infoTRAM

REVISTA INFORMATIVA DEL TRAM - Maig 2007 Número 6

Més TRAM: inauguracions a la T3 i a la T5

Entrevista: Elena Gadel

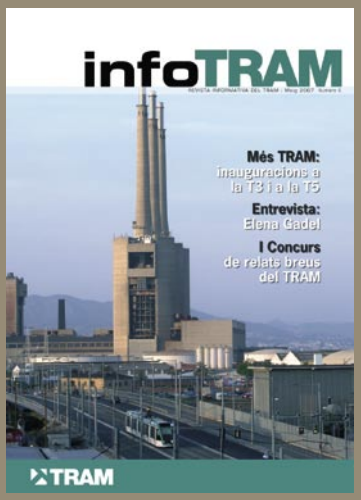
I Concurs de relats breus del TRAM

TRAM

SUMARI

P3-P7	Actualitat
P8	Entrevista a **Manel Villalante**
P9	Gent del **TRAM**
P10	Viatgem amb **Elena Gadel**
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
Diego Calderón, David Fernández, Federico García-Vega, Toni Martínez, Tatiana Moret, Lola Rodríguez 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.

Participa a l'InfoTRAM

- T'agradaria compartir amb tots els lectors alguna anècdota relacionada amb el TRAM?
- Tens alguna inquietud o suggeriment que vulguis comentar?
- Tens alguna proposta per a la revista?

Fes-nos-ho saber. Envia'ns un correu electrònic a: ***redaccio@trambcn.com***

‘SuperTRAM’: una iniciativa original i divertida

El TRAM guanya projecció en volum de viatgers... i ara també en protagonisme mediàtic. L’Autoritat del Transport Metropolità (ATM) ha signat un conveni amb la Corporació Catalana de Ràdio i Televisió (CCRTV) per a posar en marxa el projecte ‘SuperTRAM’, un acord que inclou tot un seguit d’accions amb un referent comú: la promoció de la sostenibilitat.
Una d’aquestes accions serà una visita didàctica per a adolescents que prendrà com a punt de partida TV3, a Sant Joan Despí, i que després els traslladarà en tramvia a Catalunya Ràdio (a pocs metres de la plaça Francesc Macià de Barcelona). Aprofitant aquest trajecte, i com a complement educatiu, es faran gimcanes que consistiran a esbrinar punts del recorregut.
L’acord contempla també l’aprofitament del tramvia com a ‘plató’, de manera que pugui servir d’escenari a sèries i programes de la televisió catalana. De fet, TVC es planteja la possibilitat d’aprofitar aquest acord per a fer espais sobre mobilitat adreçats a l’àmbit infantil i juvenil.
Per la seva banda, l’ATM facilitarà la incorporació de noves tecnologies per a la recepció del senyal de les emissions de televisió i ràdio a dalt dels tramvies i a les parades. També s’implica amb ‘La Marató de TV3’.
El president de Tramvia Metropolità, Albert Vilalta, es va mostrar complagut pel fet que la CCRTV hagi adoptat el tramvia “com a vehicle de comunicació i imatge de televisió i ràdio”, i va reafirmar el paper de “paradigma del transport urbà” d’aquest mitjà, ja que “no discrimina ningú, és lluminós i modern, conviu amb la ciutat, és sostenible i urbanitza per allà on passa”.
El conseller Joaquim Nadal va explicar que “aquest tramvia vol simbolitzar la importància de les polítiques que la

Acte de presentació del projecte

Generalitat està compromesa a fer amb eficàcia en tots els sistemes de transport”. El director de Catalunya Ràdio, Oleguer Sarsanedas, va afirmar que “gràcies al TRAM, les visites dels escolars seran més riques i apassionants”. Per la seva banda, el director de la CCRTV, Joan Majó, va destacar la “voluntat innovadora d’aquest agermanament”.

L’escola ‘El Timbal’ visita el TRAM

El 16 de març, les cotxeres del Trambaix van rebre, per segona vegada, una visita molt especial: els nens més grans de l’escola bressol ‘El Timbal’, de Sant Joan Despí. Més de 60 nens i nenes de 2 i 3 anys, acompanyats de les seves professores, van tenir un tramvia per a ells i van poder comprovar el funcionament d’aquest mitjà de transport: com s’obren i es tanquen les portes, com sona la campana, on cal validar el títol de transport i la importància d’anar ben agafat. En un dia de fred inusual, el TRAM va ser un bon refugi per als petits, que s’ho van passar d’allò més bé fent-se fotografies amb els professionals del tramvia.

Els alumnes de l’escola amb les seves mestres i personal de TRAM

Barcelona, ‘capital’ de la mobilitat

Més de 200 professionals de la mobilitat es van reunir al Centre de Convencions de Barcelona amb motiu del 14è Congrés Nacional de Transport Urbà i Metropolità de l’Associació d’Empreses de Transports Urbans Col·lectius (ATUC).
Es tracta d’un important fòrum de negocis en el qual, un cop l’any, els associats de tot l’Estat comparteixen experiències. Durant dues jornades, es van celebrar quatre taules rodones per a debatre sobre temes de mobilitat.
A més de l’ATUC, el Congrés va estar organitzat conjuntament per FGC, TMB, TRAM, i Transports Ciutat Comptal.

XIV Congreso Nacional de Transporte Urbano y Metropolitano de ATUC
BARCELONA 19 Y 20 DE ABRIL DE 2007

Dues passes de gegant

La línia T5 del Trambesòs suma quatre noves parades, mentre la T3 del Trambaix n'incorpora una i arriba a Sant Feliu de Llobregat.

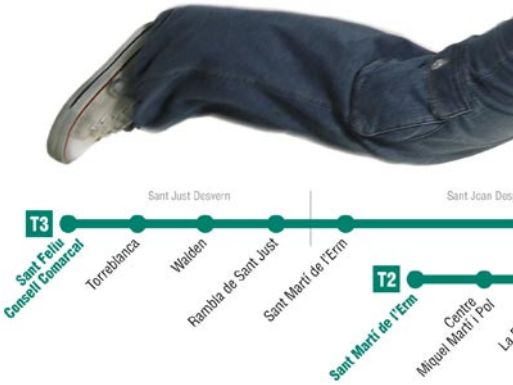
La xarxa de transport públic de l'àrea metropolitana de Barcelona està d'enhorabona. Durant les darreres setmanes, i després de mesos d'intensa feina, TRAM ha donat dues passes de gegant tant en la xarxa del Trambesòs com en la del Trambaix. D'una banda, la T5 ha incorporat 4 noves parades i cada cop és més a prop de Badalona. D'altra banda, la T3 ha afegit una parada més que permet arribar a Sant Feliu de Llobregat –capital del Baix Llobregat– des de la plaça de Francesc Macià.

