesseps. Arxiu TMB.

Entren en circulació el Gran Metro i el Transversal

La posada en servei el dia 30 de desembre del 1924 del primer tram del metro de Barcelona va constituir un gran esdeveniment social que desvetllava la curiositat dels ciutadans, davant el fet de veure circular, el que (per a aquells temps) era un mitjà de transport extraordinari, que permetia als viatgers desplaçar-se des del barri de Gràcia fins a Colom, al llarg d'un recorregut de més de tres quilòmetres jalonats per sis estacions. Per la seva banda, el Transversal, que aspirava a esdevenir el tren d'enllaç entre els diferents centres ferroviaris de Barcelona, per agilitzar la circulació i desplaçament de passatgers i mercaderies cap al sud (Tarragona) i cap al nord (França), va activar el seu primer tram de gairebé quatre quilòmetres.



Interior de la sèrie 100 després d'haver canviat la disposició dels seients, de transversals a longitudinals (1926). Arxiu TMB.

30.12.1924: LESSEPS - CATALUNYA

Inaugurades per l'infant Ferran de Baviera, en representació del rei Alfons XIII, van entrar en funcionament les estacions de Lesseps, Diagonal, Aragó (Passeig de Gràcia) i Catalunya, amb un traçat de 2.470 metres.

31.5.1925: FONTANA

Entra en servei l'estació de Fontana, situada entre les de Diagonal i Lesseps, que va comportar un gran avantatge per als veïns de la Travessera de Gràcia que quedaven apartats de les estacions anteriors, situades a 1.362 metres l'una de l'altra.

5.7.1925: CATALUNYA - LICEU

S'inaugura l'estació de Liceu que va significar l'ampliació de la línia, en el seu segon any de servei, en 878 metres, amb què va arribar a una llargada de 3.348 metres. El projecte de la companyia aspirava a la configuració d'un 8 sobre el plànol de la ciutat, dividit per línies numerades de l'1 al 5. En realitat, en aquella època, el projecte només va quallar pel que fa a la línia

Lesseps-Liceu i la d'Aragó (Passeig de Gràcia)-

Correus (que en el projecte s'anomenava

Bifurcació-Portal de Mar) endinsant-se aquesta estació a la mateixa zona portuària. La teòrica línia 3, es denominava Lesseps-Horta i la línia 4 Lesseps-Estació de França, amb 12 estacions que passaven per Sarrià, les Corts, Sants, Gran Via, fins al Parc de la Ciutadella i l'Estació de França. La línia 5 hauria d'unir les estacions de Liceu-Drassanes-Porta de la Pau i Passeig de Colom amb la ja esmentada Estació de França.

Imatge del tren inaugural a l'estació Catalunya (30.12.1924). Arxiu TMB.



10.6.1926: LA BORDETA - PLAÇA DE CATALUNYA

Aquest primer tram de la línia Transversal va ser inaugurat per les autoritats de la ciutat. La seva llargada, amb 3.948 metres, es distribuïa en nou estacions: la Bordeta, Mercat Nou, Sants (plaça de Sants), Hostafrancs, plaça d'Espanya, Rocafort, Urgell, Universitat i Catalunya.

19.12.1926: ENCREUAMENT ARAGÓ (PASSEIG DE GRÀCIA) - JAUME I

El Gran Metro va posar en funcionament el tram Encreuament Aragó (Passeig de Gràcia), Urquinaona, Jaume I. Posteriorment es va ampliar amb l'avui desapareguda estació de Correus. Amb la seva posada en funcionament, al Gran Metro hi comencen a circular els trens des de Lesseps fins a Aragó (Passeig de Gràcia) per una via comuna i des d'aquesta estació es bifurquen: l'un cap a Catalunya-Liceu i l'altre cap a Urquinaona-Correus.

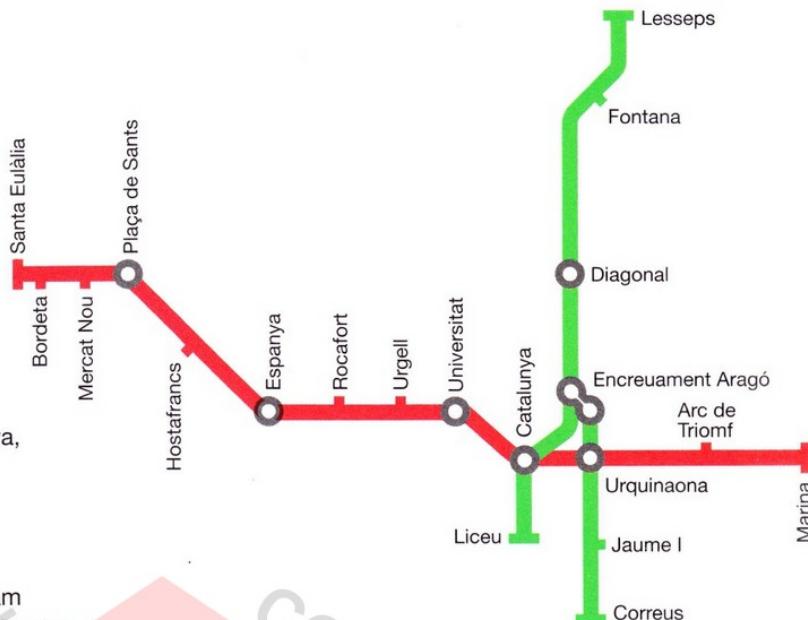
1.7.1932: SANTA EULÀLIA - LA BORDETA - CATALUNYA - TRIOMF NORD (ARC DE TRIOMF)

S'inaugura la macroestació de Catalunya. Per les seves vies centrals sortien i hi arribaven trens de passatgers de la companyia dels Ferrocarrils del Nord procedents de la frontera francesa.

Paral·lelament per les vies laterals hi circulaven els combois cap a les, també inaugurades de feia molt poc, estacions d'Urquinaona i Triomf Nord (Arc de Triomf) i, en sentit contrari, cap a la nova terminal de Santa Eulàlia, a l'Hospitalet de Llobregat.

1.4.1933: TRIOMF NORD (ARC DE TRIOMF) - MARINA

L'estació de Marina va ser construïda pels ferrocarrils de la companyia del Nord, després del pagament efectuat per la companyia del Metro Transversal.



Aquesta obra es va poder iniciar gràcies al crèdit atorgat per l'Ajuntament, el 18 de novembre de 1931, a la companyia del Metro Transversal.

Al llarg d'aquests anys, el principal problema que se'n va presentar, als de la Transversal, va ser la necessitat d'augmentar la capacitat del seu material mòbil, que, amb sis quilòmetres de línia en funcionament, era insuficient per servir el creixent nombre d'usuaris. Quatre cotxes motors encarregats a la Maquinista Terrestre i Marítima no van poder entrar en funcionament fins al 1944 a causa de les dificultats de tota classe derivades de la Guerra Civil i de la Segona Guerra Mundial.

20.2.1934: JAUME I - CORREUS

L'estació de Correus, actualment fora d'ús, va ser incorporada al Gran Metropolità amb una sola via. Més tard, el 12 de gener del 1942, va ser inaugurada la circulació d'aquest tram per doble via.



1935

La guerra i la postguerra frenen el ràpid creixement del Metro

El procés d'expandiment de la xarxa metropolitana, bruscament interromput per la Guerra Civil, es va limitar, durant aquesta etapa, a la construcció de túNELS de connexió entre línies, que van ser utilitzats com a dipòsits de material bèl·lic o com a refugis antiaeris per protegir la població civil dels intensos bombardeigs que patia Barcelona.

El llarg i difícil període de postguerra –en el qual van quedar derogades les concessions públiques i privades dels ferrocarrils amb ample de via espanyol, lleis que afectaven el Metropolità barceloní– únicament van permetre que la línia del Gran Metro prolongués el seu recorregut fins a Ferran.

1.2.1941: LLEI DE BASES D'ORDENACIÓ FERROVIÀRIA

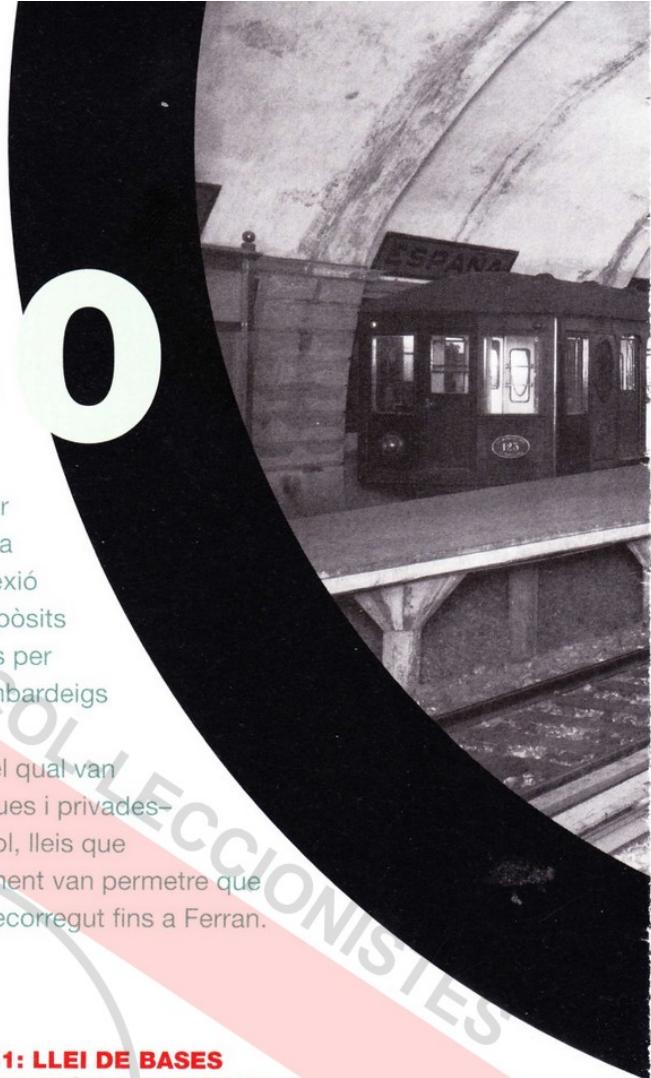
Entra en vigor la Llei de Bases d'Ordenació Ferroviària (publicada al BOE del 24 de gener del mateix any), que va deixar derogades totes les concessions, tant públiques com privades, dels ferrocarrils amb ample de via espanyol. En ser el Ferrocarril Metropolità de Barcelona d'aquest ample, el ministeri d'Obres Públiques va cursar a la direcció de l'empresa l'ordre de tancament dels llibres de comptabilitat de la companyia i va disposar el rescat per l'Estat de tota la concessió. Tanmateix, després de complicades i difícils diligències i diverses gestions, per decret publicat el 1943, la Companyia Transversal es tornava a fer càrrec de la gestió de l'explotació.

15.4.1946: LICEU - FERRAN

La línia del Gran Metro es proluga fins a Ferran, amb què s'amplia el recorregut en 122 metres. Fins a la data, el Gran Metropolità havia realitzat un seguit de millores en la línia, com ara la comunicació, encara que indirecta, amb el Metropolità Transversal a la plaça de Catalunya, la comunicació de l'estació d'Aragó amb el baixador dels ferrocarrils de Madrid, Saragossa i Alacant (MZA), actualment Renfe. També van ser posades en servei les primeres escales mecàniques a les estacions d'Aragó (Passeig de Gràcia) i Diagonal i es van instal·lar nous sistemes d'il·luminació a totes les estacions.



Ascensor de Lesseps.
Gran Metro. Arxiu TMB.





Nau d'andanes
a l'estació Espanya,
del Metro Transversal,
amb trens de la
sèrie 100.
Arxiu TMB.

11

A.C.E.M.A.

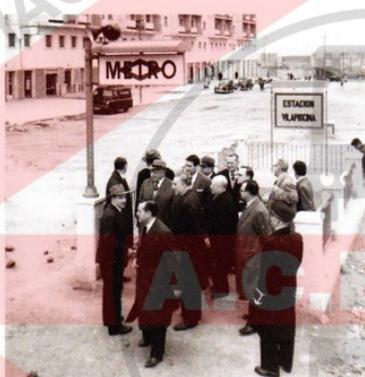


Tren de la sèrie 100. Línia 1. Arxiu TMB.

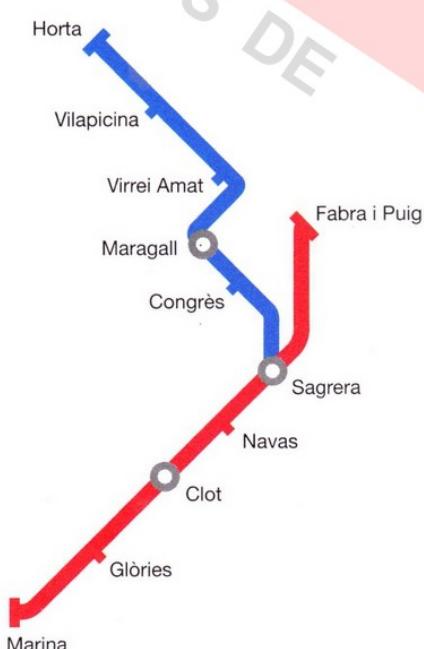


Període de ressorgiment i de creació de nous trams

En aquesta època Barcelona presenta un important impuls de creixement cap al riu Besòs, circumstància que comporta afrontar, sense perdre temps, la urgent necessitat de dotar la zona dels corresponents serveis de transport, compromís que permet a l'empresa Transversal reprendre el seu procés de desenvolupament amb noves prolongacions de les seves línies, interrompudes a conseqüència de la Guerra Civil, amb unes instal·lacions que, reformades, modernitzades i modificades, amb elements considerats avantguardistes en la seva època, van permetre que s'hi donés la més gran densitat de viatgers d'Europa.



Inauguració de la Línia 2 (Línia 5) (1959). Arxiu TMB.



23.6.1951: MARINA - EL CLOT

S'inaugura el tram del Transversal Marina (Glòries)-el Clot, les obres del qual es van iniciar el 25 d'octubre del 1948, gràcies al crèdit de cinquanta milions aprovat per l'Ajuntament, que va facilitar les possibilitats d'expandiment.

La data d'iniciació d'aquestes obres, que van constituir un projecte de molta importància, van coincidir amb la celebració del centenari del ferrocarril a Espanya.

8.5.1953: EL CLOT - NAVAS

Després de la inauguració del tram anterior, es va executar ràpidament l'ampliació que va incorporar a la xarxa l'estació de Navas de Tolosa (Navas).

27.1.1954: NAVAS - SAGRERA

Com a continuació de l'ambiciós projecte s'inaugura el sector Navas de Tolosa (Navas)-Sagrera.

15.5.1954: SAGRERA - FABRA I PUIG

Amb la posada en servei d'aquest tram es completava el projecte d'ampliació del Metro Transversal fins a Fabra i Puig, amb els seus gairebé deu quilòmetres de línia, que es van mantenir fixos durant catorze anys, durant els quals el Transversal va conservar, reformar i modernitzar una gran part de les seves instal·lacions, com ara les estacions d'Universitat, Rocafort, Santa Eulàlia, la Bordeta, Mercat Nou i Triomf Nord (Arc de Triomf); es van crear nous accessos a Moianès (a Hostafrancs) i escales mecàniques a la plaça d'Espanya. Una de les millors de més èxit va ser la inauguració del passadís d'enllaç directe entre les dues estacions de Catalunya, duta a terme el 25 de juny del 1956.

Més tard, aquest enllaç va haver d'ampliar-se, davant el progressiu transvasament de públic entre ambdues companyies, que utilitzaven part d'una línia i continuaven per l'altra.



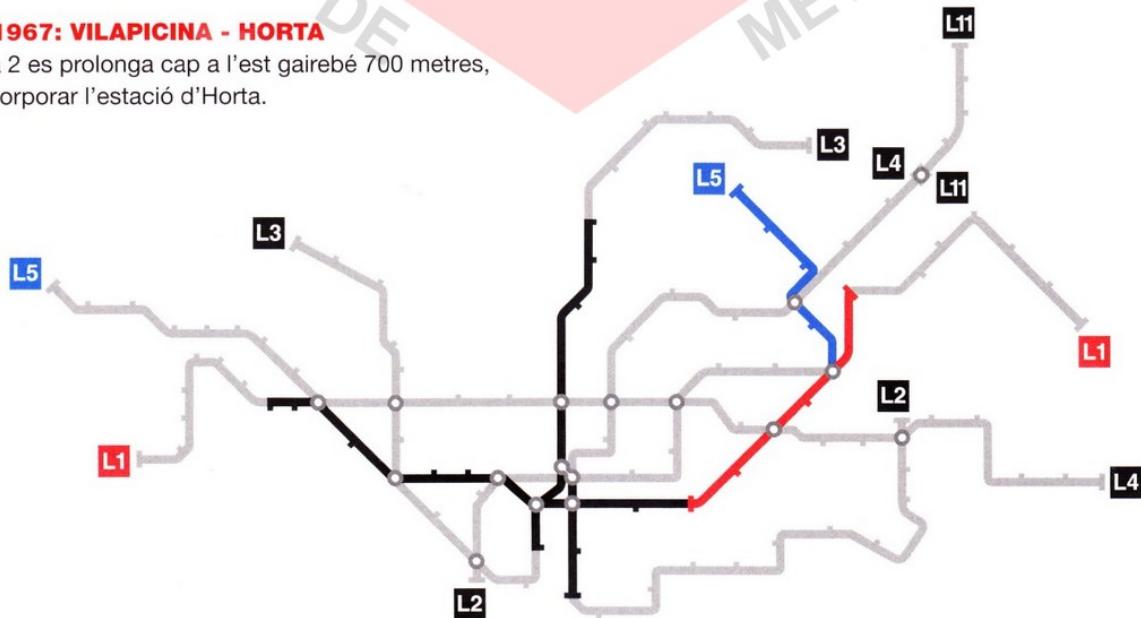
Taquilles de l'època,
per a la venda de bitllets.
Arxiu TMB.

21.7.1959: SAGRERA - VILAPICINA

Es posa en funcionament una línia de més de dos quilòmetres –totalment automatitzada, amb trens que funcionaven mitjançant contactes per cèl·lules foto-elèctriques– el recorregut dels quals cobreix les estacions de la Sagrera, Congrés, Maragall, Virrei Amat i Vilapicina.

5.10.1967: VILAPICINA - HORTA

La línia 2 es proluga cap a l'est gairebé 700 metres, per incorporar l'estació d'Horta.



1951
1959
1961

Fusió i municipalització del Gran Metro i del Transversal

14



Un dels trens de la sèrie 600 (1959). Arxiu TMB.

La dècada dels cinquanta va ser per a Barcelona un període d'un gran creixement industrial i d'un gran augment de la població, que va generar la necessitat d'emprendre una política de transport públic d'una gran decisió, que fos capaç de pal·liar les demandes de mobilitat dels passatgers i de solucionar les dificultats que es donaven en el trànsit de superfície.

Evidentment els transports subterrans estaven destinats a tenir un paper preponderant, que ja en aquell temps traslladaven uns 140 milions de viatgers anuals, xifra que els col·locava en situació d'imprescindibles per tal d'afrontar les exigències que s'esperaven en el futur.

La situació va plantejar la conveniència de fusionar les dues companyies metropolitanes. En aquest sentit, l'Ajuntament de Barcelona va iniciar un expedient de municipalització que va permetre al Consistori passar a ser propietari del capital social de totes dues empreses, les quals van ser agrupades sota el nom definitiu de F.C. Metropolità de Barcelona, S.A.

31.12.1954

L'Ajuntament de Barcelona inicia l'expedient de municipalització del Transversal i el Gran Metro.

31.12.1959

Totes dues empreses adapten els seus estatuts socials al règim previst per a les societats privades municipals, per això l'Ajuntament, després de rescatar totes les accions i les parts beneficiàries que les esmentades empreses tenien en circulació, resta com a únic i exclusiu propietari del capital social.

28.6.1961

Es conclou el procés de fusió entre la companyia Gran Metropolità de Barcelona, S.A. i el F.C. Metropolità de Barcelona, S.A. amb què queda absorbida la primera per la segona, que va conservar la seva actual denominació.



A.C.E.M.A.

Un tren de la sèrie 400 assignat a la Línia 1.
(1958). Arxiu TMB.

Un dels nous trens de la
sèrie 300C. Arxiu TMB.



Finançament del metropolità

El manteniment i el desenvolupament de la xarxa subterrània de transports col·lectius, el metro, requereix, a mesura que s'incrementen i es milloren les seves prestacions de servei, més grans dotacions econòmiques, que obliguen l'Ajuntament de Barcelona a sol·licitar ajuts a l'Estat per afrontar les necessàries obres d'infraestructura de les línies metropolitanes.

