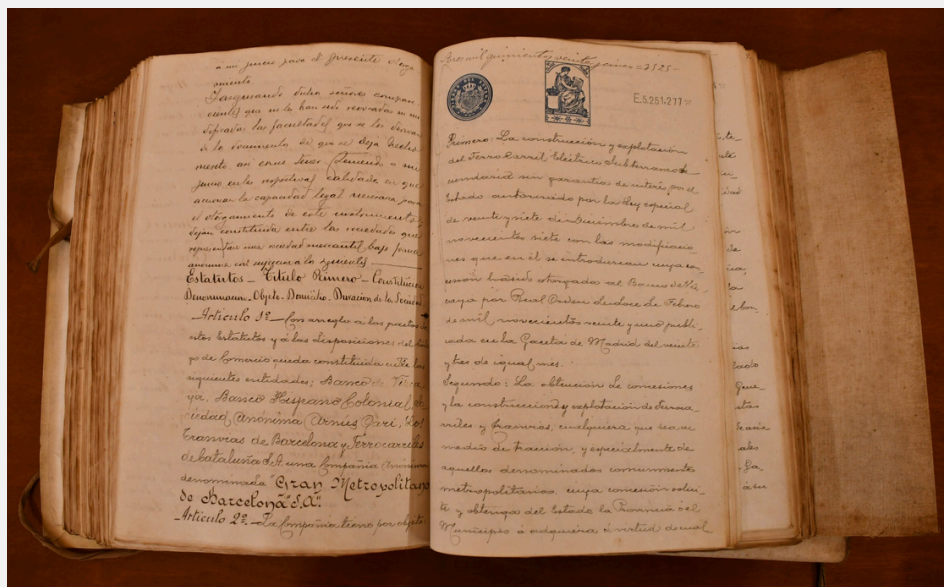


EL ORIGEN DEL METRO EN BARCELONA: GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA, S.A.



1921, maig, 26. Barcelona

Se constituye la compañía Gran Metropolitano de Barcelona, SA, con un capital social de 15 millones de pesetas, representado por 30.000 acciones de 500 pesetas de valor. El domicilio social de la sociedad se encontraba en el número 1 de la Rambla de los Estudios de Barcelona.

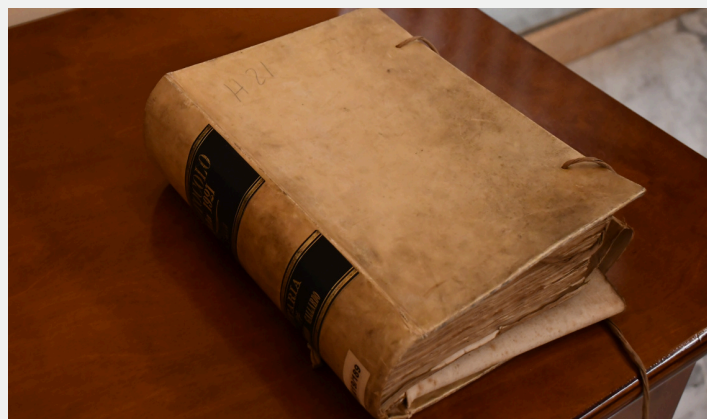
Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona, Antoni Gallardo i Martínez, Quinto tomo del protocolo, 1921, mayo, 2 – 1921, mayo, 31; f. 3523r-3571v (AHPB, 1419/189).

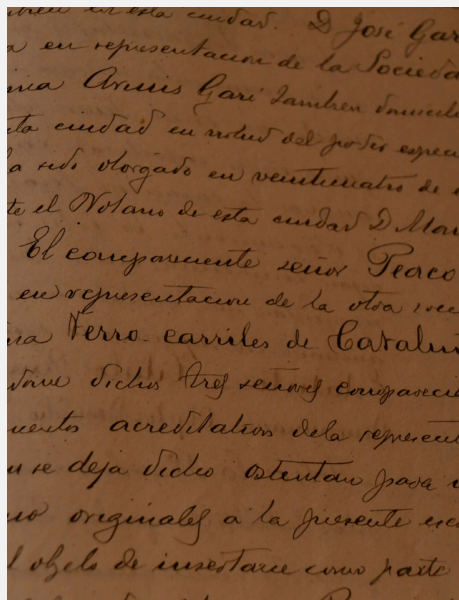
EL DOCUMENTO

En mayo de 1921 se reunieron, ante el notario Antonio Gallardo Martínez, Emilio Roy y Lardhy, en nombre y representación del Banco de Vizcaya; Francesc Fontanals, en nombre y representación del Banco Hispano-colonial; Josep Garí, en nombre y representación de la Sociedad Anónima Arnús Garí; Eduard Robert Peacock, en nombre y representación de la Sociedad Anónima Ferrocarriles de Cataluña; y el conde de Torre Nova de Foronda, en nombre y representación de la Sociedad Anónima Los Tranvías de Barcelona.

