

Barcelona, 3 de febrero de 2023

La PTP reivindica el regreso del Tramvia Blau en los 5 años de su cierre



Salida de cochera del último servicio que realizaron los vehículos el 28.01.2018. Fuente: Juan Carlos Salmerón

Desde la PTP tememos que el cierre “provisional” del Tramvia Blau sea definitivo.

El Tramvia Blau es un sistema de transporte de un alto valor histórico y patrimonial que hay que conservar y explotar una vez realizadas las reformas pertinentes.

El futuro del Tramvia Blau pasa por una integración tarifaria con otros modos de transporte, mayor integración urbana y mejora de la gestión y capacidad.

El pasado 28 de enero de 2023 se cumplieron 5 años de la última circulación del Tramvia Blau. El cierre, inicialmente justificado por motivos de seguridad, se realizó bajo la promesa de un proceso de reforma integral, de forma que sería un cierre únicamente "provisional".

Desde la PTP coincidimos en que el servicio que ofrecía el Tramvia Blau en sus últimas expediciones no era eficiente, por lo que era necesaria una renovación profunda, para adecuarla a los estándares del siglo XXI.

Los trabajos de reforma consistían en una profunda renovación de la infraestructura, sobre todo en lo que se refiere a vías, catenaria y alineación de carriles. El presupuesto destinado

en su momento para poder ejecutar estas obras era de 11 millones de euros, dentro de un nuevo contrato-programa 2018-2021.

Desde entonces, no habíamos sabido nada más hasta una información periodística (en La Vanguardia¹) durante la semana pasada que identificaba como motivos del retraso la agrupación de todos los elementos de la obra en un solo proyecto y la suspensión de pagos de la empresa adjudicataria, y no tenemos ninguna comunicación oficial sobre fechas de apertura o situación del proyecto.

¿El Tramvia Blau, condenado a desaparecer?

Cinco años después, con **los trabajos de modernización sin iniciar, desde la PTP tememos que nunca lo hagan, suponiendo la desaparición del último tranvía “clásico” de la ciudad.**

Recordamos que el Tramvia Blau es uno de los vestigios de un modo de transporte público muy popular entre el último cuarto del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX en la capital catalana, y ahora vemos cómo ha quedado abandonado en las cocheras situadas en la Plaza Central. Actualmente, no nos consta que haya ningún tipo de trabajo de mantenimiento de los vehículos que circulaban por esta línea.

Por este motivo, **pedimos a TMB (el operador del servicio), el Ayuntamiento de Barcelona y la ATM que se impliquen en la recuperación de este medio de transporte de alto interés histórico, y que presenten un programa de actuaciones que permita recuperar el servicio a corto/medio plazo.**

Una oportunidad para el Tibidabo y el Cosmocaixa

Como apuntamos en el [estudio sobre el Tramvia Blau](#), elaborado en febrero de 2019, el Tramvia Blau es una oportunidad para el parque de atracciones del Tibidabo y el parque de Collserola, ya que **forma parte de un trayecto rectilíneo que permite enlazar rápidamente el centro de la ciudad**, a través de la conexión con la línea L7 de FGC en la Plaza Kennedy, **con el parque de atracciones y el parque de Collserola** a través del funicular del Tibidabo en la Plaza del Doctor Andreu. En este sentido, vemos muy importante que haya la **integración tarifaria de estos tres modos de transporte (competencia de la ATM), ofreciendo un solo billete para todo el trayecto**. Igualmente, esta integración también podría incluir la entrada en el parque de atracciones con un billete combinado especial.

Para realizar el servicio más atractivo, también es importante garantizar una coordinación **horaria entre servicios para minimizar el tiempo de conexión**, así como **coordinar las horas de apertura del parque con las del funcionamiento del tranvía y el funicular**.

Además, **el trazado pasa cerca del Cosmocaixa**, otro de los polos turísticos de primer orden en este punto de la ciudad. Es necesario aprovechar **también esta ventaja para generar una mayor demanda para el servicio**. Para atender este punto, desde la PTP proponemos la creación de una parada intermedia en el cruce de la Avenida Tibidabo con la Ronda de Dalt, o bien la creación de una segunda línea con terminal en la plaza Central, aprovechando el ramal que lleva a las cocheras del tranvía.

1

<https://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20230129/8716902/tranvia-blau-cumple-cinco-anos-olvido-cocheras.html> David Guerrero, La Vanguardia, 29/1/2023

Por último, para dar coherencia a la capacidad de todo el corredor, creemos que **habría que aumentar la capacidad del Tramvia Blau**. En el momento de su cierre, el servicio únicamente tenía una capacidad máxima de 192 viajeros/hora, un 10% de las que pueden ofrecer el funicular del Tibidabo y la L7. Si se reforman los cuatro tranvías históricos existentes y, además, se incorporan cuatro unidades modernas, **la capacidad podría llegar hasta las 2.000 personas/hora, convirtiéndose en la principal puerta de entrada al Tibidabo y al Cosmocaixa**.

Con el aumento de capacidad, también sería importante una gestión **eficiente en las paradas**. En este sentido, habría que permitir la carga y descarga simultánea de pasajeros en las terminales de línea, con el fin de optimizar los tiempos de vuelta de los tranvías y, en el caso de la parada en la Plaza Kennedy, acercarla a la boca de entrada de la L7.

Consulta otras publicaciones de la PTP sobre el Tramvia Blau

[Dos años sin Tramvia Blau](#)

[Informe y propuestas para revitalizar el Tramvia Blau de Barcelona](#)

[Informe sobre el Tramvia Blau. Propuestas para incrementar el uso del transporte público en el Tibidabo](#)

[La PTP apoya la reforma y mejora del Tramvia Blau de Barcelona](#)