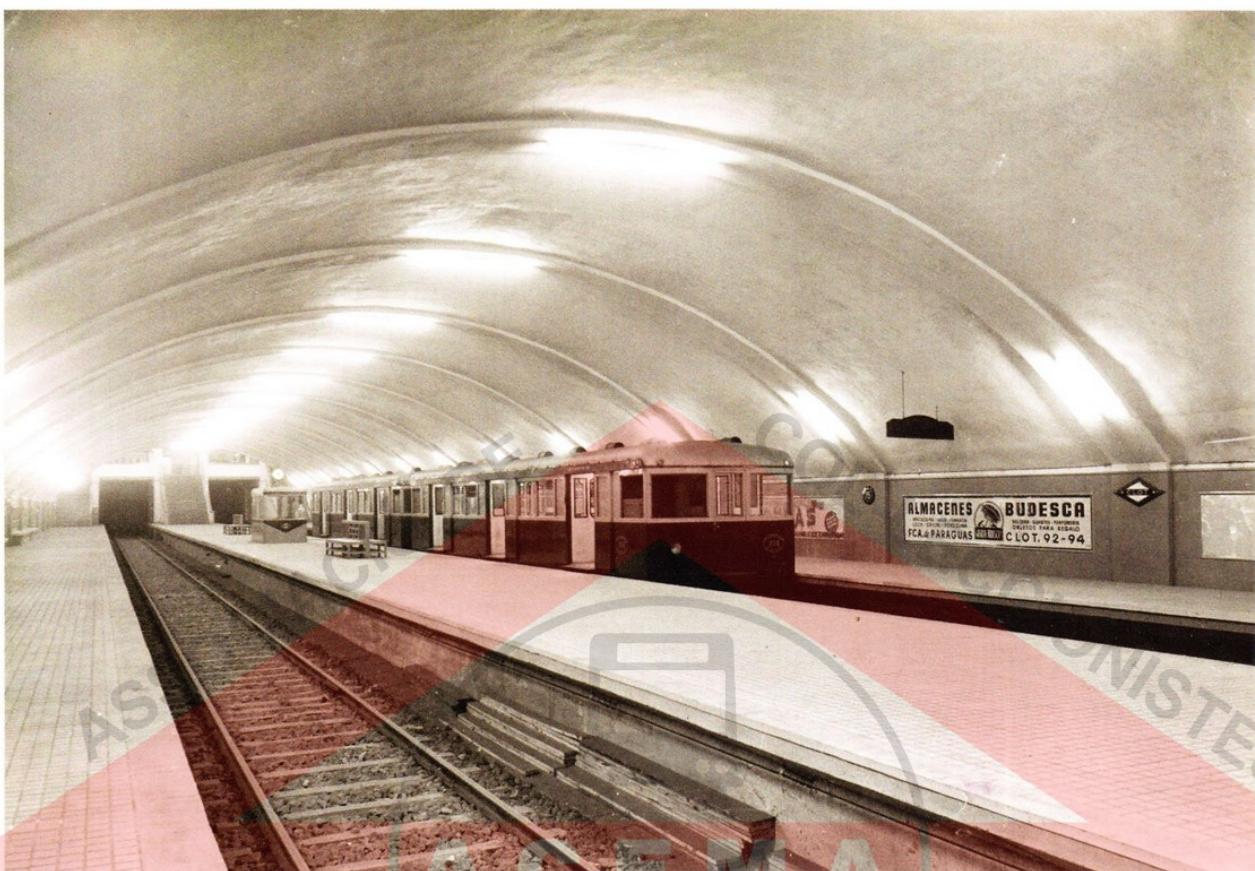
El govern central es fa càrrec d'aquestes despeses i hi aporta subvencions per a la cobertura d'una part important dels déficits d'explotació, compromís que, posteriorment, passa a dependre de la Generalitat de Catalunya, en virtut del traspàs de competències en matèria de transports terrestres.

A conseqüència d'aquestes decisions sorgeix l'anomenat Primer Pla d'Urgència Municipal, que comprenia la prolongació i la creació de nous recorreguts que van permetre, malgrat les limitacions de tipus econòmic, abraçar part dels municipis confinants, que travessaven una etapa de desenvolupament creixent.

A.C.E.M.A.

Interior d'un tren de la sèrie 300 (200B) (1952).
Arxiu TMB.





17

L'estació del Clot, a la Línia 1. Arxiu TMB.

5.12.1952

S'aprova l'ordre ministerial que determina l'Estat com a responsable de les obres d'infraestructura de les línies metropolitanes i autoritza l'Ajuntament de Barcelona perquè avali una important emissió d'obligacions.

27.12.1957

El govern central detalla per llei que l'Ajuntament de Barcelona comportarà les despeses de superestructura de les línies que en el futur siguin aprovades, mentre que l'Estat es farà càrrec dels costos d'infraestructura. Aquest fet permet el Primer Pla d'Urgència Municipal, redactat segons ordre de la direcció general de Ferrocarrils.

19.2.1963

La Comissió Coordinadora de Transport de Barcelona aprova el pla d'urgència que comprèn la prolongació de les línies de l'antic Transversal i del Gran Metro, ja fusionades, i la creació d'una nova línia, que actualment es coneix com a línia 5. El 1966 es forma una ponència per a l'estudi d'una xarxa

de metros per "servir a tota la ciutat de Barcelona" els estudis de la qual s'aproven per la Comissió Coordinadora el dia 6 de febrer de 1967 i se sancionen pel consell de ministres el dia 22 de juliol del mateix any. El projecte, per raons de pressupost, només comprèn la ciutat pròpiament dita, per això l'any 1971 es va fer necessari modificar l'estudi, amb l'objectiu d'ampliar el radi d'acció fins a zones i poblacions perifèriques, amb prolongacions de la línia 4 cap al nord-oest, de la línia 3 per la Vall d'Hebron i Montbau i de la línia 1 fins a Hospitalet Centre. Aquest pla, denominat Pla del 71, va endegar el projecte per solucionar la comunicació amb les poblacions de la riba esquerra del riu Besòs i la construcció de les cotxeres de Roquetes.

26.7.1978: REIAL DECRET

La constitució de l'Estat de les Autonomies trasllada a la Generalitat de Catalunya competències en matèria de transports terrestres, amb la qual cosa es possibilita que la Generalitat substitueixi l'Administració central en l'estructura del Metro.

1968-74 Explegi i celebració de les noces d'or

18

L'aplicació del Pla d'Urgència redactat a la dècada dels anys seixanta va permetre prolongar la línia 1, estendre i modificar la línia 3, ampliar a més de quatre quilòmetres el recorregut de la línia 5 i preparar l'adequació i la incorporació de la que va ser, més tard, la línia 4.

En la culminació d'aquesta etapa d'important desenvolupament, el Metropolità de Barcelona complia les seves noces d'or al servei permanent de la ciutat.



Inauguració del tram Fabra i Puig-Torras i Bages (1968). Arxiu TMB..

Inauguració del tram Liceu-Drassanes (1968). Arxiu TMB.

14.3.1968: FABRA I PUIG - TORRAS I BAGES

Es proluga la línia 1 amb el tram Fabra i Puig-Sant Andreu-Torras i Bages.

14.12.1968: LICEU - DRASSANES

L'actual línia 3 amplia el recorregut amb una nova estació, Drassanes, i alhora, s'aprofita l'ocasió per condicionar la instal·lació de la de Liceu. Poc abans de l'obertura de Drassanes, l'1 de març del 1968, va quedar fora de servei l'estació de Ferran.

31.11.1969: SANT RAMON (COLLBLANC) - DIAGONAL

Allò que al Pla d'Urgència es va denominar "Transversal Alt" -després línia 5- va començar a afaiçonar-se quan s'obren al públic set estacions: Sant Ramon (Collblanc), Badal, Sants (plaça de Sants), Roma (Sants Estació), Entença, Hospital Clínic i Diagonal.

17.6.1970: DRASSANES - POBLE SEC (PARAL-LEL)

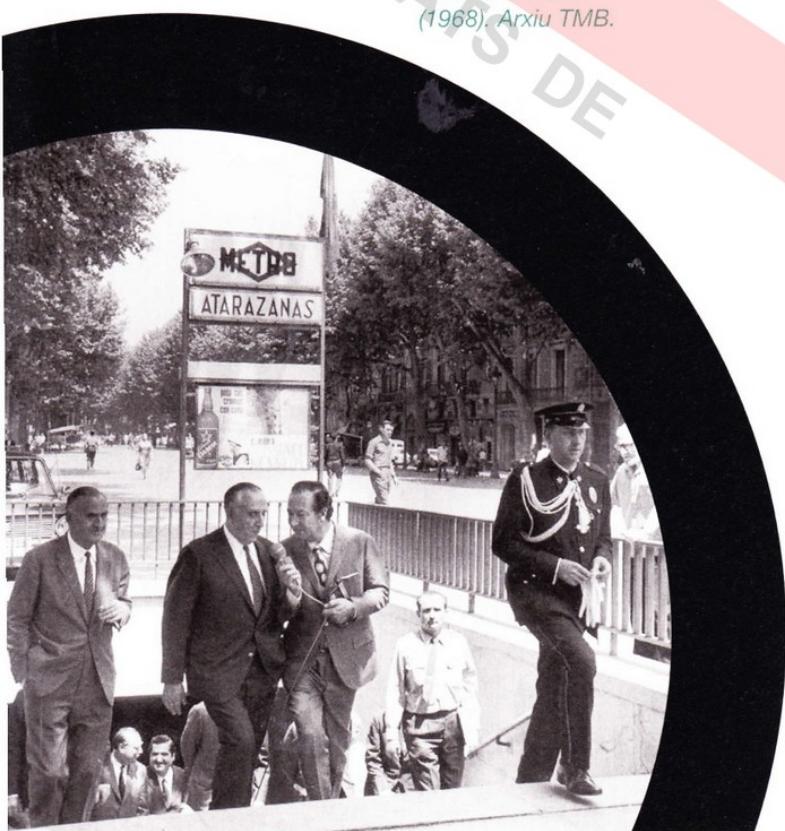
Les dificultats de construcció, degudes al tipus de terreny sorrenc i a les filtracions d'aigua per la proximitat del mar, no van impedir l'obertura del tram entre Drassanes i Poble Sec (Paral-lel).

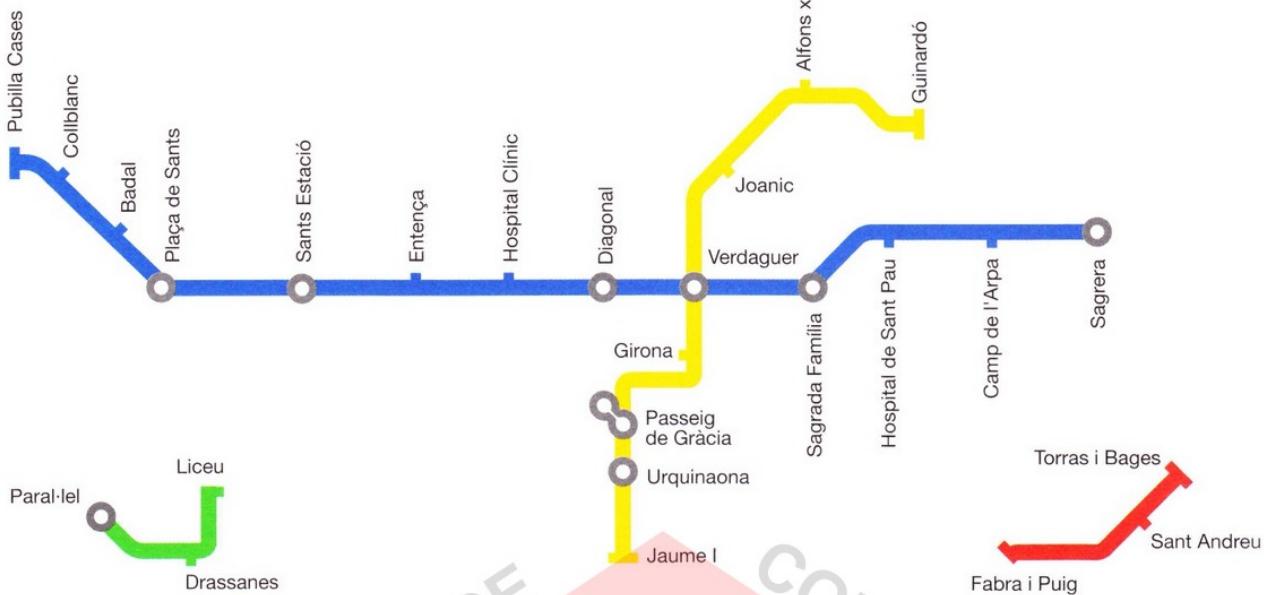
26.6.1970: DIAGONAL - SAGRERA

La línia 5 es complementa amb sis estacions: Diagonal, General Mola (Verdaguer), Sagrada Família, Dos de Maig (Hospital de Sant Pau), Camp de l'Arpa i la Sagrera. Les tres últimes estacions, que formaven part del primitiu projecte de la línia 2, van quedar annexades a la línia 5 amb aquesta denominació, per evitar la confusió dels usuaris. L'acte inaugural d'aquest tram va ser presidit per l'aleshores cap de l'Estat, Francisco Franco.

20.3.1972: CORREUS - JAUME I (FORA DE SERVEI)

Per preparar-ne l'adequació i incorporació a la que més tard va ser la línia 4, resta fora de servei el tram comprès entre les estacions de Correus i Jaume I.





4.4.1972: JAUME I - ENCREUAMENT D'ARAGÓ (FORA DE SERVEI)

De la mateixa manera desapareixen de la primitiva línia 3 les estacions de Jaume I, Urquinaona i l'Encreuament d'Aragó.

5.2.1973: JAUME I - JOANIC

S'inaugura la línia 4 amb sis estacions: Jaume I, Urquinaona, Granvia (Passeig de Gràcia), Girona, General Mola (Verdaguer) i Joanic.

Les estacions d'Urquinaona i Jaume I pertanyents a l'antiga línia 3 van quedar incorporades a la línia 4, mentre que l'estació de Correus (també pertanyent a la mateixa línia 3), va restar definitivament fora de servei.

5.2.1973: PUBILLA CASES - SANT RAMON (COLLBLANC)

Entra en funcionament el tram de la línia 5, Pubilla Cases - Sant Ramon (Collblanc). Amb la posada en funcionament d'aquesta prolongació es confirma la definitiva entrada de la xarxa de metro a zones que no pertanyen al municipi de Barcelona.

16.5.1974: JOANIC - GUINARDÓ

La línia 4 estén el traçat amb les estacions d'Alfons X i el Guinardó.

31.12.1974: EL METRO CELEBRA LES SEVES NOCES D'OR

Amb aquest motiu, durant l'any 1975 se celebren diversos actes commemoratius, entre els quals podem destacar l'exposició sobre la història retrospectiva del metro dedicada al públic barceloní. L'exposició es va inaugurar el 20 de desembre del 1974 al vestíbul de l'estació d'Universitat i s'hi va mostrar tota mena de material ferroviari (actual i fora de servei) del Metropolità, fotografies, dades estadístiques, models de bitlletatge, màquines expenedores, records de les distintes inauguracions de les línies en funcionament, etc.

La mostra comprenia tots els esdeveniments que van tenir lloc durant la dictadura de Primo de Rivera, la Segona República, la Guerra Civil i des de la fi d'aquesta fins l'any de la commemoració. Al recinte d'aquesta exposició s'hi expenien sobres amb matasegells especials de l'efemèride. També es van confeccionar medalles commemoratives del 50 aniversari (que van ser lliurades a les autoritats i al personal de la companyia) i plaques amb què van ser obsequiats els sol·licitants.



Intens ritme d'inauguracions

20

Els plans d'expandiment del Metro, complerts durant aquest bienni segons estipulen els acords establerts entre el ministeri d'Obres Pùbliques i l'Ajuntament de Barcelona permeten la posada en funcionament de nous trams de la línia 3 de la xarxa metropolitana inaugurats pels, aleshores, prínceps d'Espanya: Joan Carles i Sofia. La línia 4 es proluga cap a la zona portuària de la Barceloneta i la línia 5 deixa comunicats amb Barcelona els municipis de l'Hospitalet i Cornellà de Llobregat i es relaciona el Poblenou amb la resta de la ciutat.



Inauguració del tram Paral·lel - Sants Estació, que va comptar amb la presència dels llavors prínceps d'Espanya, Joan Carles i Sofia (15.7.1975). Arxiu TMB.

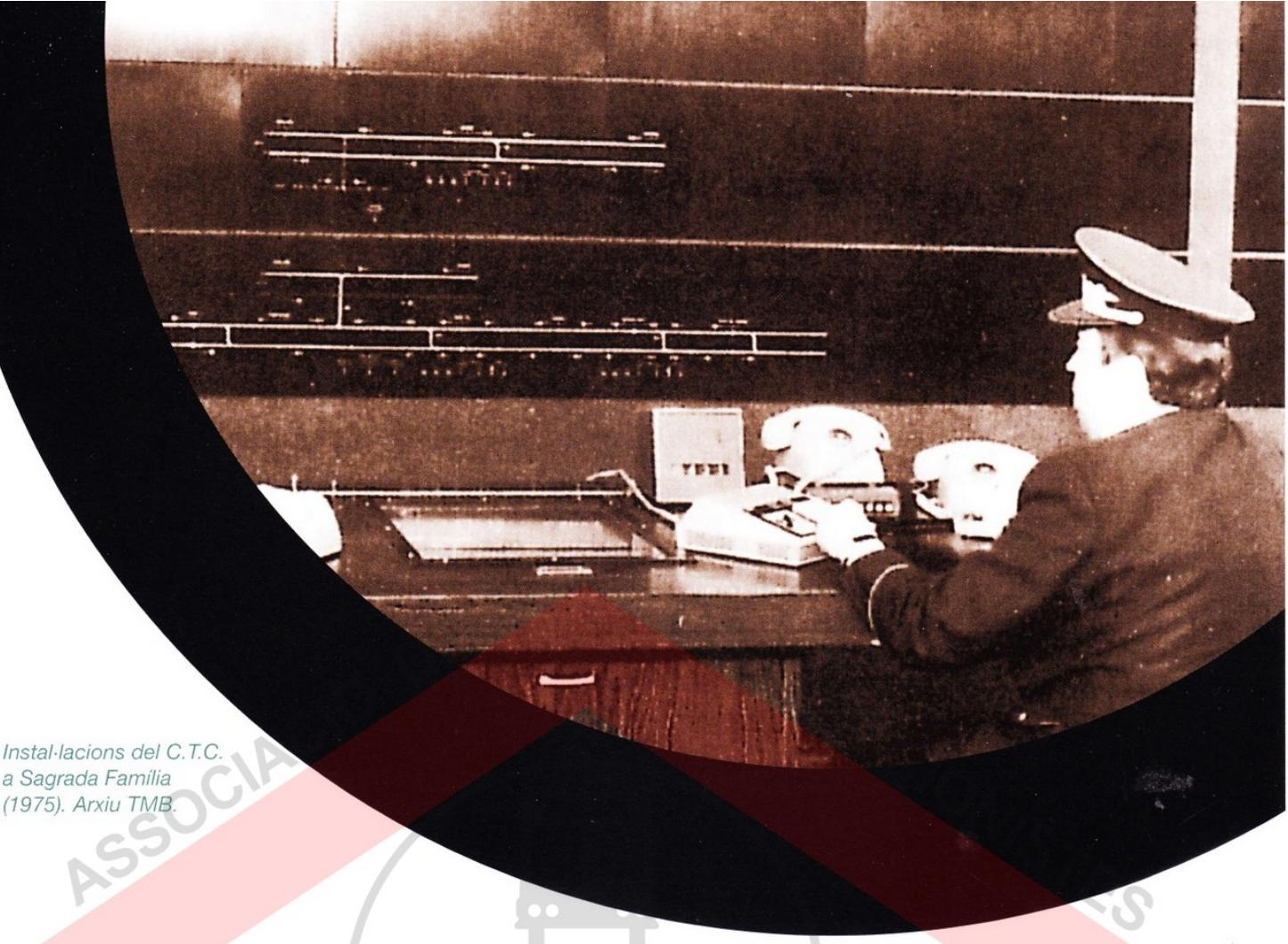
20.1.1975: ZONA UNIVERSITÀRIA - TARRAGONA

S'inaugura el tram de la línia 3-B (ara integrada a la línia 3) que comprèn les estacions de Zona Universitària, Palau Reial, Maria Cristina, les Corts, Plaça del Centre, Roma Renfe (Sants Estació) i Tarragona. L'acte inaugural, presidit per Antoniò Valdés, ministre d'Obres Pùbliques en aquella època, s'emmarca dins les commemoracions pels 50 anys de posada en funcionament del metropolità.

15.7.1975: TARRAGONA - PARAL·LEL

Amb l'entrada en servei de les estacions d'Espanya, Parlament (Poble Sec) i Paral·lel, la línia 3-B es completa, mitjançant un transbordament en aquesta darrera estació, amb la línia 3. Actualment tots dos trams han quedat unificats des del 5 de juny del 1982, en instal·lar el mateix sistema de presa de corrent, per tercer carril, a les dues línies, que han passat a denominar-se línia 3.





Instal·lacions del C.T.C.
a Sagrada Família
(1975). Arxiu TMB.

21

15.3.1976: BARCELONETA - JAUME I

La línia IV, amb aquest tram, comença a prolongar-se cap a la zona portuària. En el seu recorregut figura, sense servei, l'estació de Correus que conserva la seva estructura com a estació, però amb els accessos tancats.

23.11.1976: SANT ILDEFONS - PUBILLA CASES

Amb l'entrada en servei d'aquest nou tram, que comprenia les estacions de Sant Ildefons, Can Boixeres, Maladeta (Can Vidalet) i Pubilla Cases, la línia 5 comunica directament tres municipis: Cornellà de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona.

7.10.1977: SELVA DE MAR - BARCELONETA

Sis estacions componen el tram de la línia 4 que ha aconseguit una comunicació més directa dels veïns de la zona del Poblenou amb la resta de la ciutat: Selva de Mar, Poblenou, Llutanxa (Llacuna), Bogatell, Ribera (Ciutadella) i Barceloneta.

El seu traçat avança des de l'estació de la Barceloneta per sota de l'avinguda del Capità Varela, prossegueix per l'esmentada avinguda i posteriorment continua pel passeig de Carles I per desembocar al carrer Pujades.



Comença una nova etapa

22

La instauració de la democràcia permet a l'Ajuntament crear l'entitat Transports Municipals de Barcelona, per oferir un servei de transport públic en el qual la xarxa de superfície i la subterrània es complementin, integrades per mantenir i millorar les prestacions i, de passada, paliar en el possible, l'inevitiable dèficit econòmic. En aquesta etapa, la infraestructura del metro de Barcelona passa a dependre de la Generalitat de Catalunya, organisme que, a proposta de la direcció del metro i l'Ajuntament, va revitalitzar, després d'un laboriós procés d'estudi, el Pla del 71, que preveia un conjunt de millores i d'ampliacions.



La inauguració del tram Guinardó-Roquetes (19.4.1982). Arxiu TMB.



5.7.1980: LA BORDETA - SANTA EULÀLIA (FORA DE SERVEI TEMPORALMENT)

La línia 1 suprimeix les prestacions de l'estació de Santa Eulàlia amb la finalitat d'ampliar el servei per als veïns de la Torrassa, per construir una nova estació, amb el mateix nom, una mica més propera a la Bordeta, que proporcionarà més comoditat als usuaris de la zona.