L'entrada al municipi de Sant Adrià té lloc pel carrer Cristòfol de Moura, on hi ha dues parades del tramvia, fins arribar a la parada de Sant Joan Baptista per l'avinguda de la Platja.

"El TRAM comporta un benefici addicional: millores urbanístiques"

En total, les quatre parades sumen 2.200 nous metres de traçat. Ara, doncs, la línia T5 arriba als 5 quilòmetres de longitud i ja té 10 parades. La inversió, que suma 25 milions d'euros, ha estat aportada per la Generalitat de Catalunya a través de l'ATM, ens titular del servei tramviari. Amb la incorporació d'aquestes noves parades, la T5 reforça el seu paper de servei públic per mobilitat, però també per freqüència, ja que els combois d'aquesta línia passen cada 8 minuts.
En la pròxima fase, un cop estigui enllestida l'estació transformadora de Badalona, la línia continuarà creixent cap a Gorg (Badalona), aconseguint una nova connexió estratègica: la unió amb la línia 2 de Metro i la futura L9.

Des del passat 21 d'abril, Sant Feliu de Llobregat està connectat directament amb la plaça Francesc Macià de Barcelona. La nova parada està situada just en la confluència dels termes municipals de Sant Just Desvern, Sant Joan Despí i Sant Feliu de Llobregat. En aquest cas, s'ha produït un canvi de nomenclatura: com que aquesta parada pren el nom de Sant Feliu | Consell Comarcal, l'anterior passa a denominar-se Torreblanca.
Com a benefici addicional, la nova parada de la T3 comptarà amb un intercanviador amb parada d'autobusos –a la mateixa parada del tramvia– i un aparcament amb capacitat total per a 65 vehicles. Aquest darrer element permetrà millorar la interconnexió entre transport públic i privat. La inversió, en aquest cas, ha estat de 12 milions d'euros, aportats, també per la Generalitat de Catalunya a través de l'ATM, ens titular del servei tramviari.



Pròxima estació: Sant Joan Baptista

El municipi de Sant Adrià de Besòs, que fins ara comptava amb tres parades de tramvia –Can Llima, Central Tèrmica del Besòs i Estació de Sant Adrià–, ara n'afegeix tres més. És el producte del perllongament de la T5, que fins ara s'havia quedat a les portes del municipi amb l'estació de Besòs. El nou traçat guanya una nova parada a Barcelona –Alfons el Magnànim– i, a continuació, entra al municipi veí amb tres parades més: Parc del Besòs, La Catalana i Sant Joan Baptista.

Inauguració de les noves parades de la T5

Lola Rodríguez González

El Trambaix arriba a la capital

La inauguració de la nova parada del Trambaix és, en realitat, més que un simple perllongament. Amb l'entrada en servei de Sant Feliu | Consell Comarcal, es marca una fita important: l'arribada del TRAM a la capital del Baix Llobregat, un municipi amb una població de 43.000 habitants.

per al TRAM

Inauguració de la nova parada de la T3

Tatiana Moret

Inauguració de la nova parada de la T3

Tatiana Moret

Inauguració de la nova parada de la T3

Federico García-Vega

ris comercials i serveis que oferirà quan estigui en marxa, però sense passatge, per tal de supervisar el correcte funcionament del sistema integral, abans de l'acceptació de viatgers.

Una aposta per la millora urbanística

Més enllà de l'avantatge de mobilitat que representa la inauguració de noves parades, el creixement del TRAM comporta un benefici addicional per als municipis per on passa: les millores urbanístiques. Com és lògic, l'avanç del tramvia exigeix estudiar la seva ubicació en el marc de la ciutat, i això porta a replantejar l'entorn amb l'objectiu de millorar-lo. La construcció de les noves parades ha anat acompanyada de notables millores:

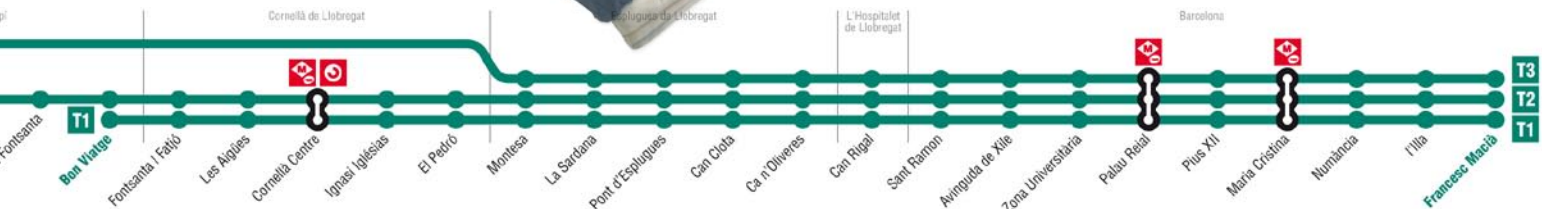
En el cas de la T5:

- Eixamplament de la zona per a vianants a la carretera de Mataró.
- Reurbanització i recobriment de gespa de l'entorn d'Alfons el Magnànim.

Les ampliacions, en xifres

Línia T5
Noves parades: 4
Noms: Alfons el Magnànim, Parc del Besòs, La Catalana i Sant Joan Baptista.
Inversió: 25 milions
Freqüència de pas: 8 minuts
Traçat addicional: 2.200 metres

Línia T3
Noves parades: 1
Nom:
Sant Feliu | Consell Comarcal
Inversió: 12 milions
Freqüència de pas: 15 minuts
Traçat addicional: 600 metres



Comprovacions de seguretat

L'entrada en servei de les noves parades s'inicia, com és habitual, després d'haver comprovat tots els sistemes de semaforització, comunicacions, control de circulació dels combois, estacionament en les noves parades, senyalització, electricitat i tots els complexos elements que garanteixen la correcta integració del sistema tramviari en la circulació urbana, així com després d'haver superat el període de proves de la marxa en buit. Aquesta darrera prova consisteix en l'explotació del servei del TRAM amb els mateixos horaris

- Reurbanització del carrer al voltant de Cristòfol de Moura i habilitació d'un carril bici de dues direccions.
- Adequació del traçat, amb el conseqüent embelliment de l'espai, tant a Parc del Besòs com a La Catalana.

En el cas de la T3:

- Reurbanització de la carretera N-340, de façana a façana.
- Canalització de la riera Pahïssa.
- Millora de l'impacte paisatgístic amb la construcció d'una nova rotonda.

