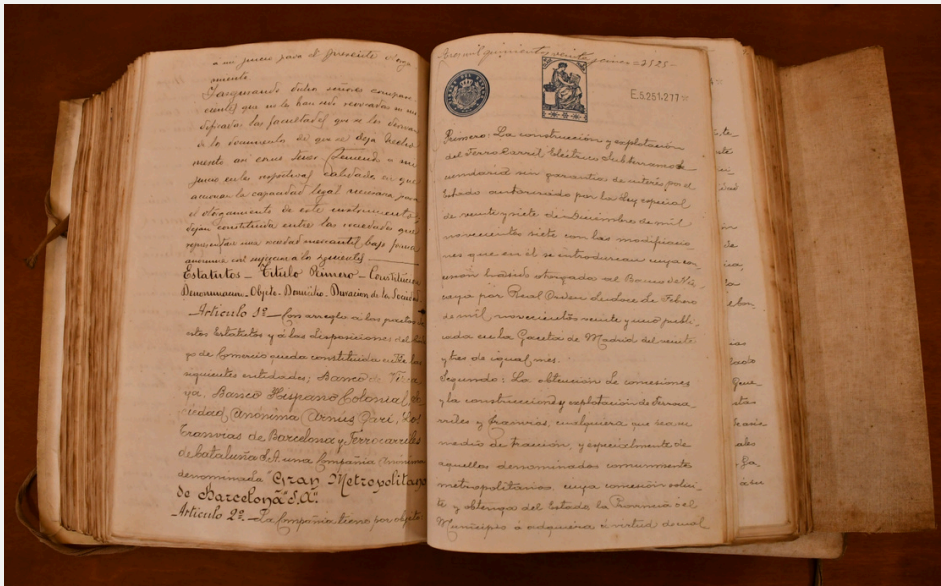


L'ORIGEN DEL METRO A BARCELONA: GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA, S.A.



Arxiu Històric de Protocols de Barcelona, Antoni Gallardo i Martínez, Cinquè volum del protocol, 1921, maig, 2 – 1921, maig, 31; f. 3523r-3571v (AHPB, 1419/189).

1921, maig, 26. Barcelona

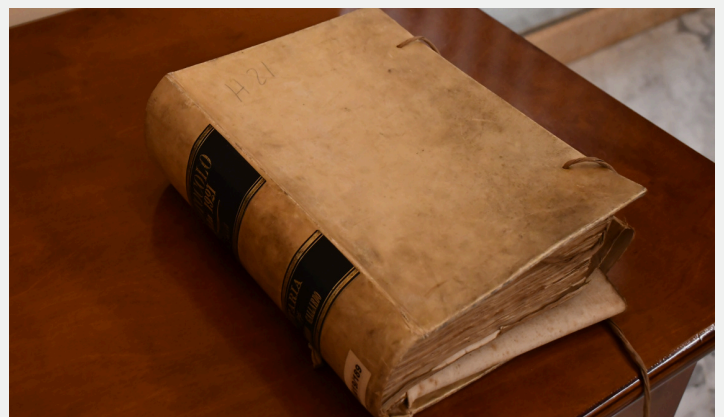
Es constitueix la companyia Gran Metropolitano de Barcelona, S.A., amb un capital social de 15 milions de pessetes, representat per 30.000 accions de 500 pessetes de valor. I el domicili social de la societat es trobava en el número 1 de la Rambla dels Estudis de Barcelona.

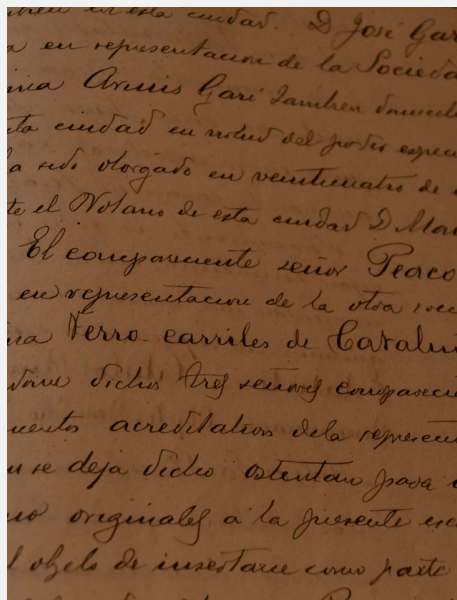
EL DOCUMENT

El mes de maig de 1921 es van reunir, davant el notari Antonio Gallardo Martínez, Emilio Roy i Lardhy, en representació del Banco de Vizcaya; Francesc Fontanals, en representació del Banco Hispano-colonial; Josep Garí, en representació de la Societat Anónima Arnús Garí; Eduard Robert Peacock, en representació de la Societat Anónima Ferrocarriles de Catalunya; i el comte de Torre Nova de Foronda, en representació de la Societat Anónima Els Tramvies de Barcelona.