19.4.1982: GUINARDÓ - ROQUETES

La línia 4 es proluga amb tres estacions més: Maragall, Llucmajor i Roquetes, que estan dotades dels més moderns sistemes de seguretat i control.

La inauguració d'aquest nou tram facilita la comunicació dels habitants de la zona amb la resta de Barcelona per les diverses connexions de Maragall i Verdaguer, amb la línia 3 (Lesseps-Zona Universitària) a Passeig de Gràcia i amb la línia 1 (Santa Eulàlia-Torres i Bages) a Urquinaona.

5.6.1982: ZONA UNIVERSITÀRIA - LESSEPS (UNIFICACIÓ)

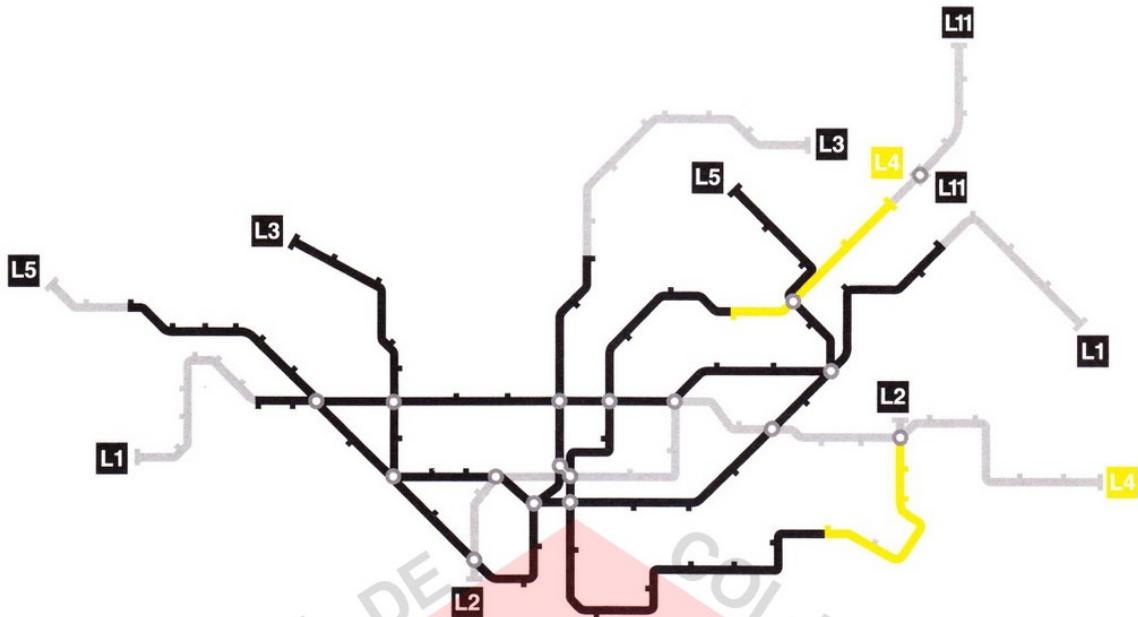
Les línies 3 i 3-B s'unifiquen sota la denominació de línia 3, s'elimina així el transbordament que es feia a Poble Sec (Paral·lel) necessari per unir Lesseps i Zona Universitària.

En el tram Lesseps-Poble Sec (Paral·lel) es modifica el sistema de presa de corrent de catenària a tercer carril. Per a això s'han adaptat amb patins de presa de corrent els 72 cotxes (36 de motors i 36 remolcs) de la sèrie 300 que funcionen per l'antiga línia 3.

15.10.1982: SELVA DE MAR - LA PAU

La línia 4 s'estén pels extrems opositats. Després de la prolongació Guinardó-Roquetes es comença l'ampliació per la banda de Selva de Mar, que comprèn les estacions de la Mina, Besòs i la Pau.

Igual que el tram Roquetes-Guinardó, aquest compta amb els més moderns sistemes de control i seguretat,



entre els quals es troben el dispositiu ATP (protecció automàtica de trens), ràdio telèfon i connexió al CTC (control de trànsit centralitzat).

FUNICULAR, TELEFÈRIC I TRAMVIA BLAU

Dependents del metro funcionen com a línies especials el Telefèric de Montjuïc, el Funicular de Montjuïc i el Tramvia Blau.

El Telefèric de Montjuïc va ser inaugurat el 22 de juny de 1970 i funciona sota la denominació de línia 15. Té una llargada de 815 metres, amb dues estacions terminals i una d'intermèdia, disposa de 64 cabines de quatre places cada una.

El Funicular de Montjuïc va passar a dependre, el 7 de juny de 1972, de l'empresa F.C. Metropolità de Barcelona, denominant-se línia 14. Després de la renovació efectuada l'any 1992, té una llargada total de 758 metres, amb dues estacions terminals. El material mòbil està constituit per dos trens amb una capacitat màxima per tren de 400 persones, el que permet transportar 8000 passatgers per hora, en cada sentit. El gener de 1981, Transports de Barcelona es va fer càrec del Tramvia Blau, que cobreix aquest trajecte entre l'avinguda del Tibidabo i el Peu de Funicular amb vehicles únics a tot Espanya que es distingeixen pel seu color blau i pel frontal, que porta incorporat l'escut de la ciutat.

Un dels trens de la sèrie 1000 (1978). Arxiu TMB.



El metro més metropolità

24

En aquest període, que està determinat per la celebració a Barcelona dels Jocs Olímpics, la xarxa subterrània de transports públics s'orienta, de manera molt clara, cap als municipis de l'àrea metropolitana. Els seus recorreguts comuniquen Santa Coloma de Gramenet, Cornellà de Llobregat, Sant Adrià de Besòs i Badalona, amb una sèrie d'estacions dotades dels més sofisticats equips tècnics, per cobrir les necessitats, tant les de seguretat i control de les línies, material mòbil i usuaris, com les de mobilitat i circulació dels discapacitats físics.



La inauguració del tram Sta. Eulàlia-Torrassa (1983). Arxiu TMB.

Inauguració dels trens de la sèrie 4000 (1987). Arxiu TMB.

21.12.1983: TORRAS I BAGES - SANTA COLOMA

La xarxa de metro travessa el riu Besòs, per sota de la llera, per enllaçar la Trinitat Vella, el Baró de Viver i Santa Coloma, que eleven a 21 el nombre d'estacions que componen la línia 1. Els detalls tècnics més destacats són el traçat de les vies sobre travesses de formigó i la ventilació, que, a les estacions s'aconsegueix gràcies als equips d'impulsió i, als túNELS, mitjançant equips d'extracció.

23.12.1983: SANTA EULÀLIA - TORRASSA - SANT ILDEFONS - CORNELLÀ

La línia 1 torna a prolongar-se, dos dies després, per l'extrem contrari amb dues estacions més: Santa Eulàlia, que va estar en funcionament fins el 5.7.80 i construïda en un nou emplaçament, i Torrassa, restant fora de servei l'estació de la Bordeta. L'altre tram inaugurat correspon a la línia 5, que afegeix dues estacions més: Gavarra i Cornellà. D'aquesta manera, el nombre total d'estacions de la línia 5 és de 23, les mateixes que té la línia 1.

22.4.1985: LA PAU - PEP VENTURA

Amb aquest tram es torna a travessar el riu Besòs per prolongar el metro cap a Sant Adrià de Besòs i Badalona. El tram de la línia 4 inaugurat es distribueix al llarg de cinc estacions: la Verneda, (a Sant Adrià de Besòs), Joan XXIII, Sant Roc, Gorg i Pep Ventura (al terme municipal de Badalona).

Com és habitual a la línia 4, els trens prenen el corrent per tercer carril i s'ha dotat el tram, de bigues sobre formigó, amb tots els sistemes de comunicació en funcionament més actuals: telefonia selectiva (que permet entrar en comunicació el cap d'estació amb el principi de l'andana i el centre de control de trànsit (CTC); amb telefonia automàtica, que facilita la comunicació del cap d'estació amb tots els punts de la xarxa de metro i l'exterior i amb telefonia òmnibus, que permet al cap d'estació entrar en contacte amb les estacions col-laterals.





6.11.1985: LESSEPS - MONTBAU

La línia 3 es prolunga amb quatre estacions més: Vallcarca, Penitents, Vall d'Hebron i Montbau, dotades de megafonia als vestíbuls i andanes, circuits tancats de televisió, telefonia automàtica i selectiva, radiotelefonía entre els trens i el post central.

Les vies són antivibratòries amb carril de 54 kg/ml i travesses amb grapa elàstica muntades sobre llit de formigó.

El circuit d'alimentació de corrent està telecomanat des del post central (CTC) situat a la Sagrada Família.

24.4.1987: LA TORRASSA - AVINGUDA DEL CARRILET

La línia 1 es prolunga amb quatre estacions, totes pertanyents al terme municipal de l'Hospitalet de Llobregat: la Florida, Can Serra, Rambla Just Oliveras (amb un accés a l'estació de Renfe) i Avinguda del Carrilet (enllaç amb els ferrocarrils catalans, línia Sant Boi, Martorell i Igualada), que disposen de sistemes de megafonia i intercomunicació entre andanes i vestíbuls i, en el cas de l'estació de Rambla Just Oliveras-Renfe, s'instal·la una subcentral elèctrica per a alimentació de la xarxa de 6.150 kva.

18.10.1989: AVINGUDA DEL CARRILET - FEIXA LLARGA

La línia es prolunga dins del municipi de l'Hospitalet de Llobregat amb les estacions de Bellvitge i Feixa Llarga. La de Bellvitge té dos vestíbuls i quatre accessos i la de Feixa Llarga, un accés que la comunica amb la residència sanitària Prínceps d'Espanya.

18.2.1992: FONDO

L'any en què Barcelona va disposar l'organització dels considerats millors Jocs Olímpics de l'era moderna, la línia 1 del metro va inaugurar l'estació de Fondo, que, equipada amb tots els elements que permeten les noves tecnologies, va ser la primera que va atendre les necessitats de mobilitat i circulació dels discapacitats físics, per als quals va instal·lar escales mecàniques, ascensors i paviments amb franges de textura especial que serveixen de guia a les persones amb deficiències de visió.



Cap al 2000 i... 1993-1998

26



Tren de la sèrie 2100.
Arxiu TMB.

Els estudis de noves prolongacions de línies en funcionament, per donar cobertura a zones escassament comunicades, serveixen en la darrera dècada del segle XX, per completar allò que els tècnics del metro anomenen "cosir la xarxa", expressió que significa ajustar detalladament tots els projectes engegats per tal d'afinar les prestacions de servei als usuaris de cara al tercer mil·lenni que, en matèria de transport urbà de viatgers, reserva per al metropolità un paper tan destacat com la gamma de colors que identifiquen les seves cinc línies: vermell, morat, verd, groc i blau.

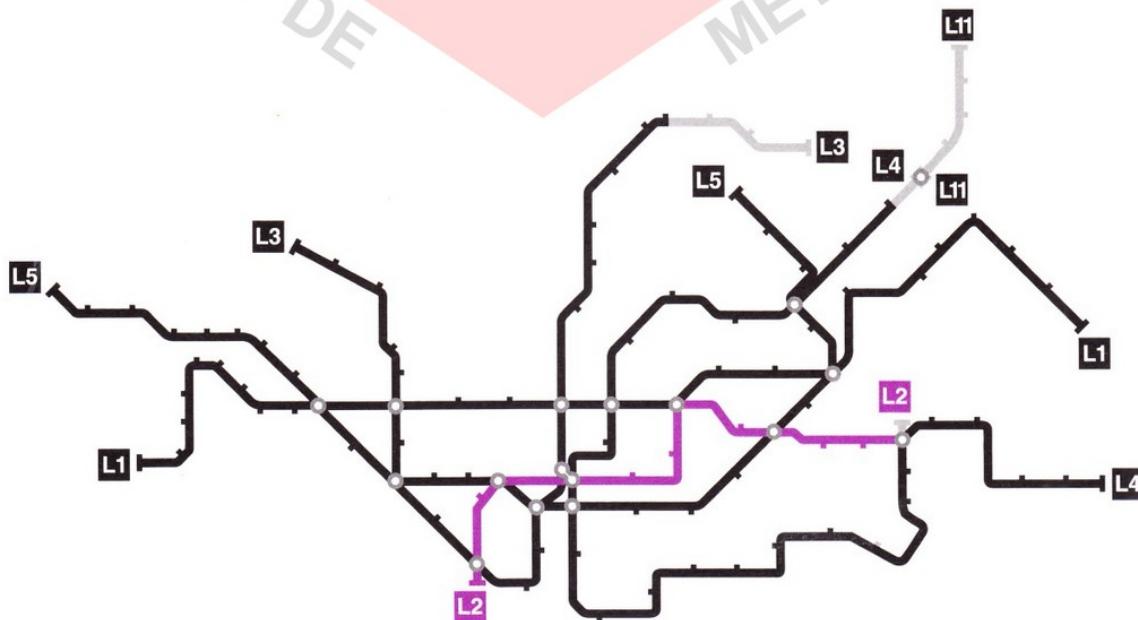
25.9.1995: SANT ANTONI - SAGRADA FAMÍLIA

La línia 2, les obres de la qual estaven aturades per diversos motius des del 1973, enllaça les estacions de Paral·lel, Sant Antoni, Universitat, Passeig de Gràcia, Tetuan, Monumental i Sagrada Família.

Les dependències d'aquesta línia disposen d'ascensors hidràulics, escales mecàniques, paviments de textura especial per facilitar l'orientació dels invidents, plafons d'informació visual, megafonia d'ordres i música ambiental i també de màquines expenedores de bitllets i valedors d'accés.

31.12.1995: SANT ANTONI - PARAL·LEL

S'amplia el recorregut fins a Paral·lel, el que permet un fàcil enllaç amb la línia 3.





Separació de vies als túNELS
de la Línia 2. Arxiu TMB.

A.C.E.M.A.

20.9.1997: SAGRADA FAMÍLIA - LA PAU

En presència de les primeres autoritats autonòmiques i municipals s'obren al públic les estacions dels Encants, el Clot, Bac de Roda, Sant Martí i la Pau, pertanyents a la línia 2, que són resultat del conveni signat el 1990 entre la Generalitat i el ministeri de Transports.

El disseny i la qualitat de les instal·lacions d'aquest nou tram en servei, que exigeix una inversió de 21.000 milions de pessetes, gaudeixen del majors estàndards tecnològics per facilitar les degudes prestacions als viatgers.



Vestíbul d'una estació
de la Línia 2 (1995).
Arxiu TMB.

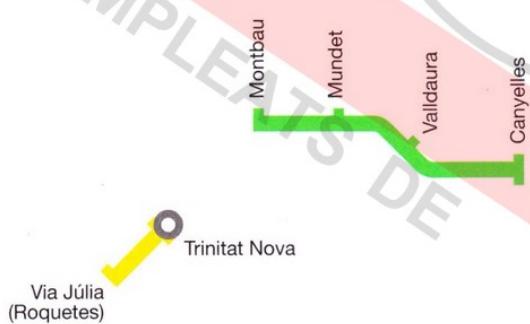


Transport per a tothom

En aquest període, el transport públic s'orienta cada cop més a garantir la mobilitat de totes les persones. En aquest sentit, totes les estacions de les darreres prolongacions o remodelacions de la xarxa que es realitzen en aquests anys tenen en compte tots els requisits d'adaptació per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) i discapacitats visuals i auditives.



Noves màquines de venda automàtica. Arxiu TMB.



27.10.1999: OBERTURA NOVA ESTACIÓ DE TRINITAT NOVA

El nou tram Via Júlia (abans Roquetes) - Trinitat Nova de la Línia 4 de Metro entra en servei. La nova estació de Trinitat Nova està adequada a PMR (Persones amb Mobilitat Reduïda) amb ascensors, rampes, doble barana a les escales, franges per a invidents..., i compta, a la línia de peatge, amb el pas específic de 90 cm d'amplària per a persones amb cadira de rodes. A més, aquesta estació és la primera de la xarxa de Metro en què el pas per la línia de peatge té la validadora a la dreta del viatger.

Aprofitant el canvi de senyalització i informació realitzat amb la nova estació de Trinitat Nova, es modifica el nom de l'estació fins ara anomenada Roquetes, pel nom de Via Júlia. El nou nom de l'estació respon a les característiques de la zona on està ubicada (a la Via Júlia) seguint la política que cada estació de Metro identifiqui l'espai on està situada i sigui un referent per al ciutadà.



21.09.2001: EXTENSIÓ DE LA LÍNIA 3: NOVES ESTACIONS DE MUNDET, VALDaura I CANYELLES

La línia s'estén amb l'obertura de tres noves estacions amb una longitud total de 2,4 quilòmetres i que incorporen els darrers avenços tecnològics, tant pel que fa a les seves instal·lacions fixes com a la seva infraestructura.

Totes les estacions d'aquest nou tram de la Línia 3 de Metro tenen una característica comuna: l'andana central. A més, disposen d'escales mecàniques intel·ligents i estan adequades per a PMR (Persones amb Mobilitat Reduïda), amb ascensors que van des de l'andana fins al vestíbul i des del vestíbul fins al carrer, encaminaments per a invidents i pas específic de 90 cm d'amplària per a persones amb cadira de rodes.

Les tres noves estacions de la Línia 3 donaran servei a més de 40.000 veïns repartits per la seva àrea d'influència, entre els districtes d'Horta Guinardó i de Nou Barris.

Cadascuna de les estacions ha estat dissenyada per un equip diferent d'arquitectes:

Mundet: Autor - Ventura Valcarce

En estar situada per sota de la ronda de Dalt, compta amb un passadís soterrani per creuar la ronda, tenint així un accés per sobre d'ella i un parell més per sota. A l'estació de Mundet, a més, es dóna el cas que el vestíbul és a nivell de carrer.

Valldaura: Autor - Manel Sánchez

Consta d'un vestíbul situat al passeig Valldaura amb el carrer Canigó i una sortida d'emergència situada al passeig Valldaura amb el carrer Hedilla. El vestíbul d'aquesta estació ofereix una vista panoràmica sobre l'andana.

Canyelles: Autor - Alfons Soldevila

Consta de dos vestíbuls, un situat a la Via Favència amb el carrer Federico García Lorca i un altre, ubicat a la Via Júlia, a l'alçada de la Rambla del Caçador. Per les seves característiques –és l'única de les noves estacions que té dos vestíbuls–, l'estació de Canyelles compta amb 5 escales mecàniques intel·ligents.



Vista general d'una de les noves estacions de la Línia 3. Arxiu TMB.

75 ANIVERSARI DEL METRO

Durant 1999 varem conmemorar els primers 75 anys del Metro de Barcelona. Així, i sota el lema del 75 Aniversari del Metro, es van portar a terme diversos actes com concursos literaris, fotogràfics, representacions teatrals, cinema, música i festes populars.

Cal destacar una exposició que va tenir lloc al metro sobre el passat, present i futur del Metro de Barcelona i la influència que la presència d'aquest mitjà ha tingut en la transformació de la ciutat.

A més, es va organitzar una jornada sota el lema "El metro t'obre les portes de la ciutat", durant la qual amb un bitllet de metro commemoratiu d'aquest 75 aniversari el ciutadà podia accedir a diferents llocs de la ciutat.



Un tren de la sèrie 2000. Arxiu TMB.

Noves actuacions al suburbà barceloní

30

La signatura del contracte programa entre l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) i l'Administració de l'Estat, amb vigència per als anys 2002- 2004, significarà una dotació de recursos econòmics que ha de garantir la competitivitat de la ciutat de Barcelona en relació amb altres ciutats europees.

Aquest impuls anirà unit a les obres d'ampliació i prolongació de les línies de metro previstes en el Pla d'Infraestructures Ferroviàries (PDI), a la continuació de les obres d'adaptació de les estacions, a la compra de nous trens, i a la millora de freqüències, que permetràn també donar servei a la posada en funcionament de la futura línia 9.



Inauguració de la Línia 11
(14.12.2003). Arxiu TMB.

29.06.2002: RECONVERSIÓ DE PART DE LÍNIA 4 EN LÍNIA 2

Cinc estacions de la Línia 4 de Metro es converteixen en estacions de la Línia 2. Es tracta del tram comprès entre La Pau i Pep Ventura, el qual inclou les estacions de La Pau, Verneda, Joan XXIII, Sant Roc, Gorg i Pep Ventura. TMB decideix integrar aquest tram a la Línia 2 després que els estudis de mobilitat manifestessin la conveniència d'un enllaç directe entre el centre de Barcelona i el de Badalona.

Amb aquesta modificació, La Pau serà l'estació final de la Línia 4, alhora que es converteix en una estació de correspondència amb la Línia 2. Per la seva banda, la moderna Línia 2 serà més ràpida i extensa, ja que als 8,6 quilòmetres actuals se'ls haurà d'afegir els 4,5 quilòmetres del tram integrat. Després de la integració, la Línia 2 passarà de tenir 12 estacions a tenir-ne 17, mentre que la Línia 4 passarà a tenir 21 estacions.

04.08.2003: NOVA ESTACIÓ MARESME - FÒRUM

La nova estació El Maresme - Fòrum de la Línia 4 del Metro de Barcelona, està situada en la zona del Poblenou, al costat del centre comercial Diagonal Mar, del 22@ i dels recintes que acolliren els esdeveniments del Fòrum de les Cultures 2004.

Aquesta estació va permetre a Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) atendre la gran mobilitat de persones que s'originà en els actes organitzats amb motiu del Fòrum de les Cultures.

El Maresme - Fòrum disposa de dos accessos al vestíbul de l'estació i a les andanes, i s'han instal·lat tres ascensors, a més de sis escales mecàniques i encaminaments per a invidents, la qual cosa la fa accessible a les persones amb mobilitat reduïda.

La nova estació de Maresme / Forum,
a la Línia 4 (2003). Arxiu TMB.

15.12.2003: COMENÇA A FUNCIONAR

LA LÍNIA 11

La Línia 11 és en realitat un metro lleuger que enllaça els barris de Trinitat Nova, Torre Baró, Vallbona i Ciutat Meridiana (en el terme municipal de Barcelona) amb el de Can Cuiàs (a Montcada i Reixac).

