

TMB Cultura

Espai

Mercè
Sala

M 90 anys

Estació 1924

90 anys del metro
de Barcelona

TMB Fundació
Transports Metropolitans
de Barcelona

Exposició i publicació:

Fundació Transports Metropolitans
de Barcelona

Direcció:

Santiago Torres Sierra

Directora de Projectes Culturals:

M^a Meroslava Borachok Prado

Comissariat:

Agustín del Castillo

Textos:

Xavier Casinos
Oriol Pàmies

Producció:

Vistagràfica

Disseny:

UDG TMB

Col·laboracions:

Àlex Reyes (www.granmetro.es)
Antonio García Bañón

Agraïments:

Ràdio Barcelona - Cadena SER
La Vanguardia
Arxiu fotogràfic de Barcelona
Arxiu Nacional de Catalunya
Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona
Ramón Díaz
Arxiu Pere Duran (Turisme de Barcelona)
FC Barcelona
London Transport Museum

Patrocinador:

Alstom

06 **90 anys del metro de Barcelona**

07 **Barcelona als anys vint**

17 **Els pioners**

21 **El primer túnel**

25 **El Gran Metro**

29 **El Transversal**

33 **Les tècniques constructives**

39 **L'impacte ciutadà**

45 **Els trens**

55 **Les estacions**

71 **La inauguració**



Estació 1924

90 anys del metro de Barcelona

El 30 de desembre del 1924 va ser una data històrica per a Barcelona. Aquell dia s'inaugurava la primera línia de metro, promoguda per la companyia Gran Metropolità de Barcelona, SA. Un any i mig més tard s'obria al públic una segona línia, que es va conèixer com el Transversal, també de la mà de la iniciativa privada. El Gran Metro, com s'anomenava la primera, cobria al principi un trajecte curt, de quatre estacions, entre Catalunya i Lesseps.

Això passava a la Barcelona dels anys vint. Regnava Alfons XIII, en un període històric conegut com la dictadura de Primo de Rivera. La ciutat havia aconseguit superar la cotilla de les muralles que impedièn que creixés. L'Eixample de Cerdà ja dominava el pla i el Barça començava a ser més que un club.

El metro no va ser l'única nova tecnologia a aparèixer el 1924. Aquell mateix any, Ràdio Barcelona estrenava les emissions d'un nou mitjà de comunicació al país, que transmetia la veu. Tot i que hi havia algunes experiències de sonorització, el cinema encara era mut.

La construcció i posada en servei del metro va tenir un gran impacte entre els ciutadans. Va ser la primera gran obra que alterava de manera global la vida quotidiana de Barcelona. Aquesta exposició és un viatge al passat per saber com es va viure aquell moment històric.

Estació 1924

Barcelona als anys vint

El Gran Metro s'estrenava en plena dictadura del general Miguel Primo de Rivera, nomenat cap del Govern pel rei Alfons XIII després d'un cop d'estat, el 13 de setembre del 1923.

La vida, però, continuava a Barcelona. El 14 de novembre del 1924, només un mes i mig abans de l'obertura del metro, la locutora Maria Sabater inaugurava les emissions de Ràdio Barcelona, pionera al país. El ventríloc Toreski i el seu ninot Miliu van ser les primeres grans estrelles radiofòniques.

Al Barça, les estrelles eren Samitier, Platko, Alcántara i Sagi, i els ciutadans gaudien dels nous grans magatzems El Àguila i Can Jorba. Al cinema, la pel·lícula del moment era una versió muda d'*Scaramouche*, de Rex Ingram.

Plànol de Barcelona que mostra la fisonomia de la ciutat després de les transformacions de finals del segle XIX i principis del segle XX, com l'obertura de la via Laietana, el parc de la Ciutadella i la urbanització de l'Eixample. Arxiu Pere Duran (Turisme de Barcelona)



Cartell de la pel·lícula *Scaramouche*, en la versió muda de Rex Ingram, que s'estrenava a Barcelona al mateix temps que s'obria el metro.



L'entrada en servei de les primeres línies de metro coincideix amb l'obertura dels grans magatzems Can Jorba i El Àguila, que canvien els hàbits de consum dels barcelonins.



El rei Alfons XIII puja a un carruatge després d'arribar en tren a Barcelona, en una de les seves freqüents visites a la capital catalana.
Autor desconegut – Arxiu Fotogràfic de Barcelona



La plaça de Catalunya, als anys vint, abans de ser alterada per les obres del metro.
Esteve Puig – Arxiu Fotogràfic de Barcelona



La Rambla, tal com era als anys vint, amb l'edifici del Banc de Barcelona en primer terme.
Esteve Puig – Arxiu Fotogràfic de Barcelona



Grup de banyistes a la terrassa d'un bar de la Barceloneta, amb la indumentària típica dels feliços anys vint.
Josep Maria Sagarra – Arxiu Fotogràfic de Barcelona



Vista de Barcelona des de Montjuïc als anys vint.
Josep Domínguez – Arxiu Fotogràfic de Barcelona



Antenes de Ràdio Barcelona sobre l'antic Hotel Colón, que van canviar el paisatge de la plaça de Catalunya.
Foto cedida per Ràdio Barcelona – Cadena SER

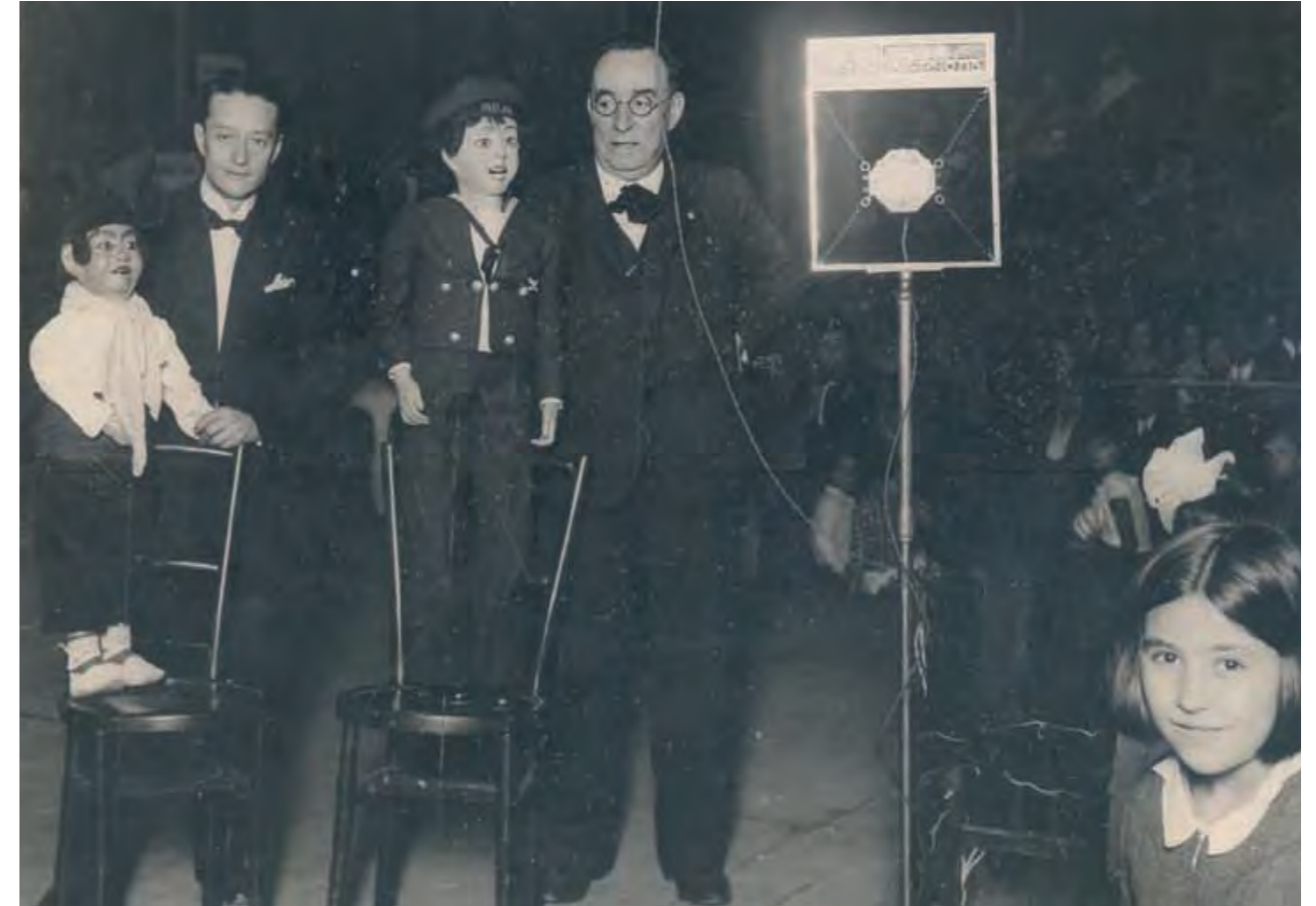
Uns nens amb un aparell de ràdio propi de la primera època.
Foto cedida per Ràdio Barcelona – Cadena SER

