

L'herència del 92: La revolució global que va transformar el transport metropolità

17.8.2026 - Aleix Bonet | Transports Metropolitans de Barcelona

Els Jocs Olímpics i Paralímpics no només van redibuixar la imatge marítima de Barcelona, sinó que van suposar un canvi tècnic i humà sense precedents per a TMB. Repassem la històrica etapa que va vertebrar una nova capital mundial.

Quan l'any 1986 Barcelona va ser escollida com a seu olímpica, la ciutat no només va assumir el repte d'organitzar una gran festa esportiva, sinó també un desafiament logístic importantíssim: moure milions de persones amb fluïdesa i seguretat. El Pla de Mobilitat Olímpica de l'Ajuntament naixia amb una premissa innegociable: **calia dissuadir l'ús del vehicle privat i coronar el transport públic com a rei indiscutible de l'esdeveniment**. Aquesta pressió va obligar a TMB a fer un gran esforç, per situar les seves infraestructures a l'altura del que el món esperava.

La revolució tecnològica arriba al metro

L'expansió de la xarxa de metro ja portava un ritme creixent cap a l'àrea metropolitana, però va viure un punt d'inflexió el febrer del 1992 amb l'arribada de la línia 1 a Santa Coloma de Gramenet. L'estació de Fondo, més enllà del simbolisme de trencar fronteres municipals, va ser **la primera estació "tecnològica" de la xarxa**: incorporava elements pioners com escales mecàniques amb circuits economitadors d'energia (amb semàfors per avisar del seu estat) i un tauler de comandament centralitzat a la cabina del cap d'estació. Aquesta innovació feia que el control del clavegueram, la ventilació i l'esgotament fos molt més eficient.

Paral·lelament a les noves estacions, s'havien de remodelar aquelles que formaven el centre neuràlgic de l'esdeveniment. La renovació més emblemàtica va ser la de Ciutadella, on la construcció de la nova Ronda Litoral i el soterrament de vies de Renfe van obligar a reforçar el sostre de l'estació de la L4. Aquesta gran obra, **amb un cost de 453 milions de pessetes** (2,7 milions d'euros), es va aprofitar per fer nous accessos cap a l'avinguda Icària, millorar la ventilació, la il·luminació i el peatge. Això també **es va replicar a altres intercanviadors clau** com l'estació d'Espanya (L1), fonamental per connectar amb l'Anella Olímpica, que es va impermeabilitzar i se'n van renovar les línies de peatge. El 1992, per fer evident el seu paper com a porta al centre de la vida olímpica, l'estació de "Ciutadella" va canviar de nom i va incorporar la terminació "Vila Olímpica".

Infografia: El Salt Tecnològic al Metro

Renovació Subterrània

L'evolució sota terra

El repte olímpic va obligar la xarxa a modernitzar-se en dos fronts simultanis: la innovació tecnològica a la perifèria i les grans obres d'enginyeria civil al centre de la ciutat.

Expansió L1 (Feb. 1992)

Fondo

La 1a Estació Tecnològica

Escales intel·ligents Equipades amb circuits economitadors d'energia i els primers semàfors integrats per avisar del seu estat.

Control centralitzat Tauler de comandament modern a la cabina per governar l'esgotament, clavegueram i ventilació.

Preludi accessible Incorporació pionera d'ascensors i franges de paviment per a invidents.

Reforma L4 (Abril 1992)

Ciudadella

L'Estació Arquitectònica

Reforç estructural El soterrament de les vies de Renfe i la nova Ronda Litoral van obligar a blindar el sostre per aguantar-ne el pes.

Inversió massiva Remodelació integral amb un cost històric de 453 Milions de pessetes (uns 2,72 milions d'euros actuals).

Nova porta al mar Obertura d'accessos a l'av. Icària i nova nomenclatura "Vila Olímpica" per reflectir la nova façana marítima.

Un salt cap al cel: El nou Funicular

Per garantir un accés directe a l'Anella Olímpica, el transport per cable també va viure una transformació espectacular. L'antic funicular de Montjuïc, hereu de l'Exposició Internacional del 1929, es va tancar el 1991 per ser **totalment reformat**. Gràcies a una inversió de 1.400 milions de pessetes (gairebé 8,5 milions d'euros), l'any 1992 s'estrenava un dels funiculars **més moderns de tota Europa**.

