



La Cuca de Llum

On comença la màgia!

DOSSIER DE PREMSA
**Inauguració del Funicular del Tibidabo i
posada en marxa del nou Pla de mobilitat**

Parc d'atraccions Tibidabo,
12 de juny de 2021

- 1. El nou Pla de Mobilitat del Tibidabo**
 - 1.1. Les claus de la nova mobilitat sostenible
 - 1.2. La Cuca de Llum, la nova porta d'entrada al Tibidabo
 - 1.3. Noves tarifes que impulsen la mobilitat sostenible
- 2. El nou Funicular: millores i característiques tècniques**
 - 2.1. Renovació dels cotxes del Funicular
 - 2.2. Adaptació de les estacions i substitució de la plataforma de les vies
 - 2.3. Característiques tècniques del nou Funicular
- 3. Els secrets del disseny de la Cuca de Llum**
- 4. Breu resum històric del Funicular del Tibidabo**

El Parc d'Atraccions Tibidabo és un indret màgic i emblemàtic de la ciutat de Barcelona, el segon parc d'atraccions més antic d'Europa i un dels més antics del món. **Obert a l'any 1901, aquest any celebra el seu 120è aniversari.**

El Parc està gestionat per PATSA, societat que presideix Albert Batlle, regidor del districte de Sarrià-Sant Gervasi, i que és 100% propietat de l'empresa municipal BS:M, presidida per Jaume Collboni, primer tinent d'alcaldia.

El Tibidabo compta amb tres certificacions que avalen les mesures de seguretat i d'higiene adoptades al Parc per donar resposta a la situació sanitària actual.

Per garantir el control d'aforament, és necessari fer la compra d'entrades anticipades a través del web del Parc www.tibidabo.cat. **L'App del Tibidabo** (gratuïta i disponible tant a [iOS](#) com a [Android](#)) permet planificar la visita i mantenir-se informat de les novetats del Parc, entre d'altres funcionalitats.

Avui, **el Parc inaugura el nou Funicular del Tibidabo i estrena un Pla de mobilitat propi per afavorir modes de transport més sostenibles** al cim de la muntanya, la reducció del trànsit i de les emissions contaminants

1. EL NOU PLA DE MOBILITAT DEL TIBIDABO

1.1. Les claus de la nova mobilitat sostenible

El Pla de mobilitat del Parc d'atraccions Tibidabo impulsa un accés més sostenible al cim de la muntanya i la reducció dels desplaçaments en cotxe privat.

El Pla culmina amb la inauguració del nou Funicular, després d'un any i mig d'obres, i amb l'activació de les 3 llançadores Tibibus.

La mesura estrella del Pla és la renovació integral del funicular per convertir-lo en la Cuca de Llum.

Amb la inauguració de la Cuca de Llum, el Parc d'atraccions Tibidabo culmina el nou Pla de Mobilitat, que suposa una de les transformacions més importants dels modes d'accés al cim de la muntanya i, al mateix temps, la recuperació del servei del Funicular més antic de l'estat.

L'objectiu del Pla és un canvi de la mobilitat per desincentivar l'ús del transport privat per accedir al Parc i donar resposta a les problemàtiques associades amb el trànsit de vehicles a l'entorn protegit del Parc Natural de Collserola. Amb l'aplicació del Pla s'espera **reduir un 14'8% els desplaçaments de vehicles privats** al cim i, per tant, **disminuir un 23,2% les emissions de CO₂** associades al trànsit rodat.

L'objectiu 60/40

El Pla vol millorar la proporció del 60% de visitants que feien servir el transport col·lectiu per pujar al cim (amb l'antic Funicular i el Tibibus) respecte el 40% que ho feien en vehicle privat abans del 2019. Per aconseguir aquest objectiu 60/40 i assumir l'increment de visitants esperat en transport col·lectiu, ha estat necessària la **renovació integral del funicular per augmentar la seva capacitat i convertir-lo en la nova porta d'entrada al Parc.**

El nou funicular i les 3 llançadores Tibibus, que acabaran el seu recorregut a l'estació inferior de la Plaça Doctor Andreu per enllaçar amb la Cuca de Llum, són algunes de les actuacions més destacades d'aquest nou pla de mobilitat que detallem a continuació.