Una nena, davant d'un dels micròfons de Ràdio Barcelona.
Foto cedida per Ràdio Barcelona – Cadena SER

Antenes de Ràdio Barcelona al cim del Tibidabo.
Foto cedida per Ràdio Barcelona – Cadena SER



El ventríloc Toreski i el seu ninot Miliu (al centre) van ser les primeres grans estrelles de la ràdio.
Foto cedida per Ràdio Barcelona – Cadena SER



Una de les alineacions titulars del Barça de la temporada 1924-1925, amb el porter Platko (al centre, dret) i Sagi (segon per l'esquerra, dret). Les altres dues estrelles, Samitier i Alcántara, no surten a la foto.
Arxiu FC Barcelona



Seguidors culés celebren un gol a l'antic estadi del FC Barcelona.
Josep Domínguez – Arxiu Fotogràfic de Barcelona



El desaparegut quiosc de Canaletes, als anys vint, on es van començar a celebrar els èxits esportius del Barça.
Josep Domínguez – Arxiu Fotogràfic de Barcelona



Estació 1924

Els pioners

El projecte per dotar Barcelona amb metro venia de molt abans del desembre del 1924. Se'l considerava el sistema de transport del futur per a les grans ciutats. Londres, Nova York, Budapest, Glasgow i Istanbul ja tenien metro, i la capital catalana també en volia.

El primer moviment va venir el 1907 de la mà dels enginyers Pau Müller i Octavio Zaragoza, quan van demanar una concessió de ferrocarril subterrani que havia d'unir la Ciutadella amb la Bonanova. L'Estat va aprovar el projecte el 1912, però no es va trobar finançament i va quedar aturat.

El mateix 1912, un altre enginyer, Fernando Reyes, presentava un segon pla de metro que volia creuar Barcelona des de Sants fins a Sant Martí. Els diners novament van ser l'obstacle.

Plànol amb el traçat de xarxa de metro previst a principis del segle XX pels enginyers Pau Müller i Octavio Zaragoza. Imatge cedida per Àlex Reyes



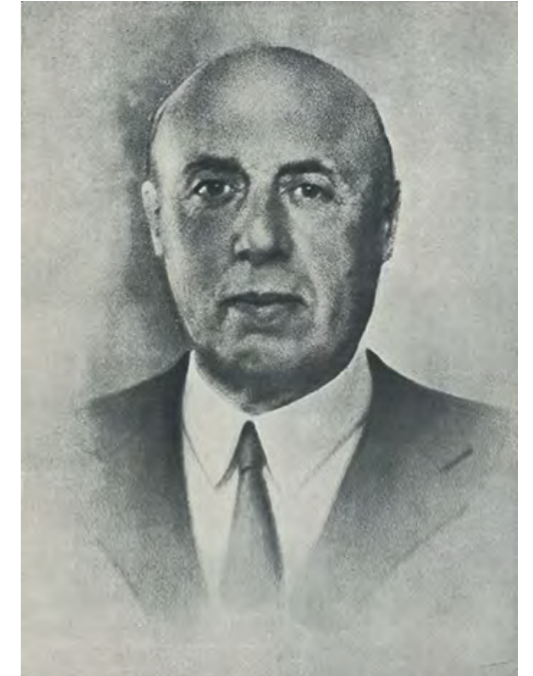
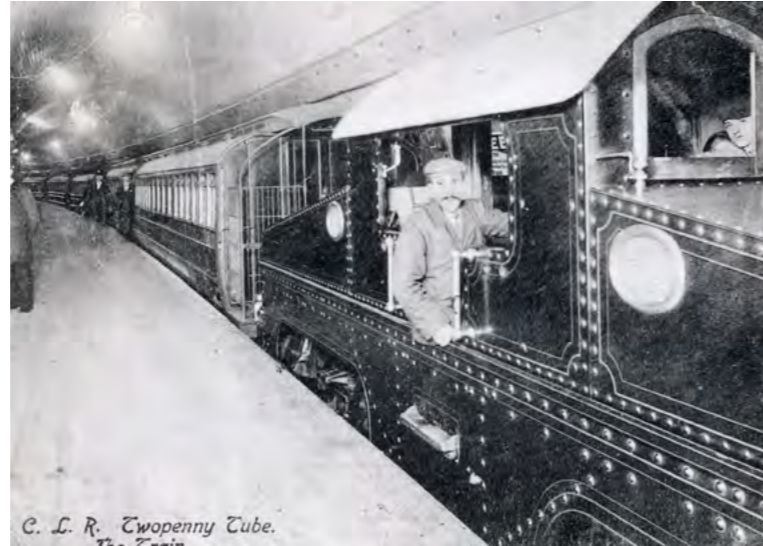
El metro de Budapest va ser el primer del continent europeu. Data del 1896.

Londres, el 1863, va ser la primera ciutat a tenir metro.
© TfL from the London Transport Museum collection

Viaducte metàl·lic del metro de Nova York sobre el carrer 125, a Manhattan.

Pau Müller i Octavio Zaragoza (dreta i esquerra, respectivament, en el grup central) van dissenyar un projecte de metro per a Barcelona. A la imatge, durant una visita d'obres del Gran Metro a la qual van ser convidats.
Arxiu Àlex Reyes

Fernando Reyes va ser l'enginyer que va projectar, el 1912, la línia de metro de doble via que més tard seria el Transversal.



Estació 1924

El primer túnel

El finançament va ser el primer gran obstacle a l'hora de tirar endavant el metro de Barcelona. No hi havia diners, però sí moltes ganes. Els projectes del que havien de ser les dues primeres línies ja estaven sobre la taula i l'Ajuntament hi va posar el primer túnel.

Ho va fer aprofitant l'obertura de la via Laietana a partir del 1908, projecte conegut com la Reforma, pel fet de ser la primera gran transformació urbanística a l'interior del que havia estat la ciutat emmurallada. La via Laietana tenia com a objectiu comunicar l'Eixample amb el port a través del que avui és el districte de Ciutat Vella.

L'Ajuntament va decidir aprofitar la magnitud d'aquella obra per construir al mateix temps dos túnels bessons sota la nova avinguda, que anys després es convertiren en un dels ramals de la línia coneguda com el Gran Metro.

L'Ajuntament va decidir aprofitar la magnitud d'aquella obra per construir al mateix temps dos túnels bessons sota la nova avinguda, que anys després es convertiren en un dels ramals de la línia coneguda com el Gran Metro.

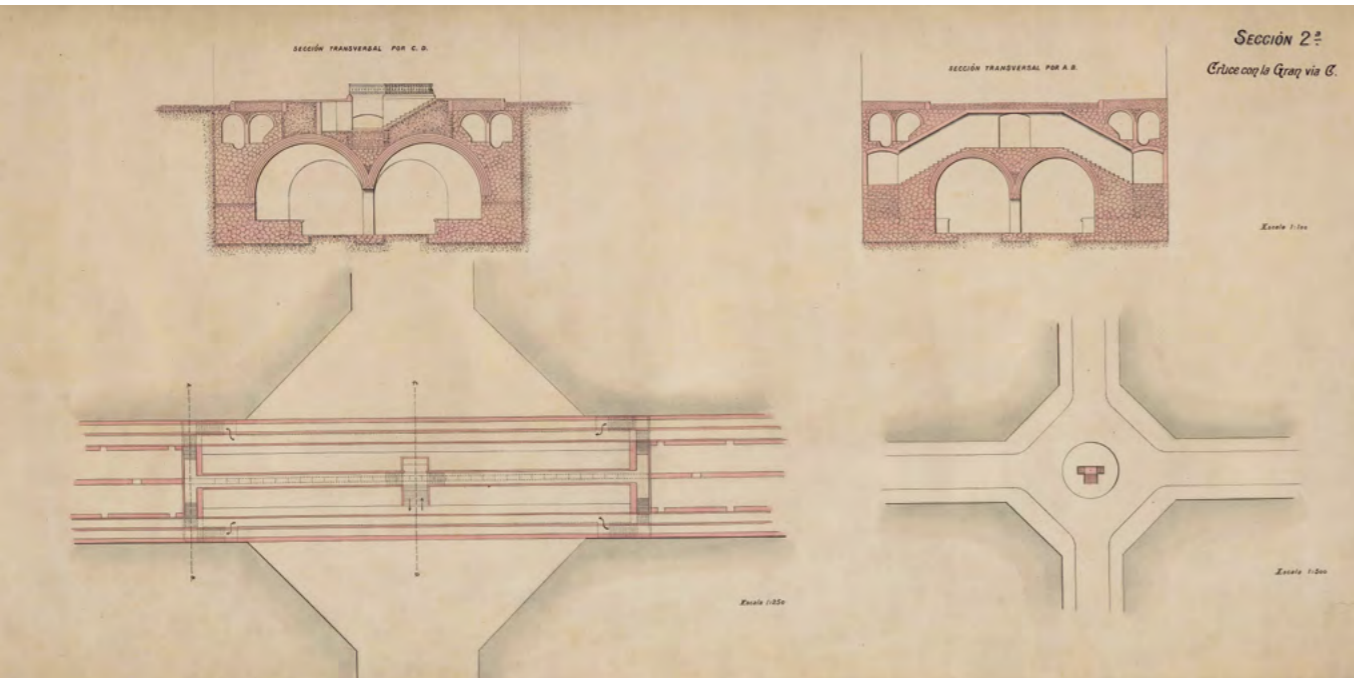
Obres d'obertura de la via Laietana. S'observa la secció dels dos túnels que van quedar construïts per destinar-los a una futura línia de metro.
Frederic Ballell – Arxiu Fotogràfic de Barcelona



