75 anys fent-fora en la història

El metro amba a gairebé tots els racons de la ciutat tres quarts de segle després d'inaugurar el primer tram, de 2.470 metres (Lesseps-plaça de Catalunya). La seva evolució sempre ha anat lligada a les necessitats de mobilitat dels usuaris, que gràcies al metro poden moure's per cinc municipis a través de les entranyes de la ciutat.

El naixement del Metro de Barcelona 1924-1934

Juntament amb Londres, Barcelona és la ciutat amb la xarxa metropolitana més antiga del món gràcies al tren de Sarrià, el primer ferrocarril urbà de l'Estat, inaugurat el 1863. El Metro de Barcelona, però, no va circular fins al 30 de desembre de-1924, quan l'infant Ferran de Baviera, en representació del rei Alfons XIII, va inaugurar el primer tram de ferrocarril subterrà, que unia les estacions de Lesseps i Catalunya.

Els primers anys de metro van estar marcats per l'existència de dues companyies. En primer lloc [illegible] el 1921 per explotar el primer tram de metro de la ciutat. Per una altra banda els mateixos anys es va fundar el Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, El Transversal, creat amb l'objectiu d'instal·lar un tram subterrani entre les línies fèrries de Barcelona-Tarragona i de Barcelona-estació de França. Aquesta companyia va començar la construcció de la seva primera línia el 8 de juny de 1922 de mans de ne Alfons XIII. Va acabar el 10 de juny de 1926 amb la connexió de la Bordeta amb Catalunya. D'aquesta manera començaven a forar-se les entranyes de Barcelona a un ritme accelerat, com ho demostrava l'obertura dels trams entre Aragó i Jaume I, el 1926, i el de Jaume II i la desapareguda estació de Comtal, el 1934. A més, el Transversal obria el 1932 el traçat que unia Santa Eulàlia amb la Bordeta i el de Catalunya a Arc de Triomf, que el 1933 va arribar a Marina.

Era la República, però, que els socials van obtenir un augment de salari per als treballadors del Gran Metro d'un 31 per cent, tot i que les empreses podien apujar el preu dels bitllets entre 5 i 10 céntims. A la pràctica, però, aquest augment de preu no es va fer fins al 1934, ja que l'Ajuntament no donava permís.

El retrocés de la guerra i la postguerra 1935-1950

Amb l'arribada de la guerra civil, el Sindicat Únic del Ram de Transports i Comunicacions col·lectivitzà les empreses de transports, de Ferrocarrils de la Generalitat, però, no va suposar cap endreçament, ja que el metro va continuar funcionant amb regularitat fins al començament dels bombardejos. Era el 17 de febrer de 1937. La part de túnels, els serveis del metro es van veure interromputs en nombroses ocasions fins a quedar altrament completament el setembre del mateix any. Aleshores, els ferrocarrils i altres transportistes municipals i armament, mentre que els túnels eren utilitzats com a refugi antiaeri.

Quan les tropes franquistes van entrar a Barcelona, el 26 de gener de 1939, el metro va ser militaritzat sota el control del regiment de ferrocarrils i les va establir un mínim servei per contribuir a la impressió de normalitat que es volia donar a la ciutat. El 2 de febrer el metro funcionava regularment i en poques setmanes, els propietaris de les empreses col·lectivitzades van recuperar les seves anteriors pertinences.

Durant la postguerra van quedar derogades diverses concessions que van atorgar durant la República. El 1940 el metro comença a donar de puntar com el mitjà de transport més prosper, superant els 70 milions de passatgers.

Moltes estacions de metro van ser utilitzades com a refugis antiaeris durant la guerra civil. A la imatge, la de Lesseps.