La Cuca de Llum, la nova porta d'entrada al Parc



La mesura estrella del Pla de mobilitat és la renovació integral del Funicular, que es va iniciar el setembre del 2019 amb la retirada dels antics vehicles de 1958, i que ha convertit l'antic Funicular en la Cuca de Llum, amb una inversió de **19 milions d'euros**.

A partir d'ara, la Cuca de Llum serà **la nova porta d'entrada a la muntanya del Tibidabo i la primera experiència del Parc**.

Els nous vehicles de la Cuca de Llum han estat dissenyats per l'arquitecte Josep Miàs. Les seves característiques més destacades són l'increment de capacitat, la millora del confort, un gran espai interior, la visibilitat panoràmica i l'equipament interactiu per convertir el trajecte en una experiència singular pels seus passatgers.

Tres llançadores porten al nou funicular

Mentre el Funicular ha estat sense servei per les obres de remodelació, les línies Tibibus han estat l'alternativa d'accés amb transport col·lectiu al cim del Tibidabo. **A partir d'ara canvien el seu recorregut i finalitzen el trajecte en l'estació inferior del nou funicular, a la Plaça del Doctor Andreu.** El seu servei es reforça amb la incorporació de forma permanent de la llançadora de la Plaça Kennedy. Així, els visitants disposen de 3 línies Tibibus:

- **T2A:** Centre ciutat (Estació Barcelona Nord) ↔ Estació inferior funicular
- **T2B:** Aparcament Sant Genís (Vall d'Hebron) ↔ Estació inferior Funicular
- **T2C:** Plaça Kennedy ↔ Estació inferior Funicular



L'eix Plaça Kennedy – Plaça Doctor Andreu

Les dues places prenen rellevància en la nova mobilitat del Tibidabo: a la Plaça del Doctor Andreu es troba el principal accés al cim i la Plaça Kennedy es converteix en la zona d'enllaç del Tibidabo amb el centre de la ciutat.

A la Plaça Kennedy arriben diverses línies d'autobusos de TMB, com el 195, i la línia L7 d'FGC, allà es connecta amb el servei de llançadora T2C i amb el Tramvia Blau, quan es reincorpori el seu servei en un futur.

A les seves immediacions (Passeig Sant Gervasi, 36) hi ha la nova [Tibidabo Store Barcelona](#), un nou punt d'atenció al visitant, on es podran comprar les entrades i abonaments al Parc.

Altres modes de transport

Tot i que es vol reduir l'accés amb vehicle privat al Parc, **el Pla de mobilitat també té en compte qui opta per aquesta opció i busca potenciar el sistema de *Park&Ride* des de l'aparcament B:SM de Sant Genís** (davant el complex hospitalari de la Vall d'Hebron) per evitar que els cotxes pugin a l'aparcament del cim de la muntanya. Amb senyalització específica a la Ronda de Dalt, els visitants del Parc poden aparcar-hi el seu automòbil i agafar la llançadora Tibibus T2B per arribar fins l'Estació Inferior del Funicular.

El Pla limita l'ús de l'aparcament del cim del Tibidabo, i es recomana fer-lo servir amb reserva prèvia de plaça amb una antelació mínima de 24 hores.

Paral·lelament, el Pla també ha tingut en compte les opcions més saludables i sostenibles de mobilitat i, per això, **s'ha millorat la senyalització dels camins i les vies verdes del voltant del Parc per incentivar anar-hi a peu.**

1.2. La Cuca de Llum, la nova porta d'entrada al Tibidabo

El Tibidabo recupera el servei del Funicular amb uns vehicles de disseny innovador que ofereixen visió panoràmica, més capacitat, confort, i seguretat. També incorporen dispositius interactius per convertir el viatge en una experiència singular.