Plànol de l'estació projectada sota la cruïlla de la Gran Via A (la via Laietana) i la Gran Via C (l'actual avinguda de la Catedral), que no s'acabaria de construir.
 Gran Via A. Sección transversal por CD. Sección transversal por AB.
 Sección 2ª cruce Gran Via C. Reg. 10.383.
Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona

Construcció del túnel doble i les galeries auxiliars sota la via Laietana.
Arxiu Àlex Reyes

Les obres d'obertura de la via Laietana, en la fase final, amb la llosa que cobreix els túnels.
Arxiu Àlex Reyes



Obres de la via Laietana prop de la plaça de l'Àngel.
Frederic Ballell – Arxiu Fotogràfic de Barcelona



Estació 1924

El Gran Metro

Les dificultats econòmiques van obligar Müller i Zaragoza a traspasar al Banc de Biscaia la concessió que l'Estat els havia aprovat el 1912. No va ser fins després de la Primera Guerra Mundial que bancs i empresaris es van atrevir a apostar pels projectes del metro a Barcelona.

Així, el març del 1921, el Banc Hispano Colonial, la companyia Tranvías de Barcelona, SA, Ferrocarrils de Catalunya i el consorci Arnús-Garí es van unir al Banc de Biscaia per constituir la societat Gran Metropolità de Barcelona, SA.

La nova empresa va modificar el projecte de Müller i Zaragoza. Dos ramals, l'un sota la Rambla i l'altre sota la via Laietana, conflüen al passeig de Gràcia per dirigir-se cap a Lesseps. Les obres començaven a finals d'aquell any. La línia es va conèixer com el Gran Metro i les obres van ser dirigides per l'enginyer Santiago Rubió i Tudurí.

Visita de l'Ajuntament de
Barcelona a les obres del
Gran Metro, el 1922.
Arxiu TMB



L'enginyer Santiago Rubió i Tudurí, contractat per la companyia del Gran Metro per replantejar el projecte de Müller i Zaragoza a dirigir les obres.
Autor desconegut

Anunci de subscripció pública d'accions del Gran Metro publicat a la premsa de Barcelona.
Arxiu La Vanguardia

Títol accionarial de la companyia Gran Metropolitana de Barcelona, SA, emès el 1921.
Arxiu Àlex Reyes



Suscripción pública
de
19.000 Acciones del
Gran Metropolitano de Barcelona S. A.
Capital 15.000.000 pesetas

Antecedentes

La Sociedad Gran Metropolitano de Barcelona S. A. ha sido constituida por escritura pública de 26 de mayo de 1921, en virtud de la cual se ha creado el Gran Metropolitano de Barcelona S. A. con un capital de 15.000.000 pesetas, dividido en 150.000 acciones de 100 pesetas cada una.

Condiciones de la suscripción

1. La suscripción se hará en el Banco Hispano Colonial y en todos los Bancos y Cajas de Ahorro de España.

2. El precio de cada acción será de 100 pesetas.

3. La suscripción se abrirá el día 1 de junio de 1921, a las 10 de la mañana, y se prolongará hasta el día 31 de mayo de 1922.

4. Las acciones se emitirán al portador.

5. El pago de las acciones se hará en metálico.

6. Las acciones se emitirán en el número de 7.500 de acuerdo con lo establecido en los artículos 62, 48 y 49 de los estatutos sociales.

100 %

Cédulas de Fundador

Las acciones de 100 pesetas cada una se emitirán en el número de 7.500 de acuerdo con lo establecido en los artículos 62, 48 y 49 de los estatutos sociales.

PUNTOS DE SUSCRIPCIÓN:
Banco Hispano Colonial
Sociedad Anónima Granda-Tari
y en todos los Bancos y Cajas de Ahorro

Suscripción pública
de
19.000 Acciones del
Gran Metropolitano de Barcelona S. A.
Capital 15.000.000 pesetas

Antecedentes

La Sociedad Gran Metropolitano de Barcelona S. A. ha sido constituida por escritura pública de 26 de mayo de 1921, en virtud de la cual se ha creado el Gran Metropolitano de Barcelona S. A. con un capital de 15.000.000 pesetas, dividido en 150.000 acciones de 100 pesetas cada una.

Condiciones de la suscripción

1. La suscripción se hará en el Banco Hispano Colonial y en todos los Bancos y Cajas de Ahorro de España.

2. El precio de cada acción será de 100 pesetas.

3. La suscripción se abrirá el día 1 de junio de 1921, a las 10 de la mañana, y se prolongará hasta el día 31 de mayo de 1922.

4. Las acciones se emitirán al portador.

5. El pago de las acciones se hará en metálico.

6. Las acciones se emitirán en el número de 7.500 de acuerdo con lo establecido en los artículos 62, 48 y 49 de los estatutos sociales.

100 %

Cédulas de Fundador

Las acciones de 100 pesetas cada una se emitirán en el número de 7.500 de acuerdo con lo establecido en los artículos 62, 48 y 49 de los estatutos sociales.

PUNTOS DE SUSCRIPCIÓN:
Banco Hispano Colonial
Sociedad Anónima Granda-Tari
y en todos los Bancos y Cajas de Ahorro

GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA S. A.

CONSTITUIDA EN 26 DE MAYO DE 1921
POR ESCRITURA OTORGADA ANTE
EL NOTARIO DE BARCELONA
D. ANTONIO GALLARDO MARTÍNEZ

CAPITAL SOCIAL
15.000.000
DE PESETAS

PARTES DE FUNDADOR AL PORTADOR

EMITIDAS EN NÚMERO DE 7.500 DE ACUERDO CON
LO ESTABLECIDO EN LOS ARTÍCULOS 62, 48 Y 49
DE LOS ESTATUTOS SOCIALES.

PARTE Nº 1111

BARCELONA 26 MAYO 1921

UN CONSEJERO UN CONSEJERO

El País de Torredellà de Montgò

GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. PARTE DE FUNDADOR NUM.º 20	GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. PARTE DE FUNDADOR NUM.º 10
GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. PARTE DE FUNDADOR NUM.º 19	GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. PARTE DE FUNDADOR NUM.º 9
GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. PARTE DE FUNDADOR NUM.º 18	GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. PARTE DE FUNDADOR NUM.º 8
GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. PARTE DE FUNDADOR NUM.º 17	GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. PARTE DE FUNDADOR NUM.º 7
GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. PARTE DE FUNDADOR NUM.º 16	GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. PARTE DE FUNDADOR NUM.º 6
GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. PARTE DE FUNDADOR NUM.º 15	GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. PARTE DE FUNDADOR NUM.º 5
GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. PARTE DE FUNDADOR NUM.º 14	GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. PARTE DE FUNDADOR NUM.º 4
GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. PARTE DE FUNDADOR NUM.º 13	GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. PARTE DE FUNDADOR NUM.º 3
GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. PARTE DE FUNDADOR NUM.º 12	GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. PARTE DE FUNDADOR NUM.º 2
GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. PARTE DE FUNDADOR NUM.º 11	GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. PARTE DE FUNDADOR NUM.º 1

Peletería Emilia Armada

ONDROS Y CALZADOS "CALEDON" "BETHLEHEM"

SASTRERIA NEW-YORK

GRAN SURTIDO

FRIGIDIFEROS

El Volta

EMISION

BAÑOS DE MAR

Continental

SARNA

Estació 1924

El Transversal

Pocs mesos abans que es constituís la societat del Gran Metro ho feia la companyia Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, formada per un grup d'empresaris catalans amb suport financer basc i francès. L'Ajuntament de Barcelona s'hi va sumar adquirint un important paquet d'accions. La nova societat tenia com a objectiu desenvolupar el projecte de metro que el 1912 havia dissenyat l'enginyer Fernando Reyes i que passaria a ser conegut com el Transversal.

