

# LOS AZULEJOS DEL GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA

## THE TILES OF THE *GRAN METROPOLITANO* OF BARCELONA

Mercedes González Teruel<sup>(\*)</sup>

<sup>(\*)</sup> Taller de Cerámica Vallés 16, Xàtiva (Valencia)

### RESUMEN

El patrimonio cerámico que nos rodea tiene edades diferentes. Investigamos los azulejos del siglo XVII y del siglo XVIII valenciano que han ido desapareciendo, aunque el resultado no sea, a menudo, satisfactorio. Sin embargo, azulejos realizados por fábricas valencianas de los años 1920-1930, son olvidados, y su información perdida para siempre. La obra del Gran Metro de Barcelona fue un emblema de modernidad que incluyó la azulejería en su ornamentación. Con el tiempo, este ornamento se tapó debido a otros criterios de modernidad. De esta manera, nuestro estudio quiere mostrar que existen suficientes pistas in situ como para solicitar el arranque de las planchas que tapan la obra original de las primeras estaciones de Metro de la ciudad de Barcelona, y que es posible sacar a la luz lo que en un momento significó lo mejor del diseño del transporte subterráneo.

### PALABRAS CLAVE

Azulejo valenciano. Gran Metropolitano Barcelona. Francisco Aguar. La azulejera valenciana.

### ABSTRACT

*The ceramic heritage that surrounds us has different ages. We investigate the tiles of the eighteenth century and the seventeenth century Valencian that have disappeared, although the result is often not satisfactory. However, tiles made by Valencian factories from 1920-1930, are forgotten, and their information lost forever. The work of the Great Metro of Barcelona was an emblem of modernity that included tiles in its ornamentation. Over time, this ornament was covered due to other criteria of modernity. In this way, our study wants to show that there are enough on-site tracks to request the extraction of the plates that cover the original work of the first Metro stations of the city of Barcelona, and that it is possible to bring to light what in One moment meant the best of underground transportation design.*

La inauguración del Gran Metropolitano de Barcelona supuso un acontecimiento histórico y un emblema para la sociedad barcelonesa que se modernizaba apoyándose en el transporte subterráneo. Otras ciudades lo habían resuelto anteriormente, como Londres inaugurando su *London Underground* en 1863, Nueva York su *City Subway* en 1904), y Madrid su *Metro* en 1919. El día 26 de Noviembre de 1924 el periódico *La Vanguardia* relata la visita previa de la prensa a las obras del Gran Metropolitano en el trayecto comprendido entre las estaciones de Lesseps y Plaza de Cataluña,...” *Galantemente invitados por el director General de la Compañía*<sup>1</sup>. Entre discursos de agradecimiento, buenos propósitos, y un *exquisito lunch*, se mostraron al público las posibilidades del nuevo medio de transporte. Todo un compromiso de futuro que hemos de comprender a través de los datos que se ofrecen a la prensa. “*La extensión total de la línea será de 34 Km y de tres la distancia entre las estaciones de las Plazas de Cataluña y de Lesseps. Las estaciones serán cinco Plaza de Lesseps, Fontana, Diagonal, Aragón, Plaza de Cataluña, y la terminal del Liceo. El tiempo que invertirá cada convoy en su viaje, se calcula en 8 minutos en la bajada y 8 y 30 segundos en la subida; el servicio de frecuencia máxima cada dos minutos y el de mínima 3 minutos y medio. Los coches tendrán las siguientes dimensiones: 14,75 longitud y de anchura 2,60 y 3,50*”.<sup>2</sup> La cantidad de cifras y detalles técnicos a buen seguro que hicieron las delicias de los asistentes a unas obras tan representativas, que el día 30 de Diciembre de 1914 inaugura el infante D. Fernando en representación del Rey Alfonso XIII.

