infoTRAM

REVISTA INFORMATIVA DEL TRAM - Octubre 2006 Número 4

T5: una aposta per la mobilitat

Entrevista: Amparo Moreno

Valida, no em defraudis

TRAM

SUMARI

P3-P7	Actualitat
P8	Entrevista a **Maite Arqué**
P9	Gent del **TRAM**
P10	Viatgem amb **Amparo Moreno**
P11	Digues la teva
P12	A través de la finestra
P13	On anem? Sabies que...?
P14	Fent Via!

infoTRAM

Edita
TRAM
Direcció
Departaments de Comunicació i Màrqueting del TRAM
Coordinació, disseny i maquetació
Matèria Creativa S.L.
Redacció
Bcn press, Servicios Integrales de Comunicación S.L.
Fotografia
Foto Portada: Toni Martínez
David Fernández, Toni Martínez, Diego Calderón i arxiu TRAM
Dipòsit Legal B2515-2006

Si voleu contactar amb nosaltres:
redaccio@trambcn.com
www.trambcn.com

TRAM no comparteix necessàriament les opinions que apareixen en aquesta publicació.

Diagonal Mar®
centre comercial

www.diagonalmarcentre.es

3P

- **Tram:** T4 El Maresme
- **Metro:** L4 El Maresme/Fòrum
- **Autobús:** línies 7, 41, 26,141, N6 i N8

- **Ronda Litoral** sortida 24 (entrada directe)
- Des del Maresme per la C-31
- Des del Vallès per la C-58

- Per la Diagonal
- Per la Gran Via, sortida "Bac de Roda"

El TRAM i la bici es donen la mà a la Passejada en Bicicleta 2006

Del 22 al 29 de setembre va tenir lloc la celebració de la Setmana Sostenible 2006. Com a punt culminant d'aquesta edició, els municipis de l'Hospitalet, Cornellà, Esplugues, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí i Sant Feliu van celebrar diumenge 24 una gran Passejada en Bicicleta. El TRAM va ser patrocinador d'aquesta cursa, amb un itinerari d'uns 22 quilòmetres.
Prop de 500 persones van prendre-hi part amb l'objectiu de reivindicar l'ús de la bicicleta com a mitjà alternatiu al transport privat. Els organitzadors van ressaltar aquest caràcter reivindicatiu i la suma d'esforços de tots els ajuntaments per a promocionar la combinació del Trambaix i la bici i aconseguir així uns desplaçaments més sostenibles. El TRAM, a més, va ser testimoni de tota la cursa, ja que des de les obres de reurbanització que es van fer amb la posada en marxa del tramvia, es va dur a terme al mateix temps la construcció de diversos trams de carril bici seguint el traçat del Trambaix.

El TRAM, amb les festes

Amb motiu de les festes de la Mercè, totes les línies del TRAM –tant Trambesòs com Trambaix– van funcionar de manera ininterrompuda entre els dies 22 i 25 de setembre, sumant així un total de 91 hores de circulació sense pausa.
D'aquesta manera, Tramvia Metropolità consolida el seu compromís amb la mobilitat dels ciutadans durant els esdeveniments festius que tenen lloc a la ciutat, estalviant les molèsties que ocasiona l'ús del cotxe. Per aquest mateix motiu, s'ha reforçat també el servei de la línia T-4 durant el festival Aeri de la Festa al Cel, un espectacle d'acrobàcies que ha tingut lloc l'1 d'octubre.

A l'estiu, millores al tramvia

Aprofitant el descens de viatgers característic de l'estiu, TRAM ha portat a terme una sèrie de millores en el funcionament de la xarxa. Les obres més destacables han tingut lloc al tram comprès entre Cornellà i Sant Joan Despí (línies T1 i T2). El motiu han estat uns treballs de manteniment de la via a la cruïlla entre l'avinguda de Barcelona i la carretera de Sant Joan Despí, unes obres que han durat onze dies en total. Per a substituir el servei en aquest tram, es va habilitar una línia especial d'autobusos des de la parada de Les Aigües fins a Sant Martí de l'Erm.

'Caminos de Hierro', una exposición para los amantes de la fotografía y los raíles

Este mes de octubre ha llegado a Barcelona la 20ª Exposición Itinerante 2006 del concurso de fotografía 'Caminos de Hierro'. Es una iniciativa que organiza anualmente la Fundación de Ferrocarriles Españoles (FEE) y que se expone del 5 al 23 de octubre en la Estación de Francia de la Ciudad Condal. Este concurso ha contado con la participación de 3.083 fotografías de 1.326 autores, no sólo españoles sino también de una veintena de países más.

En esta ocasión, se puede observar una selección de instantáneas de la última edición del concurso. El objetivo de este proyecto es potenciar la creatividad plástica en el ámbito del ferrocarril en un abanico de imágenes lo más amplio posible: viajeros, estaciones, trenes, tranvías y túneles, entre muchos otros elementos susceptibles de ser fotografiados.

El plazo para participar en la 21ª edición del próximo 'Caminos de Hierro' permanecerá abierto hasta el 17 de noviembre.

Jordi Cohen Colldeforns (Barcelona), "Transacciones"

Gabriel Brau Belabert (Cardedeu - Barcelona), "La vieja Estación"

Nova T5: una aposta per

El projecte de la T5, la línia que aproparà els veïns de Sant Martí a l'intercanviador de les Glòries, comença a fer-se realitat.

El districte de Sant Martí es troba immers en un intens procés de canvi: el que representa la presència del tramvia gràcies a la T5, la línia que connectarà la zona fins a la parada de Gorg, a Badalona. Durant setmanes s'han fet les proves necessàries en el seu primer tram: un total de cinc noves parades que segueixen el traçat de la Gran Via i que es convertiran en una nova manera de viure aquest espai per a tots els veïns de la zona.

Un nou ventall de mobilitat

TRAM, juntament amb les autoritats, veïns i comerciants del districte, han sumat forces per a aquesta nova realitat. La Farinera, Can Jaumandreu, Espronceda, Sant Martí de Provençals i Besòs obren pas a la futura connexió amb Sant Adrià del Besòs i Badalona. Correspondència amb altres mitjans de transport i noves rutes comercials i d'oci són només algunes de les possibilitats que el TRAM ofereix per allà on passa.
Per a Francesc Narváez, regidor del districte de Sant Martí, la nova T5 té un component social bàsic: "Ara, els veïns del tram de la Gran Via podran baixar a la platja en pocs minuts o arribar fins al Zoo i el Parc de la Ciutadella fàcilment".