Per dirigir les obres, la societat va contractar l'enginyer Esteve Terradas. Havia dirigit les obres dels ferrocarrils de la Mancomunitat de Catalunya i a més d'enginyer era també físic i matemàtic, i fins i tot va ser membre de la Reial Acadèmia Espanyola.

Les obres del Transversal van començar oficialment el 8 de juny del 1922, quan el rei Alfons XIII va presidir els actes de col·locació de la primera pedra a la plaça d'Espanya.

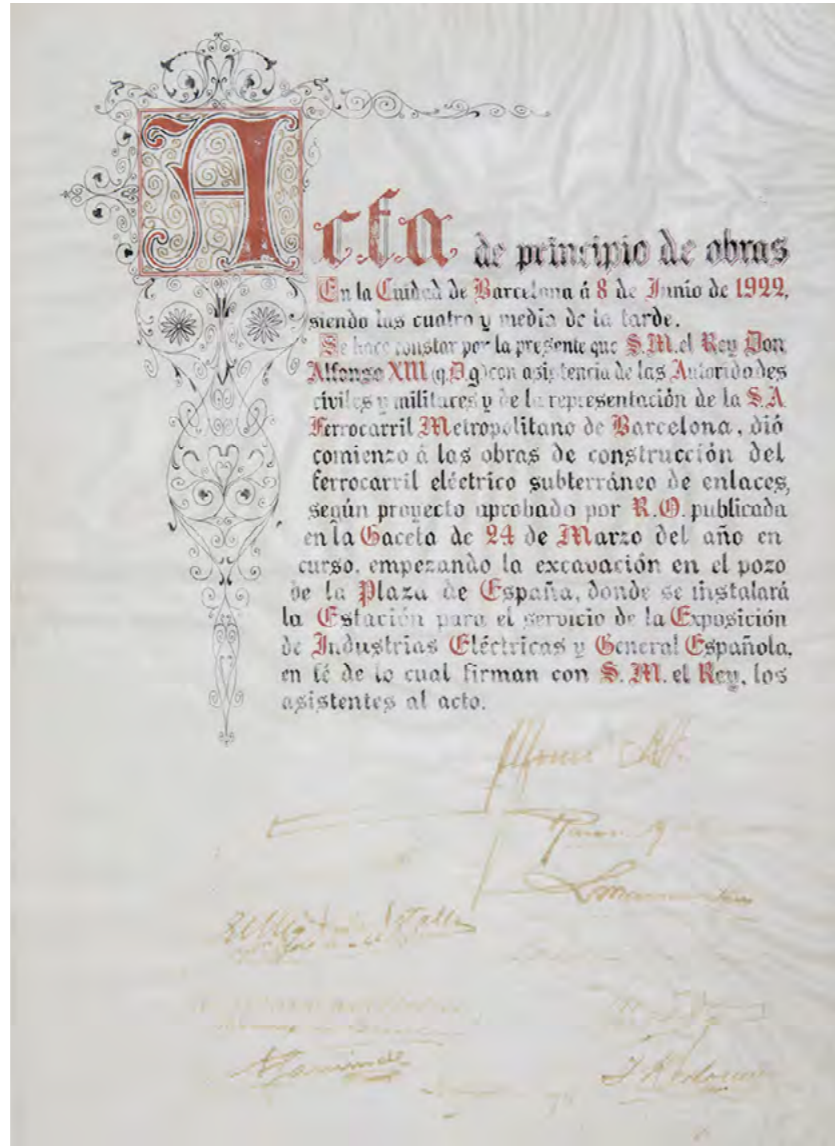
El rei Alfons XIII va presidir l'acte de col·locació de la primera pedra, inici de les obres de la línia del Transversal, el 8 de juny del 1922.
Arxiu TMB



L'enginyer Esteve Terradas va ser contractat per la companyia Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, promotora de l'altra línia de metro, coneguda com el Transversal.
Arxiu Àlex Reyes

Acta que dóna fe de l'inici de les obres de la línia del Transversal. El rei Alfons XIII, que va presidir l'acte de col·locació de la primera pedra, és el primer dels signants.
Arxiu TMB

Obres de construcció del túnel del metro Transversal entre la plaça de Catalunya i la plaça d'Espanya. Corresponen als anys que van del 1923 al 1926.
Arxiu TMB



Estació 1924

Les tècniques constructives

Les obres del Gran Metro comencen amb l'obertura d'un pou a la plaça de Catalunya, després que Rubió i Tudurí hagués replantejat els projectes d'estacions i túnels de Müller i Zaragoza.

El mètode escollit per construir els túnels va ser l'anomenat mètode belga. Consistia a obrir una galeria dita d'avançament en el punt on havia d'arrencar la volta. A continuació s'eixamplava el túnel per construir i apuntalar l'arc. Un cop consolidat l'arc, s'excavava fins a arribar a la base del túnel. Es col·locaven llavors els estreps i es revestia el terra.

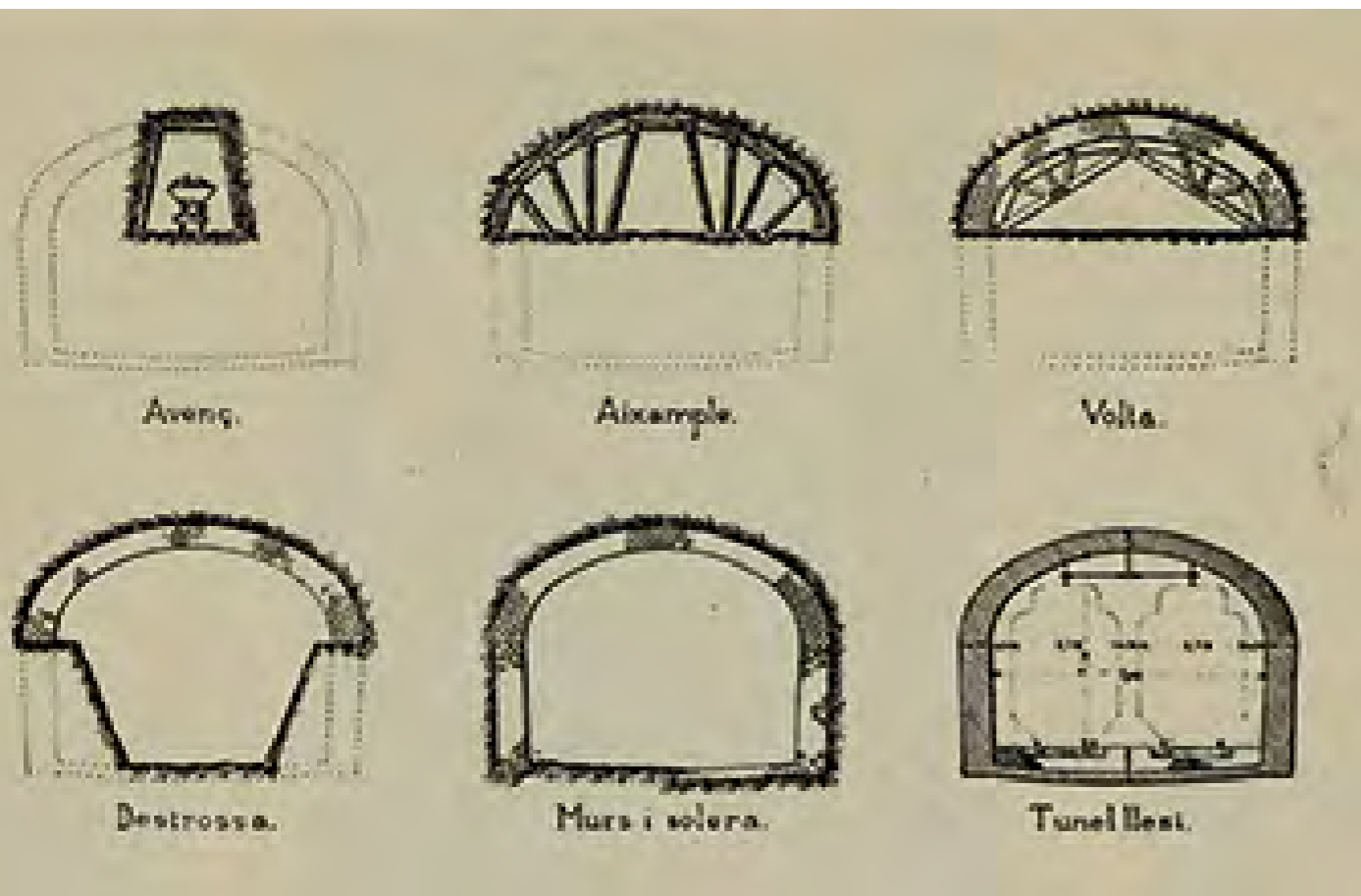
El túnel quedava aleshores llest per estendre les vies i muntar la catenària.