La Cuca de Llum és un funicular amb un aspecte futurista i poc convencional. **El seu disseny innovador és obra de l'arquitecte Josep Miàs (de MiAS Architects), un fet molt poc habitual en el sector ferroviari. Leitner Ropeways**, -un fabricant italià especialitzat en la construcció de telefèrics i altres sistemes de transport i, també, de l'emblemàtica roda de fira London Eye- **ha estat l'empresa encarregada de la construcció dels vehicles** per adaptar-los als requeriments del Parc d'atraccions Tibidabo.



El disseny es caracteritza pels frontals esfèrics de vidre que permeten una excepcional visió panoràmica, per maximitzar l'espai interior dels vagons i per oferir un confort superior als passatgers.

Tots dos vehicles seran de conducció automàtica, gràcies a un avançat sistema d'operació del servei que permet una millor optimització i més seguretat. Els vehicles incorporen una consola plegable que permet l'opció de conduir el funicular amb personal a bord. Al no disposar de cabina separada de conducció, s'augmenta l'espai disponible pels passatgers de la Cuca de Llum, que poden gaudir d'unes vistes panoràmiques de Barcelona des dels frontals dels vehicles.

Aquest millor aprofitament de l'espai interior dels vagons permet un increment de la capacitat de passatgers que es poden transportar en el funicular: fins a 252 persones en cada viatge i fins a 1.200 persones cada hora. És a dir, que la Cuca de Llum triplica la capacitat de l'anterior funicular (que era de 120 passatgers/viatge i 460 passatgers/hora).

En conseqüència, el funicular ara és molt més ràpid i eficient: mantenint el traçat amb un recorregut de 1.150 metres, un desnivell de 277 metres i un pendent mitjà del 25%.

Els fluxos d'aforament i velocitat **s'aniran regulant en funció de les necessitats i de la capacitat del Parc d'acollir visitants, primant en tot moment la pacificació de la muntanya i el gaudiment d'una experiència confortable.**

En el procés de fabricació s'han incorporat nombroses innovacions que han permès incrementar la superfície de vidre dels vagons i augmentar l'espai interior, compactant els elements tècnics i els equips de climatització per ocultar-los a les parets, sostre i terra. A l'interior del funicular s'ha fet un espai sense separacions físiques i s'ha buscat la invisibilitat dels elements, fins i tot la dels seients ergonòmics, que s'han fet de malla perforada semitransparent que és més lleugera, tant de pes com a nivell visual.



Els dos vehicles del funicular només es diferencien pels colors de la seva decoració exterior: un és de color vermell i l'altre, blanc. En canvi, a l'interior s'intercanvien els colors, de forma que el vehicle vermell és de color blanc per dins i viceversa.

La reforma del funicular també ha suposat una renovació integral de la infraestructura ferroviària, que inclou les estacions, la plataforma de les vies i la substitució de l'antiga catenària per un tercer carril, que ha permès que els nous vehicles tinguin més alçada i, per tant, més espai interior.

Per convertir la Cuca de Llum en la més nova experiència del Parc, el seu interior s'ha equipat amb **diversos dispositius perquè els viatgers interactuïn amb el funicular.** Les diverses pantalles tàctils ofereixen continguts per descobrir com és el funcionament del funicular i conèixer el Parc i el seu entorn.

Principals característiques de la cuca de llum:

- ✓ Visibilitat panoràmica amb grans superfícies de vidre i frontal lliure sense cabina.
- ✓ Gran confort pels viatgers: climatització, suavitat i silenci de marxa.

- ✓ Dispositius i pantalles interactives per oferir una experiència educativa als passatgers
- ✓ Millores en accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda amb un nou ascensor exclusiu.
- ✓ Il·luminació exterior dels vehicles.
- ✓ Millor aprofitament de l'espai interior dels vagons.
- ✓ Millores en l'operativitat del servei: conducció automàtica remota o amb conductor a bord (amb un pupitre de conducció especial).