Inauguració de les noves parades de la T5

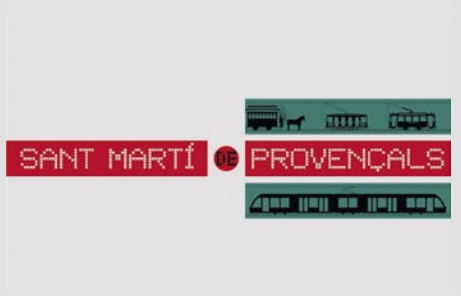
Lola Rodríguez González

Inauguració de les noves parades de la T5

Toni Martínez

La inspiració arriba al Trambesòs

Diumenge 6 de maig es va inaugurar la remodelació de les parades d'Espronceda, Sant Martí de Provençals i Besòs de la xarxa del Trambesòs, que coincideixen amb el tram cobert de la Gran Via.



Projecte i realització de la remodelació de les parades

Un grup d'artistes especialitzats en art públic ha remodelat l'interior de tres parades del Trambesòs amb un objectiu: la creació d'un espai escultòric que sorprengui i activi la imaginació dels viatgers del tramvia. Els professors de Belles Arts de la Universitat de Barcelona Albert Valera i Lluís Doñate, i Maria Josep Forcadel, de l'Escola del Treball, han donat forma a aquest projecte, que ha buscat, dins la paradoxa de tres frases curtes, allò més íntim i personal de cadascun dels viatgers.

Coincidint amb l'entrada en servei de les noves parades de la línia T5, el projecte s'ha basat en tres espais artístics diferents que transcorren pel tram cobert de la Gran Via de les Corts Catalanes. Sota el títol genèric *En Línia*, els artistes han fet un punt i a part respecte al seu anterior treball de remodelació a la parada de Cornellà Centre, a la xarxa de Trambaix, que es va dur a terme al 2005. "Si, en aquella ocasió, les idees proposades coincidien amb la pròpia activitat de lloc, amb imatges, text i colors de viatges, desplaçamemts o trajectes, Trambesòs ha portat unes intervencions més unitàries en les quals els components van dirigits a gairebé un únic objectiu en cada espai", destaquen.

Un viatge a cada parada

Tot i que "l'actitud formal és semblant a Cornellà", les dimensions de cada parada han fet emfatitzar la identitat i el caràcter propi de cadascun dels tres espais. Així, la noció de temporalitat que veiem a Cornellà Centre ha donat pas a una percepció del viatge més "concentrada i immediata". Per a dur a terme el projecte, els artistes van presenciar, a més, tot el procés d'ampliació de la línia d'aquestes parades, des de les obres inicials, a l'estiu passat, fins al resultat final, al setembre.

Més enllà de l'anàlisi formal de l'espai, Valera destaca el llaç d'una frase curta "com a fil conductor que convida a la reflexió de l'usuari". En general, un retolat vinculat a l'arquitectura i les grans mesures, els colors de les imatges i les tipografies de gran format caracteritzen les tres renovades parades.

Puja i mira!

A Espronceda trobem el text 'Allò que és imaginari és una realitat'. Segons descriu Albert Valera, el que volien transmetre al públic era que "el que és una negació també és una afirmació". El resultat és que l'impacte de la llum en penetrar per l'obertura ovalada del sostre fa entrar, sens dubte, a un món misteriós ple de jocs d'ombres i llums.

A la parada de Sant Martí de Provençals s'ha optat per la frase 'El canvi és permanent', una nova paradoxa que s'ha tractat a través d'imatges que giren al voltant del desenvolupament del tramvia. Per últim, a la parada Besòs trobem unes siluetes de persones a escala real que identifiquen la paradoxa expressada amb la frase 'Els silencis parlen'. En definitiva, una aposta dels artistes amb un objectiu clar: "sorprendre i donar als usuaris del tramvia la possibilitat d'uns instants de pensament o interrogació de caràcter personal".

Primera edició del concurs de relats
'Històries al voltant del tramvia'

El passat 16 d'abril es van lliurar els premis del primer concurs de narrativa breu organitzat per TRAM. Les tres històries premiades han format part d'una edició limitada que conté els 15 primers relats classificats i que es va distribuir el 23 d'abril al Trambaix i al Trambesòs.

Dies abans de l'emblemàtica diada de Sant Jordi es va fer entrega dels premis del primer concurs de relats breus sota el títol 'Històries al voltant del tramvia'. Presentat pel president de Tramvia Metropolità, Albert Vilalta, l'acte va destacar el caràcter innovador d'aquesta convocatòria amb un objectiu: "fomentar i promoure la lliure creació literària entorn del tramvia i les ciutats per on passa". En aquest sentit, Vilalta va descriure aquests relats com les històries de "quelcom que passa", d'allò quotidià que envolta a cadascun dels milers de viatgers que agafen a diari el tramvia.
D'entre els més de 300 relats rebuts, TRAM va atorgar una dotació econòmica als tres primers premis de 1.000, 400 i 200 euros, respectivament. La convocatòria, oberta a tota la ciutadania i sense límits d'edat, ha sigut "la primera de moltes més que seguiran", va destacar Vilalta.

Enamorats del TRAM

Tot i el caràcter obert del concurs, l'organització ha destacat la unanimitat amb què el jurat va seleccionar els 15 finalistes. L'element central de les tres històries és, a més, l'amor. En primer lloc, s'ha premiat *La vida en un Tram*, de Marta Pérez i Sierra. Aquest relat tracta sobre els records que envaeixen una dona de 80 anys durant un trajecte amb el Trambaix. Des de Bon Viatge fins a Francesc Macià, realitat i ficció s'entrellacen a cada parada, que evoca un moment determinant de la vida de la protagonista.

La flor vermella, de Marta Altadill, va guanyar el segon premi. Aquesta història posa l'èmfasi en la imaginació que sorgeix de cadascun dels viatgers quan, en una estació del TRAM, troben al seu seient una flor vermella. Aquest és el punt de partida per a explicar tot el que comença a pensar la gent sobre la persona que li pot haver regalat. El que no saben és que darrere d'aquest acte es troba un conductor de tramvia.

En tercer lloc, TRAM va premiar *l'Angle perfecte*, de Maria Dolors Rivas. De nou, l'amor –aquest cop, platònic– s'estableix a partir del joc de mirades entre un conductor de tramvia i una passatgera. El punt de connexió, però, no és més que l'angle del retrovisor de la cabina del TRAM.