Un dels pous utilitzats per a l'excavació del túnel del Gran Metro, el 1921. Els cavalls encara eren una tracció imprescindible.

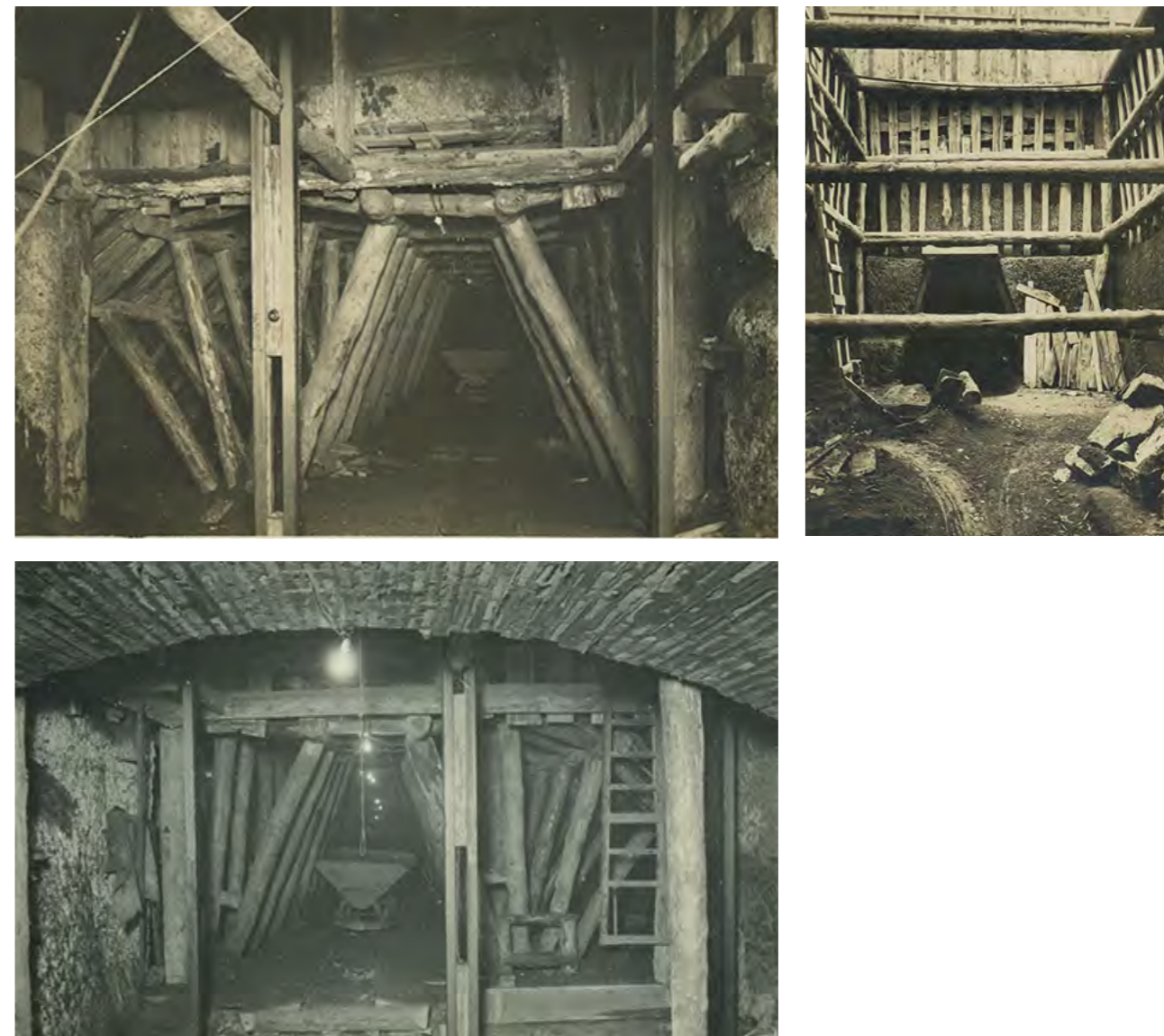
Arxiu TMB



Gràfic explicatiu de les fases del sistema de construcció d'un túnel subterrani en mina, segons el mètode belga: avanç, apuntalament, volta, destrossa, estreps i solera, i finalització.
Revista Ibérica



Imatges de les obres de construcció del túnel del Gran Metro. S'hi aprecien un pou de la zona de Diagonal, la galeria d'avanç, els apuntalaments de fusta i les anelles que formen la volta de maçoneria.
Arxiu TMB



Camioneta utilitzada per al transport de les terres resultants de l'excavació.
Arxiu TMB



Un grup de treballadors consolida la volta del túnel sota el passeig de Gràcia, a la zona de la bifurcació d'Aragó.
Arxiu TMB



Muntatge de l'elevador del pou número 2 del Gran Metro, el desembre del 1921.
Arxiu TMB



Estació 1924

L'impacte ciutadà

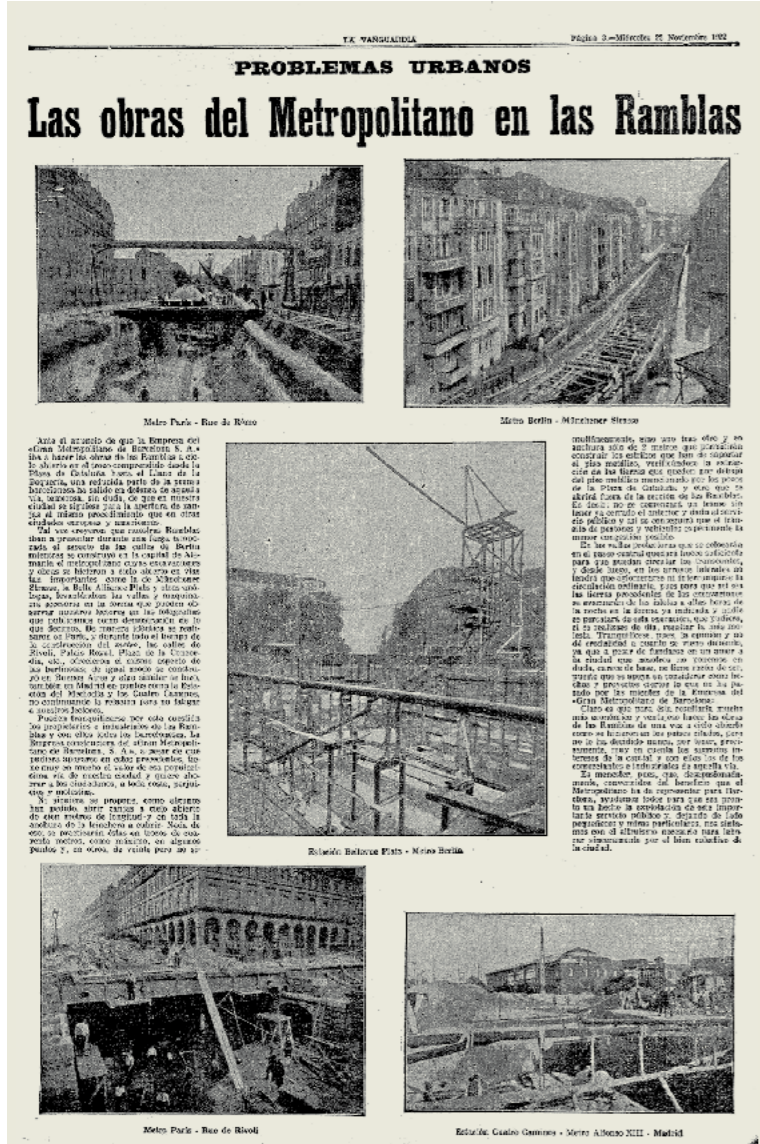
Les obres del metro van alterar considerablement la vida quotidiana dels barcelonins, especialment a la Rambla, centre neuràlgic de la ciutat, on els treballs es van fer a cel obert, cosa que va generar les protestes dels afectats. Els diaris de l'època van reflectir la polèmica, que va merèixer fins i tot trencar la monotonia del seu disseny inserint reportatges a tota plana i amb fotografies que parlaven dels problemes que pel mateix motiu estaven causant les obres a altres ciutats europees, com ara París, Berlín i Madrid.