La construcción del metro supone la solución para uno de los problemas más *graves y urgentes*<sup>3</sup> que afectaban a Barcelona *cuya densidad de población era enorme y su perímetro* <sup>4</sup> también. Así, la empresa Gran metropolitano de Barcelona S.A. no repara “*en sacrificios de ninguna especie*”<sup>5</sup>; ya que “*un alto ideal de mejoramiento urbano ha presidido sus decisiones*”<sup>6</sup>. Con este ánimo tan elevado no olvidan la decoración de las estaciones, donde tiene cabida la industria azulejera coetánea, dispuesta a rematar artísticamente la gran cantidad de paredes que ofrecía el proyecto. “*Las miradas del viajero que descienda a las estaciones del Gran*

1. La Vanguardia, 26, Noviembre 1924, Pág. 8.

2. Idem

3. La Vanguardia, 29 de Noviembre 1924, pág. 11

4. Idem

5. Idem

6. Idem

*Metropolitano de Barcelona irán a los revestimientos de paredes y arcos de túneles, porque no cabe mayor gusto ni alegría de de tono*<sup>7</sup>.

*“Todas las estaciones<sup>8</sup>(...) están ornamentadas con azulejos blancos biselados y anuncios policromos en sus bóvedas principales, túneles de intercomunicación y vestíbulos, recubriéndose los piñones de las estaciones con azulejos policromos de dibujos distintos, muy bellos, por cierto, para cada estación y para cada piñón*<sup>9</sup>. La descripción que nos ofrecen los periódicos del momento es escueta pero suficientemente gráfica para imaginar la realidad de dicha construcción innovadora. *“Los andenes de las estaciones tienen 70 metros de largo por una anchura de 4 (...) Las paredes están revestidas (...) con baldosa vidriada, viéndose a la salida placas de mayólica de gran efecto decorativo y cuyo dibujo, estilo renacimiento español, es diferente en cada estación*<sup>10</sup>. Para recubrir las paredes interiores se utilizó el azulejo de tamaño 10cmx20cm, de pasta blanca, y esmaltado en blanco con sus cantos biselados. Es el mismo azulejo utilizado en el metro de Nueva York y que se conoce actualmente como *azulejo metro*. Sus dimensiones permiten una total adaptabilidad a muros curvados, y cuando el tabique obliga a formas imposibles se crean molduras adaptadas a la pared base. El esmalte de color blanco brillante, por otra parte es imprescindible para aportar luz al subsuelo de la ciudad. Este tipo de azulejo se coloca en todas las estaciones del Gran Metropolitano, sin embargo, la decoración de los arcos de entrada y salida de los túneles se decoraron cada una con unos motivos diferentes. *“Dichas placas, así como toda la cerámica empleada (...) honran a la azulejería valenciana*<sup>11</sup>. Todos los azulejos son fabricados por la empresa “La Azulejera Valenciana”. *“Los cuadros que circundan los anuncios son de reflejos metálicos, ejecutados por dicha casa valenciana, que los fabricó expresamente para el Gran Metropolitano (...) todos (...) son originales y de ejecución de La Azulejera Valenciana*<sup>12</sup>.

La empresa de Azulejos “La Azulejera valenciana” tenía en ese momento fábrica en Onda (Castellón) y en Meliana (Valencia), siendo esta última propiedad de Bernardo Vidal Medina, gerente de la sociedad y que tenía su exposición en Valencia capital en la Calle Poeta Querol nº

7. Periódico ABC, 3 de Diciembre 1924,pág. 6

8. La Vanguardia, 29 de Noviembre 1924, pág. 11,Se refiere a las primeras, Liceo, Cataluña, Aragón, Diagonal Fontana y Lesseps.

9. Idem

10. La Vanguardia 26 de Noviembre 1924, pág. 8

11. Idem

12. ABC, 3 Diciembre 1924, Pág.6

3. Además de dedicarse a la exportación y venta al mayor, la empresa de Bernardo Vidal adquiriría con este encargo una dimensión de prestigio y seriedad imprescindible en el entorno de la industria nacional en expansión. Realmente la obra debió llamar la atención porque además ...”*los cuadros que circundan los anuncios son de reflejo metálico*”...<sup>13</sup> y merecieron...” *el elogio unánime de toda España*”<sup>14</sup>.