Aquests van atorgar l'escriptura de constitució amb els estatuts que conformaven la companyia que es va anomenar *Gran Metropolitano de Barcelona, S.A.*, iniciant-se així l'activitat d'aquesta societat. Aquests estatuts consten de cinquanta articles que estipulen les característiques de gestió de la societat.

La concessió de la construcció i explotació del «ferrocarril elèctric subterràneo» havia estat atorgada al Banco de Vizcaya a través de la Reial ordre, de 12 de febrer de 1921, amb l'aprovació del plec de condicions particulars del projecte per la Reial Ordre de 19 de gener de 1921, sota el marc de la Llei especial de 27 de desembre de 1907 i la Llei general de 23 de febrer de 1912.





El capital social estipulat als estatuts era de 15 milions de pessetes, representat per 30.000 accions de 500 pessetes de valor. I el domicili social de la societat es trobava en el número 1 de la Rambla dels Estudis de Barcelona.

El consell d'administració de la societat que es constituïa estava integrat per Joan Antoni Güell i López, Mariano de Foronda i González Vallarino, Emilio Roy i Lardhy, Gregorio Santiago, Frank Fraser Lawton i Jordi Garí i Gimeno.

La nova empresa va modificar el projecte original no reeixit de Pau Müller i Octavio Zaragoza amb l'aprovació de la Divisió de Ferrocarrils el 1922. Dos ramals, l'un sota la Rambla i l'altre sota la via Laietana, conflüen al Passeig de Gràcia per pujar cap a Lesseps. La decisió d'ubicar l'estació terminal a la plaça de Lesseps en lloc del passeig de Sant Gervasi va ser impulsada per la creixent importància del tramvia en aquesta zona. Paral·lelament, les dificultats tècniques trobades al passeig de Colom van obligar a buscar una ruta alternativa. La solució es va trobar en els túnels municipals de la Via Laietana, construïts el 1908 durant el «Pla de Reforma de la Ciutat» i encara sense utilitzar. Aquesta opció, que va suposar una inversió prou significativa: *Gran Metro* va adquirir els túnels per 800.000 pessetes i l'obligació d'abonar a l'Ajuntament un cànon anual de 45.000 pessetes i una participació de l'explotació de la línia.

Les obres van començar a finals de 1924 i van ser dirigides per l'enginyer Santiago Rubió i Tudurí. Aquest tram inicial, de 2714 metres i quatre estacions, unia, per tant, les estacions de Lesseps i Catalunya, aturant-se a Diagonal i Aragó, afegint l'estació de Fontana en 1925 i obrint al servei la línia al bell mig de la Rambla, amb l'estació a Liceu.



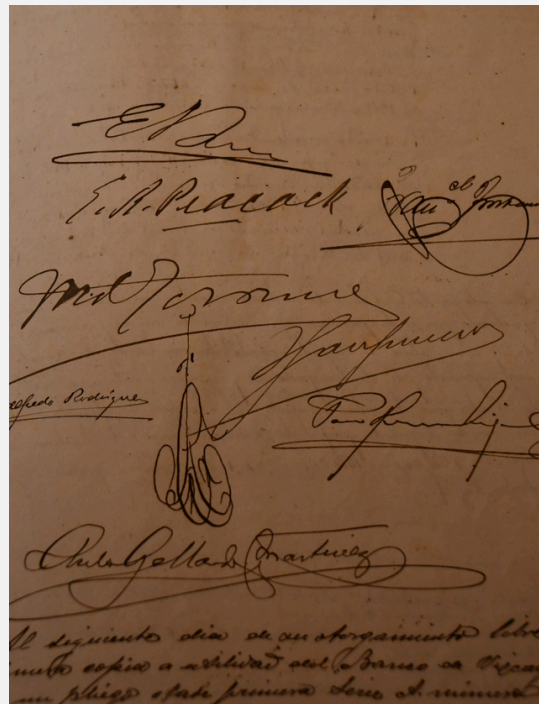
EL METRO A BARCELONA

La història del metro de Barcelona s'inscriu en un context de creixent urbanització i modernització de la ciutat a principis del segle XX, veient incrementada la seva població en 544.137 habitants el 1900, per la intensa activitat industrial. La inauguració del ferrocarril de Barcelona a Sarrià el 1863 i, posteriorment, de la primera línia de tramvia a tracció animal, l'any 1872, evidencien aquesta situació. Tanmateix, l'augment de la congestió del tràfic i la demanda d'una major versatilitat en la mobilitat generada per l'expansió de la ciutat, va posar de manifest la necessitat d'un sistema de transport més ràpid i eficient: el metro.