El TRAM, tecnologia punta

Per les especificitats urbanístiques de la Gran Via, la posada en marxa del Trambesòs millorarà les necessitats dels seus veïns a tots els nivells: "El TRAM és un element que aixeca el concepte de qualitat de l'espai, ja que apropa Sant Martí als diferents barris limítrofs alhora que suposa una millora dins del transport públic", afegeix Narváez. Segons el regidor, el TRAM "és la tecnologia punta del transport públic, ja que no només es tracta d'una gran obra d'infraestructura, sinó que és modern en

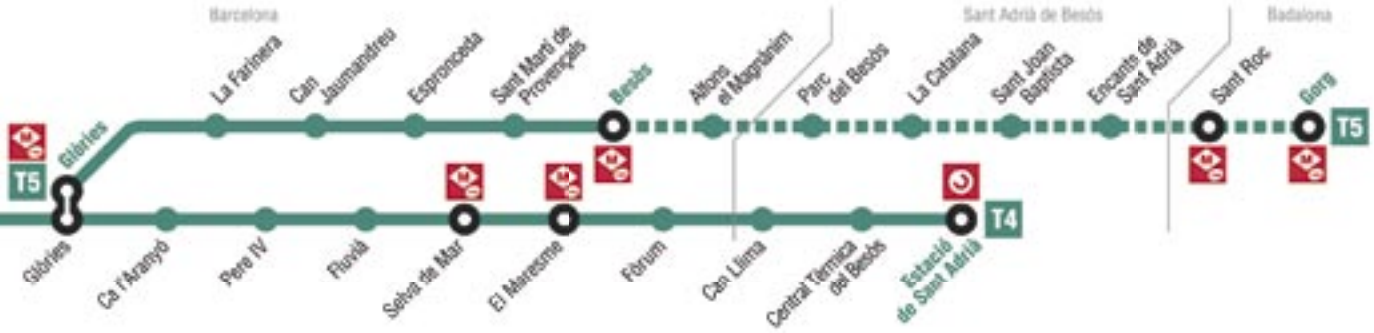
si mateix i innova el concepte de transport".
Entre les qualitats que més destaquen, el regidor de Sant Martí ho té clar: "Per a mi, el valor més positiu i que crec que més li agradarà a la gent del carrer és la transparència de les màquines: el disseny és tot un encert, ja que al TRAM l'usuari veu la totalitat de l'espai, i això no havia passat mai encara".
Durant els 2,8 nous quilòmetres de la línia Glòries – Besòs, la competitivitat d'aquest mitjà tampoc deixa indiferent a ningú: "Aquesta línia, com la resta de la xarxa, disposarà d'una velocitat comercial i una freqüència de pas molt competetitives, i tot això com a element integrat totalment en el paisatge urbà i l'entorn", opina Narváez.

"Un tramvia amb el nostre nom"

El teixit associatiu de Sant Martí també s'ha fet ressò de l'arribada del TRAM. Diverses plataformes i col·lectius no només han donat la benvinguda al Trambesòs, sinó que n'han reivindicat la seva arribada. Com a portaveu de la plataforma per a la Cobertura de la Gran Via i president de l'Associació de Veïns de Sant Martí de Provençals, Manel Martínez ha viscut en primera persona aquesta inauguració: "El fet que el tramvia passi per aquest tram de Sant Martí el fa especial, i més tenint en compte que l'accessibilitat és igual que a la resta de la xarxa del TRAM". Per a Martínez, el pas del

la mobilitat

Gràcies a aquest nou traçat, els veïns de Sant Martí podran anar a la platja en qüestió de minuts. Veure el TRAM circulant per la Gran Via serà, finalment, un somni fet realitat.



Trambesòs representa "una de les millors solucions que s'han dut a terme en benefici dels veïns". Per altra banda, l'arribada de la T5 és motiu d'orgull per als veïns: "Ens sentim molt orgullosos perquè aquesta línia s'anomena Sant Martí – Besòs, i per a la gent del barri és un reconeixement històric a l'antic municipi dels afores de Barcelona: considerem que a Sant Martí tenim un tramvia amb el nostre nom".

El TRAM, espai de llibertat

Les cinc noves parades (del total de 12 que arribaran l'any vinent a Badalona) ampliaran les possibilitats de mobilitat dels veïns (comptaran amb 4 enllaços amb la xarxa de metro, amb la L2 i la L4), alhora que contribuiran a evitar el col·lapse circulatori. A més, el tramvia facilitarà l'estalvi energètic i mantindrà els nivells òptims de soroll i l'absència de gasos contaminants en una zona de trànsit constant.

Per altra banda, una de les grans novetats de la T5 al seu pas per la Gran Via és la forma de validar, que es farà abans d'accedir a l'andana en tres parades. A Espronceda, Sant Martí de Provençals i Besòs, el viatge s'ha de validar a l'accés de l'estació, i no a dins del tramvia. TRAM ha dut a terme una de les innovacions interessants per als usuaris, ja que, per exemple, si algú s'equivoca i valida la targeta a l'entrada i també a dins del tramvia, aquesta última no se li marcarà.

De fet, el pas per la Gran Via no només aportarà un estalvi en temps i espai al seus veïns, sinó també una connexió de l'espai diferent. Manel Martínez ho destaca: "La T5 fa que et puguis desplaçar veient un pas obert. Encara que anem per la caixa de la Gran Via, cada parada disposa d'unes grans bòvedes de vidre per on passa la llum natural, i el disseny del TRAM, amb aquests grans finestrals, el converteixen en la millor opció de viatge interurbà per a aquells que tenen claustrofòbia o simplement no els hi agrada anar per sota terra". Com a portaveu de l'AVV de Sant Martí de Provençals, Martínez es mostra satisfet: "El TRAM és, en si mateix, un espai de llibertat, i cada cop la gent comença a estimar-se més el viatge en tramvia que la rapidesa del metro, per això penso que es tracta d'una gran opció per al futur de tota la ciutat", conclou.

Esplugues i Sant Joan Despí, agermanats pel TRAM

L'arribada del tramvia a Esplugues de Llobregat i Sant Joan Despí ha marcat, sens dubte, el desenvolupament d'una nova mobilitat més sostenible i eficaç que apropa aquestes ciutats a tots els viatgers del TRAM. I ja són 25 milions!

Pilar Díaz, alcadessa d'Esplugues de Llobregat i usuària de transport públic, reconeix el canvi que ha viscut la seva ciutat: "El TRAM ha apropat els ciutadans i ciutadanes d'Esplugues als municipis del nostre entorn immediat i, sobretot, ha facilitat la vida a la gent, perquè avui podem dir amb fermesa que el Trambaix és un transport ràpid i eficaç". Tres línies del Trambaix que travessen la ciutat amb un nombre creixent d'usuaris són l'eix d'aquestes afirmacions: "ara podem viatjar a Barcelona, l'Hospitalet, Cornellà, Sant Joan Despí i Sant Just sense necessitat de canviar de línia", assegura.