Ressorgiment de la xarxa i municipalització 1951-1967

A partir de 1950 la ciutat comença a expandir-se cap al nord. Després, fet que va comportar la necessitat de dotar aquesta zona dels corresponents serveis de transport. La vaga de tramvies i els 140 milions anuals de passatgers van empènyer l'Ajuntament a iniciar l'any 1951 un expedient de municipalització del Gran Metro i el Transversal. Aquest va aprocés no va finalitzar fins el 28 de juny de 1961, que el Tram-versal va absorbir el Gran Metro i el constituir-se quedar com a únic propietari del capital social de les companyies. D'aquesta manera, començava de nou a exampler-se la xarxa, sobretot a la zona que afectava el Transversal, que va ser modificat per obrir la demanda del nord de la ciutat. El 23 de juny de 1951 s'inauguraven les estacions de Muntaner i Còrsega. El de 1953, aquesta segona s'unia amb la de Navas. A més, el 1954, l'estació de Navas connectava amb la de Sagrera, i la de Sagrera ho feia amb la de Fabra i Puig.

D'altra banda, el juliol de 1959 es va obrir una línia que connectava les estacions de Sants i Congrés. Managall, Vimis Amat i Vilapicina. Aquest mateix any es va allargar fins a Horta el tram de la línia que unia Sants i un títol que no va variar fins que el tram que duplicar incorporat a l'actual línia 5.

Aspecte de les obres del Gran Metro, el Transversal, a l'alçada de Sagrera, el juliol d'aquell any.

L'alcalde Porcioles i el bisbe Modrego van inaugurar l'estació de Vilapicina (línia 5) el juliol de 1969.

La línia 4 es va inaugurar el 5 de febrer de 1973 amb un tram que enllaçava les estacions de Jaume I i Joanic.

Els fills varons príncep d'Espanya, Joan Carles i Sofia, van inaugurar la Universitària de la línia 3B el 15 de juliol de 1975.

Jordi Pujol, Pasqual Maragall i l'alcalde de Cornellà, Frederic Prieto, van inaugurar les estacions de Gavarra i Cornellà de la línia 5 el 23 de desembre del 1983.

Els plans d'expansió i les noces d'or 1968-1974

Durant la dècada dels 60 s'havia redactat un Pla d'Urgència del Metro que permetia el desenvolupament de multitudes plans d'expansió. La xarxa del Gran Metro, un cop inserida dins del Transversal, va passar a denominar-se línia 3, la verda, que de més en més s'anirà ampliant fins a convertir-se en una de les més llargues de tota la xarxa metropolitana. El desembre de 1968 es va ampliar aquest recorregut amb l'entrada en funcionament de la parada de Drassianes -que va provocar la desaparició de

Dels 15 cèntims del primer bitllet a les 145 pessetes

Durant els primers anys d'existència del metro, les dues companyies que gestionaven l'oferta van establir tarifes diferents. El Gran Metro va obrir les portes l'any 1924 amb una preus que oscil·laven dels 15 als 30 cèntims, segons el trajecte. Poc després, l'empresa va haver de rebaixar la tarifa cinc cèntims a causa de la poca afluència de públic. Per la seva banda, el Transversal cobrava 25 cèntims per trajecte complet (any 1926), i 45 cèntims pel bitllet d'anada i tornada. Cap al 1931, l'Ajuntament, que era l'accionista majoritari del metro Transversal, mantenia a la seva línia unes tarifes notablement baixes. Les dècades següents, amb l'augment del nivell de vida, el preu del transport va pujar. El bitllet senzill ha passat de costar quatre pessetes el 1973, a 25 el 1982, 65 el 1992, 135 el 1997 i 145 el 1999. Entre les millores ambdues al transport public amb la democràcia destaquen la introducció de les targetes multiviatge, com la T-2. A més, s'ha accelerat la integració ferroviària amb les targetes T-Mes i T-Dia.

l'estació de Ferran- i més tard, el juny de 1970, en va prolongar la línia fins a Paral·lel, enllaçant amb el funicular de Montjuic. L'expansió de les línies pels nos que duiava aquí, ja que la línia 1 també creixia el març de 1968 amb el tram que unia les estacions de Fabra i Puig, Sant Andreu i Torres i Bages. D'altra banda, la línia 2 ampliava la seva longitud en més de quatre quilòmetres amb el tram de Diagonal a Sagrera, el juny de 1970, i el de Pubilla Casas a Collblanc, el febrer de 1973. A més a més, es començava a projectar la incorporació de la Línia 4, la groga, que es va obrir el febrer de 1973 amb el tram que unia les parades de Jaume I de Joanic. El metro celebrava les noces d'or el desembre de 1974 amb un títol que incorporat, i quatre anys en funcionament.