La nova línia, amb 5 estacions, arrenca de Trinitat Nova, on comparteix estació amb la Línia 4 i on s'hi pot fer correspondència. Les altres estacions són Casa de l'Aigua, Torre Baró/Vallbona (on enllaça amb les línies C3 i C4 de Rodalies Renfe), Ciutat Meridiana i Can Cuiàs. Totes elles estan totalment adaptades a persones amb mobilitat reduïda.

Aquest metro lleuger dota de transport públic a gran part del districte de Nou Barris i comunica una zona de difícil accés per al transport públic de superfície degut a la complicada orografia que presenta.

El metro lleuger es compon d'un tren de dos cotxes amb càmeres de videovigilància. Cada un dels trens pot transportar prop de 400 usuaris.

La Línia 11, dissenyada en via única i amb encreuaments a l'estació de Torre Baró – Vallbona, té trams on els trens circulen a cel obert tot i que la infraestructura s'ha fet en túnel.

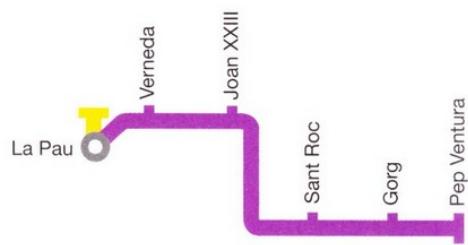
Finalment cal destacar com a peculiaritat que a totes les estacions s'han integrat diverses obres artístiques que les personalitzen i les apropen als seus respectius entorns.

15.12.2003: CANVIA LA DENOMINACIÓ

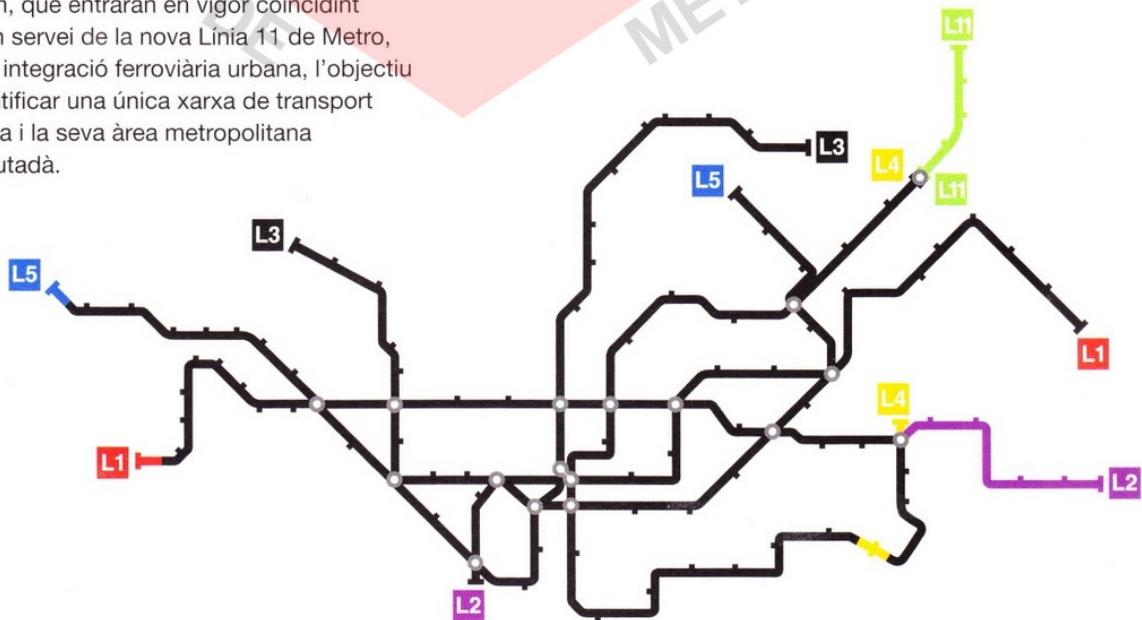
DE DUES ESTACIONS DE METRO

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) modifica la denominació de dues de les estacions de Metro de Barcelona. Concretament, l'estació de Cornellà de la Línia 5 passa a denominar-se Cornellà Centre, mentre que l'estació de Feixa Llarga de la Línia 1 rebrà el nom d'Hospital de Bellvitge.

Els canvis de nom, que entraran en vigor coincidint amb la posada en servei de la nova Línia 11 de Metro, formen part de la integració ferroviària urbana, l'objectiu de la qual és identificar una única xarxa de transport públic a Barcelona i la seva àrea metropolitana en benefici del ciutadà.



31





Un tren de la sèrie 5000
a l'estació de Badal. Arxiu TMB.

32

EL METRO DEL FUTUR A BARCELONA

Les prolongacions definides en el 3r Conveni d'Infraestructures impliquen les següents ampliacions de la xarxa de metro:

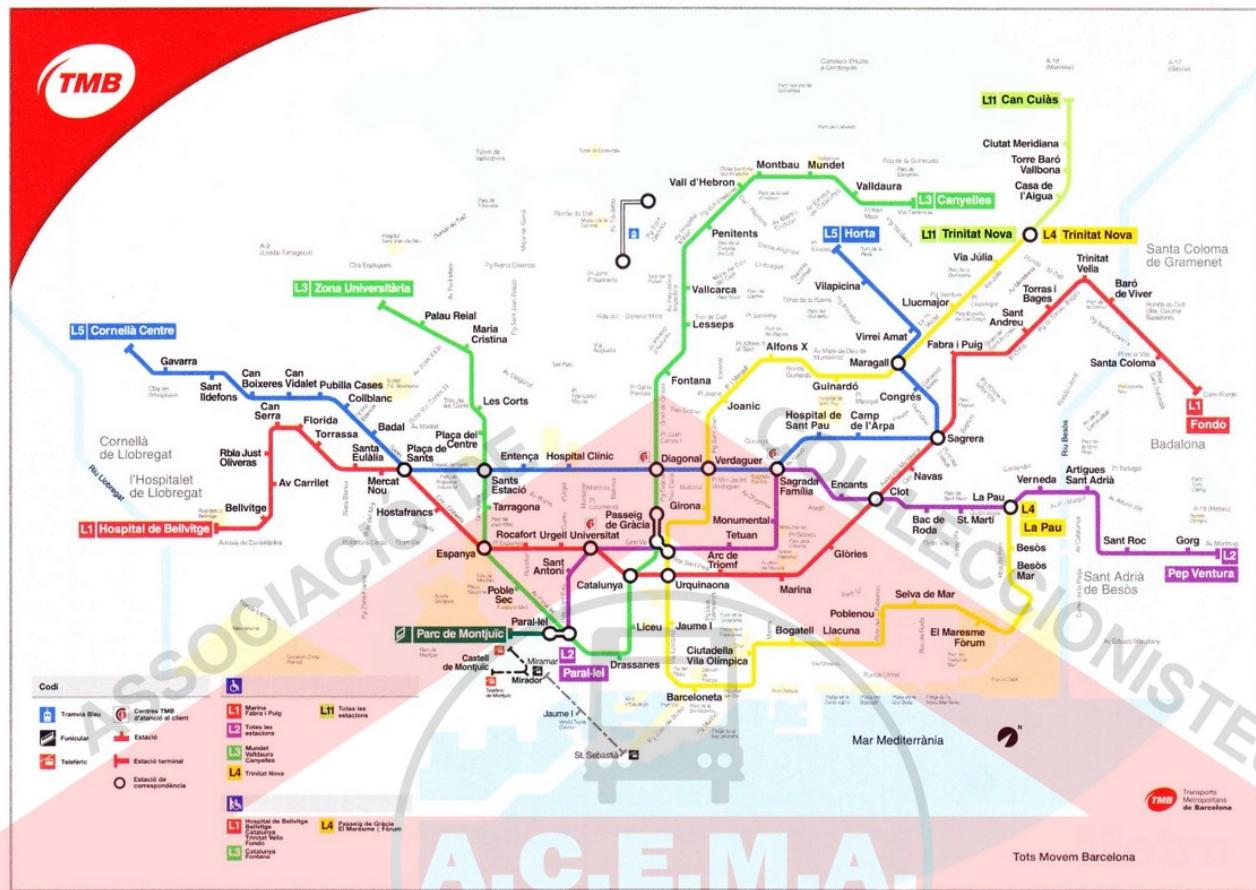
- Línia 1: Hospital de Bellvitge-Pl. Catalunya (El Prat)
- Línia 1: Fondo- Badalona Centre
- Línia 2: Pep Ventura-Badalona Centre
- Línia 2: Badalona Centre- Morera
- Línia 2: Sant Antoni- Fira 2
- Línia 3: Canyelles-Trinitat Nova
- Línia 4: La Pau-Sagrera Meridiana
- Línia 5: Horta-Vall d'Hebrón

Es contempla la construcció de dues noves estacions (Cardenal Reig i Virrey Amat) i de tres intercanviadors: Sagrera-Meridiana (L1, L4, L5 L9 i RENFE), Arc de Triomf (L1 i RENFE) i Diagonal (L3, L5 i Ferrocarrils de la Generalitat).

A més de la construcció de la Línia 9, que comptarà amb més de 50 trens nous, 15 intercanviadors amb la resta de la xarxa i que té una demanda estimada de 90 milions de viatgers anuals.

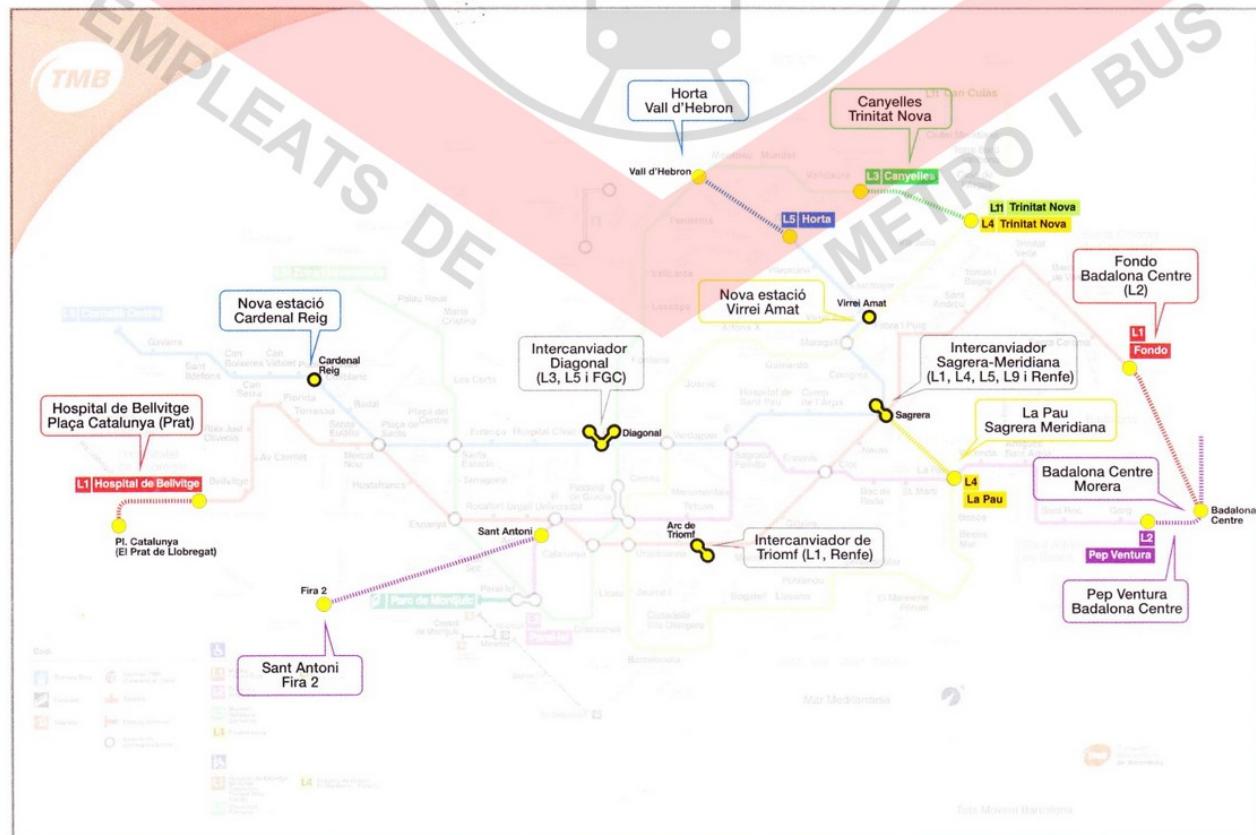


Plànol de la xarxa de Metro de Barcelona a 31.01.2006.



33

Mapa d'actuacions previstes sobre la xarxa de Metro.



Breve Historia del Metro

34

La red metropolitana de Barcelona, cuyo origen se remonta al año 1863, es, junto con la de Londres, la más antigua del mundo. Actualmente tiene (datos al 31.12.2005) 6 líneas, 86,6 kilómetros de vías y 123 estaciones de las cuales 88 no disponen de correspondencia con otras líneas, 15 tienen 1 correspondencia y 1 tiene dos correspondencias. Su plantilla laboral es de 2.943 personas. El servicio está cubierto por un parque móvil de 631 coches (506 motores y 125 remolques -sin incluir el Funicular-) que trasladan actualmente alrededor de 345 millones de pasajeros. El Metro de Barcelona, desde su puesta en funcionamiento -empezó a circular en 1924-, ha sido protagonista indiscutible de la movilidad urbana al unir la rapidez, ventaja fundamental derivada de su independencia con respecto al tráfico de superficie, con la constante mejora de sus instalaciones que son renovadas periódicamente para ofrecer a los usuarios las mejores y más cómodas prestaciones posibles. A continuación, de manera esquemática, se exponen etapas y acontecimientos esenciales de la historia del Metropolitano de Barcelona, un medio de transporte público esencial para el desarrollo armónico de la gran ciudad.

1920 - 1922 **Nacen los metropolitanos de Barcelona**

En 1920, la sociedad conocida popularmente como "El Transversal" impulsó el proyecto ideado por el ingeniero Fernando Reyes Garrido para instalar un ferrocarril subterráneo de tracción eléctrica y transversal entre las líneas de Barcelona a Tarragona y Barcelona a Francia que permitiera el tráfico combinado de pasajeros y mercancías a una línea urbana local que tendría como eje de partida la que más tarde sería la estación Plaza de España.

Paralelamente, otro grupo de promotores, constituido bajo el nombre de "Gran Metropolitano de Barcelona", comenzó las obras de construcción del trazado Lesseps-Liceo que según el proyecto original se extendía desde Gràcia hasta Colón. Era el año 1921.

Ambas operaciones, que contaron con un capital inicial de 15 millones de pesetas cada una, marcaron el nacimiento del Metro barcelonés.

1920: Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, S.A.

A finales de 1920, se constituye la sociedad "Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, S.A.", conocida como "El Transversal", con objeto de que proceda a dar forma al proyecto que permita el enlace S.O. - N.E. de Barcelona con una línea de tren subterránea.

26.3.1921: Gran Metropolitano de Barcelona, S.A.

Se constituye otra gran compañía, "Gran Metropolitano de Barcelona, S.A." integrada por "Tranvías de Barcelona, S.A.", "Ferrocarriles de Catalunya, S.A." y varios bancos de Barcelona y Bilbao: Banco de Vizcaya, Banco Hispano Colonial y la S.A. Arnús Garí. Ese año, se inician las obras Lesseps-Liceo para unir con una línea de tren subterránea el barrio de Gràcia con Colón.

7.3.1922: Real Orden

Se aprueba la ordenanza que permite proceder a la ejecución del proyecto que queda caracterizado como "ferrocarril sub-

terraneo de tracción eléctrica y transversal entre las líneas de Barcelona a Tarragona y Barcelona a Francia.

8.6.1922: Inauguración obras. Plaza de España

El Rey Alfonso XIII preside, en la zona donde más tarde quedaría ubicada la estación de Plaza España, el acto inicial de las obras de construcción de la primera línea del metro barcelonés.

1924 - 1934

Entrar en circulación el Gran Metro y el Transversal

La puesta en servicio el 30 de diciembre de 1924 del primer trazado del Metro barcelonés, supuso un gran acontecimiento social que despertaba la curiosidad ciudadana, ante el hecho de ver circular al que por entonces era un revolucionario medio de transporte que permitía a los viajeros desplazarse desde el barrio de Gràcia hasta Colón a través de un recorrido de más de 3 Km. jalones por seis estaciones.

Por su parte, El Transversal que aspiraba a convertirse en tren de enlace entre los distintos centros ferroviarios de Barcelona para agilizar la circulación y desplazamiento de pasajeros y mercancías hacia el sur (Tarragona) y hacia el norte (Francia), activó su primer tramo de casi 4 Km.

30.12.1924: Lesseps-Catalunya

Inauguradas por el infante Fernando de Baviera, en representación del Rey Alfonso XIII, entraron en funcionamiento las estaciones de Lesseps, Diagonal, Aragón (Passeig de Gràcia) y Catalunya, con un trazado de 2,470 Km.

31.5.1925: Fontana

Entra en servicio la estación de Fontana, situada entre las de Lesseps y Diagonal que supuso una gran ventaja para los vecinos de la Travessera de Gràcia que quedaban apartados de las estaciones anteriores, situadas a 1,362 Km. una de otra.

5.7.1925: Catalunya - Liceu

Se inaugura la estación de Liceu que significó la ampliación de la línea, en su segundo año de servicio, en 878 metros, alcanzando una longitud total de 3,348 Km.

El proyecto de la Compañía aspiraba a la configuración de un ocho sobre el plano de la ciudad dividido por líneas, numeradas de la 1 a la 5.

En realidad, en esta época, el proyecto sólo cuajó en lo referente a la línea Lesseps-Liceu y la de Aragón (Passeig de Gràcia)-Correos (que en el proyecto se llamaba Bifurcación-Portal de Mar) adentrándose esta estación en la misma zona portuaria. La teórica línea 3 se denominaba Lesseps-Horta y la 4 Lesseps-Estación de Francia, con 12 estaciones que pasaban por Sarrià, Las Corts, Sants, Gran Vía, hasta el Parque de la Ciudadela y la Estación de Francia. La línea 5 debería unir las estaciones de Liceu-Atarazanas-Puerta de la Paz y Paseo de Colón con la ya mencionada estación de Francia.

10.6.1926: Bordeta - Pl. Catalunya

Este primer tramo de la línea Transversal fue inaugurado por las autoridades de la ciudad. La longitud del mismo, con 3,948 Km., se distribuía en nueve estaciones: Bordeta, Mercat Nou, Sants (Plaça de Sants), Hostafrancs, Espanya, Rocafort, Urgell, Universitat y Catalunya.

19.12.1926: Cruce Aragón (Passeig de Gràcia) - Jaume I

El Gran Metro puso en funcionamiento el tramo Cruce Aragón (Passeig de Gràcia), Urquinaona, Jaume I. Posteriormente se ampliaría con la hoy desaparecida estación de Correos. Con su puesta en marcha, en el Gran Metro empiezan a circular los trenes desde Lesseps hasta Aragón (Passeig de Gràcia) por una vía común y desde esta estación se bifurcan: uno hacia Catalunya-Liceu y otro hacia Urquinaona-Correos.

1.7.1932: Santa Eulalia - Bordeta - Catalunya -Triunfo Norte (Arc de Triomf)

Se inaugura la macro estación de Catalunya. Por sus vías centrales, partían y llegaban trenes de pasajeros de la Compañía de

Ferrocarriles del Norte procedentes de la frontera. Paralelamente, por las vías laterales discurrían los convoyes hacia las también recién inauguradas estaciones Urquinaona y Triunfo Norte (Arc de Triomf) y en sentido contrario, hacia la nueva terminal de Santa Eulalia en Hospitalet.

1.4.1933: Triunfo Norte (Arc de Triomf) - Marina

La estación de Marina fue construida por los Ferrocarriles de la Compañía del Norte, previo pago por parte del Metro Transversal. Esta obra pudo acometerse gracias al crédito otorgado por el Ayuntamiento, el 18 de noviembre de 1931, a la Compañía Transversal. A lo largo de estos años, el principal problema que se le presentó al Transversal fue la necesidad de aumentar la capacidad de su material móvil que, con 6 Km de línea en funcionamiento, era insuficiente para servir al creciente número de usuarios. Cuatro coches motores encargados a la Maquinista Terrestre Marítima no pudieron entrar en funcionamiento hasta 1944 debido a las dificultades de todo orden derivadas de la Guerra Civil y la Segunda Guerra Mundial.

20.2.1934: Jaume I - Correos

La estación de Correos, actualmente fuera de uso, fue incorporada al Gran Metropolitano con una sola vía. Más tarde, el 12 de enero de 1942, fue inaugurada la circulación de este tramo por doble vía.

1935 - 1950

La guerra y la postguerra frenan el rápido crecimiento del Metro

El proceso de expansión de la red metropolitana, bruscamente interrumpido por la Guerra Civil, se limitó, durante esta etapa, a la construcción de túneles de conexión entre líneas que fueron utilizados como depósitos de material bélico o como refugios antiaéreos para proteger a la población civil de los intensos bombardeos que sufría Barcelona. El largo y difícil periodo de postguerra –en el que quedaron derogadas las concesiones, públicas y privadas, de los ferrocarriles con ancho de vía español, leyes que afectaban al Metropolitano barcelonés–, únicamente permitió que la línea del Gran Metro prolongase su recorrido hasta Fernando.

1.2.1941: Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria

Entra en vigor la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria (publicada en el B.O.E. el 24 de enero del mismo año) que deja derogadas todas las concesiones, tanto públicas como privadas, de los ferrocarriles con ancho de vía español. Al ser el Ferrocarril Metropolitano de este ancho, el Ministerio de Obras Públicas cursó a la Dirección de la Empresa la orden de cierre de los libros de contabilidad de la Compañía, disponiendo el rescate por el Estado de toda la concesión. Sin embargo, tras arduas diligencias y gestiones, por Decreto publicado en 1943, la Compañía Transversal se hacía de nuevo con la gestión de la explotación.

15.4.1946: Liceu - Fernando

La línea del Gran Metro se prolonga hasta Fernando ampliando el recorrido en 121,87 metros.