"El TRAM destaca per la seva humanitat"

Com a alcalde del municipi veí, Sant Joan Despí, Antoni Poveda Zapata també es mostra orgullós de la implicació dels veïns amb el Trambaix: "S'ha convertit en un dels mitjans de transport de referència a la nostra ciutat, de fet és un dels més utilitzats, ja que arriba a tots els barris i fa més fàcil la mobilitat. A més, ha significat la millora de la connexió amb Barcelona, amb tot el potencial que això suposa, i també amb ciutats veïnes que ofereixen moltes possibilitats".

"El TRAM ha apropat els serveis a la ciutadania"

Com a mitjà de transport, el tramvia encapçala una sèrie d'avantatges en la connexió de la ciutat respecte altres mitjans. L'alcalde de Sant Joan Despí destaca que "ha servit per a millorar significativament el mapa dels transports públics de la ciutat, de forma que ara els ciutadans tenen moltes més possibilitats d'enllaços amb la resta de mitjans existents, com ara el tren o els autobusos. Per a l'alcadessa d'Esplugues, l'èxit del tramvia radica també en la seva accessibilitat: "Tothom hi pot viatjar amb facilitat, especialment la gent gran que té menys agilitat per moure's i totes aquelles persones que van amb un cotxet d'infant, amb bici, amb cadira de rodes o bé carregant el carro de la compra.

"És un transport ràpid i eficaç"

Un punt d'inflexió molt important és l'acollida que ha tingut el TRAM en ambdós municipis. Pilar Díaz és conscient d'aquesta reacció de benvinguda: "El temps ens ha donat la raó a totes les persones que sempre hem apostat de forma clara i rotunda per aquest mode de transport. Avui no hi ha ningú que dubti del seu bon funcionament i del bon servei que fa a la ciutadania". Un cop més, TRAM destaca per la seva 'humanitat'. En aquest cas, parlem de com el servei del Trambaix cobreix les necessitats informatives dels usuaris, una aportació que l'Antoni Poveda també destaca: "El sistema d'atenció al ciutadà és tota una innovació, ja que en tot moment, bé a través de les pantalles dels combois o de les estacions, estàs informat de qualsevol incidència que pugui haver-hi".

"No s'entendria Esplugues sense el tramvia"

Segons l'alcaldessa d'Esplugues, aquest municipi es caracteritza "per ser una ciutat del continu metropolità", ja que diàriament es fan molts desplaçaments cap a un sentit o altre. "Avui no s'entendria Esplugues sense el tramvia", comenta. El ventall de mobilitat també és bàsic per a entendre les motivacions dels viatgers espluguencs: "el tramvia ens permet ampliar la xarxa de transport públic a l'abast dels espluguencs i les espluguenques, perquè ens apropa a altres línies de metro de Barcelona, l'Hospitalet i Cornellà, i a les estacions de tren de Renfe a Cornellà i Sant Joan Despí".

Per a Sant Joan Despí, no només destaquen les millores de connectitivitat, sinó també els canvis a nivell urbanístic que han viscut els seus barris i carrers: "La millora principal en l'àmbit urbanístic ha estat la recuperació de l'avinguda de Barcelona, un dels eixos vertebradors més importants de la ciutat i que uneix el nucli urbà amb la resta de barris i la zona industrial", destaca Poveda.

Pilar Díaz, alcaldessa d'Esplugues

Antoni Poveda, alcade de Sant Joan Despí

La gent del TRAM no defrauda

La campanya 'Valida, no em defraudis' va sortir al carrer per a recordar als ciutadans que validar és un petit gest per part del viatger, però una gran acció que beneficia a tots els viatgers.

La Diagonal és testimoni de milers de destinacions que es creuen alhora a diari: estudiants, oficinistes, ciclistes, jubilats, amants del *shopping* i gent jove amb ganes de marxa compten amb el TRAM per arribar als seus destins. Des del Trambaix fins al Trambesòs, molts d'aquests viatgers reconeixen en la validació el suport i la confiança dels clients que saben valorar la qualitat d'un bon servei públic.

Els estudiants ho tenen clar

Una actitud cívica, un gest per a tothom, un deure com a ciutadà o un element més de millora del transport públic. Cada usuari del TRAM té la seva motivació personal per a no defraudar. I els més joves també tenen la seva. L'Òscar ha començat fa poc 2n de Batxillerat a l'IES Salvador Espriu, a la Plaça de les Glòries. Cada dia, ell i els seus companys van des de Ca l'Aranyó fins a Pere IV: "la majoria dels joves que anem i tornem validem, potser algun no, però en general sí, penso que és important perquè si no, senzillament, no hi hauria tramvia", opina. L'Adriana i la Caterine estudien 4t i 5è de Primària al Col·legi Bogatell. A diari validen la seva T-MES des de Ca l'Aranyó fins a Wellington: "Sempre piquem i que la gent es coli està malament, però els escolars com nosaltres sí que validen". La Paula i l'Isaac estudien 4t d'ESO al Centre d'Estudis del Montseny, a Selva de Mar: "Nosaltres utilitzem la T-10 i validem sempre". La Paula, a més, afegeix que "si la gent no valida és un problema que tenen ells. Jo faig bé el que he de fer. A mi m'agrada, i tard o d'hora els interventors 'enganxen' a la gent que defrauda", destaca.

Validar, més accessible al TRAM

Cada cop més, els ciutadans són conscients que un bon servei depèn del bon ús que els clients en facin. El Dani Sullivan treballa els caps de setmana servint copes a un bar prop de la parada de Marina, i es defineix com un "gran validador": "Sempre valido el títol, crec que és una acció important que s'ha de fer; si la gent no validés, el servei seria més car i això aniria en perjudici de tots. De fet, em molesta bastant que la gent no ho faci". La Natàlia va i torna a la feina des de Fluvià fins a l'Auditori, on treballa a un taller d'arts gràfiques. "Sempre viatjo en tramvia amb la T-MES, i validar és molt fàcil, ja que pots treure el bitllet a la mateixa parada, al carrer, i també les targetes". Viatgera i observadora, aquesta jove de 30 anys creu que "la major part de la gent valida, els joves més rebels potser no, però suposo que són coses de l'edat!".

Què passaria si ningú validés el títol de transport?