1.3. Noves tarifes que impulsen la mobilitat sostenible

Amb la culminació del Pla de mobilitat, es comença a aplicar un nou model tarifari que integra la Cuca de Llum i que ofereix grans descomptes als col·lectius més sensibles.

L'aplicació del Pla de mobilitat també suposa una **actualització del model tarifari per reforçar l'aposta del Parc per una mobilitat sostenible** i desmotivar l'accés amb vehicle privat. Les noves tarifes entren en vigor amb la posada en marxa de la Cuca de Llum, ja que integren el nou funicular en el preu de les entrades al Parc d'Atraccions i a l'Àrea Panoràmica i donen accés gratuït a les llançadores Tibibus.

Les noves tarifes del Parc d'Atraccions Tibidabo s'han realitzat de manera progressiva, oferint descomptes per a diferents col·lectius i en base als criteris següents:

- Fomentar la mobilitat sostenible al cim i reduir el trànsit de vehicles privats en un entorn protegit.
- Mantenir la funció social d'oci familiar del Parc i tenint en compte la situació actual de crisi, oferint grans descomptes als col·lectius més sensibles (infants, escolars, gent gran, persones amb diversitat funcional, veïns i veïnes del Parc...).
- Recollir les millores i noves experiències que el Parc ha anat incorporant -com ara la Cuca de Llum- i que no s'havien vist reflectides a les tarifes, que no pujaven des del 2010.
- Modernitzar el model anterior, seguint l'exemple d'altres parcs similars, per fer una aplicació més racional de les tarifes i garantir la sostenibilitat econòmica del Parc dels propers anys.

Veure el desplegament de tarifes al web:

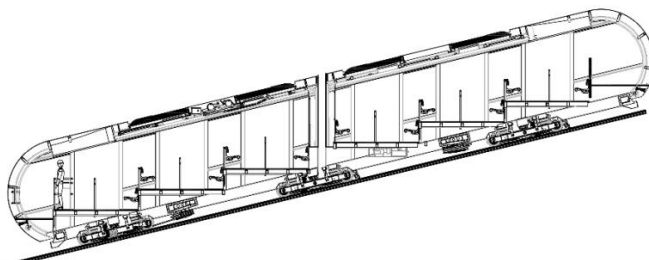
<https://www.tibidabo.cat/ca/planifica-la-teva-visita/entrades-i-abonaments>

2. EL NOU FUNICULAR: MILLORES I CARACTERÍSTIQUES TÈCNIQUES

2.1. La renovació dels cotxes

El resultat innovador del nou Funicular del Tibidabo, tant des del punt de vista tecnològic com en el disseny, és fruit de la col·laboració de l'arquitecte Josep Miàs i l'empresa fabricant Leitner Ropeways,

Tècnicament, s'han optimitzat els sistemes de fabricació d'aquests mitjans de transport amb elements estructurals lleugers d'alumini extorsionat i el revestiment de l'estructura principal s'ha construït amb fibra de vidre. S'ha usat el vidre en la màxima superfície possible, utilitzant vidre amb doble curvatura en els frontals (aquests vidres utilitzen dues làmines corbes de radi no constant i separades per càmeres d'aire deshidratades per aconseguir una alta eficiència solar). El sistema de calefacció i refrigeració s'ha integrat en el mateix sostre del tren i s'han millorat els sistemes vigents de seguretat.



Des del punt de vista del disseny, s'han projectat tots elements, tant interiors com exteriors, com els sostres reflectants amb panells d'il·luminació LED, les barres de subjectió de disseny exclusiu, la taula de comandament manual integrada o les barres separadores de disseny específic i que incorporen *tablets* interactives en cada compartiment. Els bancs separadors continus de xapa microperforada permeten la visualització de tot el tren, que compta amb espais per a passatgers amb mobilitat reduïda i compartiments per al transport específic de bicicletes.