En la empresa valenciana trabaja como encargado José Navarro estudiante en la escuela de Artes y oficios de Valencia junto con Francisco Aguar Tarín (1900-1970)<sup>15</sup> a quien invita a incorporarse como pintor en la fábrica, ...”*y el hacer pulcro enérgico y limpio de la técnica de Aguar , encaja tan perfectamente (...)*que pronto le encargan los trabajos más complicados, y casi todos los paneles que se hacen en la fábrica de Vidal para las Estaciones de Metro de Barcelona pasan por las manos de hábil Aguar”<sup>16</sup>.

Las primeras estaciones construidas, se sitúan en la actual línea verde, la línea 3. La línea unía Lesseps con Plaza de Catalunya, pasando por Diagonal y Aragón (actualmente Passeig de Gràcia). Posteriormente se intercaló Fontana y se prolongó hasta Liceu. Realmente, el conjunto azulejero del metro es muy desconocido. En la actualidad, la única estación que muestra un detalle de la ornamentación original es la de Fontana, aunque en un penoso estado de conservación. A un lado de la vía en el piñón de entrada de los trenes vemos la azulejería pintada en amarillo y azul cobalto estilo Renacimiento, y al otro, aunque se adivina la misma forma, está completamente tapado por las planchas. En el centro superior del arco se colocó el diseño del logo de la empresa *Gran metro*, que se mantuvo en todas las estaciones como podemos comprobar en las fotos antiguas, y que difiere un poco del que luego se utilizó en las planchas metálicas.

Pasados noventa y tres años de aquella inauguración (1924-2017), el Gran Metropolitano continúa en su labor de vertebrar las necesidades del traslado de viajeros y habitantes de la ciudad de Barcelona. Sin embargo la estética ha evolucionado y ha convertido en invisible el alarde de aquellos industriales valencianos. En la actualidad, la única estación

13. Idem

14. Idem

15. Francisco Aguar, pintor de azulejos y coleccionista (1900-1970). Butlletí informatiu de ceràmica nº 101, Septiembre 2011. Además le dedicamos un trabajo a su obra, su vida y su colección en la exposición “*Els colors dels taulells*” (2015) en el Museo de ceràmica González Martí de Valencia y en el Museo de Benetússer, lugar donde nació el pintor. Catálogo *Els colors dels taulells*, Gener-Març 2015, Ed. E dit Arx.

16. GONZÁLEZ MARTÍ, M., En el Museo Nacional de ceràmica. Colección de azulejos antiguos de Francisco Aguar. *Levante Valencian: Suplemento dedicado a sus hombres a su historia y a su tierra*, 12 de febrero 1960.,pág. 4.

que muestra el antiguo esplendor es la estación de Fontana. Planchas metálicas cubren todos los muros y techos, pero la entrada y salida de los túneles, afortunadamente se salvaron de ser cubiertos. Efectivamente se puede corroborar lo apuntado por las noticias coetáneas sobre los azulejos instalados en las cinco primeras estaciones del Gran Metropolitano. Además, las colecciones<sup>17</sup> de fotografías que se ofrecen a la vista en Internet muestran la envergadura y calidad de la obra. Todos estos datos confirman la hipótesis según la cual esos chapados originales no habrían sido arrancados, únicamente tapados, y permanecen ocultos esperando una próxima restauración que recupere su esplendor inicial.

Afortunadamente, las noticias caminan en esa dirección y son esperanzadoras. Recientemente han comenzado las obras de restauración de la estación de Passeig de Gràcia, la antigua Aragón, y han salido a la luz el revestimiento de los azulejos biselados y otros elementos arquitectónicos originales de 1924. Toda la red histórica debe tener detrás de rejillas de ventilación, paneles, máquinas y carteles anunciadores una joya azulejera oculta a nuestros ojos, que sería extraordinario poder recuperar para que siga cumpliendo su función decorativa e higiénica, que es, en definitiva, para lo que fueron fabricados dichos azulejos valencianos.

17. Archivo Brangulí,



Fig. 1. Estación Fontana, 2016



Fig. 2 Detalle Estación Fontana, 2016.



Fig. 3. Detalle azulejos Fontana



Fig. 4. Fachada fábrica de Meliana (Valencia)



Fig. 5. Estació de Lesseps dels orígens



Fig. 6. Estación Jaime I

LOS AZULEJOS DEL GRAN METROPOLITANO DE BARCELONA



Fig. 7. Estación Aragón 1950