Estos otorgaron la escritura de constitución con los estatutos que conformaron la compañía que se llamó *Gran Metropolitano de Barcelona, S.A.*, iniciándose así la actividad de esta sociedad. Estos estatutos constan de cincuenta artículos que estipulan las características de gestión de la sociedad.

La concesión de la construcción y explotación del «ferrocarril eléctrico subterráneo» había estado otorgada al Banco de Vizcaya a través de la Real orden, de 12 de febrero de 1921, con la aprobación del pliego de condiciones particulares del proyecto por la Real Orden de 19 de enero de 1921, bajo el marco de la Ley especial de 27 de diciembre de 1907 y la Ley general de 23 de febrero de 1912.





El capital social estipulado a los estatutos era de 15 millones de pesetas, representado por 30.000 acciones de 500 pesetas de valor. Y el domicilio social de la sociedad se encontraba en el número 1 de la Rambla de los Estudios de Barcelona. El consejo de administración de la sociedad que se constituyó estaba integrado por Joan Antoni Güell i López, Mariano de Foronda y González Vallarino, Emilio Roy y Lardhy, Gregorio Santiago, Frank Fraser Lawton y Jordi Garí i Gimeno.

La nueva empresa modificó el proyecto original que no se llevó a cabo de Pau Müller y Octavio Zaragoza con la aprobación de la División de Ferrocarriles en 1922. Dos ramales, uno bajo la Rambla y el otro bajo la vía Laietana, confluían en el Passeig de Gràcia para subir hacia Lesseps. La decisión de ubicar la estación terminal en la plaza de Lesseps en lugar del Passeig de Sant Gervasi fue impulsada por la creciente importancia del tranvía en esta zona. Paralelamente, las dificultades técnicas encontradas en el Passeig de Colom obligaron a buscar una ruta alternativa. La solución se encontró en los túneles municipales de la Vía Laietana, construidos en 1908 durante el «Plan de Reforma de la Ciudad» y aún sin utilizar. Esta opción supuso una alta inversión: Gran Metro adquirió los túneles por 800.000 pesetas y la obligación de abonar al Ayuntamiento un canon anual de 45.000 pesetas y una participación de la explotación de la línea.

Las obras empezaron a finales de 1924 y fueron dirigidas por el ingeniero Santiago Rubió i Tudurí. Este tramo inicial, de 2.714 metros y cuatro estaciones, unía, en consecuencia, las estaciones de Lesseps y Catalunya, deteniéndose en Diagonal y Aragón, añadiendo la estación de Fontana en 1925 y abriendo al servicio la línea justo en el medio de la Rambla, con la estación en Liceu.