La gent del TRAM també s'ho ha preguntat, i la resposta és contundent: "el servei ja no estaria tan bé". Fulletons, cartells i banderoles han acompanyat aquestes setmanes d'estiu a tots els viatgers per recordar aquest deure. La Bea, l'Esther, l'Isaac i el Rubén són quatre amics de 25 anys que sovint queden per Marina: "Ens considerem joves responsables. Potser de nit trobaràs qui es coli, però no a nosaltres. Per a la gent jove, una multa de 40 euros és motiu suficient per picar el títol", destaquen. De fet, validar no és només pagar un títol de transport, sinó que això després torna a través de la qualitat del servei. La Mercè té 63 anys i agafa el Trambaix fins a Cornellà en dies festius perquè, simplement, li encanta: "Tinc l'obligació de fer-ho com a ciutadana, i ho faig per mi mateixa sempre. També m'enfado moltíssim amb la gent que no ho fa. Això sí, la gent del TRAM és diferent, no veig tan 'mangui' com a altres transports, on els viatgers estan totalment desemparats". El Marc Dalmau treballa a Francesc Macià i valora el fet de validar com a acció en benefici de tots, ja que "el tema cívic i de contribució a la societat també és important".

Un punt de reflexió per a millorar

Amb ocasió del final de la campanya "'Valida, no em defraudis', és l'hora de reflexionar sobre com es mou la gent a la ciutat. El Christian, com cada diumenge, es desplaça fins a Zona Universitària per anar al gimnàs i, com a usuari, sempre valida: "La campanya que s'ha dut a terme em sembla necessària per a aquells que no validen mai, i felicito als del TRAM per posar una iniciativa d'aquest tipus en marxa. Això s'ha de fer perquè crec que hi ha gent que encara no entén que tots validem i que, gràcies a això, aquest transport millora i anirà a més".

MAITE ARQUÉ
presidenta de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT)

"El tramvia és un mitjà modern i amable"

Quines són les funcions de l'EMT?
L'EMT és una entitat que organitza el sistema general de transport de 18 municipis, i per a fer-ho compta amb altres entitats com Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), que gestiona principalment els serveis de metro i bus, o també l'Institut del Taxi, que funciona com un organisme prou autònom. Nosaltres no gestionem directament el transport, sinó que ho fem a través de diverses empreses per mitjà de concursos públics.

L'àrea metropolitana ha incorporat importants novetats en el transport: noves línies del TRAM, el futur 'Metro del Delta', nous serveis de bus... Què és el que destacaria de tot plegat?
Jo crec que la zona on més s'ha notat és al Baix Llobregat, potser perquè no estava molt ben comunicada. Les noves línies del tramvia i algunes parades de metro han contribuït a millorar les comunicacions i ha permès replantejar-nos i lligar entre sí les diferents xarxes. També destacaria les millores en el servei dels Nit Bus.

Un dels projectes més actuals és la inauguració de la línia T-5 del Trambesòs, que en un futur connectarà la zona de Glòries amb Badalona. Què representa això per als municipis beneficiats?
La incorporació del tramvia ha aportat un nivell de modernitat i d'accessibilitat. Al principi hi havia reticències, però ara és un dels més populars. Semblava que quan s'aturés el Fòrum baixaria també el trànsit del tramvia, i en canvi no ha estat així, sinó que han anat creixent els usuaris. Per a l'any vinent esperem l'arribada a Badalona, per exemple. Jo voldria recalcar aquest esperit de ser un transport molt urbà, molt accessible i molt amable.

Una altra actuació clau és la línia de Metro que ha d'unir Barcelona amb l'aeroport...
Sí; una de les novetats que hem fet aquest últim temps és donar suport a la mobilitat a les empreses de la Zona Franca, en aquest cas amb el bus. Ara ens falta el metro. Sembla que la línia 9 va avançant i que en el futur s'aniran creant noves connexions. Esperem que aquestes connexions beneficiïn també els municipis de la zona Nord quan l'AVE arribi a La Sagrera.

Els municipis de l'àrea metropolitana han viscut un notable increment de població. Representa això un repte inesperat per a l'EMT?
És un repte; de totes maneres, aquí hi havia un equip tècnic que ho tenia molt clar. No és tant el problema tècnic de planificació estratègica, sinó els recursos destinats al transport, que estaven per sota d'altres capitals tant en l'aportació de la Generalitat com en la de l'Estat. Amb l'últim contracte programa 2006-2007 pràcticament vam doblar els recursos i esperem que aquest any podrem anar més enllà. Pensem que als últims anys es va promoure la tarifa integrada, que va significar un augment importantíssim de viatgers del transport públic, però també una disminució dels ingressos. Ara cada vegada hi ha més exigència en l'ús del transport, per exemple en el Nit Bus, al que s'exigeix major freqüència.

Actualment hi ha algunes zones de forta congestió de trànsit, començant per les entrades a Barcelona. L'actual sistema de transports públics està preparat per a donar resposta a aquest problema?
Jo penso que la xarxa actual és una bona xarxa, i pràcticament s'hi pot anar a tot arreu. Una altra cosa és la capacitat. Tenim el problema que la situació de l'entorn de Barcelona és de sobresaturació, el que vol dir que tampoc pots donar al transport públic el ritme que la gent demandaria. Però és un peix que es mossega la cua: com més cotxes hi ha al carrer, més dificultats creen al transport públic, i més es tendeix a agafar el cotxe. Hem de veure quin model de superfície volem per al transport públic de Barcelona. Potser el bus podria tenir un espai de pas preferencial més definit. D'altra banda, crec que també hi ha un tema cultural: costa abandonar la comoditat del cotxe tot i que sovint és més lent i crea més tensions.

Sovint es planteja el debat sobre si hi ha o no prou taxis a Barcelona. Què en pensa?
Barcelona s'ha convertit en una ciutat molt important i durant determinats mesos hi ha congressos, jornades, fires, etc. Nosaltres pensem que encara hi ha moltes llicències que podríen sortir al carrer, o que pertanyen a gent gran que ja no vol sortir tant al carrer. Penso que s'anirà ajustant el nombre de llicències.

Quin paper pot jugar la bicicleta en la mobilitat en un futur pròxim?
La bicicleta agafa cada vegada un paper més important, però crec que és un paper que s'ha d'ordenar. Hi ha aquesta part de transport sostenible, però també té els seus perills, i les estructures de ciutat que tenim no sempre estan pensades per a les bicicletes. Penso que s'aniran fent xarxes adequades, però en aquest moment s'ha d'actuar amb prudència.

DAVID RAMOS, operador del Puesto Central de Control (PCC)

"En este trabajo no vale ponerse nervioso"

A sus 34 años, este licenciado en Química se topó un día con la posibilidad de entrar en el Puesto Central de Control del TRAM, y no la desaprovechó. Desde su lugar de trabajo puede vivir intensamente el día a día del tranvía, y David asume que eso requiere estar siempre alerta: ¡cada día puede ser diferente!