Dues hostesses repartint exemplars del llibre

Les tres finalistes. D'esquerra a dreta: Maria Dolors Rivas, Marta Altadill i Marta Pérez

La guanyadora: "M'agrada escriure les meves idees al TRAM"

Marta Pérez és escriptora i ja ha editat un llibre de poesia amb el nom de *SMS (Sexe Mòbil Singular)*, un recull de 50 poemes eròtics per a enviar a través del mòbil. Com a experta en el món de les lletres, la Marta ens explica que per a començar *La vida en un TRAM*, el que primer va fer es pensar què fa al TRAM: "El que faig és imaginar, passen les parades i imagino, bé perquè puja algú que em crida l'atenció, bé perquè aquella parada em recorda quelcom especial", explica. Aquest text, a més, l'ha articulat amb elements reals i ficticis, de manera que la protagonista va des de Barcelona fins a Bon Viatge després de veure el seu nét. "En realitat, faig aquest recorregut per a visitar la meva sogra a una residència, i per això conec aquesta zona, que al relat he barrejat amb la ficció", aclareix. En general, a la Marta li agrada escriure de manera breu, "per a dir moltes coses en poques paraules i amb paraules que et 'toquin', que t'arribin". Per això, aquesta convocàtoria de relats curts li va agradar tant. Tot i que la Marta pot presumir d'un llarg llistat de premis literaris, aquest ha estat especial: "El tramvia me'l conec, m'agrada i em motiva perquè, a més, aprofito per a escriure les meves idees durant el trajecte que faig d'anada i de tornada".

Marta Pérez rebent el xec de 1.000 euros

MANEL VILLALANTE,
Director General de Transport Terrestre de la Generalitat de Catalunya

"Un 70% dels cotxes circulen amb una sola persona"

Recentment han estat notícia la prolongació de la línia T3 (Trambaix) i de la T5 (Trambesòs), en aquest cas amb quatre noves parades.
Quina valoració en fa?
El tramvia havia desaparegut de la ciutat per una suposada i falsa 'modernitat' i ara s'ha hagut de recuperar, com a moltes altres ciutats europees. Si mires com estava el panorama fa tres anys i com està avui, ha canviat molt: és un mitjà que la gent estima. La gent l'ha redescubert. Les crítiques s'han anat apaivagant, i jo crec que hi ha un nivell de recolzament prou important.

L'ús del TRAM, tant en Trambesòs com en Trambaix, està experimentant un creixement constant. Ara ja són més de 17 milions de viatgers, i l'any passat van créixer un 30%.
A què atribueix aquest èxit?
El tramvia encara té un marge de creixement molt ampli. Està connectant la ciutat pels dos extrems; és un servei còmode i comfortable, connecta bé amb les línies de metro i bus... en aquest sentit és la gran troballa. I el fet que el tramvia hagi nascut en el marc de la integració tarifària és part important del seu èxit. La gent ha d'entendre que el tramvia forma part d'un sistema.

Els municipis de l'àrea metropolitana estan rebent molta població procedent de Barcelona, que sovint rep un cert col·lapse. Estem preparats per a absorbir aquests moviments?
Ara hi ha gent que treballa a Barcelona i que viu, de fet, molt més enllà de l'àrea metropolitana, cosa que abans era impensable. A mesura que ens allunyem de la ciutat central, anem perdent participació al transport públic, ja que l'oferta també disminueix. L'àmbit de mobilitat de les persones s'està expandint i el transport públic, malauradament, no ha anat a la mateixa velocitat. S'estan fent esforços i inversions importants en aquest sentit. Que arriba tard? És possible, però ara no creiem que sigui moment de mirar enrere, sinó d'actuar. De fet, la penetració que fa al tramvia soluciona una part d'aquest dèficit.

Molts dels qui utilitzen el cotxe per anar a la feina des de la segona o tercera corona argumenten que la xarxa de transport no els ofereix solucions operatives per connectar amb Barcelona. Hi està d'acord?
Fins i tot quan això estigui totalment solventat, quan tinguem un bon sistema i una bona xarxa de transport públic, encara faltarà una part, i és que cal aconseguir que la gent deixi el cotxe. Per això farem carrils per a vehicles d'alta ocupació (VAO). Hi ha d'haver una discriminació positiva per al transport col·lectiu. Pensi que els vehicles que van ocupats per més d'una persona en dies feiners no arriben ni al 30%. Estem en una mitjana d'1,2 persones per vehicle, i va baixant. I no només a Barcelona, sinó al conjunt de Catalunya. En definitiva, hi ha d'haver una bona xarxa de transport públic, però a més cal aplicar una política restrictiva de l'ús del cotxe, si més no incentivar que es comparteixi el cotxe.

En quin estat es troben les obres de la futura Línia 9, que unirà Can Zam i Gorg amb l'aeroport del Prat?
En aquests moments estem treballant en dos ramals: el que va a Zona Franca-Parc logístic-Aeroport i el que va a Santa Coloma-Badalona. Hi estan treballant les tuneladores. A la part central, de Sagrera fins a Zona Universitària, està en un procés de revisió geològica i geotècnica. Això ens dilatarà una mica el projecte. El que estem estudiant és la possibilitat, que sembla bastant factible, que les dues potes puguin entrar en servei, connectades amb el tramvia, abans de l'inici de la línia 9.

És possible que Trambaix i Trambesòs arribin a connectar algun dia?
Cal estudiar-ho molt acuradament. És evident que això té beneficis i també inconvenients. Si volem que el tramvia sigui competitiu pel centre de la ciutat, ha de tenir preferència, i això obligaria a canviar la lògica de funcionament de la xarxa semafòrica, i la ciutat de Barcelona és complexa. Cal analitzar, doncs, els pros i contras amb l'ajuntament de Barcelona. Penso que cal un debat seriós i documentat sobre aquesta qüestió.

El Metro de Barcelona ha començat a fer alguns serveis de nit de forma experimental. És viable que algun dia tinguem un servei 24 hores tots els dies de l'any?
No, impossible. És diferent en una ciutat com Nova York, que té una construcció de xarxa en la qual estan els trams doblats. Això permet fer el manteniment sense interrompre el servei. Aquí s'han fet inversions que permeten reduir el temps de manteniment necessari, i això faria possible aconseguir algunes hores més de servei, però les 24 hores tots els dies de l'any és massa complicat. D'altra banda, potser no tindria sentit en termes de mobilitat.

RAFA GARCÍA
Técnico de Sistemas

"Estoy en todas las guerras"

Con sólo 28 años, Rafa García puede presumir de ser uno de los trabajadores más veteranos del TRAM. Más allá de su trabajo, en las oficinas de TRAM ya se ha ganado un privilegiado título: el de 'manitas' que todo lo arregla.