Nova ampliació de les línies verda i groga 1975-1977

Gràcies als acords que van establir l'Ajuntament de Barcelona i el Ministeri d'Obres Públiques, els plans de desenvolupament van rebre una altra empenta. Així, el 1975 es va inaugurar el 1977 en la creació de nous trams a la línia 3, des de Paral·lel fins a Zona Universitària. Aquest últim ramal, inaugurat el 1975 pels actuals reis d'Espanya, disposa pràcticament de totes les parades que hi ha actualment, excepte la de Palau Reial, que no va ser inaugurada fins el 1982. Aquell mateix any es va inaugurar el tram de la línia 4 que unia Joanic amb Verdaguer, i el 1977 es va crear el tram que unia les parades de Jaume I de Joanic. El metro celebrava les noces d'or el desembre de 1974 amb un títol que incorporat, i quatre anys en funcionament.

Una vida plena d'anècdotes

La història del metro ha generat multitud d'anècdotes. L'oli de ricí va ser protagonista de la primera època del Transversal. Els tècnics van adonar-se que els coixinets de les màquines d'escalfament manaia i van trobar la solució en aquest purgant. Els operaris van recórrer les farmàcies i drogueries de Sants per aconseguir l'oli, fet que va estendre el rumor que el metro causava dolors intestinals. Durant la postguerra, els treballadors van amagotar l'oli de sosa de les pastilles de fre per amarar els entrepans.

El 1959 es van incorporar al servei tres trolleibusos automatitzats, sense conductor. Els usuaris, però, tenien por i el sistema es va suprimir.

Els metros es van fer tan familiars que la gent va batejar com a *Pajaritos* quatre unitats de la série 200, no se sap si pel xiulet del sistema de verificació o pels seus colors, blanc i blau.

Un dels trens de la série 200 conegut com a *Pajarito*.

-Lesseps amb Paral·lel i Paral·lel amb Zona Universitària- no estava unificat. El primer tram, conegut com a línia 3, havia estat oberta de l'estiqué Gran Metro, i el segon el Metropolitano.

La zona portuària també va viure l'ambada del metro durant aquesta època. La línia 4 es va exemplar el mes de març del 1976 des de l'estació de Jaume I fins a la de la Barceloneta, que va tenir greus problemes de filtració d'aigua de mar i, fins i tot, del petroli que hauria d'unes dipòsits pròxims al túnel. Un any més tard, la línia groga es va prolongar als estacions més, fins a enllaçar Barceloneta amb Selva de Mar. A més, l'any 1977 es va aconsseguir comunicar Barcelona amb l'Hospitalet i Cornellà amb el recorregut de Pubilla Casas i Cornellà.

L'arribada de la democràcia i la creació de TMB 1978-1982

Des del 1977, la quantitat de persones transportades pel metro va sobrepassar els nivells de l'autobús, al voltant de 266 milions de passatgers l'any. Començava així una nova etapa que venia marcada sobretot per la instauració de la democràcia. El nou règim polític va permetre a l'ajuntament creer l'entitat Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) per oferir un servei únic transport públic en el qual la xarxa de superfície i la subterrània es complementessen per millorar-ne les prestacions. A partir d'aquestes, la infraestructura del metro passava a dependre de la Generalitat de Catalunya, que, a proposta de la direcció del metro i del consistori barceloní, va redactar el pla d'expansió.

