



## Gabinet de Premsa

Nota informativa

16 de febrer del 2024

# TMB retira el darrer tren de la sèrie 3000 que quedava en circulació a la línia 3

La Fundació TMB preserva una part de cada sèrie. En el cas del 3000 es mantindrà una unitat triple, formada per dos motors i un remolc

**Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)** ha retirat el **darrer tren de la sèrie 3000 que quedava en circulació** a la línia 3 del metro de Barcelona. Durant la jornada d'avui, el darrer comboi d'aquesta sèrie format pels motors 3045,3046,3047,3048 i pel remolc R3312, ha efectuat la sortida de les cotxeres de Sant Genís i ha finalitzat el seu servei a l'estació de Trinitat Nova sumant així els darrers **quilòmetres del total de 4.085.946 que ha fet aquest comboi (tota la sèrie ha fet uns 72.000.000 quilòmetres) des de la seva posada en marxa el 29 de setembre de 1986**. Ara, la Fundació TMB, sumarà una peça més al seu ampli ventall de vehicles històrics, preservant tres cotxes d'aquesta sèrie 3000: dos motors i un remolc. La retirada d'aquest tren forma part de la renovació dels combois per eliminar tot l'amiant del material mòbil de la xarxa de metro. Així, en el cas de la línia 3 segueixen incorporant-se progressivament els nous trens de la sèrie 7000.

## Una sèrie emblemàtica

Amb motiu de la retirada de l'emblemàtica sèrie, TMB ha editat un vídeo en el qual ha reunit al que era **director de Metro l'any 1986, Agustín del Castillo**, amb el **cap de l'oficina tècnica de Metro** de l'època, **Ramon Rosell**. Tots dos s'han trobat a l'interior del darrer tren en servei d'aquesta sèrie i han volgut **rememorar** tot el que va **significar l'adquisició d'aquests 3000** per al transport públic de la ciutat. Castillo ha explicat que aquests trens, encarregats per la llavors presidenta de Metro, Mercè Sala, tenien la missió de resultar "**un avenç palpable** per a l'usuari en matèria de **seguretat, confort i sostenibilitat**" i que van ser "**una veritable revolució** en aquest sentit". Castillo ha recordat que la incorporació d'aquests trens era molt necessària ja que "**el parc mòbil de metro venia de l'any 1924** i estàvem complint **60 anys de material**, els trens funcionaven però el manteniment cada dia era més costós i **calia una reforma immediata**".

Per la seva banda, Rosell ha explicat que el procés d'adquisició dels nous trens va ser complex i va comportar "**moltes reunions i molts viatges** per conèixer **experiències d'altres operadors**". Les novetats, sobretot pel que fa als vagons i la seva habitabilitat, van ser importants i per Rosell "**van ser especialment innovadores** en aspectes com la **insonorització, que ahora va permetre per primer cop climatitzar els trens**".



## Gabinet de Premsa

Nota informativa

### 38 anys en servei

La sèrie **3000**, formada per 18 trens de 5 vagons cadascun (4 motors i 1 remolc) i destinada a la línia 3, **va entrar en funcionament entre els anys 1986 i 1988** per substituir tota la flota de la sèrie 300 que circulava per aquesta línia. Entre els mesos d'agost i setembre de 1986 es van realitzar proves amb el primer tren d'aquesta sèrie, que finalment **va entrar en circulació oficialment el 29 de setembre** a l'estació de Montbau, en aquell any, estació terminal de la línia 3. La darrera unitat dels 18 trens de la sèrie 3000 es va posar en circulació el 8 de febrer del 1988. Aquestes unitats van ser numerades del 3001 al 3072 per als cotxes motor i del 3301 al 3318 per als remolcs. Cal destacar que els primers 12 trens d'aquesta sèrie no disposaven de climatització, que va haver de ser instal·lada amb posterioritat.

El **disseny dels 3000** va ser molt innovador per l'època, amb una imatge molt moderna, i amb uns seients **ideats per l'interiorista i dissenyador barceloní Miquel Milà**. Aquests seients, precisament es poden veure actualment [a l'exposició Miquel Milà- Diseñador Pre industrial, que se celebra a Madrid](#) entre el 8 de febrer i el 17 de març en el marc del certamen *Madrid Design Festival*. A banda d'aquesta característica, els trens, també estaven pintats exteriorment de color blanc per **evitar sensacions claustrofòbiques** i els **seients** estaven orientats en **paral·lel al sentit de la marxa**. La longitud dels vagons era de 16,5 metres i s'alimentaven amb corrent continua de 1200 V mitjançant pantògraf. El pes de cada cotxe-motor era de 35 tones, mentre que el remolc en sumava 24.

En matèria de seguretat, per a l'usuari l'avenç més important el trobàvem en les portes, que passaven a ser lliscants, basculants, i amb **maneta d'apertura**, un sistema innovador per als passatgers. L'aparell d'alarma, que incorporava un sistema de megafonia que permetia una **comunicació directa entre el passatge i el conductor**, també aportava novetats ja que deixava de vincular-se a la frenada d'emergència. Amb els nous 3000 i gràcies a l'intercomunicador amb el conductor, un cop accionat l'aparell es decidia a instàncies del centre de control **la següent mesura a seguir abans d'aturar el comboi**, sistema que encara regeix actualment.

Els **avisadors d'estació** i la senyalització a l'interior dels vagons van ser altres de les **novetats palpables d'aquests nous trens**, que també incorporaven els darrers avenços de la indústria en matèria mecànica sobretot en la referida als bastidors, suspensions i equips de frenada. D'igual manera, **la recuperació d'energia** generada pel propi comboi també va ser considerada, amb un sistema de retorn de la mateixa a la catenària que permetria un gran estalvi. Totes les innovacions d'aquests nous trens van suposar un gran repte per als i les professionals del metro, des dels motoristes fins al personal de manteniment que van



## Gabinet de Premsa

### Nota informativa

haver d'adaptar-se a les noves tecnologies que, alhora, van afegir també molts avantatges en els processos de les diferents tasques.

## El tren més mediàtic

La posada en marxa d'aquesta nova sèrie 3.000 va venir acompanyada **d'una gran campanya publicitària** que es va dur a terme durant els mesos de setembre i octubre de 1986 i que tenia com a missatge principal l'eslògan "Barcelona estrena Metro". Més de **4.000 pòsters, 450.000 fulletons i 400 anuncis** en suports publicitaris de metro van informar sobre les millores tecnològiques del nou tren i els seus avantatges per a les persones usuàries. Els anuncis a la ràdio i a la premsa escrita, i un extens **publireportatge emès a TV3 i TVE** van completar una de les grans campanyes publicitàries mai llençades abans per TMB.

Alhora, es van fer algunes accions promocionals amb la confecció de diversos elements per recordar la posada en funcionament del nou tren. El bitllet commemoratiu de la inauguració, una nova funda per targetes amb l'eslògan "Barcelona estrena metro" o tota una sèrie de pòsters, samarretes, clauers i encenedors que es van posar a la venda a la ja desapareguda botiga d'Universitat.

## Reforma interior

L'any 2007 es van començar a reformar l'interiorisme dels vagons per assimilar-los a la nova sèrie 5000 que s'estava posant en servei aquella època i es va estrenar el passadís continu d'intercomunicació entre els vagons. Aquests trens reformats van circular per primer cop el 13 de juliol del 2007, incorporant-ne un de nou a la xarxa cada dos mesos.