¿Cómo entraste a formar parte del TRAM?
Conocí la oferta a través de Infojobs. Era un puesto que, precisamente, consistía en llevar los sistemas y la informática en general. Como empresa líder en transporte y servicios, la descripción del cargo me interesó mucho. En aquella época, estaba trabajando de técnico de servicios de atención y el puesto representaba una mejora dentro de mi carrera profesional.

¿Qué formación debe tener un responsable de sistemas?
Soy Técnico Superior de Telecomunicaciones e Informática, que es un módulo de grado superior. Ahora también estoy terminando la carrera, Ingeniería Técnica Informática de Gestión, de la que sólo me queda el proyecto. En ese proyecto, además, estoy aplicando muchos conocimientos que he aprendido aquí en TRAM.

> **"Aunque el trabajo es el mismo, cada día las incidencias cambian"**

¿En qué consiste tu trabajo?
Para llevar la explotación de TRAM, desde los conductores hasta el tráfico en general, existen varios sistemas informáticos: sistemas de energía, sistemas de ayuda a la explotación, billetaje y todas las comunicaciones en general, que también incluyen las oficinas. Yo los superviso y controlo para que, en el caso de que haya una avería, se avise a mantenimiento y se cubra rápidamente esa incidencia. Estoy en todas las guerras…

¿A qué te refieres cuando comentas que estás en todas las guerras?
¡A las de sistemas, seguro! Pero aparte de mi trabajo, por mi formación informática, ¿qué pasa? Que todos los usuarios me llaman para sus propias 'averías': con el correo, con el word, etc. Es algo que hago encantado, aunque muchas veces me sabe mal porque no puedo ir a ayudarles: ¡hay otras cosas más importantes!

¿Cómo se estructura un día de trabajo?
En un día normal llego a la oficina y me llaman tres o cuatro compañeros porque tienen algún problemilla… jejeje. Una vez solucionado esto, puedo empezar ya a controlar todos los sistemas y supervisar el trabajo del personal de mantenimineto. Sin embargo, en la informática interna de la empresa, que es la red administrativa, tengo que estar muy atento porque soy el único que se encarga.

¿Qué te ha aportado este puesto de trabajo?
Para empezar, tengo más autonomía conmigo mismo, tomo más decisiones y es un puesto mejor reconocido. En mi anterior trabajo, simplemente era el que arreglaba las cosas, que es una labor muy poco reconocida.

¿Con qué otro departamento te relacionas más?
En general con todos, y más con el Centro de Control y ellos conmigo. Pero conozco a todo el mundo, excepto a los conductores, que es con los que menos contacto tengo. En general, aquí nos llevamos muy bien y hay un ambiente de trabajo muy agradable. Aquí me llaman cariñosamente 'pela-cables'.

RAFA GARCÍA

Edad	**28 años**
Cargo	**Técnico de Sistemas**
Vive en	**Sant Joan Despí**
Aficiones	**todas relacionadas con el ordenador**
Curiosidades	**le gustaría estudiar para patrón de barco**

¿Qué es lo que más destacarías del funcionamiento del tranvía?
Los tiempos del tranvía funcionan muy bien. Es decir, si la máquina te indica un tiempo determinado, ese margen de espera se cumple. Independientemente de que sea poco o mucho el tiempo de espera, el sistema te lo indica bien. Como viajero me gusta mucho porque es silencioso: mi casa está a unos metros de las vías del TRAM y puedo decir que duermo tranquilamente.

Llevas viviendo en Sant Joan Despí desde hace tres meses, ¿cómo valoras este cambio?
Perfecto. Estoy a dos calles del trabajo y tengo el tranvía, el metro y el tren a unos minutos. Antes vivía en Rubí y necesitaba coger el coche siempre. Ahora ni lo cojo, y estoy encantado. Cada vez que quiero dar una vuelta subo al tranvía y me voy al centro de Barcelona. La verdad es que lo uso muchísimo.

Viatgem amb...

Elena Gadel
actriu i cantant

Va néixer... 29 d'octubre de 1982
A la televisió... va participar a la segona edició d'Operación Triunfo, de TVE.
Ha publicat: *Olor a nuevo*, amb les seves companyes Tessa i Marey
Al teatre: ha protagonitzat el musical de Dagoll Dagom *Mar i Cel* en el paper de Blanca i actualment interpreta el personatge de Rizzo, de *Grease*, al Teatre Victòria

"Fer un disc i vendre per vendre no m'omple"

Els rínxols més coneguts d'OT 2 s'han fet un lloc a l'escena artística de la ciutat comtal i, a més, per la porta gran. Després de protagonitzar el mític musical de Dagoll Dagom *Mar i Cel*, l'Elena Gadel torna a hipnotitzar el públic amb el personatge de Rizzo al musical de *Grease*.

Primer el càsting d'OT, després el de *Mar i Cel* i fa poc els 1.027 aspirants al musical de *Grease*. T'has convertit en una experta en càstings?
Sí, es pot dir que sí. El càsting de *Mar i Cel*, a diferència dels altres, era un càsting tancat on la gent ja estava seleccionada i això et pressiona més que a un obert com OT o *Grease*. A més, jo no havia fet mai teatre i va ser la gran sorpresa. Després de *Mar i Cel*, entrar en *Grease* em feia por perquè era un personatge molt diferent a la Blanca i això m'imposava molt. De seguida vaig pensar que era un repte, a més de la meva pel·lícula preferida!

Com es porten les crítiques quan fas teatre?
Ho estic vivint molt tranquil·la, perquè la Rizzo és un personatge secundari-protagonista, no és la Blanca de *Mar i Cel*, que està al davant de l'obra. Però la Rizzo m'agrada: és aquesta noia que fa el que vol i és així d'esquerpa i, de vegades, estúpida.

Com t'has preparat aquest paper?
Tot i ser la meva pel·lícula preferida, després dels càstings només la vaig veure un cop. El que no volia era copiar l'actriu, sinó agafar l'essència del personatge: els seus moviments de cap, l'expressió de la cara, etc. Tanmateix, m'he deixat anar molt per la meva manera de ser perquè sóc molt irònica, però sense arribar a ser tan aspra...

I la resposta de la gent a aquest canvi de registre?
Després d'un personatge com la Blanca i de la meva imatge al concurs d'Operación Triunfo, que era força càndida, crec que la gent s'ha sorprès molt. A *Grease* es demana cantar, ballar i actuar, i gairebé tots els dies estem plens i cada dia hem de defensar l'espectacle i el que val la butaca. No és un concert cada molt. Per sort, és un musical molt dinàmic que està agradant molt.