Per evitar un rebuig ciutadà més gran, la companyia del Gran Metro va decidir variar el mètode de treball, i en lloc d'aixecar la Rambla des de la plaça de Catalunya fins al pla de la Boqueria, ho va fer per fases, en trams de 40 metres. A més, l'evacuació de les terres es feia de nit perquè la pols era la principal queixa de comerciants i vianants.

En el tram del passeig de Gràcia, es van excavar els túnels en mina a través de diversos pous oberts al llarg de la via.

Les obres del metro a la Rambla, tot i avançar per trams curts, van alterar la vida quotidiana dels barcelonins.
Arxiu TMB







Estació 1924

Els trens

Parlar de la història del metro de Barcelona és fer-ho dels trens anomenats, a partir del 1964, de la sèrie 300. I és que van ser unes màquines excepcionals per la seva longevitat. Van estar en funcionament durant més de 60 anys, des de la inauguració del Gran Metro fins a finals del 1987, quan van ser retirades les darreres unitats.

Els deu combois originals, de dos cotxes cadascun, van ser subministrats per la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, SA, de Bilbao, entre el 1920 i el 1923. A cada cotxe hi podien viatjar 168 passatgers.

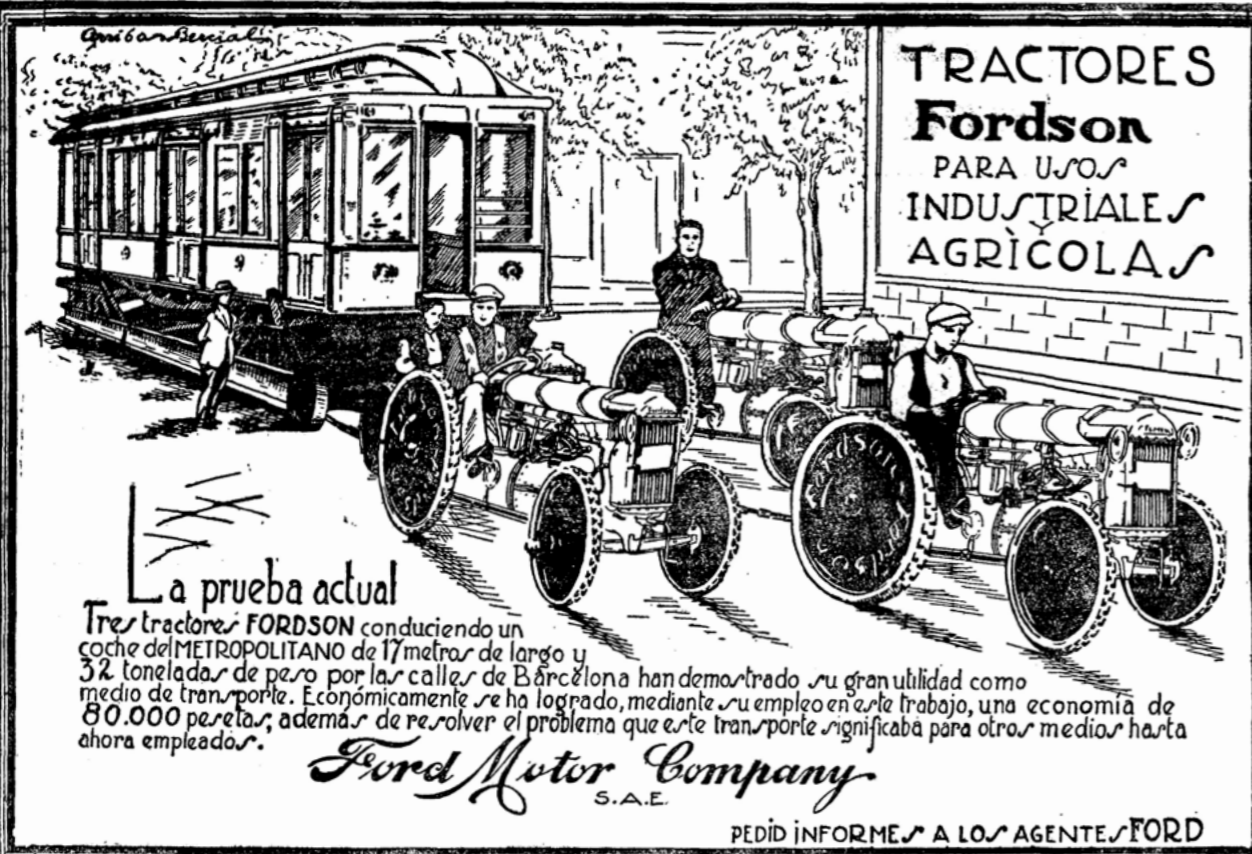
El 1949, quan es va celebrar el 25è aniversari del metro, es va dotar els cotxes amb enllumenat fluorescent. Set anys després, en fusionar-se les companyies del Gran Metro i el Transversal, els trens van canviar els colors negre i granat originals pel blau i el crema. També es van instal·lar seients individuals i es va substituir l'escut rodó del Gran Metro pel romboidal.

El 1999, amb motiu del 75è aniversari, es van recuperar tres cotxes originals de la sèrie 300, els M1, M6 i M8, que encara fan viatges commemoratius.



Publicitat de la Ford als diaris on s'explica el trasllat dels
trens del Gran Metro amb els seus tractors pels carrers de
Barcelona.
Arxiu La Vanguardia

Anniversari



**TRACTORES
Fordson**
PARA USOS
INDUSTRIALES
AGRICOLAS

La prueba actual
Tres tractores FORDSON conduciendo un
coche del METROPOLITANO de 17 metros de largo y
32 toneladas de peso por las calles de Barcelona han demostrado su gran utilidad como
medio de transporte. Económicamente se ha logrado, mediante su empleo en este trabajo, una economía de
80.000 pesetas; además de resolver el problema que este transporte significaba para otros medios hasta
ahora empleados.

Ford Motor Company
S.A.E.

PEDIR INFORMES A LOS AGENTES FORD

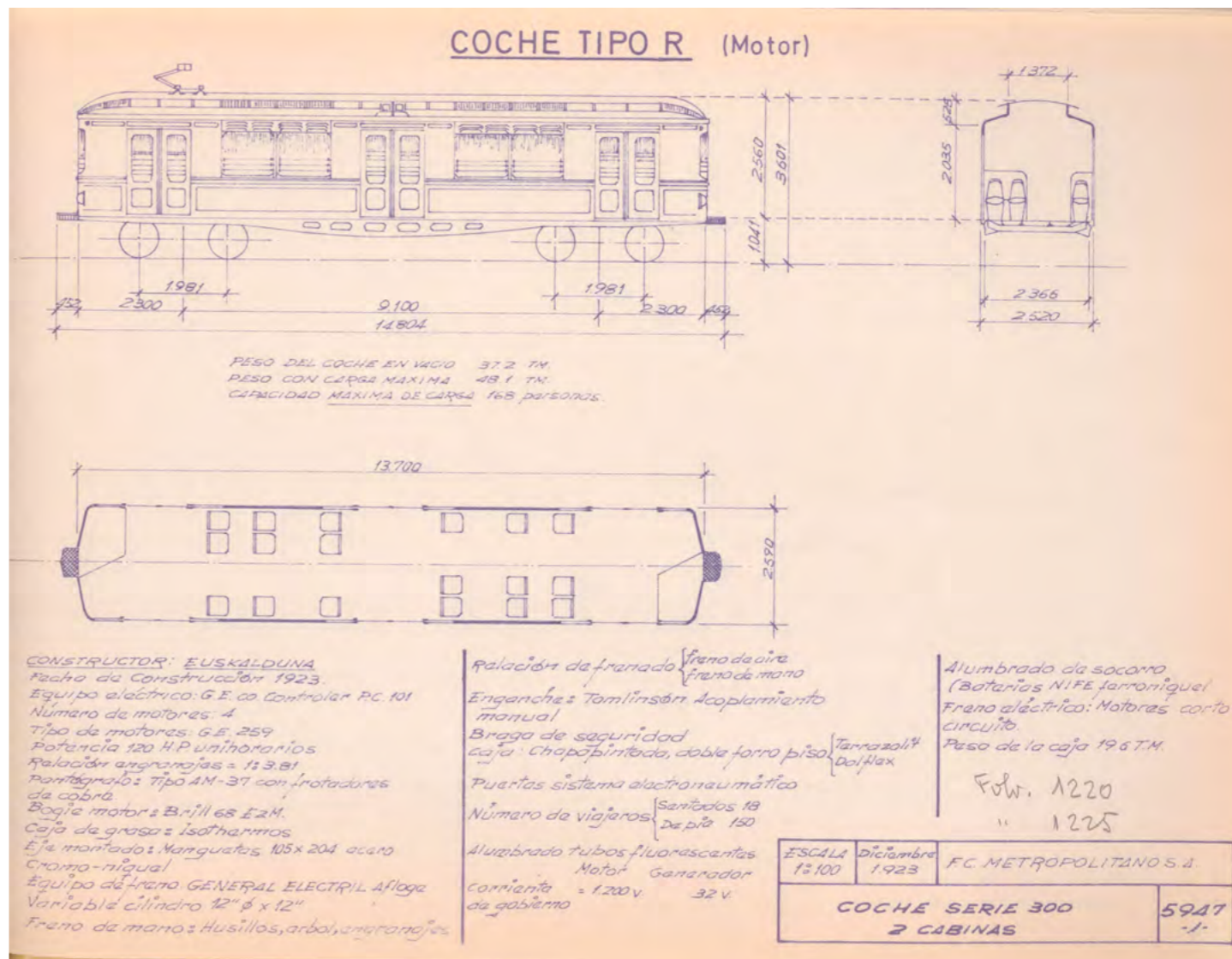
Composició de dos cotxes, motor i remolc, estacionada a
Catalunya.
Arxiu TMB



