

18. Tram (pa'l) Baix: el cavall de ferro de l'especulació

BREU INTRODUCCIÓ

L'any 1971 l'alcalde franquista Porcioles tanca l'última línia de tramvia a Barcelona, fent un pas més en la definició d'un model de mobilitat urbana centrat en el trànsit rodat i el metro. A finals del segle XX, reapareix la idea de recuperar el tramvia com a transport col·lectiu: el tàndem format per les administracions i la unió temporal d'empreses que desenvolupa el projecte presenten aquest enginy com l'alternativa més adient per connectar els municipis del Baix Llobregat i la zona del Besòs amb Barcelona. La construcció del Trambaix i el Trambesós s'acompanyarà d'una intensa campanya propagandística basada en el discurs de la mobilitat sostenible. Es vol crear la idea que el tramvia és una necessitat òbvia per a una àrea metropolitana que camina cap a una major consciència ecològica, que vol ser cívica, moderna i europea.

Tot i el desplegament de mitjans per convèncer la població de les bondats del Trambaix, no s'ha soterrat l'oposició a un projecte que és injustificable des de la lògica de la mobilitat, per diverses raons:

- 1) les poblacions del Baix Llobregat han demanat històricament el perllongament del metro, una xarxa de comunicacions més ràpida i àmplia;
- 2) el Trambaix circula per trajectes coberts per línies d'autobusos;
- 3) no millora la comunicació entre les poblacions del Baix Llobregat;
- 4) no passa pels municipis del Baix més aïllats de Barcelona;
- 5) presentat com una alternativa sostenible, no només circula sobre una catifa de gespa, sinó que ni tan sols pren terreny als automòbils i tendeix a escatimar l'espai i la prioritat de pas a vianants i ciclistes.

El per què d'aquest meravellós tramvia que ningú ha demanat cal buscar-lo per vies molt llunyanes al concepte de mobilitat. Les raons estan estretament lligades amb l'etapa especulativa més gran que ha viscut l'àrea metropolitana de Barcelona des dels Jocs Olímpics, i que es desenvolupa sota el fil musical del Fòrum 2004. El projecte Trambaix només

s'explica com a punta de llança d'un procés especulatiu al Baix Llobregat, consensuat per ajuntaments, Generalitat, empreses immobiliàries i constructores d'infraestructures. Paral·lelament, constitueix un pas decisiu en el camí per la privatització gradual del transport públic col·lectiu, que fins al moment depenia en gran mesura de les administracions. Com veurem, no existeix una línia que limiti l'antiga gestió pública del territori i el transport de les noves concepcions de gestió privada: els gestors de l'espai metropolità tenen un peu a cada banda i estenen la seva capacitat d'influència i de benefici en la totalitat d'un complex entramat.

HISTÒRIA D'UN TRAMVIA IMPOSAT

El 1984 es desestima la connexió del Baix Llobregat amb Barcelona mitjançant el metro. Posteriorment, diferents alcaldes de la comarca, entre els quals destaca l'antic batlle d'Esplugues, Antoni Pérez Garzón, es comencen a posicionar a favor del que anomenen «metro lleuger», és a dir, el tramvia. El 1991 l'EMT (Entitat Metropolitana del Transport) i l'Ajuntament de Barcelona encarreguen un estudi sobre la implantació del metro lleuger a l'agència Barcelona Regional, societat anònima formada per entitats i empreses del sector públic presidida per l'actual arquitecte en cap de l'Ajuntament de Barcelona, José Antonio Acebillo. Arran d'aquest estudi apareixen diferents empreses interessades que avalen tècnicament i econòmicament el projecte, des de l'empresa municipal TMB a companyies privades d'autobusos, multinacionals del ram ferroviari i empreses constructores.