2.2. Adaptació de les estacions i substitució de la plataforma de les vies

A més de la remodelació integral dels nous vehicles de la Cuca de Llum, **les obres de la infraestructura ferroviària han permès remodelar les dues estacions i construir una nova plataforma de vies**, s'ha retirat la vella catenària i s'ha instal·lat un tercer carril d'alimentació de corrent elèctric pels vagons, també s'ha renovat el cable i la maquinària de tracció, incorporant nous sistemes de seguretat i de gestió automàtica del servei.

La preparació de la plataforma de vies, així com la remodelació de les estacions per permetre als nous vehicles del funicular del Tibidabo operar el trajecte ha estat portada a terme per l'empresa contractista UTE Copcisa-Vialobra sota la direcció d'obra de la UTE IGCBN-EUROGEOTÈCNICA. Els treballs d'obra han comptat amb de més de 200 professionals de diversos sectors.

Les principals actuacions realitzades han estat:

1. **Plataforma on s'ubiquen les vies.** Aquesta plataforma té 1.150 m de longitud i assoleix un desnivell de 277 m amb una pendent mitja d'un 24%. Aquesta plataforma té les dues estacions en cadascun dels extrems i presenta una única via, llevat del tram central, on es creuen els tren en un tram de doble via de 125 m. Aquesta plataforma s'ha executat de formigó armat, millorant la durabilitat i permanència de la plataforma de balast anterior. Annexa a la plataforma s'ha realitzat una passarel·la d'acer galvanitzat que permet l'evacuació d'una forma adient als passatgers i que transitin fins al punt de sortida per una zona esglaonada en lloc d'una pendent tan important.
2. **Ponts.** En el trajecte trobem dos ponts, un ubicat en el punt quilomètric 0+962 que creua per sobre la carretera BV-1418 de Vallvidrera al Tibidabo, de 12,5 m d'ample, i l'altre en l'entrada al parc d'atraccions, en el punt quilomètric 1+028. Ambdós ponts s'han realitzat amb estructura metàl·lica, respectant l'estètica inicial.
3. **Estacions.** Les estacions s'han remodelat interiorment, pràcticament en la seva totalitat. El nou vehicle requereix fossats més profunds que permetran executar el manteniment des de la part inferior. Aquests fossats estan franquejats per portes automàtiques que permeten la circulació sense conductor en el vehicle i que garanteixen la seguretat dels passatgers a la zona de via mentre el tren no està en l'andana. A l'estació inferior, al tractar-se d'un edifici històric catalogat, s'ha respectat en tot moment la seva estètica i s'ha realitzat la recuperació de les peces de paviment del vestíbul, així com la recuperació dels bancs i sòcols de la paret. L'estació superior ha sofert una reforma més diferenciada amb l'existent.

2.3. Característiques tècniques del nou Funicular

TRAÇAT

Cota estació inferior (accés andana)	221,6 m (sobre nivell del mar)
Cota estació superior (accés andana)	500,2 m (sobre nivell del mar)
Desnivell	272,1 m
Distància del recorregut	1.150 m
Pendent mitjana	25 %
Ample de via	1400 mm

CABLE TRACTOR

Tipus de cable	Warrington Seale compacte
Diàmetre del cable	40 mm

ACCIONAMENT

Potència nominal del motor principal	806 kW (1081 CV)
Diàmetre de la politja motriu	3.200 mm
Potència del motor auxiliar	140 kW (188 CV)
Velocitat màxima (motor principal)	10 m/s (36 km/h)
Velocitat d'evacuació (motor auxiliar)	1,2 m/s (4,3 km/h)

VEHICLES

Número total de vehicles	2
Capacitat màxima del vehicle	252 persones
Pes del vehicle en buit	30 t