Interior d'un cotxe de la sèrie 300 del Gran Metro, tal com va ser fins als anys cinquanta. Es pot veure la disposició asimètrica dels seients.
Arxiu TMB



Plànol d'un cotxe motor de la sèrie 300.
Arxiu TMB







Estació 1924

Les estacions

Quatre en van ser les estacions que es van inaugurar el 30 de desembre del 1924: Catalunya, Aragó —actual Passeig de Gràcia—, Diagonal i Lesseps. Un recorregut de 2.470 metres que es va convertir en l'embrió de l'actual línia 3.

Hi havia dues estacions més a punt, la de Liceu i la de Fontana, que no van arribar a temps d'unir-se a la festa.

El model d'estació en volta del Gran Metro s'inspirava en el del Metropolitano Alfonso XIII de Madrid, que allora havia pres com a referent el de París. La decoració de les estacions tenia com a base el revestiment amb rajola blanca bisellada i motlures ceràmiques de reflexos metàl·lics, i el terra estava pavimentat amb peces hexagonals prefabricades de formigó. Les entrades al túnel estaven emmarcades amb dibuixos policromats sobre rajoles de ceràmica.

Exterior de l'estació de Lesseps, amb l'edicle característic que allotjava l'ascensor.
Fons Brangulí - Arxiu Nacional de Catalunya



Andanes de l'estació de Lesseps. Un cartell indicant la direcció cap a la Bonanova i Horta mostra les intencions inicials de la companyia del Gran Metro de seguir més enllà de Lesseps.

Fons Brangulí - Arxiu Nacional de Catalunya.



Andanes de l'estació de Lesseps. A l'entrada del túnel s'hi veu la decoració de ceràmica.

Fons Brangulí - Arxiu Nacional de Catalunya.





Andanes d'Aragó, amb la cabina del cap d'estació a la dreta.
Fons Brangulí – Arxiu Nacional de Catalunya



Cabina de guardaagulles i senyals de l'estació d'Aragó,
des d'on es gestionava la bifurcació cap al ramal de la via
Laietana, que més tard es va convertir en la línia 4.
Fons Brangulí – Arxiu Nacional de Catalunya









Els accessos al metro de la plaça de Catalunya en l'emplaçament inicial.

A sota, a l'esquerra, interior de l'estació de Catalunya tal com era el 1924.
Arxiu TMB





Les estacions de Fontana (a l'esquerra) i Liceu (a la dreta) es van inaugurar uns quants mesos després de la posada en servei de les quatre primeres de la línia del Gran Metro, a causa de problemes administratius.
Arxiu TMB



Estació 1924

La inauguració

L'infant Ferran de Baviera, cosí del rei Alfons XIII, va arribar a Barcelona el 30 de desembre del 1924 per inaugurar la primera línia del Gran Metro. La premsa va anar escalfant l'esdeveniment setmanes abans. La manca de metro a la ciutat era percebuda com un problema greu i urgent, i una ferida a la vanitat i l'amor propi dels barcelonins. Així ho deien les cròniques de l'època. Era tal l'expectació que centenars de ciutadans van anar omplint la plaça de Catalunya des de molt abans de l'hora prevista per a l'esperada inauguració.

Al mateix temps, el Gran Metro també treballava en el ramal de la via Laietana, i la companyia del Transversal feia el mateix en la seva línia. Com deia una crònica, Barcelona ja tenia un metro «en funcions i un altre en potència».

Però el més important era que el Gran Metro obria un capítol de la història de Barcelona que dura ja 90 anys.