La iniciativa de construir un ferrocarril metropolità a Barcelona es remunta a 1907, quan els destacats enginyers, Pau Müller i Octavio Zaragoza, proposaren un projecte ambiciós que tenia la intenció d'unir el Parc de la Ciutadella amb la Bonanova, travessant el cor de la ciutat: el Ferrocarril Metropolità Nord-Sud de Barcelona, amb un trajecte que anava del Passeig de Sant Gervasi fins al Passeig de Colom tot passant per la Plaça Lesseps, Gran de Gràcia, Passeig de Gràcia, Plaça Catalunya i la Rambla. Malgrat l'enorme interès generat que aconseguí l'aprovació del projecte el 1912, la falta de recursos econòmics va obligar a ajornar la materialització d'aquest projecte. Aquell mateix any, un altre enginyer, Fernando Reyes, presentà una proposta alternativa que travessava Barcelona de Sant Martí fins a Sants, novament, fracassant a causa de la manca de finançament.

No serà fins a la dècada dels anys vint, en un context marcat per la creixent demanda de mobilitat urbana i per l'impuls de projectes similars a altres ciutats europees, que el Banco de Vizcaya obtingué la concessió per a la construcció del metro de Barcelona. Les obres, iniciades a mitjans de la dècada, van comportar importants modificacions respecte al projecte inicial, adaptades a les particularitats geològiques del subsol barceloní i a les noves necessitats de la ciutat.

El Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. va ser conegut popularment com el «Transversal». Va ser la primera empresa a obtenir una concessió per a la construcció d'un ferrocarril subterrani a la ciutat. No obstant això, va ser la societat Gran Metro, que tractem en aquest Document del Mes, la que va inaugurar el primer tram operatiu Catalunya-Lesseps, mentre que el tram de Liceu s'acabava d'enllestir el 30 de desembre de 1924, amb la presència de l'infant Ferran de Baviera en representació d'Alfons XIII.



Continuant amb el seu projecte d'expansió, el Gran Metro, l'objecte del document del mes, va inaugurar el 1926 una nova línia, la II, que establia una connexió entre les estacions d'Aragó i Jaume I. Posteriorment, la línia experimental va experimentar una ampliació, estenent-se fins a la part baixa de la Via Laietana, amb una nova estació situada davant de l'edifici de Correus, actualment inoperativa. A més d'aquestes dues línies inicials, l'empresa contemplava un ambiciós projecte d'expansió que incloïa la construcció de tres noves línies: una que connectaria Lesseps amb els barris de Sant Gervasi i Horta, una línia de circumval·lació que enllaçaria Lesseps amb l'Estació de França amb parades a les Corts, Sants, Hostafrancs, el Poble-sec i el parc de la Ciutadella, i una tercera línia que uniria l'Estació de França amb el Liceu. Totes aquestes línies estaven dissenyades per formar una xarxa metropolitana integrada.

Després de quatre dècades d'activitat, la trajectòria de l'empresa pionera va arribar a la seva fi amb el procés de municipalització dels transports públics iniciat a la dècada dels cinquanta. Aquest procés es va completar el 1961 amb l'absorció de la companyia per la Societat Privada Municipal Ferrocarril Metropolità de Barcelona, hereu de l'antic Transversal.

PER CONÈIXER MÉS

Cases i Loscos, Lluïsa,

Inventari de l'Arxiu Històric de Protocols de Barcelona. VIII. Segle XIX. 1863-1900

Barcelona: Fundació Noguera, 2013,

https://www.colegionotarial.org/sites/default/files/biblioteca/inventario/INV_Volum_VIII_CA.pdf

Casado López, Eduardo,

Els inicis del Metro a Espanya. Madrid, 1919 / Barcelona, 1924

Treball Final de Grau.

Tutor: Javier García-Gutiérrez Mosteiro.

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, 2019

https://oa.upm.es/55679/1/TFG_Casado_Lopez_Eduardo.pdf

denominada "Gran Metropolitano
de Barcelona S.A."

me...
te y obten...