Imatge

Acte de clausura del Funicular de Montjuïc abans de la remodelació pre Jocs Olímpics. / Autor: Arxiu TMB

Infografia: El Salt del Funicular

Radiografia de la Mobilitat

El salt important cap a l'Anella Olímpica

La reconstrucció total del Funicular de Montjuïc el 1992 va transformar una atracció de l'Exposició Internacional en l'artèria de transport massiu més eficient de la ciutat.

= 100 Passatgers per hora

Exposició 1929

Antiga instal·lació (1928)

1.200 pax/h

Jocs Olímpics 1992

Nova instal·lació (Juny 1992)

8.000 pax/h

Capacitat x 6,6

2 min.

Temps de trajecte

(Paral·lel - Parc de Montjuïc)

10 m/s
Velocitat sostinguda
(36 km/h)
400 pax
Capacitat per comboi
(2 trens de 3 cotxes)

Superfície ràpida i per a tothom

L'efervescència del 92 no es va limitar als túnels i a la muntanya. A la superfície, la inauguració de grans vies de comunicació, com les Rondes, va propiciar que el maig de 1992 entrés en funcionament la línia 60 de bus (el conegut "Ronda Exprés"), un servei veloç gràcies al traçat del cinturó viari. Però **l'autèntica lliçó de la mobilitat del 1992 la van portar els Jocs Paralímpics**. L'esdeveniment va suposar la llavor de l'accessibilitat universal, un terme que serviria per definir que tothom té dret a moure's lliurement. **TMB va renovar la flota d'autobusos incorporant 109 vehicles d'alta tecnologia** (d'aquell moment), equipats amb suspensió pneumàtica integral i aire condicionat.

Dins d'aquest paquet, va destacar una **inversió pionera** que faria història: l'adquisició dels primers 20 autobusos MAN de sòl baix pensats específicament per a usuaris amb cadira de rodes. De fet, durant els Jocs Paralímpics, es van mobilitzar 88 autobusos adaptats de manera excepcional. Un exemple que va canviar el paradigma urbà i va **convertir l'accessibilitat en un requisit** que, actualment, compleix el 100% de la flota metropolitana.

Aquesta cultura integradora va arrelar tan fort que també va impregnar-se en el metro: l'estació de Fondo del 92 ja comptava amb ascensors i franges de paviment per a invidents, sent el preludi de la inauguració, l'any 1995, de la línia 2 de metro, la primera línia dissenyada per ser totalment accessible des del primer dia.

Impacte Paralímpic

La llavor de l'Accessibilitat Universal

0

Vehicles d'alta tecnologia

Renovació de flota amb unitats equipades amb suspensió pneumàtica i aire condicionat.

0

Busos de sòl baix (MAN)

Les primeres unitats pensades específicament per a l'accés d'usuaris amb cadira de rodes.

0

Busos adaptats al '92

Mobilització excepcional de vehicles durant els Jocs Paralímpics per garantir la lliure mobilitat.

0%

Accessibilitat actual

Aquella cultura integradora ha portat que avui tota la flota de TMB estigui adaptada.

Més de tres dècades després d'aquell estiu màgic, la Barcelona d'avui encara es mou a ritme olímpic. Els milers de passatgers que validen el seu bitllet cada dia passen per alt que moltes de les comoditats que ara donem per fetes, des de pujar a un autobús sense esglaons fins a moure'ns per estacions "intel·ligents", van ser, en el seu moment, una autèntica gesta de l'enginyeria i la voluntat social. Aquells Jocs ens van ensenyar que les **grans transformacions urbanes només triomfen quan posen les persones al centre**. Més enllà dels rècords batuts a l'estadi, de la pluja

de medalles o el peveter del Rebollo, l'autèntica victòria olímpica de Barcelona va ser justament aquesta: guanyar el dret a una mobilitat d'excel·lència, integradora i, sobretot, per a tothom i per sempre.

<https://noticies.tmb.cat/historia/lherencia-92-revolucio-global-que-va-transformar-transport-metropolita>