

## LA FI DEL TRAMVIA BLAU O LA HISTÒRIA D'UNA INIQUITATA

Josep M. Rovira  
Enginyer industrial

Per poder entendre com s'ha gestat la clausura del Tramvia Blau, cal retrocedir uns quants anys fins al moment en què l'Ajuntament de Barcelona es fa càrrec del Tramvia per cessió de la propietària anterior, la Sociedad Anónima Tibidabo, l'any 1981.

Entre les condicions del pacte de cessió n'hi figura una que obliga l'Ajuntament a mantenir en servei la línia, amb la garantia que en cas d'incompliment serà retornada al seu legítim propietari, la Sociedad Anónima Tibidabo. L'abast de la implicació legal d'aquesta clàusula resta oberta en funció de la decisió final que adopti l'Ajuntament, però podria trobar-se en un bon embolic legal si finalment es pren la decisió de tancar definitivament la línia, tal com tots temem.

En el moment de la cessió, no s'havia efectuat mai una renovació a fons de la infraestructura, que tenia 75 anys, per la qual cosa l'Ajuntament va canviar totalment els carrils, que es recuperaren del passeig Colom, mantenint el mateix traçat original. I es va fer així perquè l'any 1965 es va renovar el carril d'aquesta altra via, que va restar en servei fins a l'any 1971, moment final dels tramvies. Per tal que els autobusos que substituïren el tramvia poguessin rodar suaument es van cobrir les vies amb una capa d'aglomerat asfàltic que restà allí fins a principis dels anys vuitanta, moment en què els carrils es van recuperar i emmagatzemar a la cotxera de Sant Martí, a l'espera de col·locar-los a l'avinguda del Tibidabo.

Aquesta estada de deu anys sota l'asfalt va produir que els àrids continguts en l'aglomerat provoquessin en el carril unes marques que encara avui en alguns indrets són clarament visibles a simple vista.

Igualment, uns anys més tard es va renovar la línia aèria amb pals de suport recuperats del desmantellament de l'estació de França. Tornaré més tard a aquests dos temes.

A partir del reinici del servei des-

prés de la reforma, l'Ajuntament encarrega a TMB l'explotació de la línia i decideix formar conductors d'autobús voluntaris per portar els tramvies.

Alguna cosa no es va fer bé llavors, perquè el triangle de Dr. Andreu davant de les cotxeres, que servia per invertir els tramvies, resta inoperatiu per un radi de curvatura massa tancat que no permet la circulació dels tramvies, amb la qual cosa els tramvies no poden girar i resten per sempre més amb una cabina sempre al cantó muntanya i l'altra al cantó mar, fet que impossibilita compensar el desgast.

Després d'uns quants anys, cap a l'any 2000, comencen a sortir veus sindicals que parlen de la perillositat de la conducció dels tramvies i de la seva manca d'actualització tècnica, que acaba amb una amenaça de vaga i la claudicació de TMB i de l'Ajuntament, convençuts que cal "actualitzar" els tramvies, en contra de l'opinió dels conservacionistes, que qualifiquen l'experiment de "tunejat" que no respecta la integritat d'una màquina de cent anys de vida activa.

L'experiment de renovació consisteix bàsicament a substituir el llanternó de fusta per un de metàl·lic, per suportar millor el pes del tròlei i les resistències de frenada; del bastidor que suportava la caixa de fusta, que passa d'un perfil doble T PN80 a un PN120 a causa de la deformació de la caixa per excés de pes a les plataformes; la introducció d'una comanda digital per PLC; la introducció d'un circuit de control en baixa tensió amb contactors, per evitar els 600 V de la línia a la controla, i encara un tema cabdal, la introducció d'un fre d'aire comprimit, aspecte al qual també tornaré més endavant.

Això s'hi afegeix un manteniment en profunditat de motors i òrgans de tracció i fre, i aspectes relacionats amb l'homologació com a vehicle, és a dir, llums de posició davanters i posteriors, focus davanters, llums de fre posteriors

i intermitents d'avís de canvi de direcció.

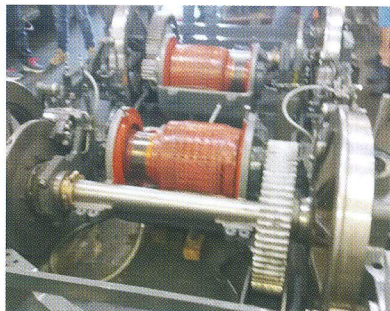
Totes aquestes reformes tenien com a objectiu incrementar la seguretat, tant de conductors com de passatgers i tercers usuaris de la via. El resultat fou l'invers, dos accidents en dos anys. Com fou possible? Doncs per no tenir present els principis de funcionament d'aquests tramvies en fer la reforma i la manca d'expertesa en la seva conducció en una situació límit, tal com va apuntar la investigació posterior.

No contents amb aquest desastre, apareix del no-res un suposat informe, segons els mitjans, d'una auditoria externa de seguretat, sense paternitat coneguda, que fixava una data límit de funcionament, el 2 de febrer de 2018. Qui signava aquest suposat informe? No se sap, l'Ajuntament no l'ha presentat mai. Quines proves es donaven del suposat mal estat de la infraestructura? La resposta és molt clara, cap de coneguda. Quins motius hi ha per fixar aquesta data i no una altra? Cap que tingui un suport tècnic solvent.