Hasta estas fechas, el Gran Metropolitano había realizado una serie de mejoras en la línea como la comunicación, aunque indirecta, con el Metropolitano Transversal en la Plaza de Catalunya, y la comunicación de la estación de Aragón con el apeadero de los ferrocarriles de M.Z.A. (ahora RENFE). También fueron puestas en funcionamiento las primeras escaleras mecánicas en las estaciones de Aragón (Passeig de Gràcia) y Diagonal y se instalaron nuevos sistemas de iluminación en todas las estaciones.

1951 - 1967

Período de resurgimiento y creación de nuevos tramos

En esta época, Barcelona registra un importante impulso de crecimiento hacia el Besós, circunstancia que comporta afrontar sin demora la apremiante necesidad de dotar a la zona con los correspondientes servicios de transporte, compromiso que permite a la empresa Transversal reemprender su proceso de desarrollo con nuevas prolongaciones de sus líneas, interrumpidas a consecuencia de la Guerra, con unas instalaciones que, reformadas, modernizadas y modificadas con elementos considerados vanguardistas en su época, permitieron que se registrase la mayor densidad de viajeros de Europa.

23.6.1951: Marina - Clot

Se inaugura el tramo del Transversal Marina (Glòries)-Clot cuyas obras se iniciaron el 25 de octubre de 1948, gracias al crédito de cincuenta millones aprobado por el Ayuntamiento, que facilitó las posibilidades de expansión.

La fecha de iniciación de estas obras, que constituyeron un proyecto de gran envergadura, coincidieron con la celebración del centenario del Ferrocarril en España.

8.5.1953: Clot - Navas

Después de la inauguración del anterior tramo, fue rápidamente ejecutada la ampliación que incorporaba a la red la estación de Navas de Tolosa (Navas).

27.1.1954: Navas - Sagrera

Como continuación del ambicioso proyecto se inaugura el sector Navas de Tolosa (Navas)-Sagrera.

15.5.1954: Sagrera - Fabra i Puig

Con la puesta en servicio de este tramo se completaba el proyecto de ampliación del Transversal hasta Fabra y Puig con sus casi 10 Km. de línea que se mantendrían fijos durante 14 años en los que el Transversal conservó, reformó y modernizó gran parte de sus instalaciones como las estaciones de Universitat, Rocafort, Santa Eulalia, Bordeta, Mercat Nou y Triunfo Norte (Arc de Triomf); se crearon nuevos accesos en Moianés en Hostafrancs, y escaleras mecánicas en Plaza de España. Una de las mejoras de más éxito fue la inauguración del corredor de enlace directo entre las dos estaciones de Catalunya, llevada a cabo el 25 de junio de 1956. Más tarde, este enlace tuvo que ampliarse ante el progresivo tránsito de público entre ambas compañías que utilizaban parte de una línea y continuaban en la otra.

21.7.1959: Sagrera - Vilapicina

Se pone en funcionamiento una línea de más de 2 Km. –totalmente automatizada, con trenes que funcionaban a través de contactos por células fotoeléctricas–, cuyo recorrido cubre las estaciones de Sagrera, Congrés, Maragall, Virrei Amat y Vilapicina.

5.10.1967: Vilapicina - Horta

La línea II se prolonga hacia el este casi 700 metros para incorporar la estación de Horta.

1951 - 1961**Fusión y municipalización del Gran Metro y El Transversal**

La década de los cincuenta fue para Barcelona un periodo de fuerte crecimiento industrial y humano, que generó la necesidad de acometer una decidida política de transporte público que fuese capaz de paliar las demandas de movilidad de pasajeros y las dificultades que se registraban en el tránsito de superficie. Evidentemente, los transportes subterráneos estaban destinados a jugar un papel determinante que ya por entonces trasladaban alrededor de 140 millones de viajeros anuales, cifra que los colocaba en situación de imprescindibles para afrontar las exigencias que apuntaba el futuro.

La situación, planteó la conveniencia de fusionar las dos compañías metropolitanas. En ese sentido, el Ayuntamiento inició un expediente de municipalización que permitió al Consistorio pasar a ser propietario del capital social de ambas empresas las cuales fueron agrupadas bajo el nombre definitivo de F.C. Metropolitano de Barcelona, S.A.

31.12.1954:

El Ayuntamiento inicia el expediente de municipalización del "Transversal" y el "Gran Metro".

31.12.1959:

Ambas empresas adaptan sus Estatutos Sociales al régimen previsto para las Sociedades Privadas Municipales por lo que el Ayuntamiento, tras rescatar todas las acciones y partes beneficiarias que dichas empresas tenían en circulación, queda como único propietario del capital social.

28.6.1961:

Se concluye el proceso de fusión entre la Compañía "Gran Metropolitano de Barcelona, S.A." y el F.C. Metropolitano de Barcelona, S.A.", quedando absorbida la primera por la segunda, que conservó su aún actual denominación.

1952**Financiación del Metropolitano**

El mantenimiento y desarrollo de la red subterránea de transportes colectivos, el Metro, requiere, a medida que incrementa y mejora sus prestaciones de servicio, mayores dotaciones económicas que obligan al Ayuntamiento barcelonés a solicitar ayudas del Estado para afrontar las necesarias obras de infraestructura de las líneas metropolitanas.

El gobierno se hace cargo de estos gastos y aporta subvenciones para la cobertura de una parte importante de los déficits de explotación, compromiso que posteriormente

pasa a depender de la Generalitat de Catalunya en virtud del traspaso de competencias en materia de Transportes Terrestres. A consecuencia de estas decisiones, surge el llamado Primer Plan de Urgencia Municipal que comprendía la prolongación y la creación de nuevos recorridos que permitieron, a pesar de las limitaciones de tipo económico, abarcar parte de los municipios colindantes que atravesaban una etapa de desarrollo creciente.

5.12.1952:

Se aprueba la Orden Ministerial que determina al Estado como responsable de las obras de infraestructura de las líneas metropolitanas y autoriza al Ayuntamiento para que avale una importante emisión de obligaciones.

27.12.1957:

El Gobierno detalla por ley que el Ayuntamiento conllevará los gastos de superestructura de las líneas que en el futuro fueran aprobadas, mientras que el Estado se hará cargo de los costes de infraestructura. Este hecho permite el Primer Plan de Urgencia Municipal, redactado según Orden de la Dirección General de Ferrocarriles.

19.2.1963:

La Comisión Coordinadora de Transporte de Barcelona aprueba el Plan de Urgencia que comprende la prolongación de las líneas del antiguo Transversal y del Gran Metro, ya fusionadas, y la creación de una nueva línea que en la actualidad se conoce como línea 5.

En 1966 se forma una Ponencia para el Estudio de una Red de Metros para "servir a toda la ciudad de Barcelona" cuyos estudios se aprueban por la Comisión Coordinadora el 6 de febrero de 1967 y se sancionan por el Consejo de Ministros el 22 de julio del mismo año.

El proyecto, por razones presupuestarias, solo abarcaba a la ciudad propiamente dicha por lo que en 1971 se hizo necesario modificar el estudio con objeto de ampliar el radio de acción hacia zonas y poblaciones periféricas con prolongaciones de la línea IV hacia el Noroeste, de la línea III por el Valle de Hebrón y Montbau y de la línea I hasta Hospitalet Centro. Este Plan, denominado "71", encuadró el proyecto para solucionar la comunicación con las poblaciones de la orilla izquierda del río Besós así como la construcción de las cocheras de Roquetes.

26.7.1978: Real Decreto

La conformación del Estado de las Autonomías, traslada a la Generalitat de Catalunya competencias en materia de Transportes Terrestres, posibilitando que este organismo sustituya a la Administración Central en la estructura del Metro.

1968 - 1974**Desarrollo de los planes de expansión y celebración de las bodas de oro**

La aplicación del Plan de Urgencia forjado en la década de los sesenta permitió prolongar la línea I, extender y modificar la línea III, ampliar a más de cuatro kilómetros el recorrido de la línea V y preparar la ade-

cuación e incorporación de la que será más tarde línea IV.

En la culminación de esa etapa de importante desarrollo, el Metro de Barcelona cumplía sus bodas de oro al servicio permanente de la ciudad.

14.3.1968: Fabra i Puig - Torras i Bages

Se prolonga la línea I con el tramo Fabra i Puig-Sant Andreu-Torras i Bages.

14.12.1968: Liceu - Drassanes

La actual línea 3 amplía su recorrido con una nueva estación, Drassanes y al mismo tiempo, se aprovechó la ocasión para reforzar la instalación de Liceu.

Poco antes de la apertura de Drassanes, el 1 de marzo de 1968, quedó fuera de servicio la estación de Fernando.

31.11.1969: San Ramón (Collblanc) - Diagonal

Lo que en el Plan de Urgencia se denominó "Transversal Alto" –luego línea V– empieza a tomar cuerpo cuando se abren al público siete estaciones: San Ramón (Collblanc), Badal, Sants (Plaça de Sants), Roma (Sants-Estació), Entença, Hospital Clínic y Diagonal.

17.6.1970: Drassanes - Pueblo Seco (Paral-lel)

Las dificultades de construcción, debido al tipo de terreno arenoso y las filtraciones de agua por la proximidad del mar, no impidieron la apertura del tramo entre Drassanes y Pueblo Seco (Paral-lel).

26.6.1970: Diagonal - Sagrera

La línea V se complementa con 6 estaciones: Diagonal, General Mola (Verdaguer), Sagrada Familia, Dos de Mayo (Hospital de Sant Pau), Camp de l'Arpa y Sagrera. Las tres últimas estaciones formaban parte del primitivo proyecto de la línea II, quedando anexionadas a la línea V con esta denominación para evitar la confusión entre los usuarios.

El acto inaugural de este tramo estuvo presidido por el entonces jefe de Estado, Francisco Franco.

20.3.1972: Correos - Jaume I (Fuera de servicio)

Para preparar su adecuación e incorporación a la que será más tarde la línea IV, queda fuera de servicio el tramo comprendido entre las estaciones de Correos y Jaume I.

4.4.1972: Jaume I - Cruce Aragón (Fuera de servicio)

Asimismo desaparecen de la primitiva línea III las estaciones de Jaume I, Urquinaona y el cruce de Aragón.

5.2.1973: Jaume I - Joanic

Se inaugura la línea IV con seis estaciones: Jaume I, Urquinaona, Gran Vía (Passeig de Gràcia), Girona, General Mola (Verdaguer) y Joanic.

Las estaciones de Urquinaona y Jaume I, pertenecientes a la antigua línea III, quedaron incorporadas a la IV, mientras que la estación de Correos, también perteneciente a la línea III, queda definitivamente fuera de servicio.

5.2.1973: Pubilla Cases - San Ramón (Collblanc)

Entra en funcionamiento el tramo de la línea V, Pubilla Cases-San Ramón (Collblanc). Con la puesta en funcionamiento de esta prolongación se confirma la definitiva entrada de la red de metro en zonas que no pertenecen al Municipio de Barcelona.

16.5.1974: Joanic - Guinardó

La línea IV extiende su trazado con las estaciones Alfons X y Guinardó.

31.12.1974: El Metro celebra sus Bodas de Oro

Con este motivo, el año 1975 registra diversos actos conmemorativos entre los que cabe destacar la exposición sobre la historia retrospectiva del Metro dedicada al público barcelonés. La exposición se inauguró el 20 de diciembre de 1974 en el vestíbulo de la estación de Universidad y en ella se mostró todo tipo de material ferroviario (actual y fuera de servicio) del Metropolitano, fotografías, datos estadísticos, modelos de billeteaje, máquinas expendedoras, recuerdos de las distintas inauguraciones de las líneas en funcionamiento, etc.

La muestra abarcaba todos los acontecimientos transcurridos durante la Dictadura de Primo de Rivera, la República, la Guerra Civil y desde entonces hasta el año de la conmemoración.

En el recinto de esta exposición se expendían sobres con matasellos especial de la efemérides. También se confeccionaron medallas conmemorativas del 50 aniversario que fueron entregadas a las autoridades y al personal de la Compañía y placas que se obsequiaron a los solicitantes.

1975 - 1977

Intenso ritmo de inauguraciones

Los planes de expansión del Metro, cumplidos durante este bienio según estipulan los acuerdos establecidos entre el Ministerio de Obras Públicas y el Ayuntamiento de Barcelona, permiten la puesta en marcha de nuevos tramos de la línea III de la red metropolitana inaugurados por los entonces Príncipes de España D. Juan Carlos y Dª Sofía.

La línea IV se prolonga hacia la zona portuaria de la Barceloneta y la línea V deja comunicados con Barcelona los municipios de l'Hospitalet y Cornellà y se relaciona Poble Nou con el resto de la ciudad.

20.1.1975: Zona Universitària - Tarragona

Se inaugura el tramo de la línea III-B (ahora integrada en la línea 3) que comprende las estaciones de Zona Universitaria, Palau Reial, M^a Cristina, Les Corts, Plaça del Centre, Roma-Renfe (Sants-Estació) y Tarragona. El acto inaugural, presidido por el entonces Ministro de Obras Públicas, Antonio Valdés González-Roldán, se enmarca dentro de las conmemoraciones motivadas por los 50 años de puesta en funcionamiento del metro.

15.7.1975: Tarragona - Paral-lel

Con la entrada en servicio de las estaciones Espanya, Parlamento (Poble Sec) y Paral-lel, la línea III-B se completa, por medio de un

transbordo en esta última estación, con la línea III. Actualmente ambos tramos han quedado unificados desde el 5 de junio de 1982, al instalar el mismo sistema de toma de corriente por tercer carril en las dos líneas, que han pasado a denominarse línea 3.

15.3.1976: Barceloneta - Jaume I

La línea IV, con este tramo, comienza a prolongarse hacia la zona portuaria. En su recorrido figura, sin servicio, la estación de Correos que conserva su estructura como estación pero con los accesos cerrados.

23.11.1976: Sant Ildefons - Pubilla Cases

Con la entrada en servicio de este nuevo tramo, que comprendía las estaciones de Sant Ildefons, Can Boixeres, Maladeta (Can Vidalet) y Pubilla Cases, la línea V comunicó directamente tres Municipios: Cornellà, Hospitalet y Barcelona.

7.10.1977: Selva de Mar - Barceloneta

Seis estaciones componen el tramo de la línea IV que consiguió una comunicación más directa de los vecinos de la zona de Poble Nou con el resto de la ciudad: Selva de Mar, Poble Nou, Luchana (Llacuna), Riberia (Ciudadella), y Barceloneta.

Su trazado avanza desde la estación de Barceloneta por debajo de la Avenida del Capitán Varela, prosiguiendo por dicha Avenida y posteriormente continúa por el Paseo de Carlos I, para desembocar en la calle Pujadas.

1978 - 1982

Comienza una nueva etapa

La instauración de la democracia permite al Ayuntamiento crear el ente "Transports Municipals de Barcelona" para ofrecer un servicio de transporte público en el que la red de superficie y la subterránea se complementen, integradas, para mantener y mejorar las prestaciones y, de paso, paliar en lo posible el inevitable déficit económico.

En esta etapa, la infraestructura del Metro de Barcelona pasa a depender de la Generalitat de Catalunya organismo que, a propuesta de la Dirección del Metro y el Ayuntamiento, revitalizó, tras un laborioso proceso de estudio, el Plan del 71 que contemplaba un conjunto de mejoras y ampliaciones.

5.7.1980: Bordeta - Santa Eulàlia (Fuera de servicio temporalmente)

La línea I suprime las prestaciones de la estación de Santa Eulàlia con la finalidad de ampliar el servicio para los vecinos de la Torrassa, para construir una nueva estación, con el mismo nombre, algo más cercana a Bordeta, que proporcionará mayor comodidad a los usuarios de la zona.

19.4.1982: Guinardó - Roquetes

La línea 4 se prolonga con tres estaciones más, Maragall, Llucmajor y Roquetes, que están dotadas con los más modernos sistemas de seguridad y control.

La inauguración de este nuevo tramo facilita la comunicación de los habitantes de la zona con el resto de Barcelona por las diversas conexiones de Maragall y Verdaguer,

con la línea 3 (Lesseps-Zona Universitaria) en Passeig de Gràcia y con la 1 (Santa Eulàlia-Torres i Bages) en Urquinaona.

5.6.1982: Zona Universitaria - Lesseps (Unificación)

Las líneas III y III-B se unifican bajo la denominación de línea 3, eliminando así el transbordo que se efectuaba en Poble Sec (Paral-lel) necesario para unir Lesseps y Zona Universitaria.

En el tramo Lesseps-Poble Sec (Paral-lel) se modifica el sistema de toma de corriente de catenaria a tercer carril. Para ello se han adaptado con patines de toma de corriente los 72 coches (36 motores y 36 remolques) de la serie 300 que funcionan por la antigua línea III.

15.10.1982: Selva de Mar - La Pau

La línea 4 se extiende por los polos opuestos. Después de la prolongación Guinardó-Roquetes se procede a la ampliación por el lado de Selva de Mar que comprende las estaciones de Mina, Besós y La Pau.

Al igual que el tramo Roquetes-Guinardó, éste cuenta con los más modernos sistemas de seguridad y control, entre los que se encuentran el dispositivo A.T.P. (Protección Automática de Trenes), Radio-Teléfono y conexión al C.T.C. (Control de Tráfico Centralizado).

Funicular, Teleférico y Tramvia Blau

Dependientes del Metro funcionan como líneas especiales: el Teleférico de Montjuïc, el Funicular de Montjuïc y el Tramvia Blau. El Teleférico de Montjuïc fue inaugurado el 22 de junio de 1970 y funciona bajo la denominación de línea 15. Tiene una longitud de 815 metros, con dos estaciones terminales y una intermedia y dispone de 64 cabinas de cuatro plazas cada una.

El Funicular de Montjuïc pasó a depender, el 7 de junio de 1972, de la empresa F.C. Metropolitana de Barcelona, denominándose línea 14. Tras la renovación efectuada en el año 1992, tiene 758 metros, con dos estaciones terminales. El material móvil está constituido por cuatro trenes con una capacidad máxima por tren de 400 personas, lo que permite transportar 8000 pasajeros por hora, en cada sentido.

En enero de 1981, Transports de Barcelona se hizo cargo del Tramvia Blau que cubre este trayecto entre la Avda. del Tibidabo y el Pie del Funicular con vehículos únicos en toda España que se distinguen por su color azul y por el frontal que lleva incorporado el escudo de la ciudad.

1983 - 1992

El Metro más metropolitano

En este período, que viene determinado por la celebración en Barcelona de los Juegos Olímpicos, la red subterránea de transportes públicos se orienta, de manera decidida, hacia los municipios del Área Metropolitana y sus recorridos comunican Santa Coloma de Gramenet, Cornellà, Sant Adrià y Badalona, con una serie de estaciones que están dotadas con los más sofisticados equipos técnicos para cubrir tanto las necesidades de seguridad como las de movilidad y circulación de discapacitados físicos.

21.12.1983: Torras i Bages - Santa Coloma

La Red de Metro, atraviesa el río Besós, por debajo de su cauce, para enlazar Trinitat Vella, Baró de Viver y Santa Coloma que elevan a 21 el número de las que componen la línea 1. Los detalles técnicos más sobresalientes son el trazado de las vías sobre traviesas de hormigón y la ventilación, que en las estaciones se consigue gracias a los equipos de impulsión y en los túneles por medio de equipos de extracción.

23.12.1983: Santa Eulàlia - Torrassa - Sant Ildefons - Cornellà

La línea 1 se vuelve a prolongar, dos días después, por el extremo contrario con dos estaciones más: Santa Eulàlia, que estuvo en funcionamiento hasta el 5.7.80 y construida en un nuevo emplazamiento, y Torrassa, quedando fuera de servicio la estación de Bordeta.

El otro tramo inaugurado corresponde a la línea 5, que incrementa su recorrido en dos nuevas estaciones: Gavarra y Cornellà. De esta manera, el número total de estaciones en la línea 5, al igual que en la 1, queda establecido en 23.

22.4.1985: La Pau - Pep Ventura

Con este tramo se cruza de nuevo el río Besós para prolongar el Metro hacia Sant Adrià y Badalona.

El tramo de línea 4 inaugurado se distribuye a lo largo de 5 estaciones: Venera (en Sant Adrià del Besós), Joan XXIII, Sant Roc, Gorg y Pep Ventura (en el término de Badalona).

Como es habitual en la línea 4, los trenes toman corriente por tercer carril y, al igual que en las últimas obras de infraestructura, se ha dotado al tramo, de vigas sobre hormigón, con todos los sistemas de comunicación en funcionamiento más actuales: telefonía selectiva, que permite entrar en comunicación al Jefe de Estación con la cabeza del andén y el Centro de Control de Tráfico (C.T.C.); con telefonía automática, que facilita la comunicación del Jefe de estación con todos los puntos de la Red de Metro y el exterior y con telefonía omnibus, que permite al Jefe de Estación entrar en contacto con las estaciones colaterales.

6.11.1985: Lesseps - Montbau

La línea 3 se prolonga con 4 estaciones más: Vallcarca, Penitents, Vall d'Hebrón y Montbau, dotadas de megafonía en los vestíbulos y andenes, circuitos cerrados de TV, telefonía automática y selectiva y radio-telefonía entre los trenes y el puesto central. Las vías son antivibratorias con carril de 54 Kg/ml y traviesa con grapa elástica montadas sobre lecho de hormigón.

El circuito de alimentación de corriente está telecomandado desde el puesto central (C.T.C.) situado en Sagrada Familia.

24.4.1987: Torrassa - Av. Carrilet

La línea 1 se prolonga con 4 estaciones, todas ellas pertenecientes al término municipal de Hospitalet de Llobregat: Florida, Can Serra, Rambla Just Oliveras (con un acceso a la estación de Renfe) y Av. del Carrilet (enlace con los F.G.C., línea Sant Boi, Martorell e Igualada) que disponen de sistemas de megafonía e intercomunica-

ción entre andenes y vestíbulos y en el caso de la estación de Rambla Just Oliveras-Renfe se instala una subcentral eléctrica para alimentación de la red, 6.150 KVA.

18.10.1989: Av. Carrilet - Feixa Llarga

La línea se amplía dentro del municipio de l'Hospitalet con las estaciones de Bellvitge y Feixa Llarga. Bellvitge tiene dos vestíbulos y cuatro accesos y Feixa Llarga un acceso que comunica con la Residència Sanitària Prínceps d'Espanya.