DAVID RAMOS	
Edad	**34 años**
Cargo	**Operador de PCC**
Vive en	**Sant Feliu de Llobregat**
Aficiones	**astronomía**

¿En qué consiste tu trabajo en el PCC?
Nuestra función básica es regular el tráfico tranviario; el objetivo es que el tranvía siempre vaya en hora y que el usuario lo pueda usar con normalidad. Para conseguirlo, nuestra herramienta principal es el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE), que nos da información en tiempo real sobre la situación exacta de los tranvías.

¿Cuáles son las incidencias más habituales?
Los tranvías pueden tener diferentes tipos de averías. En cualquier caso, lo primero que se mira es que no haya el más mínimo peligro para el pasaje, y si es así rápidamente se desaloja. Las tormentas también pueden provocar cortes de energía; ni el país más desarrollado se libra de estos cortes puntuales. Otros problemas menores son los que afectan a las máquinas de las monedas, por ejemplo.

Y en caso de accidentes, ¿qué papel juega el PCC?
Normalmente suceden porque algún vehículo se ha saltado un semáforo, o ha hecho una maniobra prohibida. En estos casos, por procedimiento pero también por lógica, lo primero que se hace es mirar si hay algún herido. Si es así, se llama al 112 y, si es necesario, a una ambulancia. Luego se atienden los daños del tranvía para recuperar lo antes posible la normalidad.

¿Todo lo hacéis desde el PCC?
Sí, y desde aquí tratamos de poner solución a los posibles problemas que puedan presentarse. El objetivo es ser eficaces. No vale ponerse nervioso porque hay que actuar con rapidez. Si un tranvía no puede continuar, hay que retirarlo, así que luego viene el trabajo de ponerlos de nuevo todos en su hora, avisando a los pasajeros del retraso.

Tú eres licenciado en Química. ¿Cómo llegaste a TRAM?
Cuando acabé la carrera, mi camino profesional se desvinculó de la rueda de la Química. Estuve como jefe de operaciones en una empresa portuaria, y luego estuve como supervisor en una empresa de mobiliarios urbanos. Cuando me salió la oportunidad de estar en el PCC, me pareció que era algo nuevo e interesante, y acepté encantado.

> **"tienes que estar preparado para asimilar datos y actuar con rapidez"**

¿Qué cualidad dirías que hay que tener en un departamento como éste?
En un trabajo como éste te puede pasar de todo; sabes que en algún momento podrías encontrarte con un problema grave o desagradable, y tienes que estar preparado para ello. Tienes que tener capacidad para asimilar datos en esas situaciones y buscar soluciones rápidas y efectivas. Aquí sí hay que 'tirar pelotas fuera', repartir juego, pero no para escabullirte de tu responsabilidad, sino precisamente porque ésa es nuestra responsabilidad: solucionar las incidencias avisando a las personas que corresponda en cada caso.

Seguro que en un trabajo como el tuyo has vivido anécdotas curiosas. ¿Recuerdas alguna?
Hay muchas. Una vez, por ejemplo, había una máquina fuera de servicio, y cuando el personal de mantenimiento se acercó a ver qué pasaba, encontraron un billete doblado en la ranura de las monedas. Seguramente a quien metiera el billete allí le dio vergüenza decirlo. ¡A lo mejor pensaba que había alguien dentro de la máquina para darle el cambio! Evidentemente, el billete lo guardamos por si alguien lo reclamaba.

Al margen del trabajo, ¿cuáles son tus aficiones?
Una de mis aficiones es la astronomía. Un tío mío tenía una revista de divulgación científica, y de ahí me vino la afición. Hace muchos años, en casa nos construimos nuestro propio telescopio. Ahora está algo obsoleto, pero alguna vez lo utilizo. También me gusta seguir los eclipses cuando puedo...

De vez en cuando os toca hacer turno de noche. ¿En qué consiste este turno?
De noche coordinamos la entrada de tranvías a la cochera. Cuando ha entrado el último, hacia la una, tenemos unas tres horas para hacer documentos o estudios relacionados con la mejora del servicio. Hacia las cuatro de la mañana, introducimos los datos de la nueva jornada y al rato empiezan las salidas. Es más tranquilo, pero depende de la noche.

Viatgem amb...

Amparo Moreno
actriu

Va néixer...el 24 de juliol de 1949
Feines actuals...
és la Trini a El Cor de la Ciutat, *de TV3*
A la televisió...*l'hem vist a* Sin Vergüenza *(A3)* Farmacia de Guardia *(A3)*, Si lo sé no vengo *(TVE)*, *i* Majoria Absoluta *(TV3), entre d'altres*
Al cine...*ha participat en més de 60 pel·lícules, entre les que destaquen Morir (o no) i* Qué te juegas Mari Pili, *de Ventura Pons,* La Ciudad de los Prodigios *de Mario Camus i* Chechu y Familia, *d'Álvaro Sáenz de Heredia.*
Premis...*Goya per la seva participació a* Tapas, *dirigida per José Corbacho al 2004*

"Com la Trini, sóc una dona de barri"

Aquesta tardor, l'Amparo Moreno torna a les llars catalanes per posar una mica de "sal i pebre" a la sèrie per excel·lència de les migdiades de TV3, amb el personatge de la Trini. Com a veterana de la petita pantalla, la participació a *El Cor de la Ciutat* és tot un reconeixement a la trajectòria d'aquesta actriu que ha demostrat que no hi ha gènere que se li resisteixi.

Com és la teva relació amb el personatge de la Trini d'*El Cor de la Ciutat*?
El personatge de la Trini és un regal perquè no he deixat de ser jo mateixa. Té molts trets personals meus, perquè sóc una dona molt de vida de barri: m'agrada passejar, xerrar i, en definitiva, no s'allunya molt de ser l'Amparo Moreno. A més, he posat tot el meu amor i humanitat en aquest personatge perquè, en part, també sóc jo.

Aquest estiu has estrenat *Peer Gynt*, d'Ibsen, al Grec. Com has viscut aquesta estrena?
Abans del Grec, amb motiu del centenari de la mort de l'autor, vam estrenar Peer Gynt primer a Noruega i en català, amb un text molt diferent: vam deixar al públic nòrdic esparverat perquè les tres hores passen en un no res! I amb subtítols i en català les entrades es van exhaurir.