COMPARATIVA	ANTIC "FUNI"	CUCA DE LLUM
Ample de via	1000 mm	1400 mm
Velocitat operativa màxima	4 m/s (14,4 km/h), limitada per l'estat de la via i dels vehicles	10 m/s (36 km/h)
Any de construcció	1901. Vehicles reformats del 1958	2020-21
Capacitat màxima de cada vehicle	120 persones	252 persones
Durada del trajecte	7 minuts	3 minuts
Capacitat operativa màxima	460 persones/hora	1.200 persones/hora
Cabina de conducció	Sí, 2 per cada vehicle i separada dels passatgers. Conducció manual.	No, frontals oberts pels passatgers. Disposa de mòduls de conducció auxiliars plegables a cada vehicle. Conducció automàtica.
Equip de climatització	No	Sí
Alimentació	Per catenària	Per tercer carril

3. ELS SECRETS DEL DISSENY DE LA CUCA DE LLUM

Segons Josep Miàs, “la Cuca de Llum és com un edifici transparent que es mou”. **De fet, la seva creació va més enllà del disseny d’un vehicle modern i aconsegueix un model exclusiu que s’allunya de l’estandardització habitual de la construcció ferroviària** i, també, assoleix el repte de ser una experiència singular i una de les seves instal·lacions més emblemàtiques del Parc

Per a Miàs, la tasca d’un arquitecte és “dissenyar objectes orientats a les persones i que serveixin per interpretar el món que l’envolten, ja siguin edificis o trens”. **Per això, en el disseny del nou funicular del Tibidabo s’ha tingut molt en compte la seva ubicació i la integració en la muntanya.** Les seves formes arrodonides amaguen l’aspecte tecnològic del tren i fa que s’integri millor en l’entorn del Parc Natural de Collserola.

La referència a un organisme viu forma part d’aquest repte creatiu: els vehicles tenen formes que s’inspiren en la cuca de llum que dona nom al nou funicular, amb frontals esfèrics i dues finestres circulars laterals que recorden uns ulls enormes.

Per a l’arquitecte **el veritable sentit del nom del funicular es descobrirà quan es faci fosc i els vehicles s’il·luminin per fora per crear un efecte espectacular i semblar, de veritat, una cuca de llum escalant la muntanya.** Aquests llums que segueixen el perfil dels vagons també canvien de color a l’arribar a les estacions per indicar l’inici i el final del viatge.

La selecció de colors dels dos vehicles (blanc i vermell, intercanviats a l’exterior i a l’interior) ha estat molt reflexionada per Miàs que, amb aquesta dualitat cromàtica, vol evidenciar la diferent actitud dels que pugen al parc -que ho fan amb ganes de diversió- i la dels que baixen i tornen a la ciutat.

La mirada lúdica està sempre present en la creació de la Cuca de Llum, que juga amb el fet de pujar, quan el funicular és una finestra al cel, i el de baixar, quan es descobreix una nova perspectiva de la ciutat des de les alçades.

Perfil de Josep Miàs Gifre



Foto: arquitecturacatalana.cat

Josep Miàs és arquitecte per l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, on es va graduar el 1992. Del 1990 al 2000 va treballar amb l'arquitecte Enric Miralles com arquitecte associat, on va treballar amb projectes com Círculo de Lectores de Madrid, Centre d'Alt Rendiment a Alacant, Parlament Escocès a Edimburgh, Parc de Diagonal Mar, Mercat de Santa Caterina i l'edifici de Gas Natural a Barcelona, entre d'altres. A l'any 2000, en Josep Miàs va fundar el seu propi despatx, MiAS Architects.

L'estudi MiAS és conegut internacionalment per projectes com el Club de Golf Fontanals, la transformació del Centre Històric de Banyoles, el nou Mercat de la Barceloneta, , el 22@ Plug-in Building i el iGuzzini Illuminazione HQ a Barcelona, les intervencions al Parc d'Atraccions Tibidabo i ara, amb el disseny del seu nou funicular.

La seva obra destaca per les seves propostes imprevisibles, innovadores i experimentals. Als aspectes socials, culturals, històrics i econòmics, incorpora la investigació formal (com, per exemple, les maquetes amb filferro, amb resultats quasi d'orfebreria), la recerca tecnològica i del comportament estructural dels edificis, l'experimentació amb nous materials i la recerca en sostenibilitat. D'aquí que l'estudi sigui un referent pels seus projectes i dissenys singulars i per la incorporació dels nous mitjans tecnològics al món de l'arquitectura.