18.2.1992: Fondo

El año en que Barcelona dispuso la organización de los considerados mejores Juegos Olímpicos de la era moderna, la línea 1 del Metro inauguró la estación de Fondo que equipada con todos los elementos que permiten las nuevas tecnologías fue la primera que atendió las necesidades de movilidad y circulación de discapacitados físicos para los que instaló escaleras mecánicas, ascensores y pavimentos con franjas de textura especial que sirven de guía a las personas con deficiencias de visión.

1993 - 1998

Hacia el 2000 y...

Los estudios de nuevas prolongaciones de líneas en funcionamiento, para dar cobertura a zonas escasamente comunicadas, sirven, en la última década del siglo XX, para completar lo que los técnicos del Metro llaman "coser la red", término que significa ajustar el detalle de todos los proyectos en marcha para afinar las prestaciones de servicio a los usuarios de cara al tercer milenio que, en materia de transporte urbano de viajeros, reserva para el Metropolitano un papel tan destacado como la gama de colores que identifican a sus cinco líneas: rojo, morado, verde, amarillo y azul.

25.9.1995: Sant Antoni - Sagrada Família

La línea 2, cuyas obras estaban estancadas por diversos motivos desde 1973, enlaza las estaciones de Sant Antoni, Universitat, Passeig de Gràcia, Tetuan, Monumental i Sagrada Família. El tramo se prolongó hasta Paral-lel.

Las dependencias de esta línea disponen de ascensores hidráulicos, escaleras mecánicas, pavimentos de textura especial para facilitar la orientación de los invidentes, paneles de información visual, megafonía de órdenes y música ambiental así como máquinas expendedoras de billeteaje y validadoras de acceso.

31.12.1995: Sant Antoni - Paral-lel

Se amplía el recorrido hasta Paral-lel, lo que permite un cómodo enlace con la línea 3.

20.9.1997: Sagrada Família - La Pau

En presencia de las primeras autoridades autonómicas y municipales se abren al público las estaciones de Encants, Clot, Bac de Roda, Sant Martí y La Pau, pertenecientes a la línea 2, que son resultado del convenio firmado en 1990 entre la Generalitat y el Ministerio de Transportes.

El diseño y la calidad de las instalaciones de este nuevo tramo en servicio, que exige una

inversión de 21.000 millones de pesetas, gozan de los mayores estándares tecnológicos para facilitar las debidas prestaciones a los viajeros.

1999-2001

Transporte para todos

En este periodo el transporte público se orienta cada vez más a garantizar la movilidad de todas las personas. En este sentido, todas las estaciones de las últimas prolongaciones o remodelaciones de la red que se realizan en estos años tienen en cuenta todos los requisitos de adaptación para personas con movilidad reducida (PMR) y discapacitados visuales y auditivos.

27.10.1999: Apertura nueva estación de Trinitat Nova

Entra en servicio el nuevo tramo Via Julia (antes Roquetes) - Trinitat Nova de la Línea 4 del Metro. La nueva estación de Trinitat Nova está adaptada para PMR (Personas con Movilidad Reducida) con ascensores, rampas, doble baranda en las escaleras, franjas para invidentes..., y en la línea de peaje dispone de un paso específico de 90 cm de anchura para personas con silla de ruedas. Además, esta estación es la primera de la red del Metro en que el paso por la línea de peaje tiene la validadora a la derecha del viajero.

Aprovechando el cambio de señalización e información realizado con la nueva estación de Trinitat Nova, se modifica el nombre de la estación hasta ahora denominada Roquetes, por el nombre de Via Julia. El nuevo nombre de la estación responde a las características de la zona en que está situada (en la Via Julia) siguiendo la política de que cada estación del Metro identifique el espacio donde estáemplazada y sea un referente para el ciudadano.

21.09.2001: Extensión de la Línea 3: Nuevas estaciones de Mundet, Valldaura y Canyelles

La línea se amplía con la apertura de tres nuevas estaciones con una longitud total de 2,4 km y que incorporan los últimos avances tecnológicos, tanto en lo referente a sus instalaciones fijas como a su infraestructura.

Todas las estaciones de este nuevo tramo de la Línea 3 del Metro tienen una característica en común: el andén central. Además, disponen de escaleras mecánicas inteligentes y están adaptadas para PMR (Personas con Movilidad Reducida), con ascensores que van desde el andén hasta el vestíbulo y desde el vestíbulo hasta la calle, caminos para invidentes y paso específico de 90 cm de anchura para personas con silla de ruedas.

Las tres nuevas estaciones de la Línea 3 proporcionarán servicio a más de 40.000 vecinos repartidos por su área de influencia, entre los distritos de Horta-Guinardó y de Nou Barris.

Cada una de las estaciones ha sido diseñada por un equipo distinto de arquitectos:

Mundet: Autor - Ventura Valcarce.

Al estar situada por debajo de la Ronda de Dalt, dispone de un pasadizo subterráneo para cruzar la ronda, teniendo de esta forma un acceso por encima de ella y un par más por debajo. Además, en la estación de

Mundet se da el caso de que el vestíbulo se halla al nivel de la calle.

Valldaura: Autor - Manel Sánchez.

Consta de un vestíbulo situado en el Passeig Valldaura con calle la Canigó y una salida de emergencia situada en el Passeig Valldadura con la calle Hedilla. El vestíbulo de esta estación ofrece una vista panorámica sobre el andén.

Canyelles: Autor - Alfons Soldevila.

Consta de dos vestíbulos, uno situado en la Via Favència con la calle Federico García Lorca y otro situado en la Via Julia, a la altura de la Rambla del Caçador. Por sus características –es la única de las nuevas estaciones que tiene dos vestíbulos– la estación de Canyelles dispone de 5 escaleras mecánicas inteligentes.

75 aniversario del metro

Durante 1999 conmemoramos los primeros 75 años del Metro de Barcelona. Así, y con el lema del 75 Aniversario del Metro, se organizaron diversos actos como concursos literarios, fotográficos, representaciones teatrales, cine, música y fiestas populares.

Cabe destacar una exposición que tuvo lugar en el metro sobre el pasado, presente y futuro del Metro de Barcelona y la influencia que la presencia de este medio ha tenido en la transformación de la ciudad.

Además, se organizó una jornada bajo el lema "El metro te abre las puertas de la ciudad", durante la que con un billete de metro conmemorativo del 75 aniversario, el ciudadano podía acceder a diferentes lugares de la ciudad.

2002-2010

Nuevas actuaciones en el suburbano barcelonés

La firma del contrato programa entre la "Autoritat del Transport Metropolità" (ATM) y la Administración del Estado, con vigencia para los años 2002-2004, significará una dotación de recursos económicos que ha de garantizar la competitividad de la ciudad de Barcelona en relación con otras ciudades europeas.

Este impulso irá unido a las obras de ampliación y prolongación de las líneas de metro previstas en el Plan de Infraestructuras Ferroviarias (PDI), a la continuación de las obras de adaptación de las estaciones, a la compra de nuevos trenes, y a la mejora de frecuencias, que permitirán también prestar servicio a la puesta en funcionamiento de la futura línea 9.

29.06.2002: Reconversion

de parte de Línea 4 en Línea 2

Cinco estaciones de la Línea 4 del Metro se convierten en estaciones de la Línea 2. Se trata del tramo comprendido entre La Pau y Pep Ventura, que incluye las estaciones de La Pau, Vernet, Joan XXIII, Sant Roc, Gorg y Pep Ventura.

TMB dedice integrar este tramo a la Línea 2 una vez que los estudios de movilidad manifestaran la conveniencia de un enlace directo entre el centro de Barcelona y el de Badalona.

Con esta modificación, La Pau será la estación final de la Línea 4, al tiempo que se convierte en una estación de correspondencia con la Línea 2. Por su parte, la mo-

derna Línea 2 será más rápida y extensa, ya que a los 8,6 km actuales se tendrán que añadir los 4,5 km del tramo integrado. Después de la integración, la Línea 2 pasará de tener 12 estaciones a tener 17, mientras que la Línea 4 pasará a tener 21 estaciones.

04.08.2003: Nueva estación

El Maresme-Fòrum

La nueva estación El Maresme – Fòrum de la Línea 4 del Metro de Barcelona, está situada en la zona del Poblenou, junto al centro comercial Diagonal Mar, del 22@ y a los recintos que acogieron los acontecimientos del Forum Universal de las Culturas 2004. Esta estación permitió a Transports Metropolitanos de Barcelona (TMB) atender la gran movilidad de personas que se originó con los actos organizados con motivo del Forum Universal de las Culturas.

El Maresme – Fòrum dispone de dos accesos al vestíbulo de la estación y a los andenes, y se han instalado tres ascensores, además de seis escaleras mecánicas y caminos para invidentes, lo que la hace accesible a las personas con movilidad reducida.

15.12.2003: Empieza a funcionar la Línea 11

En realidad, la Línea 11 es un metro ligero que enlaza los barrios de Trinitat Nova, Torre Baró, Vallbona y Ciutat Meridiana (en el término municipal de Barcelona) con el de Can Cuiàs (en Montcada i Reixac).

La nueva línea, con 5 estaciones, arranca en Trinitat Nova, donde comparte estación con la Línea 4 y donde se puede hacer correspondencia. Las otras estaciones son Casa de l'Aigua, Torre Baró / Vallbona (donde enlaza con las líneas C3 y C4 de Cercanías RENFE), Ciutat Meridiana y Can Cuiàs. Todas ellas están totalmente adaptadas a las personas con movilidad reducida.

Este metro ligero dota de transporte público a gran parte del distrito de Nou Barris y comunica una zona de difícil acceso para el transporte público de superficie debido a la complicada orografía que presenta.

El metro ligero se compone de un tren de dos coches con cámaras de videovigilancia. Cada uno de los trenes puede transportar a cerca de 400 usuarios.

La Línea 11, diseñada en vía única y con cruces en la estación de Torre Baró – Vallbona, tiene tramos en que los trenes circulan a cielo abierto a pesar de que la infraestructura se ha realizado en túnel.

Por último, cabe destacar como peculiaridad, que en todas las estaciones se han integrado diversas obras artísticas que las personalizan y las acercan a sus respectivos entornos.

15.12.03: Cambia la denominación de dos estaciones de metro

Transports Metropolitanos de Barcelona (TMB) modifica la denominación de dos de las estaciones de Metro de Barcelona. En concreto, la estación de Cornellà de la Línea 5 pasa a denominarse Cornellà Centre, mientras que la estación Feixa Llarga de la Línea 1 recibirá el nombre de Hospital de Bellvitge.

Los cambios de nombre, que entrarán en vigor coincidiendo con la puesta en servicio de la nueva Línea 11 del Metro, forman par-

te de la integración ferroviaria urbana, cuyo objetivo es identificar una única red de transporte público en Barcelona y su área metropolitana en beneficio del ciudadano.

El metro del futuro en Barcelona

Las prolongaciones definidas en el 3er Convenio de Infraestructuras implican las siguientes ampliaciones de la red de metro:

- Línea 1: Hospital de Bellvitge- Pl. Catalunya (El Prat)
- Línea 1: Fondo- Badalona Centre
- Línea 2: Pep Ventura-Badalona Centre
- Línea 2: Badalona Centre- Morera
- Línea 2: Sant Antoni- Fira 2
- Línea 3: Canyelles-Trinitat Nova
- Línea 4: La Pau-Sagrera Meridiana
- Línea 5: Horta-Vall d'Hebrón

Se contempla la construcción de dos nuevas estaciones (Cardenal Reig y Virrei Amat) y de tres intercambiadores: Sagrera-Meridiana (L1, L4, L5, L9 y RENFE), Arc de Triomf (L1 y RENFE) i Diagonal (L3, L5 y FGC) de la Generalitat).

Además la construcción de la Línea 9, que contará con más de 50 trenes nuevos, 15 intercambiadores con el resto de la red y que tiene una demanda estimada de 90 millones de viajeros anuales.

Brief History of the Metro

40

The Metropolitan network in Barcelona, which began in 1863, like London's, is the oldest in the world. At present, (data as of 31/12/2005) it runs 6 lines, 86.6 km of track and has 123 stations, 88 of which are not linked to other lines, 15 have 1 link and 1 has two links. It employs a work force of 2943 people, and the service is provided with a mobile fleet of 631 cars (506 engines and 125 trailers -Funicular not included-) which currently transport about 345 million passengers.

Since its outset in 1924, the Barcelona metro has played a leading role in urban mobility, as it united the factor of speed - an essential advantage derived from its independence from street traffic - with the continuous improvement of its facilities, which are renewed periodically to provide users with the best, most comfortable services.

The following is an outline of the fundamental periods and events in the history of the Barcelona metro, a means of transport which is essential for the harmonic development of the city as a whole.



1920 - 1922

Origins of Barcelona

Metropolitan Transport Systems

In 1920, the company popularly known as "El Transversal" promoted the project designed by the engineer Fernando Reyes Garrido of installing an underground electric transverse railway to connect the Barcelona-Tarragona and Barcelona-France railway lines. Its objective was to provide a combined passenger and merchandise service on a local, urban line which would have as its departure terminal what would later become the Plaza de España station.

In 1921, another group of promoters, established under the name of Gran Metropolitano de Barcelona, began the construction of the Lesseps-Liceu route, which, according to the original project, would stretch from the Gràcia quarter to Colón.

Both operations, each with an initial capital of 15 million pesetas, marked the beginnings of the Barcelona Metro.

1920: Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, S.A.

At the end of 1920, the company Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, S.A., popularly

known as "El Transversal", was founded with the aim of establishing the grounds for the project of linking Barcelona's southwest and northeast areas with an underground railway line.

26.3.1921: Gran Metropolitano de Barcelona, S.A.

Another great company, Gran Metropolitano de Barcelona, S.A. was established. The shareholders were Tranvías de Barcelona, S.A., Ferrocarriles de Catalunya, S.A. and several Barcelona and Bilbao Banks: Banco de Vizcaya, Banco Hispano Colonial and S.A. Arnús Gari.

That same year, the construction of the Lesseps-Liceu line began. Its objective was to link the Gràcia quarter with Colón.

7.3.1922: Royal Order

The ordinance allowing for the commencement of the project defined as an "underground transversal electric-traction railway between the Barcelona-Tarragona and Barcelona-France lines" was approved.

8.6.1922: Inauguration of works in Plaza de España

King Alfonso XIII presided at the inaugural ceremony of the construction of the first underground line in Barcelona in the area where the Plaza España station would eventually be located.

1924 - 1934

The Grand Metro and

"El Transversal" begin service

On December 30, 1924, the first route of the Barcelona metro was started up. This was a great social event which attracted citizens' curiosity, as they would be able to enjoy what was then a revolutionary means of transportation which allowed them to travel from the Gràcia quarter to Colón covering a route of over 3 km with six stations. "El Transversal", which was intended to become a rail link between the different railway stations of Barcelona in order to ease transport of passengers and merchandise travelling south (Tarragona) and north (France) put its first route of almost 4 km into service.

30.12.1924: Lesseps - Catalunya

Inaugurated by Prince Fernando de Baviera on behalf of King Alfonso XIII, the metro stations of Lesseps, Diagonal, Aragón (Pas-

seig de Gràcia) and Catalunya began operating, covering a route of 2.47 km.

31.5.1925: Fontana

The Fontana metro station, located between those of Lesseps and Diagonal, was put into service. This was a great advantage for people living on Travessera de Gràcia, who had been isolated from previous stations, which were located at a distance of 1.362 km from each other.

5.7.1925: Catalunya - Liceu

The Liceu metro station was inaugurated, signifying an 878-meter extension to the line in its second year of service, with which it reached a total length of 3.348 km. The company planned to create a service in the form of a figure eight under the city. The metro lines would be numbered from 1 to 5. During this period, the project only materialised as far as the Lesseps-Liceu line and the Aragón (Passeig de Gràcia)-Correos line (which in the project was known as the Bifurcación-Portal de Mar line). This last station was located in the actual port zone. The theoretical Line 3 was known as Lesseps-Horta and Line 4 as Lesseps-Estació de Francia. The latter consisted of 12 stations and passed through Sarrià, Las Corts, Sants and Gran Vía to reach the Ciudadela Park and the Estación de Francia. Line 5 was to link the stations of Liceu-Atarazanas-Puerta de la Paz and Paseo Colón with the aforementioned Estación de Francia.

10.6.1926: Bordeta - Catalunya

This first stretch of the Transversal line was inaugurated by the city authorities. It was 3.948 km long and had nine stations: Bordeta, Mercat Nou, Sants (Plaça de Sants), Hostafrancs, Espanya, Rocafort, Urgell, Universitat and Catalunya.

19.12.1926: Aragón junction (Passeig de Gràcia) - Jaume I

The Gran Metro put into service the route between the Aragón junction (Passeig de Gràcia), Urquinaona and Jaume I. This route was subsequently extended to the Correos station (no longer existing). With the onset of this project, Gran Metro trains began to travel from Lesseps to Aragón (Passeig de Gràcia) on a common railway track, and from Aragón onwards these trains diverged, one heading towards Catalunya-Liceu and the other towards Urquinaona-Correos.

1.7.1932: Santa Eulalia - Bordeta - Catalunya - Triunfo Norte (Arc de Triomf)

The macro-station of Catalunya was inaugurated. Passenger trains of the Compañía de Ferrocarriles del Norte arrived and departed to and from the French border on the station's central railway tracks. On the lateral tracks, trains travelled to the also recently inaugurated stations of Urquinaona and Triunfo Norte (Arc de Triomf), and, in the opposite direction, towards the new Santa Eulalia terminal in L'Hospitalet.

1.4.1933: Triunfo Norte (Arc de Triomf) - Marina

The Marina station was built by the Ferrocarriles de la Compañía del Norte with a pre-

payment from the Transversal metro. These works were undertaken thanks to the loan granted to "El Transversal" by Barcelona City Hall on November 18, 1931.

Throughout these years, the main problem faced by "El Transversal" was the need to increase the capacity of its rolling stock, which was insufficient to attend the rising number of passengers on its 6 km of railway line. Four carriages, ordered from the company Maquinista Terrestre Marítima, could not be put into operation until 1944, due to the multiple difficulties arising from the Spanish Civil War and World War II.

20.2.1934: Jaume I - Correos

The Correos metro station, currently out of service, was incorporated into the Gran Metropolitano with a single railway track. Later, on January 12, 1942, the double railway track of this stretch was inaugurated.

1935 - 1950

War and postwar hold back the rapid growth of the Metro

The process of expansion of the metro network, abruptly interrupted by the Spanish Civil War, was reduced during this period to the construction of tunnels linking the different lines which were used as arms depots or as anti-aircraft shelters to protect civilians from the intense bombardments which Barcelona suffered.

The long and difficult postwar period -during which both public and private concessions for trains with Spanish gauge were revoked, laws which affected the Barcelona metro- only allowed for the extension of the Gran Metropolitano route as far as Fernando.

1.2.1941: Law of Railway Regulation

The Law of Railway Regulation (published in the January 24, 1941 issue of the Official Gazette) was put into effect, revoking all concessions, both public and private, for trains with Spanish gauge. As the Ferrocarril Metropolitano trains had this rail gauge, the Ministry of Public Works ordered the company management to close all company accounts books, allowing the state to take over all concessions. However, after arduous procedures and negotiations, and through a Decree published in 1943, the company regained the management of its facilities.

15.4.1946: Liceu - Fernando

The Gran Metro line was extended to Fernando, thus lengthening its route by 121.87 metres.

By this time, the Gran Metropolitano had made a series of improvements to its service, such as a link, although indirect, with Transversal metro in the Plaça de Catalunya, a link between the Aragón station and the stop for M.Z.A. trains (today RENFE). The first escalators were also put into service in Aragón (Passeig de Gràcia) and Diagonal stations, and new lighting systems were installed in all stations.

1951 - 1967

Period of resurgence and railway extension

During this period, the city of Barcelona extended towards the Besós river, a circum-

tance which demanded the immediate provision of this area with public transport services. This project allowed the Transversal metro to regain the development which had been interrupted by the war. The company extended its routes once again and provided its reformed, modernised and modified facilities with elements, which were then considered to be state of the art, thus achieving the greatest volume of passengers in all of Europe.

23.6.1951: Marina - Clot

The Marina (Glòries)-Clot Transversal stretch was inaugurated. Construction had begun on October 25, 1948 thanks to the fifty-million-peseta loan approved by the City Hall for this extension.

The starting date of this work - a project of great magnitude - coincided with the centenary of the railway in Spain.

8.5.1953: Clot - Navas

Immediately after the inauguration of the previous new stretch, a further extension incorporating the Navas de Tolosa (Navas) station was carried out.

27.1.1954: Navas - Sagrera

As a continuation of this ambitious project, the Navas de Tolosa (Navas)-Sagrera sector was inaugurated.

15.5.1954: Sagrera - Fabra i Puig

This route marked the completion of Transversal's project of extension as far as Fabra i Puig, reaching nearly 10 km of line which would remain in operation for fourteen years. During this time, Transversal maintained, reformed and modernised many of its facilities, such as the Universitat, Rocaforat, Santa Eulalia, Bordeta, Mercat Nou and Triunfo Norte (Arc de Triomf) stations; new accesses were created in Moyanés (Hostafrancs) and escalators were installed in Plaza de España. One of the most successful improvements was the inauguration of the direct link tunnel between the two Catalunya stations, on June 25, 1956. Subsequently, this tunnel had to be enlarged due to the gradual increase of passengers changing from one line to the other.

21.7.1959: Sagrera - Vilapicina

A line of over 2 km, completely automated and with trains operating by contact with photoelectric cells, was put into service. This line's route covered the stations of Sagrera, Congrés, Maragall, Virrei Amat and Vilapicina.

5.10.1967: Vilapicina - Horta

Line 2 was extended eastwards by almost 700 metres to incorporate the Horta station.

1951 - 1961

The merger and municipalization of Gran Metro and "El Transversal"

The 1950s was a decade in which Barcelona underwent great industrial and population growth, a fact which generated the need to establish clear public transport policies capable of catering for the demands of passenger mobility and street traffic congestion. Logically, underground transport was destined to play a leading role, as it was already

transporting approximately 140 million passengers yearly, a figure which made this transport system indispensable for future demands.