Ràdio, cine, teatre i televisió. Què és el més agraït de treballar en pantalla?
Realment el currículum pot ser molt extens, però si a tu no et veuen, no existeixes. I no ens hem d'enganyar: que la gent et vegi per pantalla funciona per tal que et truquin per a una obra de teatre o una pel·lícula. D'aquesta manera sorgeixen més oportunitats. La gent es podria preguntar: i què fa ara l'Amparo Moreno? Doncs està aquí i la pots veure cada tarda!

Al teatre has fet des de revista fins a monòlegs. Hi ha cap gènere que encara se't resisteixi?
Com el teatre no hi ha res. La televisió és un mitjà que és fals, perquè la resposta no és immediata. Però al teatre es produeix una comunió total entre el públic i l'actor. El monòleg, per exemple, és una experiència molt maca. És impressionant escoltar la gent darrera el teló i pensar: caram, ara quan surti no pararé de xerrar en dues hores! Però surts a l'escenari i t'arriba la resposta del públic, i és un plaer, perquè treballar sola pot fer por, però el plaer és immens: és un orgasme de satisfacció!

Quin record guardes del teu pas per un teatre tan emblemàtic com El Molino?
El cabaret i els anys de revista a El Molino m'han ajudat molt a aprendre a interaccionar amb el públic. Estic molt contenta d'haver-hi treballat, primer perquè és història, i després perquè et dóna taules: vaig ser la primera gordeta que es va atrevir a ensenyar les *chichetas* al públic! I, és clar, això va crear precedents.

Com vas arribar a fer revista?
Jo feia de secretària i un dia em vaig apuntar al Cercle Catòlic de Sants, i vaig començar d'*amateur*, però sense deixar l'altra feina. De tant en tant feia algun *bolo*, i un dia em truquen del Teatre Victòria per fer revista! D'alguna manera, la professió em va venir a buscar, ja que jo volia continuar pel camí segur, però m'havia de jugar el "despatx".

Ventura Pons també és un element constant a la teva carrera...
Som amics personals i hem treballat moltíssimes vegades junts. Molts cops li dic: Ventura, el dia que no treballem junts es pensaran que ens hem barallat! Recentment em va plantejar un nou projecte però, per qüestions de *look*, ara em dec totalment al meu personatge de la Trini! És un personatge molt estimat i això la gent pel carrer m'ho transmet.

Si Barcelona fos un personatge, com definiries la ciutat?
Jo diria que és com el mític personatge italià de la 'mamma': que protegeix, té cura i acull a tots els seus fills estimats. Per a un italià, la 'mamma' és el tot, és un matriarcat i, per a mi, Barcelona compleix les característiques d'aquest personatge.

Com a ciutadana, què és el que més t'agrada del TRAM?
Tot! De fet, em brindo a agafar-lo quan puc perquè el veig i em sembla fabulós. És un element molt maco i elegant, i ja des de fora m'agrada moltíssim per a Barcelona.

Digues la teva

Aquesta secció vol copsar l'opinió dels usuaris del TRAM i reflectir el seu dia a dia. Són històries particulars que ens donen una visió propera del tramvia.

Stefano Cappozza
edat 36 anys
viu a Barcelona (Vila Olímpica)

"Al TRAM no hi ha cues ni cotxes"

Stefano Capozza viatja en TRAM sense separar-se dels seus telèfons mòbils, que controla amb gran habilitat. Com a empresari, el recorregut de Ciutadella I Vila Olímpica fins a Glòries respon a les necessitats del seu negoci, una petita empresa de serveis de màrqueting situada a la mateixa plaça de les Glòries. Fins ara, aquest jove italià de 36 anys feia aquest camí en cotxe diverses vegades al dia. Des de fa un any, però, **Stefano es reconeix "usuari rotund del Trambesòs".**

Cappozza, que fa quatre anys que viu a Barcelona, defineix la ruta del Trambesòs com la millor alternativa per als seus desplaçaments: "Des de casa meva fins a la feina només tinc tres parades", explica. "Abans agafava el cotxe, però el TRAM és molt millor que cap altre transport, millor que el bus, ja que no hi ha trànsit, i millor que el metro, on has de baixar fins les andanes a través de tants passadissos". En definitiva, Stefano ho té clar: **agafar el TRAM és més senzill i més ràpid:** "no has d'esperar ni als cotxes ni a les cues".

Natàlia Sánchez
edat 27 anys
viu a Esplugues de Llobregat

"El TRAM és perfecte per a fer transbord fins al centre de Barcelona"

La Natàlia Sánchez viatja cada dia des de Pont d'Esplugues fins a l'Illa. Com que treballa a una escola de Barcelona, aquesta jove de 27 anys agafa des de casa seva el Trambaix en direcció a Francesc Macià, on fa transbord amb el bus. Des de la posada en marxa del TRAM, la Natàlia valora el tramvia com un mitjà indispensable per al seu ritme de vida: **"El TRAM és perfecte per a fer transbord fins al centre de Barcelona"**, diu. Des de fa quatre anys, la Natàlia és professora de cinema d'animació. L'arribada del Trambaix ha suposat un gran canvi en el seu dia a dia: "El TRAM m'ha vingut molt bé, ja que **ara no depenc només d'un transport**, sinó que hi ha més alternatives, i això sempre està molt bé". Aquesta monitora és una gran viatgera interurbana, ja que agafa a diari tant el bus com el Trambaix. La velocitat, la comoditat i la integració del TRAM al sistema de tarifes són els avantatges que més destaca. Des d'Esplugues fins a Barcelona, no deixa estones lliures i aprofita per devorar llibres: ara es troba enmig de la fantasia amb la lectura d'*El Color de la Màgia*, d'en Terry Prachet.

Miguel Villafuerte
edat 68 anys
viu a Barcelona (Eixample)

"Viajar en tranvía es como dar un paseo... ¡aunque vayas a trabajar!"

Desde hace 8 años, Miguel Villafuerte vive en Barcelona, en el distrito del Eixample, desde donde coge la L5 de metro hasta Verdaguer para llegar a su trabajo. Licenciado en Psicología, este peruano trabaja como vigilante de seguridad. Para ir hasta la oficina central, se desplaza siempre en tranvía: "**El Trambaix es perfecto para llegar a Esplugues**, en concreto hasta la parada de Pont d'Esplugues, en el Ayuntamiento". Para él, la combinación TRAM y metro es la mejor opción en sus desplazamientos hasta Esplugues, ya que "coger el autobús representa una demora de hasta 45 minutos, y es preferible caminar cinco minutos de transbordo que dar tanta vuelta". Miguel se declara un gran admirador del tranvía y, **entre sus cualidades, destaca la limpieza y la elegancia:** "Viajar en tranvía es como dar un paseo… ¡aunque vayas a trabajar!". Por otra parte, "**el área verde que rodea todo el paseo es preciosa, incluso más que el tranvía de París**, que también he conocido bien", valora Miguel.