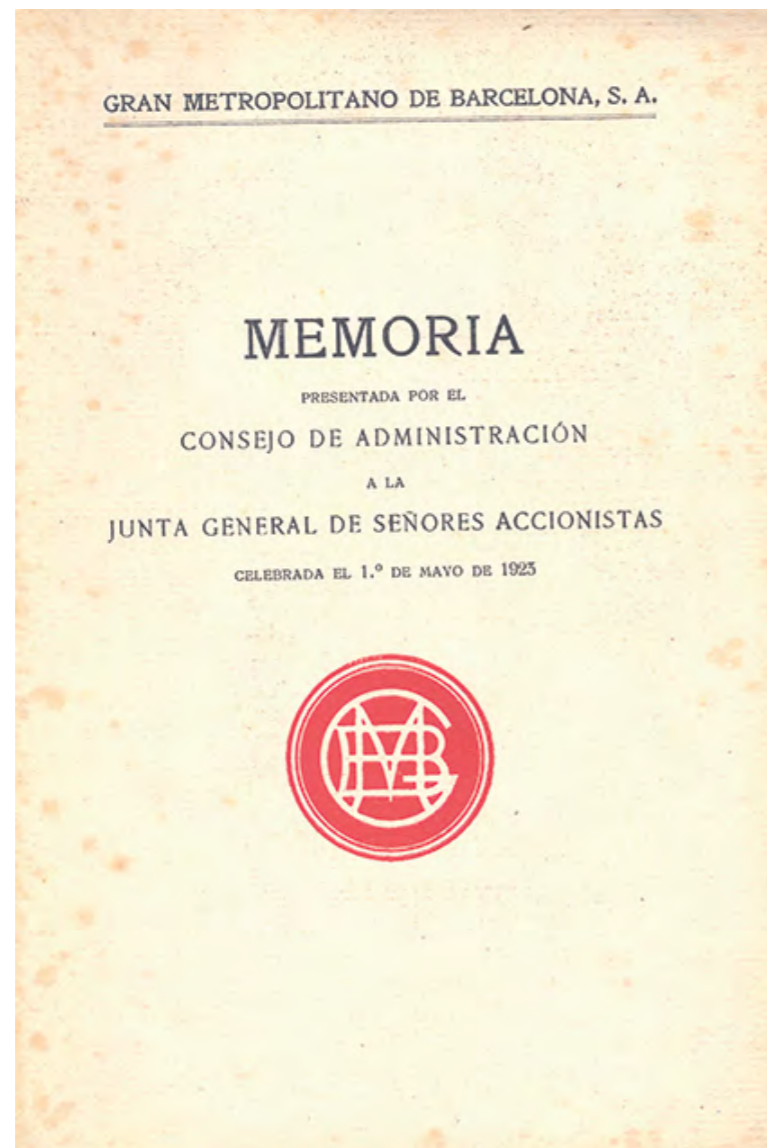




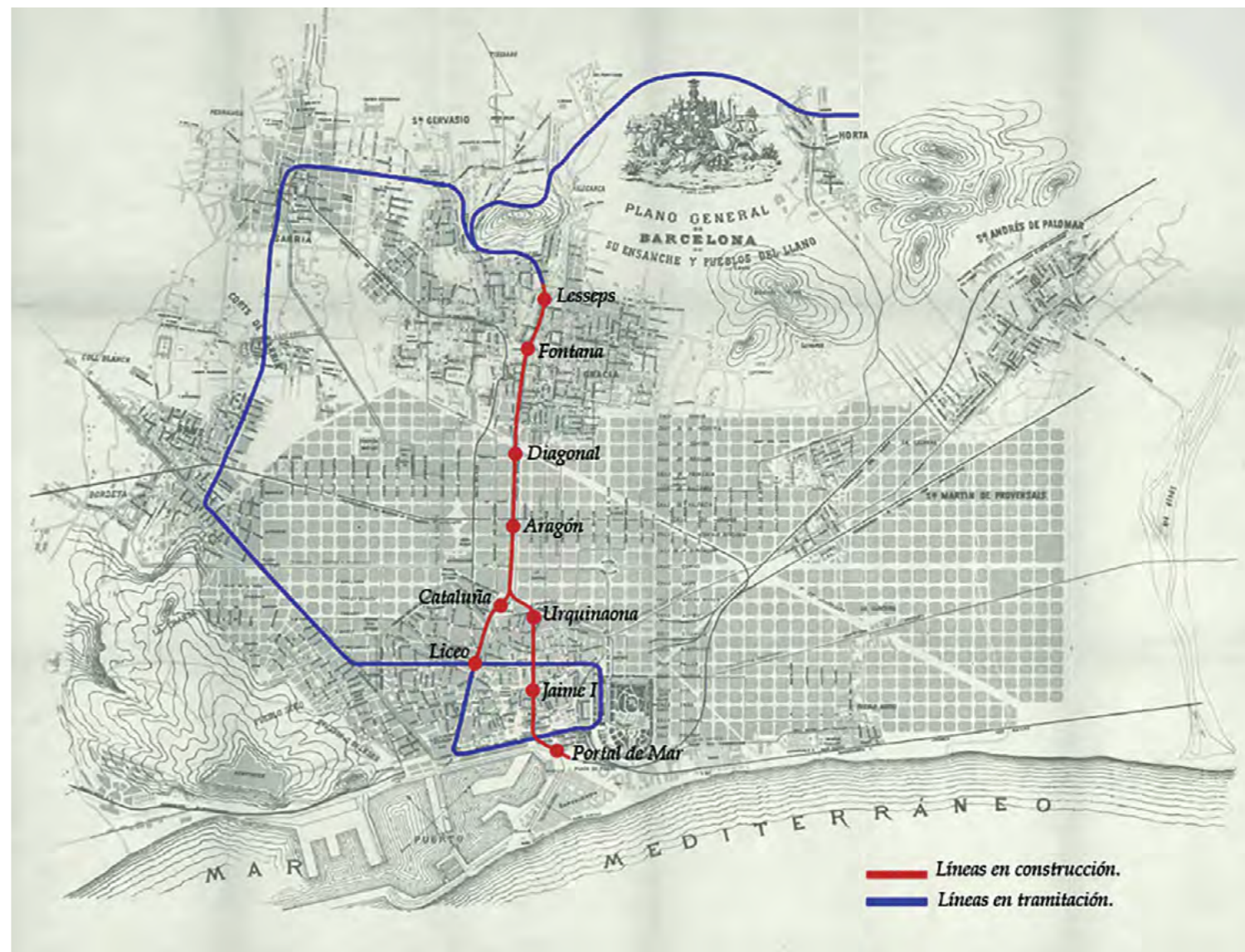


L'infant Ferran de Baviera, en representació del rei Alfons XIII, inaugura la línia del Gran Metro, el 30 de desembre del 1924, al capdavant d'una nodrida representació d'autoritats civils, militars i eclesiàstiques i el tren engalanat.
Arxiu TMB





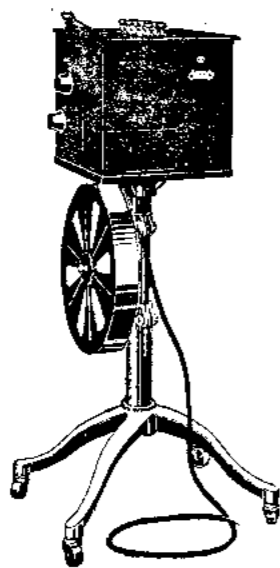
Memòria de la companyia del Gran Metro del 1925 que recull la inauguració de la línia amb els primers balanços. Inclou un plànol amb els trams en servei, en construcció i els projectats.
Arxiu TMB



Publicitat a la premsa de l'empresa Registradoras National, que subministrava les màquines de venda de bitllets al Gran Metro. El bitllet valia 30 cèntims per al trajecte complet entre Catalunya i Lesseps, 25 cèntims entre Aragó i Lesseps i 20 cèntims entre Aragó i Fontana. Arxiu La Vanguardia

TODOS LOS BILLETES QUE EXPENDE EL GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA SON EMITIDOS

POR CAJAS REGISTRADORAS "NATIONAL" ULTRAMODERNAS



Modelo especial para ferrocarriles, tranvías, ómnibus fluviales y marítimos (golondrinas), cinematógrafos, exhibiciones, museos, balnearios, guindarropas y todos aquellos espectáculos y negocios para los que se necesitan expender billetes o tickets.

El metropolitano Alfonso XIII, de MADRID, lleva adquiridos 82 modelos similares que emplea con verdadero éxito desde su inauguración.

La compañía de tranvías y ferrocarriles de Valencia emite todos los billetes en su estación central con los mismos modelos.

La S. A. Puente de Vizcaya, de BILBAO, emplea también estas registradoras para el despacho de billetes para el transbordador.

El funicular del monte Igüeldo, de SAN SEBASTIAN, emite los billetes en la misma forma.

Modelos parecidos son empleados por infinidad de cinematógrafos y espectáculos de toda España para el despacho de billetes.

Registradoras 'National'

Avenida de Pi y Margall, 12 - MADRID

Pelayo, 11 - BARCELONA

30¢
CATALUÑA
Válidos solamente para este día.

CASA WEBER
S. A.
Piano
Música
Antofia
Regalos
Gramófono
Discos
Instrumentos
Jas-Bud
Aparat
Radiotelefonos

TODOS LOS BILLETES QUE EXPENDE EL GRAN METROPOLITANO SON EMITIDOS POR CAJAS REGISTRADORAS "NATIONAL"

Registradoras 'National'
30¢
CATALUÑA
Válidos solamente para este día.

Artales de Pi y Margall, 12 - MADRID
Pelayo, 11 - BARCELONA

Pàgina de La Vanguardia amb la crònica de la inauguració del Gran Metro. La informació, sotmesa a censura prèvia a causa de les restriccions de drets vigents durant la dictadura de Primo de Rivera, ocupava un espai secundari dins d'una crònica global que encapçalaven altres activitats de l'infant a Barcelona. Cal notar l'absència de fotografies. Arxiu La Vanguardia

Inauguración del Gran Metropolitano El infante don Fernando en Barcelona

El infante don Fernando, príncipe de Asturias, ha llegado a Barcelona para la inauguración del Gran Metropolitano. El príncipe, acompañado por su familia, se desplazó en un tren especial desde Madrid. La recepción en la estación fue muy cálida, y el príncipe fue saludado por un gran número de personas. Durante su estancia en Barcelona, el príncipe visitó el Gran Metropolitano y se interesó por su funcionamiento. También asistió a una recepción en el Ayuntamiento, donde fue recibido por el alcalde y otros miembros del gobierno municipal. El príncipe se quedará en Barcelona durante unos días antes de regresar a Madrid.

El Gran Metropolitano, que es el más grande de España, tiene una longitud de más de 100 kilómetros. Fue inaugurado el día de hoy, y desde entonces comenzará a prestar servicio a los viajeros. La línea conecta Barcelona con Madrid y otros puntos importantes del país. El transporte es cómodo y seguro, y ofrece un servicio de primera clase. Los viajeros pueden disfrutar de hermosos paisajes y llegar a sus destinos en un tiempo récord.

La inauguración del Gran Metropolitano es un hito importante en la historia de España. Muestra el progreso y el desarrollo del país, y es una muestra de la capacidad de ingeniería y construcción de España. El Gran Metropolitano será una gran ayuda para los viajeros y para el comercio entre las ciudades. Esperamos que sea un éxito y que siga prestando servicio durante muchos años.

El Ayuntamiento de Barcelona ha organizado una recepción para el infante don Fernando. La recepción tendrá lugar en el Ayuntamiento el día de mañana. El príncipe será recibido por el alcalde y otros miembros del gobierno municipal. También habrá un discurso de bienvenida por parte del alcalde. El príncipe se quedará en Barcelona durante unos días antes de regresar a Madrid.

El Gran Metropolitano es un transporte muy cómodo y seguro. Los viajeros pueden disfrutar de hermosos paisajes y llegar a sus destinos en un tiempo récord. El transporte es muy económico y ofrece un servicio de primera clase. Los viajeros pueden disfrutar de hermosos paisajes y llegar a sus destinos en un tiempo récord.

La inauguración del Gran Metropolitano es un hito importante en la historia de España. Muestra el progreso y el desarrollo del país, y es una muestra de la capacidad de ingeniería y construcción de España. El Gran Metropolitano será una gran ayuda para los viajeros y para el comercio entre las ciudades. Esperamos que sea un éxito y que siga prestando servicio durante muchos años.