Com valores la teva carrera després d'OT?
He tingut la sort d'estar a tres muntatges molt grans. Però he començat al revés: ara és quan m'estic formant. He tingut la sort d'anar a OT, que va tenir molt de públic i molta gent em coneix per això; després *Mar i Cel*, que va ser genial, i ara *Grease*, que m'està donant temps i l'espai per a conèixerme a mi mateixa.

Comences a conèixer bé el món dels musicals... Què és el que més t'agrada?
És una feina de dia a dia: una feina de veritat. Tot i que no puc generalitzar, a la televisió, per exemple, hi ha coses que no es veuen i no passa res, i el teatre és el que és i es veu tot. Al teatre la jornada és molt dura, i no crec que estigui prou valorat. En sortir més a televisió sembla que fas més feina i no és així. Però el més important per a mi i el que m'omple és que estic fent la feina que m'agrada, i que on jo visc la gent em reconeix i li agrada el que faig.

En quin punt està la teva carrera musical com a solista?
Cada cop més a prop. Estar a *Grease* m'està donant les ganes de descobrir el tipus de música que m'agrada cantar. Abans no sabia el que volia i no volia treure un disc sense saber ni treure per treure. Amb un amic, compositor i pianista, estem pensant en poemes musicats: coses maques que potser no tenen una repercussió mediàtica com poden tenir altres projectes. No em ve de gust fer una altra cosa o només per a vendre. Ja ho he tastat i no em ve de gust ni m'omple.

Com recordes l'experiència de *Lunae*?
Lunae va ser un gran producte, una gran gira i una gran experiència amb la cançó "La fiesta no puede parar", però, tot i que estava feliç, no era l'Elena que sóc jo. Tinc ganes de fer un disc amb essència, encara que només vengui 2.000 o 3.000 discos. No és que em vulgui limitar, és que vull fer el que m'agrada.

Ara que ja no et poden classificar com un producte d'OT, com veus la trajectòria del concurs?
Crec que ara és més televisió que música. Hi ha gent que s'ho val i que ho fa molt bé, però per desgràcia són tants que ja no hi ha espai per a tots. Ara s'ha de buscar l'essència: està bé ser un producte amb talent, però no sense.

Què és el que més t'agrada del TRAM?
El TRAM és molt 'xulo' i m'agrada molt, tot i que ara no el puc agafar per anar a la feina aquí al Paral·lel, que ja m'agradaria. Em consolo admirant-lo des de fora. De fet, està genial que Barcelona ja tingui tramvia, juntament amb el metro i el bus, oi?

Digues la teva

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

Mònica Rico
Edat 35 anys
Viu a Barcelona (Marina)

"Amb el TRAM es viatja tan bé que vols més estona de recorregut"

La Mònica agafa el TRAM sempre que va cap a les Glòries a donar un passeig amb els seus fills. Les dues parades que separen el centre comercial de casa seva es passen volant amb el tramvia: **"Es passa tan bé que vols més estona de recorregut, perquè només són dues parades d'anada i de tornada".**

Tant per a aquesta mare de 35 anys com per als seus fills, la Maria de 3 anys i el Marc de 3 mesos, el Trambesòs és la millor manera de viatjar acompanyada per la canalla: **"És molt pràctic, tant per a mi com per als nens"**, destaca.

Cada dia, la Mònica es desplaça per a anar a treballar en moto fins a Diagonal, on treballa de secretària. Per als altres desplaçaments, el tramvia s'ha convertit en la seva millor opció: "l'accés a peu de carrer és ideal tant per a gent gran com per als qui portem cotxets o nens petits".

A més a més, l'arribada del TRAM ha canviat notablement el seu barri pel que fa no només al paisatge, sinó també a la tranquillitat que s'hi respira a la zona, ja que **"un mitjà de transport sempre aporta sensació de seguretat i aquí això també s'ha notat".**

Maria Teresa Bertran
Edat 60 anys
Viu a Barcelona (Sants-Les Corts)

"M'he adonat que puc viure sense cotxe"

"El TRAM m'ha salvat la vida". Així de contundent descriu la Maria Teresa Bertran, veïna de l'avinguda de Xile, tot allò que li ha aportat el tramvia al seu dia a dia. "**Abans, aquesta zona estava molt mal comunicada amb el centre de Barcelona"**, destaca. **"Ara no agafo el cotxe en tota la setmana i, de fet, m'he adonat que podria viure perfectament sense cotxe"**, valora. A més de convertir-se en una aliada contra el canvi climàtic, aquesta dona de 60 anys agafa a diari i contentíssima el Trambaix. Viatja fins a la parada de Palau Reial o Zona Universitària, on fa transbordament amb la L3 de metro fins a l'estació de Liceu.

Entre els avantatges que té aquest mitjà de transport, la lluminositat i la neteja destaquen entre els altres ja que **"mai està ple ni fa sotragades"**. Enamorada també del ioga, la Maria Teresa valora, a més, el fàcil accés que comporta agafat el TRAM: **"Moltes vegades passejo amb una tieta meva que té 89 anys i que va en cadira de rodes".** Gràcies al TRAM, ambdues poden anar amunt i avall "perquè té una accessibilitat única".

Carles Rius Cruz
Edat 29 anys
Viu a Barcelona (Sant Andreu)

"En qualsevol moment pots veure el cel"

Aquest jove de 29 anys és un gran expert en transports de l'àrea metropolitana de Barcelona. Veí de Sant Andreu, el Carles agafa a diari el tren, el metro i, finalment, el Trambaix per a arribar a la parada de Zona Universitària, on estudia Enginyeria Informàtica. La seva facultat és alhora el seu lloc de feina, ja que també està treballant al departament de Recerca on, com a cap de projecte, desenvolupa noves vies de recerca fent transferència tecnològica cap a empreses.

Tot i tenir la feina i els estudis ben a prop, la T50/30 del Carles també marca cap a Can Vidalet, a l'Hospitalet de Llobregat, on li queda temps per a estudiar alemany a l'Escola Oficial d'Idiomes dos dies per setmana. Amb tantes destinacions, aquest barceloní sosté que el principal avantatge del TRAM és que **"és bastant regular i bastant ràpid comparat amb altres mitjans, que triguen moltíssim a recòrrer la Diagonal"**. Es nota que aquest jove té poc temps i el poc que li queda el guarda a més per a llegir llibres i còmics. Entre viatge i viatge i entre tants mitjans diferents, però, valora que **"amb el TRAM no es viatja sota terra i en qualsevol moment pots veure el cel".**

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.