A través de la finestra

Un trajecte en tramvia pot ser molt més que una distància recorreguda: pot convertir-se en una oportunitat per a observar la realitat amb altres ulls.

Fotografies
Toni Martínez

Joc de perspectives

Amagat darrere de la càmera, l'ull subjectiu del diafragma dibuixa aquest cop un interessant joc de perspectives. La silueta inconfusible del tramvia, convertida en el traç d'un pintor capritxós, avança sobre el llenç de la ciutat. La perspectiva es redefineix constantment perquè, des del tramvia, els paisatges estàtics esdevenen moviment. Cada parada és una nova ocasió per construir una imatge, per llançar una línia, per pintar un quadre. Des de dins del vagó ni ens adonem que, mentre cerquem noves perspectives, el propi tramvia forma part d'una altra tela. Perquè, dia rere dia, les seves petjades deixen una empremta a la ciutat.

La serp urbana

La tornada a casa

L'ull

Simetria imperfecta

El Zoo, el museu més viu a l'aire lliure

A Barcelona hi ha un jardí de més de 100 anys on viuen al voltant de 400 espècies d'arreu del món, amb un total d'uns 7.500 exemplars: el Zoo. Aquest espai lúdic ocupa ben bé la meitat del parc de la Ciutadella i té l'accés pel carrer Wellington, just davant de la primera parada del Trambesòs. La protecció dels animals, la investigació i l'educació centren les seves activitats, dissenyades per gaudir, estimar i aprendre dels animals. En primer lloc, amb el record de Floquet de Neu: l'ampli espai de primats en perill d'extinció és una de les parades del parc més emblemàtiques i exclusives. El grup de dofins mulars protagonitzen també els espectacles més emocionants per a grans i petits durant tot l'any. Aquests estiu, a més, els nadons de dofins fills de l'Anak i la Nereida van ser batejats per votació popular amb els noms de Glaç i Kuni. Per altra banda, aquest estiu també s'ha inaugurat el nou parc infantil, el més gran de Barcelona. El conjunt s'ha construït a partir de torres i casetes "d'observació" amb fusta natural i ponts de diverses alçades, on els més menuts poden fer activitats tan dinàmiques com la tirolina o l'escala. L'oferta pels petits es completa amb el Zoo Infantil, on destaquen el porc ibèric, la gallina del Prat i el guarà o ruc català, que ha estat a punt d'extingir-se.

Sabies que...?

...la regulació semafòrica del TRAM és imprescindible per al trànsit de la ciutat?

El funcionament d'un tramvia no seria possible sense un sistema semafòric integrat al trànsit, i per això es regula a partir de fases que tenen a veure amb la previsió del trànsit de cada moment del dia.
Els semàfors del TRAM estan sempre en posició de tancats; només s'obren quan detecten la presència del tramvia o bé un conductor demana pas. Dit això, cal distingir dos tipus de zones de circulació per al tramvia: les de Prioritat absoluta i les d'Ona verda. En les primeres, un detector conegut com 'd'aproximació' localitza el tramvia i, automàticament, talla els semàfors de vianants i vehicles. A les zones d'Ona verda, en canvi, el tramvia és un vehicle més al sistema. Per això, quan el primer detector el reconeix, comença a reduir les fases de la resta de semàfors de la zona. Un cop estan tots en vermell, dóna pas al tramvia. Si es tracta d'un punt potencialment conflictiu, el semàfor estarà interminent, indicant així que cal extremar encara més la prudència. La pròpia detecció del tramvia obliga a comptar amb sofisticats elements tecnològics, que en aquest cas es basen en un sistema de balises de detecció. Ja coneixem la 'Balisa d'aproximació', que detecta el tramvia abans de la cruïlla. A continuació, el comboi passa pel que s'anomena 'Punt de decisió'. En aquest punt clau, el conductor veurà el semàfor amb un triangle fix o bé parpellejant. Si està fix, sap que l'ha detectat i, en passar per davant, el semàfor li donarà pas (barra vertical). Si parpelleja, esperarà que aparegui el triangle fix o demanarà pas amb el comandament a distància. Finalment, un cop superat l'encreuament, una tercera balisa ('de cancel·lació') tornarà a donar pas a la resta de la circulació.

Llibre recomanat per...

Núria Bacardit

Presentadora del Telenotícies de TV3

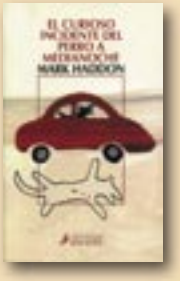
El perfum
PATRICK SÜSKIND

El perfum és la revelació d'un narrador en primer ordre. En la França del XVIII, des del convent que l'acull lactant fins al cementiri on coneix la seva funesta apoteosi final, la vida del perfumista i assassí Baptiste Grenouille ens proposa, al mateix temps que una secció transversal d'una societat secretament esquerdada, un descens als abismes més torbadors de l'esperit humà. Fantasmagoria al·lucinant i obsessiva, i alhora quadre sense parió d'una època. Una de les principals novel·les europees dels darrers temps.
La Núria confessa: "Fa molt temps que me'l vaig llegir, però ara que en fan la pel·lícula el tornaré a repassar per tenir la versió literària més fresca. A més, en part està rodada a Barcelona. A mi m'agraden molt les olors... fins i tot em sentia identificada amb el personatge, això sí, salvant les distàncies. Diuen que l'atracció que es té per les olors és una reacció química, però sempre he estat encuriosida de per què tens més o menys empatia amb una persona o una altra segons el seu propi perfum corporal. Per això, és un llibre que considero que s'ha de recomanar".

Editorial: Columna - **Pàgines:** 352

El TRAM recomienda...

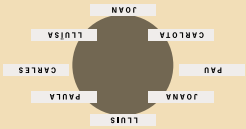
El curioso incidente del perro a media noche
Mark Haddon



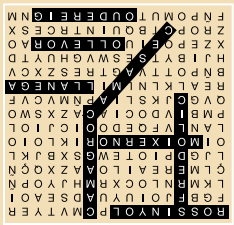
Christopher es un niño preadolescente capaz de recitar los números primos hasta el 7.507 de carrerilla, o de resolver problemas matemáticos que traen de cabeza a profesores universitarios. Sin embargo, no comprende el funcionamiento de la sociedad, sufre ataques de pánico cuando tiene que hablar con personas desconocidas y siente la necesidad de tumbarse en el suelo gritando cuando transita por centros comerciales. Una noche, el perro de la vecina, Wellington, aparece muerto. Christopher se embarca en una investigación para desenmascarar al asesino, sin sospechar que su vida está a punto de dar un vuelco inesperado. Una magnífica y original novela que no dejará indiferente a nadie.