Segons els mitjans, l'Ajuntament diu que va encarregar a TMB un informe per tal de validar el suposat informe d'auditoria i que aquest suposat nou informe el confirmava. L'Ajuntament tampoc no aporta el suposat informe de TMB, cosa que fa sospitar que tot plegat és un nou moviment sindical que persegueix el tancament del Tramvia Blau, ja que poc abans de la finalització del termini el Comitè d'Empresa ho recorda per escrit a la Direcció de TMB.

Amb aquesta rumorologia en marxa, els grups polítics presents a l'Ajuntament obvien el tema, excepte una petita reacció de protesta d'ERC, i donen validesa, per activa o per passiva, al tancament, això sí, amb la promesa sense data de renovar tot el sistema, acció en què s'invertiran onze milions d'euros del Contracte Programa –tot i que no se sap ni com ni quan.

Per reforçar l'actuació es co-



El nou fre pneumàtic de disc, culpable dels accidents.

Detall dels nous elements de seguretat vial a la caixa del tranvia 5.



mença una campanya d'informació a la població amb afirmacions absolutament subjectives i no provades, per tal de donar força a la idea que es tracta d'una instal·lació insegura per tres motius:

- El carril que es va instal·lar als anys vuitanta ja era de segona mà i, per tant, passats trenta anys la situació és insostenible.
- Els pals de la línia aèria eren recuperats de la remodelació de l'Estació de França i, per tant, perillosíssims avui en dia per la seva degradació.
- El fet de tenir els tramvies coexistent amb la densitat circulatoria representa un perill per a la seguretat viària, no tan sols dels tramvies sinó de tots els usuaris de la via, com va quedar demostrat amb els accidents ocorreguts.

Per rebatre aquesta campanya només calia demanar a l'Ajuntament que provés fefaentment, amb documentació tècnica solvent, tot allò que es deia de forma col·loquial, tenint present que, si es demostrés que la informació facilitada en el seu cas no fos solvent tècnicament, es podria entrar en un camp de disputa legal, que involucraria tots aquells que han donat suport a aquesta agressió contra el patrimoni de la nostra ciutat, sotraient-ne a la ciutadania el gaudi sense cap motiu degudament justificat tècnicament.

Clamorosament ningú va fer res.

Si analitzem un per un els motius mediàtics descrits anteriorment, podem veure que no tenen cap fonament tècnic demostrable.

• Per determinar si la infraestructura està en condicions d'utilització, cal fer una sèrie de tasques de comprovació de la integritat del perfil del carril i de l'estat de la plataforma, per la qual cosa cal fer cales a la via pública per tal de posar el carril completament al descobert i prendre les mesures corresponents. No s'ha detectat que en tota la longitud de la línia s'hagi fet darrerament cap operació d'aquesta mena.

- Una vegada efectuada la mesura o

mesures al llarg de la infraestructura, caldria aplicar una norma de general acceptació sobre manteniment del carril en funció de l'any en què es va fer el canvi i veure quins són els resultats. Si no hi ha mesures conegudes, difícilment es poden aplicar unes normes i, per tant, no es pot justificar l'estat del carril per simple observació ocular.

• El carril utilitzat en la renovació dels anys vuitanta tenia sis anys d'ús quan es va tornar a col·locar, per la qual cosa intentar justificar-ne per aquest camí l'obsolescència sembla una mica difícil, i més si es té present que el carril original va durar 75 anys.

• Les marques en la superfície de rodament del carril encara són visibles avui en diferents llocs, prova evident del seu escàs desgast.

• Els pals recuperats de l'Estació de França tenien en el seu moment una capacitat portant de 20 o 30 vegades la necessària per a la catenària del Tramvia Blau, per la qual cosa la seva degradació difícilment pot comprometre la seguretat del fil de contacte del tramvia.

• No es coneix cap informe dels serveis de vialitat de l'Ajuntament que alertin sobre problemes circulatoris a l'avinguda del Dr. Andreu i perillositat en relació amb el tramvia.

• La reforma dels tramvies va comportar un canvi en la seva lògica de funcionament, per a la qual no estaven pensats, i no es van prendre mesures compensatòries per evitar els problemes de manca de fre elèctric davant d'un bloqueig de les rodes per una inadequada aplicació del nou fre d'aire comprimit. Amb una senzilla actuació en l'esquema de connexions i establint una eficaç supervisió del sistema de fre des del PLC, s'hagués pogut reconduir el problema del bloqueig i evitar els accidents que s'han produït, senzillament només caldria copiar les solucions actuals en la frenada electromagnètica dels tramvies.

Per tant, sembla bastant evident

que en aquesta actuació municipal hi ha hagut pressions evidents dels sindicats que han conduït a prendre decisions poc encertades i que han complicat encara més la situació, fins al punt que han portat a una solució salomònica de l'estil "mort el gos, morta la ràbia!", que no diu gaire en favor de la capacitat de gestió de l'Ajuntament davant problemes tècnicament complexos.

Caldria repetir que no hi ha cap documentació tècnica coneguda que justifiqui la decisió presa i que, per tant caldria, considerar-la arbitrària i lesiva per als interessos de la ciutadania, que veu com el seu patrimoni és agredit altre cop —i ja van n vegades— per una institució que s'ha caracteritzat des de 1965 per la destrucció constant i sense pauses de la majoria del patrimoni ferroviari i tramviari que tenia a les seves mans per ser preservat.