Fotografia
Toni Martínez

Jugant amb la distància

Click. La càmera obre els ulls. Click. La càmera els tanca. Obturadors, velocitats, distàncies, diafragmes... com la càmera del fotògraf, la naturalesa que ens envolta suggereix efectes, perspectives. Per què no? També mirades.
Amb la intensitat justa, la llum es projecta sobre el TRAM: els núvols l'han deixat passar. Els detalls insinuen, les perspectives suggereixen.
Ombres, colors, formes... La imaginació dibuixa en el cel les paraules que no es diuen en veu alta.

Precisió subjectiva

Per un segon

Infinit

Convivència

Museu de la Xocolata, l'espai per als paladars més dolços

Museu de la Xocolata de Barcelona
c/ Comerç, 36
08003, Barcelona
Informació: 93 268 78 78

Imagines un espai de 600 m2 dedicat exclusivament a la xocolata? El que per a molts podria ser un somni, el Gremi Provincial de Pastisseria de Barcelona ho ha fet realitat. Parlem del Museu de la Xocolata de Barcelona. En només set anys, ja s'ha fet un lloc, i destacat, entre els museus més visitats de la ciutat comtal. De fet, milers de visitants ja han caigut en la 'temptació' de visitar el centre, que vol convertir-se en un museu internacional de referència especialitzat en aquesta dolça temàtica.

Situat a l'antic convent de Sant Agustí, la relació entre aquest edifici i la xocolata es remunta al segle XVIII, quan l'exèrcit, fanàtic consumidor de xocolata, feia servir el convent com a seu de l'Acadèmia Militar de Matemàtiques de Barcelona. Segons les ordenances, la xocolata estava present als menús de les acadèmies militars de l'època.

De fet, Barcelona no només va ser la porta d'entrada de la xocolata d'Amèrica, sinó que també va comptar amb l'obrador de xocolata sòlida més antic d'Europa (1777).

A banda de l'exposició central, el museu proposa una oferta d'activitats i tallers per a tota la família. Fer de pastisser, degustador, conèixer la ruta del descobriment del cacao o la llegenda de la deessa Xocoatl són algunes de les seves propostes.

Com a iniciativa del Gremi Provincial de Pastisseria de Barcelona, el museu comparteix dependències, a més, amb l'Escola de Pastisseria del Gremi i és el promotor del Saló de la Xocolata, que aquest any celebrarà la tercera edició.

Està situat al carrer Comerç, molt a prop del Parc de la Ciutadella. Si vols apropar-te en TRAM, has de baixar a la parada de Wellington, a la xarxa del Trambesòs.

Sabies que...?

Barcelona conserva la 'petjada' dels tramvies del segle passat en molts dels seus carrers?

Des de la inauguració de la primera línia de tramvia el 1872, fins a la seva desaparició, el 1971, una petita part de l'antiga xarxa tramviaire de Barcelona encara és testimoni immòbil de les diferents línies que van travessar Barcelona i Sant Adrià del Besòs durant gairebé 100 anys. No són gaires les infraestructures viàries que es conserven, tot i que el viatger més atent encara pot trobar trams de vies semi-cobertes, pals de catenària, armaris tècnics, argolles de la catenària, etc.

L'avinguda Diagonal conserva gran part d'aquestes 'petjades' de l'antiga xarxa del tramvia. Entre altres punts d'intersecció, ens podem desplaçar a la Diagonal, cantonada amb Roger de Flor. Tot i que actualment les restes d'aquestes vies es troben cobertes en gran part per l'asfalt, encara es pot observar la interesecció que feien els tramvies amb el carrer Sicília.

Un altre escenari important és Pla de Palau. Aquest va representar un dels nusos més destacats de la xarxa. Actualment, encara conserva, a la seva illa central de vianants, un armari tècnic de Tranvías de Barcelona S.A. amb l'escut gravat. Per últim, podem anar fins al carrer Guipúscoa, a Sant Adrià del Besòs, per a observar l'últim tram de via de la línia que unia Badalona i Sant Adrià amb l'Estació del Nord de Barcelona per Pere IV.

Tramvia de Barcelona 1926

Tramvia de Barcelona 1922

Armari tècnic de Tranvías de Barcelona SA

Llibre recomanat per...

David Verdaguer

Actor i presentador de TV

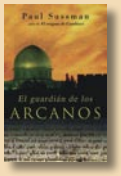
La insoportable levedad del ser
Milan Kundera

"He escollit aquest llibre perquè penso que les histories d'amor estan en desús, oblidades... i en definitiva, l'amor és el leitmotiv de la vida. És una novel·la que em va marcar perquè em va fer reflexionar sobre el fet de viure la vida amb lleugeresa i ser feliç, o al contrari, viure amb pes i conèixer les conseqüències de l'existència. Els personatges són molt propers al lector perquè, com tots, tenen les seves pors i les seves vanitats".
El llibre és una exploració de les relacions humanes en una situació política de falta de llibertat i, sobretot, de quin pes té la pròpia existència humana. Amb aquesta obra, Milan Kundera es va convertir en una referència per a comprendre la dissidència de l'Europa de l'Est en temps de la Guerra Freda.

Editorial: Tusquets
Pàgines: 328

El TRAM recomienda...

El guardián de los arcanos
Paul Sussman



Un misterioso crimen se ha cometido en el interior de una necrópolis egipcia. Cuando un inspector de la policía empieza a indagar, descubre una trama aparentemente inconexa que envuelve a todo Oriente Medio y, en realidad, al conjunto de la Humanidad. Paralelamente, una misteriosa fotocopia de un manuscrito medieval llega a manos de una periodista palestina en Jerusalén. Intrigada, se sumerge en la investigación sin sospechar las consecuencias. Un policía judío, cuya esposa falleció en un atentado el día de su boda, completa el triángulo de una novela que engancha por su estilo narrativo y también por su actualidad.