Editorial: Salamandra - **Páginas:** 269

Solució al joc de lògica



Solucions sopa de lletres



Solucions del Sudoku

7	8	4	2	6	1	5	9	3
3	5	1	4	7	9	8	2	6
6	2	9	3	5	8	4	1	7
8	9	2	7	3	5	6	4	1
1	4	3	8	9	6	2	7	5
5	7	6	1	2	4	9	3	8
2	3	8	6	4	7	1	5	9
9	6	7	5	1	2	3	8	4
4	1	5	9	8	3	7	6	2

by La peria radiactiva

TecnoTRAM

Un MP3...amb rodes!

Fins fa ben poc, quan algú ens deia que s'havia comprat una moto de tres rodes, tots pensàvem en el clàssic model de triciclе, amb dues rodes al darrere i una al davant. Una firma italiana ha donat la volta a aquest concepte i ha posat a les carreteres un espectacular model amb dues rodes al davant. Es tracta de l'*scooter* batejat com a MP3, sens dubte una al·lusió al seu tret diferencial –les tres rodes–, i alhora un nom molt de moda.
De la música, per aquest cop, ens oblidem: aquesta 'moto del futur' pot generar notes harmòniques, però sempre a la carretera. La més destacable és la seva estabilitat, que s'aconsegueix gràcies a les dues rodes basculants. Aquest estiu ja s'han pogut veure a les carreteres italianes alguns exemplars d'aquesta nova 'raça' de motos, i sembla que no trigarem a veure-les aviat també als nostres carrers. Això sí: a Itàlia es fabrica amb un motor de 250 cc, mentre que a la resta de països es farà amb una cilindrada de 125 cc.
Entre les característiques de la nova MP3 podem destacar el seu sistema de frenada de tres discos o el sistema de bloqueig de la suspensió frontal electrohidràulic, que permet aparcar la moto sense haver d'utilitzar el cavallet central. A més, els fabricants asseguren que el seu motor és molt més ecològic, ja que redueix considerablement les emissions. La seva velocitat màxima és de 103 km/h.
Com que aquestes motos encara no han arribat a casa nostra, serà una incògnita saber si tindran bona acollida. A ciutats com Barcelona han tingut cert èxit altres models experimentals, com la moto amb sostre. La densitat del trànsit i el bon clima de la ciutat seran punts a favor. De moment, la 'moto del futur' ja comença a ser present.

Sopa de lletres

Com s'hi juga:
A la sopa de lletres s'hi amaguen 8 bolets que podem trobar als boscos catalans i que són comestibles:

R	O	S	S	I	N	Y	O	L	P	C	M	V	T	Y	E	R
F	G	B	F	J	O	I	U	Y	U	A	D	S	E	A	O	I
L	K	M	R	N	L	O	C	X	R	M	H	J	Y	O	P	Ñ
Ç	L	M	E	R	E	A	I	L	O	A	A	Z	X	Q	Ç	Ñ
L	J	G	D	P	I	O	T	E	W	G	S	X	B	J	K	L
O	I	M	O	I	X	E	R	N	O	R	I	K	L	O	I	O
L	A	N	L	V	F	Q	E	D	O	O	I	C	J	I	O	L
P	M	B	I	V	D	O	C	I	A	C	A	Z	X	S	W	O
Q	V	G	C	J	K	S	L	I	A	P	Ñ	M	V	C	V	F
R	E	A	L	K	L	N	L	M	I	L	L	A	N	E	G	A
B	Ñ	P	O	T	T	V	A	G	T	R	E	S	Z	X	C	V
H	J	I	B	Y	T	S	E	S	W	V	G	H	U	Y	T	D
X	Z	E	P	O	E	I	U	O	L	L	E	V	O	R	A	O
Z	R	O	P	C	T	B	Q	U	I	N	T	R	C	E	S	X
F	Ñ	P	O	M	U	T	O	U	D	E	R	E	I	G	N	M

Sudoku

Com s'hi juga:
En cadascun dels nou quadrats que hi ha a la graella s'han d'anar situant els números de l'1 al 9 sense que es repeteixin. El número no es pot repetir tampoc en cap de les altres caselles horitzontals ni verticals.

					1	5	9	
3		1	4	7		8	2	
	2			5			1	7
8		2	7			6		1
1								5
5		6			4	9		8
2	3			4			5	
	6	7		1	2	3		4
	1	5	9					

"Los que están siempre de vuelta de todo son los que nunca han ido a ninguna parte".
Antonio Machado 1875-1939 (poeta)

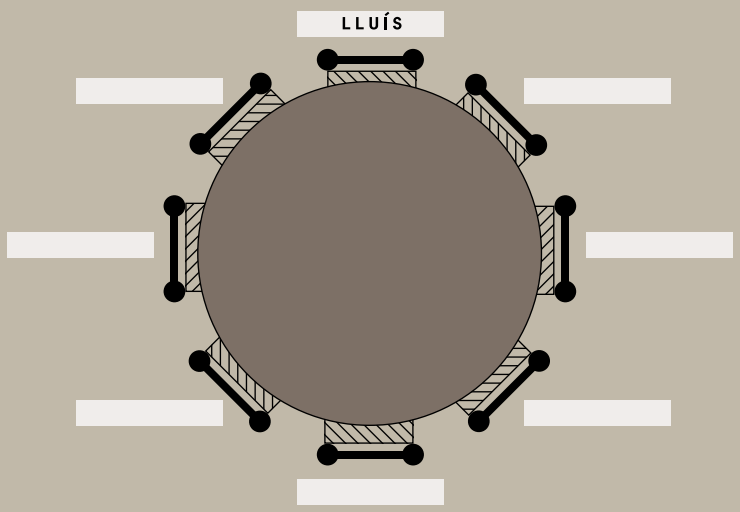
Joc de lògica

La mestra de la classe dels Dofins té 4 parelles de bessons a la classe: el Pau i la Paula, el Lluís i la Lluïsa, el Carles i la Carlota, el Joan i la Joana.

El primer dia de classe els fa seure i els demana que:

- Cap nena segui al costat d'una altra nena
- Enfront del Lluís segui el Joan
- A la dreta de la Lluïsa segui el Carles
- Cap germà segui al costat de la seva germana.

Com creus que han hagut de seure?



NOVA T5

TARDOR 2006

l'estaves esperant

Glòries - Besòs

- Glòries
- La Farinera
- Can Jaumandreu
- Espronceda
- Sant Martí de Provençals
- Besòs

TRAM

ATM
Autoritat del Transport Metropolità