This situation led to the advisability of merging the two metro companies. In order to make this possible, Barcelona City Hall began municipalization proceedings as a result of which the City Hall became the owner of the share capital of both companies, which were thenceforth grouped under the name of F.C. Metropolitano de Barcelona, S.A.

31.12.1954:

The City Hall began municipalization proceedings for "El Transversal" and "Gran Metro".

31.12.1959:

Both companies adapted their statutes to become private municipal companies. After claiming all shares and assets of the companies, the City Hall became the sole owner of their share capital.

28.6.1961:

The merger process between "Gran Metropolitano de Barcelona, S.A." and "F.C. Metropolitano de Barcelona, S.A." was concluded. The former company was incorporated into the latter, which maintains its name to this day.

1952

Financing the Metro

As service increased and improved, the maintenance and development of the underground network of collective transport, the metro, required further investment. For this reason, Barcelona City Hall was obliged to request financial aid from the state in order to attend to the necessary improvements in the infrastructure of the metropolitan lines. The government assumed such costs and provided subsidies to cover most of the deficits in operating costs, a commitment which later became the responsibility of the Generalitat de Catalunya after the transfer of jurisdiction on land transport.

As a consequence of these decisions, what was known as the First Municipal Emergency Plan was established. This plan involved the extension and creation of new railways which, despite economic limitations, reached some of the adjacent municipalities which were in expansion.

5.12.1952:

Approval of a Ministerial Decree which assigned responsibility to the state for improving the infrastructure of the metro lines and authorised the City Hall to guarantee a major stock issue.

27.12.1957:

The government specified by law that the City Hall would undertake the costs of superstructure of all lines approved in the future, while the state would bear the costs of infrastructure. This made the First Municipal Emergency Plan effective, as provided for in a decree of the Railways General Directorate.

19.2.1963:

The Barcelona Transport Co-ordinating Committee approved the Emergency Plan, which

involved the extension of the lines of the former Transversal and Gran Metro, now merged, and the creation of a new line which is currently known as Line 5.

In 1966, a Task Group was formed to study a metro network which could "serve the entire city of Barcelona", the activities of which were approved by the Co-ordinating Committee on February 6, 1967 and sanctioned by the Council of Ministers on July 22 of that same year.

For reasons of budget, the project only covered the actual city of Barcelona. Therefore, in 1971 it became necessary to modify the plan in order to increase the radius of action towards outlying areas with the extension of Line 4 towards the northwest, Line 3 towards Valle de Hebrón and Montbau and Line 1 towards the centre of L'Hospitalet. This Plan, known as the "71 Plan", shaped the project to ease communications with areas on the left bank of the Besós river as well as the construction of the Roquetes sheds.

26.7.1978: Royal Decree

The creation of the State of Autonomies granted the Generalitat de Catalunya jurisdiction over land transport, allowing this institution to assume responsibility from the central administration for the structure of the metro.

1968 - 1974

Development of expansion plans and celebration of the 50th Anniversary

The application of the Emergency Plan, created in the 1960s, allowed for the expansion of Line 1, the extension and modification of Line 3, the extension by nearly four kilometres of Line 5 and the preparation for the adaptation and subsequent incorporation of what would be Line 4.

During the culmination of this stage of great development, the Barcelona metro, was celebrating its 50th anniversary of permanent service to the city.

14.3.1968: Fabra i Puig - Torras i Bages

Line 1 was extended with the Fabra i Puig-Sant Andreu-Torras i Bages route.

14.12.1968: Liceu - Drassanes

The current Line 3 extended its route with a new station, Drassanes, taking advantage of the construction work to renovate facilities in the Liceu station.

Shortly before the opening of the Drassanes station, on March 1, 1968, the Fernando station was closed down.

31.11.1969: San Ramón (Collblanc) - Diagonal

What in the Emergency Plan had been known as "Transversal Alto" (later Line 5) began to take shape with the opening to the public of seven new stations: San Ramón (Collblanc), Badal, Sants (Plaça de Sants), Roma (Sants Estació), Entença, Hospital Clínic and Diagonal.

17.6.1970: Drassanes - Pueblo Seco (Paral-lel)

The construction problems arising from sandy soil and water infiltration due to the

proximity of the sea did not prevent the opening of the route between Drassanes and Pueblo Seco (Paral-lel).

26.6.1970: Diagonal - Sagrera

Line 5 was supplemented with six stations: Diagonal, General Mola (Verdaguer), Sagrada Família, Dos de Mayo (Hospital de Sant Pau), Camp de l'Arpa and Sagrera.

The last three stations formed part of the early project for Line 2 and were annexed to Line 5 under this name to avoid confusion among users.

The inaugural ceremony for this stretch of railway was presided over by the then head of state, Francisco Franco.

20.3.1972: Correos - Jaume I (Out of service)

In order to prepare the adaptation and incorporation of what would later be Line 4, the stretch of railway between the stations of Correos and Jaume I was closed down.

4.4.1972: Jaume I - Aragón Junction (Out of service)

Similarly, the stations of Jaume I, Urquinaona and the Aragón junction were removed from the old Line 3.

5.2.1973: Jaume I - Joanic

Line 4 was inaugurated with six stations: Jaume I, Urquinaona, Gran Vía (Passeig de Gràcia), Girona, General Mola (Verdaguer) and Joanic.

The Urquinaona and Jaume I stations, formerly part of the old Line 3, were incorporated into Line 4, while the Correos station, which had also belonged to Line 3, was permanently taken out of service.

5.2.1973: Pubilla Cases - San Ramón (Collblanc)

The route stretching from Pubilla Cases to San Ramón (Collblanc) on Line 5 was put into service. The activation of this line extension confirmed the definitive entry of the metro into areas outside the municipality of Barcelona.

16.5.1974: Joanic - Guinardó

Line 4 extended its route with the stations of Alfons X and Guinardó.

31.12.1974: The Metro celebrates its 50th anniversary

For the celebration of this event, several commemorative acts were held in 1975. One of the most important was the exhibition on the history of the metro dedicated to the general public of Barcelona. The exhibition was inaugurated on December 20, 1974 in the Universitat station foyer, where all kinds of metro paraphernalia, both in use and obsolete, were exhibited: photographs, statistical data, ticket models, vending machines, souvenirs from previous inaugurations, etc. The exhibition covered all those events that took place during the dictatorship of Primo de Rivera, the Republic, the Civil War and up to the year of the commemoration.

At the exhibition site, envelopes with a special anniversary postmark were sold, commemorative medals were awarded to authorities and company personnel and plaques were handed out to the general public.

1975 - 1977**An intense rhythm of inaugurations**

The plans for the extension of the metro which were carried out during this two-year period following agreements between the Ministry of Public Works and Barcelona City Hall, allowed for new stretches on Line 3 to be started up. These routes were inaugurated by the then Prince Juan Carlos and Princess Sofía of Spain.

Line 4 was extended towards the port zone of Barceloneta and Line 5 began to communicate Barcelona with the municipalities of L'Hospitalet and Cornellà. Poble Nou became linked to the rest of the city.

20.1.1975: Zona Universitaria -**Tarragona**

The stretch of Line 3-B (currently integrated into Line 3) was inaugurated. This route comprised the stations of Zona Universitaria, Palau Reial, Maria Cristina, Les Corts, Plaça del Centre, Roma-Renfe (Sants Estació) and Tarragona. The inaugural ceremony, presided by the then Minister of Public Works, Antonio Valdés González-Roldán, was included within the 50-year celebrations of metro service.

15.7.1975: Tarragona - Paral-lel

The stations of Espanya, Parlamento (Poble Sec) and Paral-lel were opened on Line 3-B. This line was completed with a link to Line 3 in the Paral-lel station. Since June 5, 1982, these stretches have been joined together under the name of Line 3 through the installation of the same power point on the third rail of both lines.

15.3.1976: Barceloneta - Jaume I

This new stretch extended Line 4 towards the port zone. It passed by the former Correos station, which maintained its station structure but to which all access was closed.

23.11.1976: Sant Ildefons - Pubilla Cases

The opening of this new stretch, which was comprised of the stations of Sant Ildefons, Can Boixeres, Maladeta (Can Vidal) and Pubilla Cases, provided direct communication between three municipalities - Cornellà, L'Hospitalet and Barcelona - via Line 5.

7. 10.1977: Selva de Mar - Barceloneta

The route of Line 4 connected six stations and offered a more direct communication between Poble Nou and the rest of the city: Selva de Mar, Poble Nou, Luchana (Llacuna), Ribera (Ciutadella) and Barceloneta. This route began from the Barceloneta station and continued under Avenida Capitán Varela, then under Paseo de Carlos I and ended in calle Pujadas.

1978 - 1982**A New period begins**

The advent of democracy enabled the City Hall to create Transports Municipals de Barcelona, to provide a public transport system in which surface and underground networks were combined as complementary systems to offer improved service and also to alleviate as far as possible the unavoidable economic deficit.

At this stage, the infrastructure of the Barcelona metro became the responsibility of the Generalitat de Catalunya, an institution which, after much speculation and following the suggestions of metro management and the City Hall, managed to revitalise the "71 Plan", which contemplated a series of improvements and extensions.

5.7.1980: Bordeta - Santa Eulalia (Temporarily out of service)

The station of Santa Eulalia on Line 1 was closed down in order to improve service for the population of Torrassa and construct a new station which would be somewhat nearer to Bordeta, thus providing greater convenience for passengers in that area.

19.4.1982: Guinardó - Roquetes

Line 4 was extended with three additional stations - Maragall, Llucmajor and Roquetes - equipped with the most advanced security and control systems.

This extension eased communication for the population living in this area with the rest of Barcelona via the various links at Maragall and Verdaguer, with Line 3 (Lesseps-Zona Universitaria) in Passeig de Gràcia and with Line 1 (Santa Eulàlia-Torras i Bages) in Urquinaona.

5.6.1982: Zona Universitaria - Lesseps (Unification)

Lines 3 and 3-B were joined under the name of Line 3, thus eliminating the need to change trains at Poble Sec (Paral-lel) on the Lesseps-Zona Universitaria route.

On the Lesseps-Poble Sec route (Paral-lel), the power point was modified from an overhead power cable to third-rail power. The 72 carriages (36 towed and 36 motorised) of the series 300 which operated in the former Line 3 were adapted with power-point runners.

15.10.1982: Selva de Mar - La Pau

Line 4 was extended at each end. After the Guinardó-Roquetes extension, another extension towards Selva de Mar was begun, with the incorporation of the stations of Mina, Besós and La Pau.

As was the case on the Roquetes-Guinardó route, this new stretch was equipped with the most advanced systems of security and control, among which are the A.T.P. device (Automatic Train Protection), radio-telephone and connection to the T.C.C. (Traffic Control Centre).

Funicular Railway, Cable Car and Tramvia Blau (The Blue Tramcar)

The Montjuïc cable car and funicular railway and the Blue Tramcar were administered by the metro and operated as special services. The Montjuïc cable car was inaugurated on June 22, 1970 as Line 15. Its route is 815 metres long, it has two terminals and one intermediate station, and has 64 four-seater cabins.

On June 7, 1972, the Montjuïc funicular railway became part of the F.C. Metropolità de Barcelona company, and was called Line 14. After the renovation in 1992, its route is now 758 meters long and has two terminal stations. Its rolling stock is composed of four trains with a maximum capacity of 400

passengers per train, allowing for the transportation of 8000 passengers per hour in each direction.

In January 1981, Transports de Barcelona took charge of the Tramvia Blau, which covers the route between Avenida del Tibidabo and the Tibidabo funicular terminal. These tram cars are unique in Spain. They are of a characteristic blue colour and their front is decorated with the city's coat of arms.

1983 - 1992**The most Metropolitan Metro**

During this period, marked by the celebration of the Olympic Games in Barcelona, the underground network of public transport focused on the municipalities of the metropolitan area. Its routes took passengers to Santa Coloma de Gramenet, Cornellà, Sant Adrià and Badalona, and incorporated stations equipped with the most sophisticated technical devices covering aspects of security and the transportation needs of the disabled.

21.12.1983: Torras i Bages - Santa Coloma

Line 1 of the metro network, now with 21 stations, went under the Besós river to link Trinitat Vella, Baró de Viver and Santa Coloma. Its most outstanding technical features were the layout of the tracks over concrete beams and the ventilation, which was achieved through a driving device in stations and through extraction devices in tunnels.

23.12.1983: Santa Eulàlia-Torrassa - Sant Ildefons-Cornellà

Two days later, Line 1 was once again extended at the opposite end, adding two stations: Santa Eulàlia, which had been in service until July 5, 1980 and was now constructed on a new site, and Torrassa. The Bordeta station was closed down.

Line 5 also increased its route by two stations: Gavarrà y Cornellà. The total number of stations on this line was now 23 stations, the same as Line 1.

22.4.1985: La Pau - Pep Ventura

This route also went under the Besós river, extending the metro line towards Sant Adrià and Badalona.

The inaugurated stretch of Line 4 had five stations: Verneda (in Sant Adrià del Besós), Joan XXIII, Sant Roc, Gorg and Pep Ventura (in the municipality of Badalona).

As is the rule on Line 4, trains have their power point on the third rail and the same improvements in infrastructure as on other lines have been carried out: tracks over concrete beams and the most up-to-date communication systems such as a selective telephone system, which allows the stationmaster to communicate with the head of platform and the Traffic Control Centre (T.C.C.), an automatic telephone system, which makes it possible for the stationmaster to contact any point on the metro network and the exterior and an omnibus telephone system, which allows the stationmaster to contact adjacent stations.

6.11.1985: Lesseps - Montbau

Line 3 was extended by four more stations: Vallcarca, Penitents, Vall d'Hebrón and Montbau, all equipped with public-ad-

dress systems in the foyers and platforms, closed-circuit TV, automatic and selective telephone systems and radio-telephone systems between trains and the control centre.

Tracks are non-vibratory with 54 Kg/m rails and beams with elastic cable clip fitted over a concrete base.

The power supply circuit is remote-controlled by the T.C.C. at Sagrada Família.

24.4.1987: Torrassa - Av. Carrilet

Line 1 was extended by 4 additional stations, all of which belonged to the municipal area of L'Hospitalet de Llobregat: Florida, Can Serra, Rambla Just Oliveras (with access to the Renfe stations), and Av. del Carrilet (linking with the F.G.C. Sant Boi, Martorell and Igualada line), equipped with public-address systems and communication between platforms and foyers.

In the Rambla Just Oliveras-Renfe station an electrical substation was installed for the 6,150-KVA power supply.

18.10.1989: Av. Carrilet - Feixa Llarga

The line was extended within the municipality of L'Hospitalet with the stations of Bellvitge and Feixa Llarga. Bellvitge has two foyers and four accesses and Feixa Llarga has an access which communicates with the Prínceps d'Espanya Hospital.

18.2.1992: Fondo

The year that Barcelona began the organisation of what were considered to be the best Olympic Games of the modern era, Line 1 of the metro inaugurated the Fondo station. Equipped with state-of-the-art technology, this was the first station to cater for the mobility and transport needs of the physically disabled, for whom special escalators and elevators were installed. The floor was also paved with edges of a special texture for guiding passengers with impaired vision.

1993 - 1998

Towards the year 2000...

In the final decade of the 20th century, plans for new line extensions covering areas which are insufficiently communicated constitute the means for what the metro technicians call "sewing up the network". This means adjusting the minutest details of all projects in order to be able to offer the best possible service to users in the third millennium, reserving a role for the metro as vibrant as the colours used to identify the five metro lines: red, purple, green, yellow and blue.

25.9.1995: Sant Antoni - Sagrada Família

Line 2, whose construction work had been paralysed for various reasons since 1973, linked the stations of Sant Antoni, Universitat, Passeig de Gràcia, Tetuan, Monumental and Sagrada Família. This line was extended to Paral·lel.

The facilities on this line include hydraulic elevators, escalators, specially textured flooring for the blind, information panels, public-address systems, background music, ticket-vending and validating machines.

31.12.1995: Sant Antoni - Paral·lel

An extension is opened up to Paral·lel, to provide a link with Line 3.

20.9.1997: Sagrada Família - La Pau

In the presence of the principal autonomous government and municipal authorities, the stations of Encants, Clot, Bac de Roda, Sant Martí and La Pau, forming part of Line 2, opened their doors to the public. This extension was possible thanks to an agreement, signed in 1990, between the Generalitat and the Ministry of Transport.

The design and quality of the facilities of this new extension, for which an investment of 21 billion pesetas was necessary, are adapted to the highest technological standards in order to provide the best service to metro users.

1999-2001

Transport for everybody

During this period, public transport is ever-increasingly orientated towards guaranteeing the mobility of everybody. Along these lines, all stations on the latest network extensions or remodelling that are carried out in these years take into account all adaptation requirements for persons with reduced mobility, together with those with sight or hearing impairments.

27.10.1999: Opening of new station at Trinitat Nova

The new section Via Júlia (beforehand Roquetes) - Trinitat Nova on Line 4 in the Metro network is in operation. The new Trinitat Nova station is adapted for PRM (People with Reduced Mobility) with lifts, ramps, a double handrail on the stairs, pathways for the blind..., and the ticket zone includes a specific 90 cm wide area for wheelchair users. Also, this is the first station in the Metro network where the ticket validating machine in the ticket zone is on the passenger's right-hand side.

Since the signalling and information systems were altered in the new Trinitat Nova station, the station name, previously Roquetes, was also changed to Via Júlia. The new station name corresponds to the local characteristics of the area where it is located (in Via Júlia), in line with the policy whereby each Metro station is to identify the area where it is located and serve as a point of reference for the public.

21.09.2001: Extension of Line 3: New stations at Mundet, Valldaura and Canelles

The line is extended with the opening of three new stations which cover a total of 2.4 kilometres and include the latest technological developments, both vis-à-vis their fixed premises and infrastructure.

All the stations on this new section of Line 3 in the Metro have a common feature: the central platform. Also, they are provided with smart escalators that are suitable for PRM (people with reduced mobility), lifts that travel from the platform to the foyer and from the foyer to the street, pathways for the blind and a specific 90 cm wide area for wheelchair users.

The three new stations on Line 3 will provide a service to over 40,000 members of the

public throughout their areas of influence, i.e.: between the areas of Horta Guinardó and Nou Barris.

Each station has been designed by a different group of architects:

Mundet: Architect - Ventura Valcarse.

Since this station is underneath the Ronda de Dalt circular, it has an underground passage for crossing the road, and therefore it has one access point above and two more below. Also in the Mundet station, the foyer is at street level.

Valldaura: Architect - Manel Sánchez.

This station includes a foyer located at the junction between Passeig Valldaura and Carrer Canigó and an emergency exit at the junction between Passeig Valldaura and Carrer Hedilla. This station's foyer has a panoramic view of the platform.

Canyelles: Architect - Alfons Soldevila.

This station has two foyers, one at the junction between Via Favància and Carrer Federico García Lorca, and another one on Via Júlia, next to the Rambla del Caçador. Owing to its characteristics – it is the only new station with two foyers. It also has 5 smart escalators.

75th Anniversary of Barcelona's Metro

During 1999 Barcelona celebrated the 75 first years of Barcelona Metro. Within the framework of this celebration, several events were organised such as literature contests, photography exhibitions, theatre shows, cinema, music and popular festivities.

A big exhibition was organised at Barcelona Metro showing the past, present and future of Barcelona Metro and its importance for transforming the city.

Thus, a project called "The metro opens you the doors of your city" was held. All Barcelona citizens could have access to different locations in the city thanks to the commemoration.

2002-2010

New action in the Barcelona suburbs

The signing of the contract between the "Autoritat del Transport Metropolità" (ATM) and the central government, valid during 2002 – 2004, will involve economic resources that have to guarantee the competitiveness of Barcelona in relation to other European cities.

This drive forward will be combined with the enlargement and extension works on the metro lines included in the Railway Infrastructure Plan (RIP), to the continuation of the modernisation works in metro stations, to the purchasing of new trains and improvement if the frequencies on existing lines, which will also permit the provision of services to the putting into operation of the future line 9.

29.06.2002: Reconversion of part of line 4 on line 2

Five stations on Line 4 are to become Line 2 stations. This is the section between La Pau and Pep Ventura, including the La Pau, Verneda, Joan XXIII, Sant Roc, Gorg and Pep Ventura stations.

TMB has decided to incorporate this section into Line 2, because mobility studies have highlighted the convenience of provi-

ding a direct link between the centre of Barcelona and the centre of Badalona. With this modification, La Pau will become the last station on Line 4, while also linking to Line 2. For its part, modern Line 2 will be faster and longer, as a further 4.5 kilometres from the newly incorporated section will be added to its current 8.6 km trajectory. Once this section is integrated, Line 2 will have 17 stations, instead of the 12 it currently includes, while Line 4 will have a total of 21.

04.08.2003: New Station

El Maresme-Fòrum

The new El Maresme - Fòrum station on Line 4 of the Barcelona Metro is located in the Poblenou district, alongside the Diagonal Mar shopping mall, 22@ and the arenas holding the Universal Forum of Cultures 2004. Through this station, Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) has been able to attend to the public's vast mobility requirements resulting from the Forum events. El Maresme - Fòrum has two access points to the station foyer and platforms, and three lifts have been installed, and more than six escalators and pathways for the blind, which makes the station accessible to those with reduced mobility.

15.12.2003: Line 11 comes into service

Line 11 is, in fact, a light metro linking the Trinitat Nova, Torre Baró, Vallbona and Ciutat Meridiana districts (within the municipality of Barcelona) with the Can Cuiàs district (in Montcada i Reixac).

The new line includes 5 stations, and starts in Trinitat Nova, where it shares a station and link with Line 4. The other stations are Casa de l'Aigua, Torre Baró / Vallbona (which links to Lines C3 and C4 on RENFE's commuter routes), Ciutat Meridiana and Can Cuiàs. All these stations are fully adapted for people with reduced mobility.

This light metro provides public transport to a large part of the Nou Barris district, and also communicates an area which was difficult for overland public transport to access owing to its complicated geographical situation.