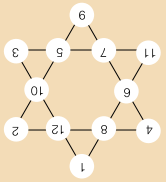
Editorial: Tusquets
Páginas: 576

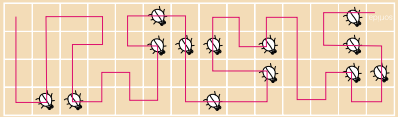
Solucions del Sudoku

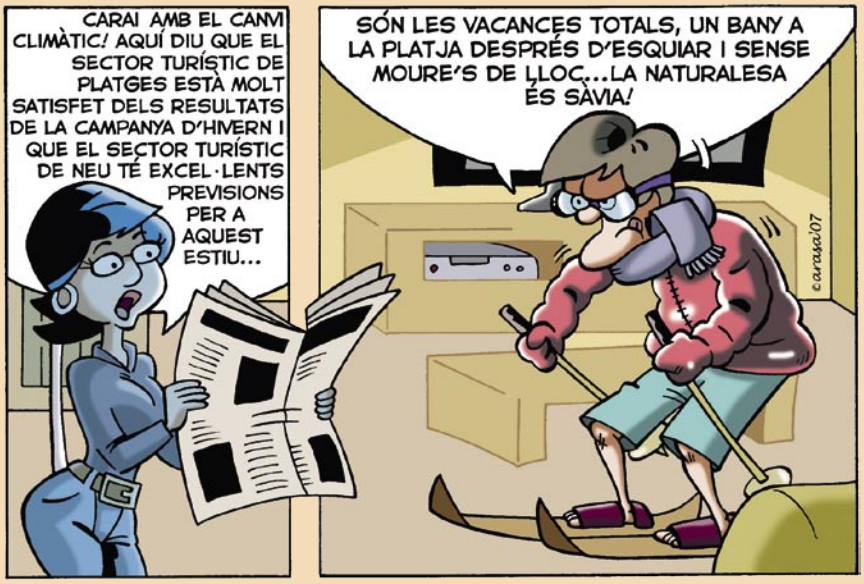
4	6	7	8	2	1	3	5	9
9	1	8	5	6	3	4	7	2
3	5	2	7	4	9	8	1	6
2	9	3	6	1	5	7	8	4
8	4	1	2	3	7	9	6	5
6	7	5	9	8	4	2	3	1
1	8	6	3	9	2	5	4	7
5	2	4	1	7	8	6	9	3
7	3	9	4	5	6	1	2	8

Solucions 7 diferències

Solucions als jocs de lògica







TecnoTRAM

Ordinadors portàtils... a 100 dòlars?

L'any 2004, el prestigiós Institut de Tecnologia de Massachussets (MIT) i el 'gurú' de les noves tecnologies Nicholas Negroponte van impulsar una iniciativa coneguda popularment com 'Els ordinadors de 100 dòlars'. Efectivament, aquests ordinadors són els protagonistes d'una campanya que té com a objectiu acostar la tecnologia als nens dels països menys desenvolupats.
Més enllà del valor humà de la iniciativa, resulta curiós conèixer els detalls d'aquests ordinadors miraculosament barats. Com estan fets? Quins materials s'utilitzen? Dit d'una altra manera: com poden ser tan econòmics?

Estirant d'una corda

Una de les coses més sorprenents d'aquests portàtils és que es carreguen... estirant d'una corda! Aquest mecanisme permetrà que, fins i tot on no hi hagi servei elèctric, els ordinadors es puguin posar en marxa. Inicialment s'havia estudiat la possibilitat d'introduir una manovella, però es va descartar després que, durant una demostració pública, l'ex-secretari de les Nacions Unides, Kofi Annan, es quedés amb la manovella a la mà...
Els ordinadors, batejats amb el nom de XO, han començat a fabricar-se encara en fase experimental, tot i que ja hi ha nens que poden començar a utilitzar-los. Són de color blanc i verd, utilitzen sistema Linux i tenen un processador de 500 MHz amb una memòria DRAM de 128 MB i una memòria flash de 500 MB. Són magnituds clarament inferiors a la de qualsevol ordinador actual, però suficient per a complir amb els seus objectius.
Tot i que no tenen disc dur, sí que tenen sortida per a quatre ports USB. A més, tindran xarxa inalàmbrica, la qual cosa permetrà que es connectin entre sí.
Els ordinadors seran fabricats per una empresa de Taiwan, Quanta, i està previst que se'n facin 10 milions d'unitats.

Exemplar del primer model XO, que encara funcionava amb manovella

7 diferències

Com s'hi juga:
Busca les 7 diferències entre les dues imatges.

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.

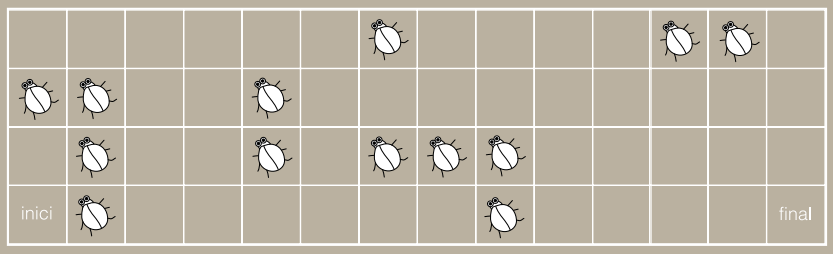
4	6	7						
9				6	3			
3			7	4				
2	9			1		7		4
	4	1				9	6	
6		5		8			3	1
				9	2			7
			1	7				3
						1		8

"Sólo una cosa vuelve un sueño imposible: el miedo a fracasar."

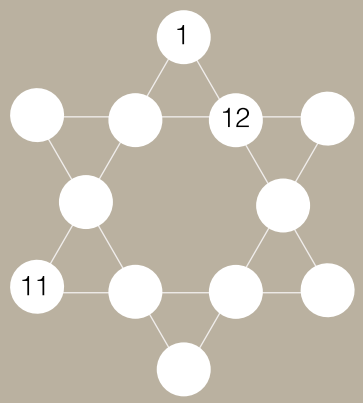
Paulo Coelho (escritor brasileño)

Jocs de lògica

Com s'hi juga:
Dibuixa una línia contínua que recorri tots el requadres, incloent-hi els que contenen escarabats.
Tingues en compte que:
- No es pot passar dues vegades pel mateix requadre.
- Només es pot anar en sentit vertical i horitzontal.
- No pots passar per dues caselles consecutives on hi hagi escarabats.



Com s'hi juga:
S'han de repartir els nombres de l'1 al 12 en els punts blancs d'aquesta estrella, de manera que tots els que estiguin situats en una mateixa línia sumin sempre 26.



ARA, més TRAM

materiacreativa.com

T3 ARRIBEM A SANT FELIU

Torreblanca*

Sant Feliu | Consell Comarcal

Barcelona

Sant Adrià

Besòs

Alfons el Magnànim

Parc del Besòs

La Catalana

Sant Joan Baptista

T5 ARRIBEM A SANT ADRIÀ

(*) Torreblanca, abans Consell Comarcal

TRAM

ATM
Autoritat del Transport Metropolità