MiAS Architects ha estat guanyador de premis nacionals i internacionals d'arquitectura. I la seva obra ha estat exposada i publicada internacionalment. Aquest 2020, el Centre Pompidou de París ha adquirit diverses maquetes, esbossos i gravats de Miàs per formar part de la col·lecció permanent d'aquest museu.

4. BREU RESUM HISTÒRIC DEL FUNICULAR DEL TIBIDABO

El Funicular del Tibidabo és el primer que es va construir a tot l'estat per iniciativa del doctor Salvador Andreu, fundador del Parc d'Atraccions del Tibidabo. La idea va sorgir d'una casualitat: un amic del Dr. Andreu va portar-li un fulletó publicitari d'un funicular que havia vist en un viatge a Suïssa, quan ho va veure va decidir que aquell "estrany ascensor" era el transport idoni per poder accedir al cim del Tibidabo.

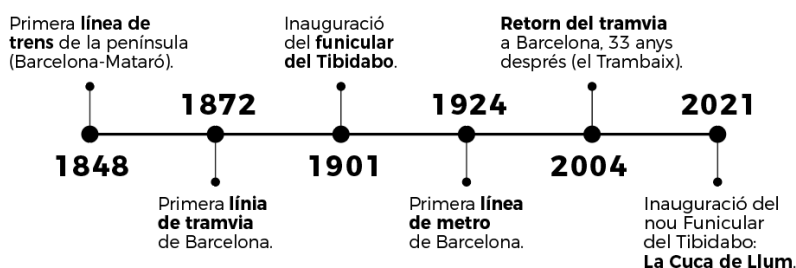
Les obres de construcció d'aquest petit ferrocarril impulsat per cable es van iniciar al juny del 1900. Només un any després, al juliol del 1901, va fer la seva primera ascensió de prova a la muntanya i tres mesos després, a l'octubre del mateix any, s'inaugurava. Els primers vehicles estaven fets de fusta i disposaven de 5 compartiments en un únic vagó, repartits entre les classes preferent i general, amb una capacitat màxima de 80 passatgers per comboi.

Des del primer moment, el funicular va ser una sensació i es va convertir en la primera gran atracció del Parc d'Atraccions Tibidabo. Com a conseqüència del seu èxit, al 1922 es va canviar tota la maquinària que li va permetre una velocitat de 2,1 m/s i augmentar la capacitat dels vehicles, arribant a les 140 persones per viatge.

El funicular va tornar a reformar-se l'any 1958, quan es van substituir les velles carrosseries dels antics vagons de fusta per unes noves carrosseries de xapa metàl·lica fetes per Macosa. Dos anys més tard, al 1960, es va instal·lar una nova màquina de tracció, que va permetre augmentar la velocitat del funicular fins als 4,1 m/s. La darrera remodelació es va realitzar al 2007, quan es va millorar la maquinària de tracció.

L'antic funicular va fer el seu darrer viatge el setembre del 2019 per donar pas a una nova etapa: 120 anys després el nou funicular tornarà convertit en la Cuca de Llum, la primera atracció del Parc, recuperant la idea original del doctor Andreu.

Cronograma de la història del transport Ferroviari de Barcelona





El Funicular original del Tibidabo en els seus primers anys de funcionament.



Els vagons ampliat el 1922 en el moment de ser retirats per la gran reforma del 1958.



Viatge inaugural dels vehicles reformats el 1958.



Els vehicles reformats el 1958 van estar en servei fins la seva retirada el setembre de 2019.

+ Info:

www.tibidabo.cat

Comunicació BSM (Enric Domingo: edomingo@bsmsa.cat)

Comunicació Tibidabo (Lena Mataró: lmataro@tibidabo.cat)