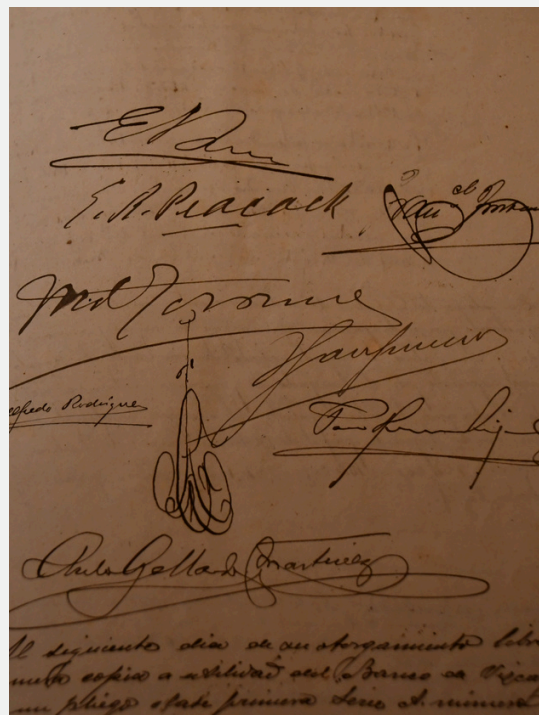
EL METRO EN BARCELONA

La historia del metro de Barcelona se inscribe en un contexto de creciente urbanización y modernización de la ciudad a principios del siglo XX, viendo incrementada su población en 544.137 habitantes en 1900, fruto de la intensa actividad industrial. La inauguración del ferrocarril de Barcelona en Sarrià en 1863 y, posteriormente, de la primera línea de tranvía a tracción animal, el año 1872, evidencian esta situación. Sin embargo, el aumento de la congestión del tráfico y la demanda de una mayor versatilidad en la movilidad generada por la expansión de la ciudad puso de manifiesto la necesidad de un sistema de transporte más rápido y eficiente: el metro.

La iniciativa de construir un ferrocarril metropolitano en Barcelona se remonta a 1907, cuando los destacados ingenieros Pau Müller y Octavio Zaragoza propusieron un proyecto ambicioso que tenía la intención de unir el Parque de la Ciutadella con la Bonanova, atravesando el corazón de la ciudad: el Ferrocarril Metropolitano Norte-Sur de Barcelona, con un trayecto que iba del Passeig de Sant Gervasi hasta el Passeig de Colom pasando por la Plaza Lesseps, Gran de Gràcia, Passeig de Gràcia, Plaza Catalunya y la Rambla. A pesar del enorme interés generado que consiguió la aprobación del proyecto en 1912, la falta de recursos económicos obligó a aplazar la materialización de este proyecto. Ese mismo año, otro ingeniero, Fernando Reyes, presentó una propuesta alternativa que cruzaba Barcelona de Sant Martí hasta Sants, nuevamente, fracasando debido a la falta de financiación.

Fue en la década de los años veinte, en un contexto marcado por la creciente demanda de movilidad urbana y por el impulso de proyectos similares a otras ciudades europeas, cuando el Banco de Vizcaya obtuvo la concesión para la construcción del metro de Barcelona. Las obras, iniciadas a mediados de la década, conllevaron importantes modificaciones respecto al proyecto inicial, adaptadas a las particularidades geológicas del subsuelo barcelonés y a las nuevas necesidades de la ciudad.

El Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, S.A. fue conocido popularmente como el «Transversal». Fue la primera empresa en obtener una concesión para la construcción de un ferrocarril subterráneo en la ciudad. No obstante, fue la sociedad Gran Metro, que tratamos en este Documento del Mes, la que inauguró el primer tramo operativo Catalunya-Lesseps, mientras que el tramo de Liceu se finalizaba el 30 de diciembre de 1924, con la presencia del infante Fernando de Baviera en nombre y representación de Alfons XIII.



Continuando con su proyecto de expansión, el Gran Metro, el objeto del Documento del Mes, inauguró en 1926 una nueva línea, la II, que establecía una conexión entre las estaciones de Aragón y Jaume I. Posteriormente, la línea experimentaría una ampliación, extendiéndose hasta la parte baja de la Via Laietana, con una nueva estación situada ante el edificio de Correos, actualmente inoperativa. A parte de estas dos líneas iniciales, la empresa contemplaba un ambicioso proyecto de expansión que incluía la construcción de tres nuevas líneas: una que conectaría Lesseps con los barrios de Sant Gervasi y Horta, una línea de circunvalación que enlazaría Lesseps con la Estación de Francia con paradas en Les Corts, Sants, Hostafrancs, el Poble-sec y el parque de la Ciutadella, y una tercera línea que uniría la Estación de Francia con el Liceu. Todas estas líneas estaban diseñadas para formar una red metropolitana integrada.

Después de cuatro décadas de actividad, la trayectoria de la empresa pionera llegó a su objetivo con el proceso de municipalización de los transportes públicos iniciados a la década de los cincuenta. Este proceso se completó en 1961 con la absorción de la compañía por la Sociedad Privada Municipal Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, heredera del antiguo Transversal.

PARA CONOCER MÁS

Cases i Loscos, Lluïsa,

Inventario del Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona. VIII. Siglo XIX. 1863-1900

Barcelona: Fundació Noguera, 2013,

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

Casado López, Eduardo,

Los inicios del metro en España. Madrid, 1919 / Barcelona, 1924

Trabajo Final de Grado

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...