

El sistema tranviario de Barcelona

Un medio de transporte moderno que favorece la sostenibilidad ambiental y social

4 SEPTIEMBRE 2024, OSCAR FARRERONS VIDAL



Parada de tranvía en una reurbanización urbana de páramo contaminado

Entre 1965 y 1971 el ayuntamiento de Barcelona cerró la gran red de tranvías de la ciudad (que había funcionado durante casi 100 años), que fue sustituida por autobuses, en un momento en que la administración municipal predemocrática pretendía favorecer el uso del automóvil particular. En Barcelona tardamos más de treinta años en volver a tener este medio de transporte sostenible.

Renacimiento y presente

Este 2024 se cumplen 20 años de el renacimiento del tranvía en Barcelona. El 3 de abril de 2004 se inauguraba el “Trambaix”, una nueva y moderna implantación del tranvía en la zona oeste de Barcelona, desde la distinguida plaza Francesc Macià, pasando por la elegante avenida Diagonal, hasta los municipios metropolitanos barceloneses del noroeste, en la comarca del Baix Llobregat. La implantación del nuevo tranvía fue promocionada por el Partido de los Socialistas de Catalunya (PSC), bajo la alcaldía de Joan Clos y, lamentablemente, fue politizada por los partidos de derecha, simplemente para ocasionar desgaste político al PSC. Dichos partidos, ajenos a las ventajas de sostenibilidad ambiental y mejora de la movilidad urbana del nuevo tranvía, supusieron una oposición dura al nuevo y moderno tranvía, boicoteando la inauguración y organizando campañas de desprestigio.

El Trambaix, popularmente denominado “Tram”, organizado en tres líneas complementarias (T1, T2 y T3) supuso importantes mejoras urbanísticas y una nueva e importante conexión de transporte público para los municipios metropolitanos de l’Hospitalet de Llobregat, Cornellà, Sant Joan Despí, y Sant Feliu de Llobregat, generado unánimemente opiniones positivas en los usuarios y los técnicos de sostenibilidad municipales, y también de todos aquellos técnicos de otros municipios europeos que [Edit](#)vinieron para conocer el nuevo proyecto inaugurado.

[Text](#)

[Gallery](#)

Poco después de inaugurarse el Trambaix, se estrenó el “Trambesòs”, concretamente el 8 de mayo de 2004, consistente en la implantación del mismo tranvía en la zona levante de Barcelona, con nacimiento en el parque de la Ciudadela, pasado por la central plaza de las Glorias Catalanas, hasta llegar a cruzar el río Besòs y dar servicio al municipio metropolitano de Sant Adrià del Besòs. A esta línea se la denominó T4, y posteriormente se completó con la T5 (en 2006, con una extensión del tranvía hasta el municipio de Badalona) y la T6 (en 2008, con una variante complementaria por Sant Adrià de Besòs).

Igual como ocurrió con el Trambaix, el Trambesòs supuso un éxito de movilidad sostenible y acarrió una mejora urbanística de gran impacto por los barrios por los que discurría. Las seis líneas del tranvía fueron una colaboración público-privada, una fórmula consistente en la subvención pública de los billetes de transporte con la inversión privada en la explotación. El Tram, actualmente tiene como accionista la empresa Globalvia (gestión de concesiones de infraestructuras), Alstom (fabricante de trenes) y Moventia (empresa de transporte). La concesión del Tram caduca en 2032, y en esa fecha la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona (ATM) deberá decidir entonces quien asume la gestión.

Los tranvías que se instalaron en Barcelona fueron los modernos modelos Citadis 302 de la empresa Alstom, funcionales y sostenibles, en perfecto servicio aún hoy en día. La red actual suma 30 kilómetros, con 56 estaciones. En 2023 los viajes contabilizados en del Tram fueron 31 millones. El servicio funciona entre las 5h de la mañana y las 24h de la noche, excepto vísperas y festivos que se alarga hasta las 2h de la madrugada (en festivos especiales funciona ininterrumpidamente las 24h).