La primera línia que va beneficiar de l'ampliació va ser la groga, que va ser ampliada en dos trams el 1982. El primer d'ells es va prolongar des de Guinardó fins a Hospital Clínic, mentre que a l'octubre, Selva de Mar connectava amb el barri de la Riu. Era l'any en què la línia 3 es unificava completament amb l'eliminació del transbordament que es feia a Paral·lel per unir Lesseps amb Zona Universitària. La línia verda, la, en canvi, va haver de suprimir temporalment el servei a l'estació de Santa Eulàlia a fruitat d'ampliar el servei per als veïns de la Torrassa. Es pretenia construir una nova estació més pròxima a la Bordeta per proporcionar més comoditat als usuaris.

L'empenta dels Jocs Olímpics 1983-1992

La década compresa entre el 1983 i el 1992 va estar marcada per la prolongació de la línia 1 per les dues bandes. El 21 de desembre del 1983 s'estrenava la parada de Torres i Bages amb la de Santa Coloma, de manera que es trasvasava el riu Besòs i es connectava la Trinitat Vella amb el Baix Verer i Santa Coloma. Tres dies després, l'estació de Santa Eulàlia es reincorporava a la xarxa metropolitana. Tanmateix, el fet que ja marcar aquests dos anys de creixement de les línies fèrries va ser la confirmació, el 17 d'octubre del 1986, que Barcelona seria la seu dels Jocs Olímpics del 1992. Calia, per tant, dirigir les prolongacions del metre cap a les zones metropolitanes, com ja s'havia fet el 1985 amb les línies groga i verda: la primera havia connectat la parada de Pep Ventura amb la de la Pau, i la segona enllaçava Lesseps amb Montbau. El metro ja arribava a Badalona i la Vall d'Hebron.

Seguint aquest projecte d'intensificació del 1992 la línia 1 es va prolongar amb quatre estacions -totes elevades- a través del municipal de l'Hospitalet- fins a acompanyar comunicar la Torrassa amb l'avinguda del Carmel, que dos anys després va enllaçar amb la parada de Fesca Llarga. L'altre costat de la línia no va quedar enrere: el març del 1992 [illegible] es va inaugurar la parada de Fondo, després de vuit anys per retre els Jocs Olímpics l'accessibilitat a la zona olímpica amb els municipis de Badalona, Cornellà, l'Hospitalet, Sant Adrià i Santa Coloma de Gramenet, que compleixen així unes estades de metro totalment dotades amb els millors equipaments.

L'esperada inauguració de la línia 2 1993-1999

Quan el tram que unia les estacions de Sagrera i Horta va ser inaugurat a la línia 5, l'any 1970, el nom de línia 2 va desaparèixer del mapa metropolità durant llarga temps. Va ser-hi, però, es que el 1970 ja s'havia dotat de tunel d'enllaç entre les estacions de Paral·lel i de Sagrera Fabra i Puig, que aigua anys més tard es va convertir en un dels rals de l'actual línia 2, la tia. Tanmateix, no va ser fins el moment que va afectar les palaos durant el període de 1992 va deixar estancat el projecte i es va aprovar l'ampliació de la nova línia 2 fins al 1995. Aquest mateix any es van reiniciar les obres a la línia, que va obrir el seu primer recorregut entre les estacions de Sant Antoni i Sagrada Família el dia 22 de setembre. A continuació, el 1997 es va obrir el tram que va unir el ramal de Paral·lel i Sant Antoni, cosa que va permetre un itinerari directe entre aquests dos, finalment, el 20 de setembre del 1999 el president de la Generalitat de Catalunya, Jordi Pujol, en companyia de l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, va inaugurar el tram que unia la parada de Sagrada Família amb la de Paral·lel, aquest nou recorregut s'enllaçava amb el tram que ja hi havia des del 1995 amb les estacions de Sagrera i Fabra i Puig.

Aquest nou recorregut s'enllaçava amb el tram que ja hi havia des del 1995 amb les estacions de Sagrera i Fabra i Puig.

La línia 2 es va inaugurar el setembre del 1995. Amb sis estacions, enllaçava Sant Antoni i Sagrada Família.