The light metro consists of a train with two carriages equipped with video surveillance cameras. Each train can carry up to 400 passengers.

Line 11, designed as a one-way route and comprising a crossing to the Torre Baró - Vallbona station, includes some overland sections even though the infrastructure has been built inside a tunnel.

Finally, it is worth highlighting as a particular feature that all the stations include various artistic works which personalise them and correspond to their respective environments.

15.12.03 Changing the name of two metro stations

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) is changing the name of two of the Barcelona Metro stations. In particular, the Cornellà station on Line 5 is to be renamed Cornellà Centre, and the Feixa Llarga station on Line 1 is to be called Hospital de Bellvitge.

The name changes, which will come into force when the new Line 11 is opened, are

part of the integrated urban railway system, which aims to define a single public transport network in Barcelona and its metropolitan area, to benefit the public.

The future of Barcelona's Metro

The metro extensions defined at the 3rd Infrastructures' Agreement imply the following actions:

Line 1: Hospital de Bellvitge-
Pl. Catalunya (El Prat)
Line 1: Fondo- Badalona Centre
Line 2: Pep Ventura-Badalona Centre
Line 2: Badalona Centre- Morera
Line 2: Sant Antoni- Fira 2
Line 3: Canyelles-Trinitat Nova
Line 4: La Pau-Sagrera Meridiana
Line 5: Horta-Vall d'Hebrón

It includes the construction of two new metro stations (Cardenal Reig and Virrei Amat) and three new mode interchangers: Sagrera-Meridiana (L1, L4, L5 L9 and RENFE), Arc de Triomf (L1 and RENFE) and Diagonal (L3, L5 and Ferrocarrils de la Generalitat). And also the building of the future Line 9, with more than 50 new trains, 15 mode interchangers and with an estimated demand of 90 million passengers yearly.

A.C.E.M.A.



Briève Histoire du Métro

46

Le réseau métropolitain de Barcelone, dont l'origine remonte à l'année 1863, de même que celui de Londres, est le plus ancien du monde. Il se compose actuellement de 6 lignes, 86,6 kilomètres de voies et 123 stations (données au 31.12.2005), dont 88 ne disposent pas de correspondance avec d'autres lignes, 15 offrent une correspondance et 1 deux correspondances. Le personnel est de 2.493 employés, le service est couvert par un parc mobile de 631 voitures (506 à moteur et 125 à distance) qui transportent actuellement environ 345 millions de voyageurs.

Depuis sa mise en service - il a commencé à circuler en 1924 -, le Métro de Barcelone est le protagoniste indiscuté de la mobilité urbaine car il unit la rapidité, un avantage fondamental dérivé de son indépendance par rapport au trafic de surface, et l'amélioration constante de ses installations qui sont rénovées périodiquement afin d'offrir aux usagers les meilleures prestations et les conditions de transport les plus confortables possibles.

Nous détaillons ci-après les étapes et les événements fondamentaux de l'histoire du Métropolitain de Barcelone, un moyen de transport public essentiel pour le développement harmonieux de cette grande ville.

1920 - 1922 Naissance des Métropolitains de Barcelone

C'est en 1920 que l'entreprise connue sous le nom de "El Transversal", concrétise le projet conçu par l'ingénieur Fernando Reyes Garrido qui consistait en un chemin de fer souterrain transversal à traction électrique destiné à unir les lignes reliant Barcelone à Tarragone et à la France et à assurer le trafic combiné de passagers et de marchandises sur une ligne urbaine locale ayant comme point de départ ce qui sera plus tard la station Plaza de España.

Un autre groupe de promoteurs, réunis sous le nom de "Gran Metropolitano de Barcelona", lance les travaux de construction du tracé Lesseps-Liceo qui, selon le projet d'origine, doit s'étendre de Gràcia à Colón. Cela se passe en 1921.

Ces deux opérations, dont le capital initial est de 15 millions chacune, aboutiront à la naissance du Métro barcelonais.

1920: Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, S.A.

La fin des années 20 voit la création de l'entreprise "Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, S.A.", connue sous le nom de "El Transversal", et chargée de donner forme au projet destiné à relier le sud-ouest et le nord-est de Barcelone au moyen d'une ligne de chemin de fer souterraine.

26.03.1921: Gran Metropolitano de Barcelona, S.A.

C'est à cette date qu'est créée une autre grande entreprise, la "Gran Metropolitano de Barcelona, S.A.", composée de "Tranvías de Barcelona, S.A.", de "Ferrocarrils de Catalunya, S.A.", ainsi que d'entités bancaires de Barcelone et de Bilbao: la banque de Vizcaya, la banque Hispano Colonial et la S.A. Arnús Gari.

Cette année-là, commencent les travaux de construction du tronçon Lesseps-Liceo destiné à unir le quartier de Gràcia à Colón au moyen d'une ligne de chemin de fer souterraine.

07.03.1922: Ordonnance royale

L'ordonnance permettant de procéder à l'exécution du projet défini comme un "chemin de fer souterrain transversal à traction électrique entre les lignes Barcelone-Tarragone et Barcelone-France" est approuvée.

08.06.1922: Inauguration des travaux, Plaza de España

Le Roi Alphonse XIII préside la cérémonie inaugurale des travaux de construction de la première ligne du métro barcelonais dans la zone où sera plus tard installée la station Plaza de España.

1924 - 1934

Mise en circulation de "Gran Metro" et du "Transversal"

La mise en service, le 30 décembre 1924, de la première ligne du Métro barcelonais est un grand événement social qui éveille la curiosité de la population, étonnée de voir circuler ce qui est pour l'époque un moyen de transport révolutionnaire permettant aux passa-

gers de se déplacer du quartier de Gràcia jusqu'à Colòn en empruntant un parcours de plus de 3 km jalonné de six stations. Quant à "El Transversal", qui prétendait se convertir en un train de liaison entre les différents centres ferroviaires de Barcelone et faciliter ainsi la circulation et le déplacement des passagers et des marchandises vers le sud (Tarragone) et vers le nord (France), il active son premier tronçon d'environ 4 km.

30.12.1924: Lesseps - Catalunya

Mise en service des stations de Lesseps, Diagonal, Aragón (Passeig de Gràcia) et Catalunya, qui représentent un trajet de 2,470 km et sont inaugurées par l'infant Fernando de Bavière au nom du Roi Alphonse XIII.

31.05.1925: Fontana

Mise en service de la station de Fontana, située entre Lesseps et Diagonal. Cette ouverture est très bien accueillie par les habitants de la Travessera de Gràcia, qui étaient jusqu'alors éloignés des stations antérieures, situées à 1,362 km l'une de l'autre.

05.07.1925: Catalunya - Liceu

Inauguration de la station Liceu, ce qui suppose une extension de 878 m de la ligne correspondante pendant sa deuxième année de fonctionnement. Sa longueur totale atteint alors 3,348 km.

Le projet consiste à créer un réseau en forme de huit, composé de différentes lignes, numérotées de 1 à 5. En réalité, la seule partie du projet à se concrétiser à cette époque concerne les lignes Lesseps-Liceu et Aragón (Passeig de Gràcia)-Correos (qui dans le projet porte le nom de Bifurcación-Portal de Mar), cette station pénétrant dans la zone portuaire elle-même. L'hypothétique ligne 3 s'appelle Lesseps-Horta et la ligne 4 Lesseps-Estación de Francia. Elles doivent disposer de 12 stations réparties sur le trajet Sarrià, Las Corts, Sants, Gran Vía, Parc de la Ciutadella, pour finalement atteindre la gare appelée Estación de Francia. La ligne 5 doit unir les stations Liceu-Atarazanas-Puerta de la Paz et Paseo de Colón avec la gare Estación de Francia.

10.06.1926: Bordeta - Pl. Catalunya

Ce premier tronçon de la ligne transversale est inauguré par les autorités de la ville. D'une longueur de 3,948 km, il dessert 9 stations: Bordeta, Mercat Nou, Sants (Plaça de Sants), Hostafrancs, Espanya, Rocafort, Urgell, Universitat et Catalunya.

19.12.1926: Cruce Aragón (Passeig de Gràcia) - Jaume I

Mise en service du tronçon Cruce Aragón (Passeig de Gràcia), Urquinaona, Jaume I du "Gran Metro". Cette ligne est ensuite allongée jusqu'à la station Correos. Elle permet aux trains de commencer à circuler de Lesseps à Aragón (Passeig de Gràcia). Ils bifurquent ensuite, soit vers Catalunya-Liceu, soit vers Urquinaona-Correos.

01.07.1932: Santa Eulalia - Bordeta - Catalunya - Triunfo Norte (Arc de Triomf)

Inauguration de la macro-station Catalunya. Ses voies centrales sont empruntées dans les deux sens par les trains de passagers

de la "Compañía de Ferrocarriles del Norte" (Compagnie des Chemins de fer du Nord) en provenance et à destination de la frontière. Parallèlement, les convois qui se dirigent vers les stations Urquinaona et Triunfo Norte (Arc de Triomf) - elles aussi récemment inaugurées - et dans le sens contraire, c'est-à-dire vers le nouveau terminus de Santa Eulalia à l'Hospitalet, empruntent les voies latérales.

01.04.1933: Triunfo Norte - Marina

Après paiement de la somme correspondante par "El Transversal", la "Compañía de Ferrocarriles del Norte" (Compagnie des Chemins de fer du Nord) entreprend la construction de la station Marina. Ce chantier peut être réalisé grâce au crédit accordé à "El Transversal" par la Municipalité, le 18 novembre 1931.

Le principal problème rencontré par "El Transversal" durant toutes ces années provient de la nécessité d'augmenter la capacité de son matériel mobile qui, avec 6 km de ligne en service, s'avère insuffisant pour faire face au nombre croissant d'usagers. Les quatre motrices commandées à la "Maquinista Terrestre Marítima" ne peuvent entrer en fonctionnement avant 1944 en raison des difficultés de toutes sortes provoquées par la Guerre civile et la Seconde Guerre mondiale.

20.02.1934: Jaume I - Correos

La station Correos, aujourd'hui hors service, est incorporée au "Gran Metropolitano". Elle possède alors une seule voie. Ce n'est que plus tard, le 12 janvier 1942, que la circulation en double voie sera inaugurée pour ce tronçon.

1935 - 1950

La Guerre et l'Après-guerre freinent la croissance rapide du Métro

Le processus d'expansion du réseau métropolitain, brusquement interrompu par la Guerre civile, se limite pendant cette période à la construction de tunnels de connexion entre les lignes, qui sont utilisés en tant que dépôts de matériel de guerre ou en tant que refuges antiaériens destinés à protéger la population civile des incessants bombardements dont souffre Barcelone.

Les seuls travaux effectués pendant la longue et difficile période d'après-guerre, au cours de laquelle les concessions des chemins de fer possédant une largeur de voie espagnole, qu'elles soient publiques ou privées, sont abolies -ce qui touche le Métropolitain barcelonais-, consistent en une extension de la ligne du "Gran Metro" jusqu'à la station Fernando.

01.02.1941: Loi sur les Bases de l'aménagement ferroviaire

Entrée en vigueur de la Loi sur les Bases de l'aménagement ferroviaire. Elle établit l'abolition de toutes les concessions de chemins de fer ayant une largeur de voie espagnole, qu'elles soient publiques ou privées, décision qui touche celles des Chemins de fer métropolitains. Le Ministère des Travaux publics donne l'ordre à la direction de l'entreprise de clôturer sa comptabilité, et l'État prend en charge la concession. Après une série de démarches particulièrement ardues, "El Transversal" récupère néanmoins

la gestion de l'exploitation, décision officielle par un Décret publié en 1943.

15.04.1946: Liceu - Fernando

La ligne du "Gran Metro" est prolongée jusqu'à la station Fernando, ce qui implique une extension de 121,87 mètres. Le "Gran Metropolitano" avait jusqu'alors réalisé améliorations sur la ligne, au niveau par exemple de la communication, bien qu'indirecte, avec le "Metropolitano Transversal" à la hauteur de la Plaza de Catalunya, et à celui de la liaison entre la station Aragón et la gare des chemins de fer de M.Z.A (aujourd'hui RENFE). Signalons également la mise en marche des premiers escaliers mécaniques dans les stations Aragón (Passeig de Gràcia) et Diagonal, ainsi que l'installation de nouveaux dispositifs d'éclairage dans toutes les stations.

1951 - 1967

Période de redressement et création de nouveaux tronçons

Barcelone connaît à cette époque un mouvement de croissance en direction du Besòs, ce qui oblige la ville à doter cette zone de services de transport destinés à faire face à ce pressant besoin de communication, et cela sans tarder. Cet engagement permet à "El Transversal" de relancer son processus de développement, interrompu en raison de la Guerre. L'entreprise étend ses lignes, rénove, modernise et modifie ses installations tout en y intégrant des éléments avant-gardistes pour l'époque, ce qui lui permet d'atteindre la plus forte densité de voyageurs d'Europe.

23.06.1951: Marina - Clot

Inauguration du tronçon de "El Transversal" Marina (Glòries)-Clot, dont les travaux avaient commencé le 25 octobre 1948, grâce au crédit de 50 millions de pesetas approuvé par la Municipalité, qui facilite ses possibilités d'expansion.

Le début de ces travaux - un projet de grande envergure - coïncide avec la célébration du centenaire des Chemins de fer en Espagne.

08.05.1953: Clot - Navas

Après l'inauguration du tronçon précédent, l'extension visant à l'incorporation de la station de Navas de Tolosa (Navas) est rapidement réalisée.

27.01.1954: Navas - Sagrera

Poursuite de l'ambitieux projet en cours avec l'inauguration du tronçon Navas de Tolosa-Sagrera.

15.05.1954: Sagrera - Fabra i Puig

La mise en service de ce tronçon, qui atteint presque une longueur de 10 km et sera conservé tel quel pendant 14 ans, complète le projet d'extension de "El Transversal" jusqu'à Fabra i Puig. Une grande partie des installations de "El Transversal", dont les stations Universitat, Rocafort, Santa Eulalia, Bordeta, Mercat Nou et Triunfo Norte (Arc de Triomf), est entretenue, rénovée et modernisée pendant cette période. De nouveaux accès à Moyanès et à Hostafrancs sont créés, et des escaliers mécaniques sont installés Plaza de España. L'une

des améliorations ayant connu le plus grand succès est l'inauguration du couloir de liaison directe entre les deux stations Catalunya, réalisée le 25 juin 1956. Cette liaison devra postérieurement être étendue pour faire face au transfert progressif des passagers entre les deux entreprises de transport qui utilisent une partie d'une ligne et continuent sur l'autre.

21.07.1959: Sagrera - Vilapicina

Mise en service d'une ligne de plus de 2 km de long, totalement automatisée et équipée de trains fonctionnant à l'aide d'un dispositif de contacts par cellules photoélectriques. Son trajet couvre les stations Sagrera, Congrès, Maragall, Virrei Amat et Vilapicina.

05.10.1967: Vilapicina - Horta

La ligne II est prolongée d'environ 700 mètres vers l'est pour incorporer la station Horta.

1951 - 1961

Fusion et municipalisation du "Gran Metro" et du "Transversal"

La décennie des années cinquante correspond pour Barcelone à une période de forte croissance industrielle et humaine. Il est donc nécessaire d'établir une politique des transports publics assez ferme pour que ceux-ci soient capables de faire face à la demande de mobilité des passagers et aux difficultés existantes au niveau du trafic de surface.

Les transports souterrains sont destinés à y jouer un rôle fondamental puisqu'ils sont alors utilisés par environ 140 millions de passagers par an, chiffre qui démontre leur caractère indispensable pour répondre aux exigences du futur.

La situation impose la question de l'opportunité d'une fusion entre les deux entreprises métropolitaines. La Municipalité ouvre à cet effet un dossier de municipalisation qui permet au conseil municipal de devenir propriétaire du capital social des deux entreprises. Celles-ci sont regroupées sous le nom définitif de "F.C. Metropolitano de Barcelona, S.A.".

31.12.1954:

La Municipalité ouvre le dossier de municipalisation de "El Transversal" et du "Gran Metro".

31.12.1959:

Les deux entreprises adaptent leurs statuts sociaux au régime prévu pour les entreprises municipales privées. La Municipalité, après avoir récupéré toutes les actions et parts bénéficiaires en circulation de ces entreprises, devient l'unique propriétaire du capital social.

28.06.1961:

Fin du processus de fusion entre les entreprises "Gran Metropolitano de Barcelona, S.A." et "F.C. Metropolitano de Barcelona, S.A.", la première étant absorbée par la seconde, qui à ce jour porte encore ce nom.

1952

Financement du Métropolitain

L'entretien et le développement du réseau souterrain de transports collectifs, le Métro, exigent des dotations économiques de plus en plus importantes à mesure que le réseau

croît et améliore ses prestations de service. La Municipalité barcelonaise est donc obligée de solliciter des aides auprès de l'État pour faire face aux indispensables travaux d'infrastructure des lignes métropolitaines. Le Gouvernement prend ces dépenses en charge et verse à la Municipalité des subventions destinées à couvrir une importante partie du déficit d'exploitation. En vertu du transfert de compétences en matière de transports terrestres, cet engagement passera postérieurement à la charge de la Generalitat de Catalunya.

Ces décisions conduisent à la création du Premier Plan d'urgence municipal. Ce Plan comprend l'extension de certaines lignes et la création de nouveaux trajets, qui permettent de couvrir une partie des communes voisines qui connaissent une importante période de développement.

05.12.1952:

Approbation de l'Arrêté interministériel reconnaissant à l'État la responsabilité des travaux d'infrastructure des lignes métropolitaines et autorisant la Municipalité à évaluer l'émission d'un grand nombre d'obligations.

27.12.1957:

Le Gouvernement fixe par loi le fait que la prise en charge des dépenses de superstructure des lignes qui seront approuvées dans le futur revient à la Municipalité, et que celle des dépenses d'infrastructure est du ressort de l'État. Cette décision entraîne la création du Premier Plan d'urgence municipal, rédigé conformément à l'Ordonnance de la Direction générale des Chemins de fer.

19.02.1963:

La Commission de coordination des Transports de Barcelone approuve le Plan d'urgence, qui inclut l'extension des lignes de l'ancien "El Transversal" et du "Gran Metro", qui ont déjà fusionné, ainsi que la création d'une nouvelle ligne qui correspond aujourd'hui à la ligne 5.

En 1966, une commission chargée d'étudier un réseau de métros destiné à "des servir l'ensemble de la ville de Barcelone" est créée. Les résultats de cette étude sont approuvés le 6 février 1967 par la Commission de coordination et officialisés par le Conseil des ministres le 22 juillet.

Pour des raisons budgétaires, le projet concerne uniquement la ville proprement dite. En 1971, il s'avère nécessaire de la modifier afin d'augmenter son rayon d'action vers des zones et des localités périphériques, ce qui implique une extension de la ligne IV vers le nord-ouest, de la ligne III jusqu'au Val d'Hebron et Montbau, et de la ligne I jusqu'au centre de l'Hospitalet. Ce Plan, appelé Plan "71", vise à résoudre les problèmes de communication avec les communes de la rive gauche du Besòs et à permettre la construction des dépôts de Roquetes.

26.07.1978: Décret Royal

En raison de la nouvelle organisation de l'État, divisé en régions autonomes, les compétences en matière de transports terrestres sont transférées à la Generalitat de Catalogne qui remplace donc dès lors l'Administration centrale au niveau des décisions d'ordre structurel relatives au Métro.

1968 - 1974

Développement des plans d'expansion et célébration des Noces d'Or

L'application du Plan d'urgence élaboré dans les années soixante-dix permet de prolonger la ligne I, d'étendre et de modifier la ligne III, mais aussi de porter à plus de quatre kilomètres la longueur de la ligne V et de préparer l'adaptation et l'incorporation de ce qui sera plus tard la ligne IV.

Point culminant de cette période de développement important, le Métro de Barcelone fête ses noces d'or au service permanent de la ville.

14.03.1968: Fabra i Puig - Torras i Bages

Prolongement de la ligne I grâce à la construction du tronçon Fabra i Puig-St. Andreu-Torras i Bages.

14.12.1968: Liceu - Drassanes

Extension de la ligne 3 actuelle et construction d'une station: Drassanes. Les installations de la station Liceu sont rénovées à cette occasion.

Quelques mois avant l'ouverture de Drassanes, le 1er mars 1968, la station de Fernando est mise hors service.

31.11.1969: San Ramón (Collblanc) - Diagonal

La ligne qui figurait dans le Plan d'urgence sous le nom de "Transversal Alto" - puis de ligne V - commence à prendre forme lorsque sept stations sont ouvertes au public: San Ramón (Collblanc), Badal, Sants (Plaça de Sants), Roma (Sants-Estació), Entença, Hospital Clínic et Diagonal.

17.06.1970: Drassanes - Pueblo Seco (Paral-lel)

Les difficultés de la construction, dues au type de terrain - sablonneux - et aux infiltrations d'eau occasionnées par la proximité de la mer, n'empêchent pas l'ouverture du tronçon situé entre Drassanes et Pueblo Seco (Paral-lel).

26.06.1970: Diagonal - Sagrera

La ligne V est complétée par six stations: Diagonal, General Mola (Verdaguer), Sagrada Família, Dos de Mayo (Hospital de Sant Pau), Camp de l'Arpa et Sagrera.

Les trois dernières stations faisaient à l'origine partie du projet relatif à la ligne II et sont annexées à la ligne V sous cette même dénomination.

La cérémonie inaugurale de ce tronçon est présidée par le chef d'Etat, Francisco Franco.

20.03.1972: Correos - Jaume I (hors service)

Pour préparer son adaptation et son incorporation à ce qui sera plus tard la ligne IV, le tronçon compris entre les stations Correos et Jaume I est mis hors service.

04.04.1972 : Jaume I - Cruce Aragon (hors service)

Les stations Jaume I, Urquinaona et Cruce Aragon disparaissent également de la ligne III d'origine.

05.02.1973: Jaume I - Joanic

Inauguration de la ligne IV, qui compte six

Cap al 2020, un segle al servei de la ciutat

ASSOCIACIÓ DE

COF-LECCIONISTES

EMPLEATS DE

METRO I BUS

1929
A 2010

Breu Història del Metro



Transports Metropolitans
de Barcelona