Actualmente el Tram obtiene la nota más alta en las encuestas de satisfacción a los usuarios que se llevan a cabo entre todos los medios de transporte público, por encima de Metro, la red de trenes de Cercanías, los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC), los buses urbanos y los interurbanos. Año tras año el Tram alcanza la nota más elevada, que en las últimas encuestas de satisfacción (2023) ha llegado a un 8.28 (sobre 10).

El futuro es la unión de las dos redes tranviarias

El proyecto original del Tram pretendía unir las dos redes de tranvías (Trambaix y Trambesòs) por la avenida Diagonal, la opción sensata y lógica desde el punto de vista de transporte y sostenibilidad, pero la oposición de los partidos conservadores paralizó el proyecto. Finalmente, bajo el gobierno progresista de la alcaldesa Ada Colau, junto con el apoyo de ATM, se elaboró un nuevo proyecto que se aprobó en enero 2019, iniciado las obras de una primera fase en marzo 2022. Obras que están terminando este 2024, y luego empezarán a funcionar los convoyes de prueba. En el momento de redactar este artículo no está determinada la fecha en que entrará esta primera fase de la unión de tranvías.

Cuando en un futuro no lejano los dos líneas de tranvías (Trambaix y Trambesòs) estén unidas, la movilidad y sostenibilidad de Barcelona mejorará ostensiblemente, no solo porque el tranvía funcionando por toda la avenida Diagonal, y uniendo el oeste con el este metropolitano, permitirá transportar hasta 6000 persona por hora y sentido, sino porque permitirá conectar con todas las líneas de metro, ferrocarriles y autobuses, siendo la intermodalidad del transporte público el gran avance para mejorar la conectividad de la ciudad de Barcelona con su entorno metropolitano.

La reducción de los diez carriles de circulación que atascaban y contaminaban Barcelona por la avenida Diagonal, sustituidos en la sección central por el moderno tranvía, junto los carriles bici que lo acompañarán en su transcurso de este a oeste, favorecerá la vida ciudadana y la sostenibilidad del centro de la ciudad.

Aunque aún queda mucho para poder ver la unión tranviaria, puesto que el actual alcalde socialista, Jaume Collboni, parece no tener prisa en sacar a concurso las obras del segundo y definitivo tramo, los ciudadanos debemos exigir a los políticos que no obstaculizan un proyecto vital para la movilidad y sostenibilidad de Barcelona y su área metropolitana. El tranvía, junto con el metro, los ferrocarriles de cercanías, los autobuses, y los Vehículos de Movilidad Personal (VMP, bicicletas y patinetes) son la solución al caos y la contaminación de las grandes ciudades, provocados per el uso indiscriminado de los vehículos particulares.

[Email](#)[Share](#)[Tweet](#)[Share](#)[Pin](#)[Share](#)[Edit](#)[Text](#)[Gallery](#)



Oscar Farrerons Vidal

Soy Oscar Farrerons Vidal, arquitecto y doctor en Ingeniería Multimedia, graduado de la UPC BarcelonaTech. Soy profesor universitario desde 1995 en UPC BarcelonaTech. He sido nombrado “Embajador del Montseny” y participado en numerosos proyectos relacionados con la reserva de la biosfera del Montseny.

[Author profile](#)



[Edit](#)

[Text](#)

[Gallery](#)



[Edi](#)
[Tex](#)
[Gallery](#)



[Edi](#)
[Tex](#)
[Gallery](#)



1. Trambesòs T4, supuso un éxito de movilidad sostenible y acarrió una mejora urbanística de gran impacto por los barrios por los que discurría
2. Actualmente el Tram obtiene la nota más alta en las encuestas de satisfacción a los usuarios que se llevan a cabo entre todos los medios de transporte público
3. Barcelona Els Encants Nous (Noviembre 2013)
4. Trambaix, una nueva y moderna implantación del tranvía en la zona oeste de Barcelona, desde la distinguida plaza Francesc Macià
5. Barcelona, Trambesòs. En 2023 los viajes contabilizados en del Tram fueron 31 millones
6. Barcelona TRAM, España, 2016

ARTÍCULOS RELACIONADOS



Renzo Piano en Santander

El Centro Botín



Milan Design Week 2019

La industria del diseño: foco internacional en la capital lombarda

[Edit](#)

[Text](#)

[Gallery](#)