De 1992 a 1996 el procés d'implantació s'atura degut a divergències entre la Generalitat i l'Ajuntament. Tot i que encara no hi ha acord entre les dues administracions, el 1997 es fa una prova pilot, una mena d'aparador del que serà el futur Trambaix i que consisteix, curiosament, en un tram que circula per la Diagonal connectant el centre comercial Illa Diagonal amb El Corte Inglés. S'inicia una campanya de màrqueting on els ciutadans poden viatjar en diferents models de tramvia de les empreses que posteriorment concursaran per obtenir la concessió (Alstom, Siemens i AdTranz, tot i que finalment només les dues primeres exposen els seus models). En aquesta fireta pro tramvia hi participen TMB i, per descomptat, les administracions locals representades per Joan Clos i els alcaldes d'Esplugues, Sant Joan Despí, Sant Feliu i Sant Just Desvern. Mentrestant la Generalitat es resisteix a fer una inversió en una infraestructura fora del seu control directe i s'oposa al tramvia. Com a solució planteja la creació d'un carril bus i el reforç de les línies d'autobusos per millorar el servei de transport cap al Baix Llobregat mentre no arriba la L12¹. Conforme avança aquesta fase d'incertesa la majoria d'alcaldes del Baix Llobregat juguen un paper decisiu reivindicant el tramvia com una necessitat inqüestionable per a la comarca.

El 1997 es crea l'ATM, Autoritat del Transport Metropolità, un consorci integrat per la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona i l'EMT, que s'enca-

rregarà de coordinar i planificar les infraestructures del transport públic metropolità. Serà a partir d'aquest moment en què es produirà l'acord entre totes les administracions per avançar en el projecte del Trambaix.

El 1999 l'ATM torna a encarregar l'elaboració d'un avantprojecte a l'empresa Barcelona Regional; al mateix temps, convoca un concurs internacional al qual acudeixen empreses de construcció, de subministrament de material mòbil (tramvies i ferrocarrils), de seguretat, de transports, i entitats financeres disposades a gestionar l'aspecte econòmic de l'operació. Segons l'arquitecte Oriol Bohigas, les grans indústries ferroviàries són les entitats determinants en pressionar per la construcció de tramvies a escala internacional, ja que darrerament estan elaborant nous models de tramvies aplicant els avenços tecnològics de les noves generacions de trens d'alta velocitat. D'aquesta manera es multiplica la reintroducció de tramvies a moltes metròpolis europees com Milà, Lió, Estrasburg, París, Montpeller, Dublín, València, Bilbao... Segons aquest arquitecte de renom, «és curiós que a totes les ciutats on es torna a parlar de tramvies apareixen sempre dues multinacionals que ofereixen els arguments més peregrins i inclús els dicteris urbanístics més disbaratats, sovint esquitxats de demagògia consumista» (*El País*, 8/9/2001).

La concessió del Trambaix girava principalment entre les multinacionals Alstom i Siemens. Després que el Govern central atorgués els principals subministraments de l'AVE a Siemens era d'esperar que el Trambaix anés a parar a les mans d'Alstom. Per una banda, la Generalitat volia recompensar aquesta multinacional que té una planta instal·lada a Santa Perpètua de la Moguda i a la que constantment agraeix que no deslocalitzi. Per l'altra, l'Ajuntament de Barcelona, governat pel PSC, estava pràcticament obligat a actuar en favor d'una companyia amb la que manté estrets vincles i la qual no ha dubtat en mobilitzar en més d'una ocasió els seus treballadors, a través del sindicat majoritari UGT, com a forma de pressió per a obtenir concessions de les administracions². Un cop més, observem com la construcció d'infraestructures multimilionàries són projectades, en gran mesura, per a què la indústria col·loqui els seus productes i no pas pel que anomenen «interès general»³. D'aquesta manera, el simulacre de concurs públic convocat per l'ATM recau en una Unió Temporal d'Empreses (UTE) integrada —a part d'Alstom— per FCC, Acciona-Necso i Comsa, pesos pesants en la construcció d'infraestructures tipus AVE, Jocs Olímpics del 92, Fòrum 2004... També trobem les empreses privades d'autobusos Soler i Sauret i Sarbús, a les que calia compensar per les previsible pèrdues que pot ocasionar el tramvia que circularà per línies fins al moment cobertes pels seus vehicles. Finalment, aquest consorci l'integren Banc Sabadell i Société Générale que han aportat la cobertura financera del projecte. Uns mesos més tard, aquesta UTE es constitueix oficialment sota el nom de Trammet SA, i amb el temps realitza diferents subcontractes a empreses com Indra que ha subministrat el sistema de venda i control de bitllets.

Dins d'aquest període de concessions val la pena esmentar el paper que juguen dos personatges concrets com són Albert Vilalta i Carmen

Sanmiguel i Ruibal, i que ens serveixen per veure l'estreta comunitat d'interessos dels gestors públics-privats.

Albert Vilalta va ser president de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya entre 1983 i 1991, posteriorment va ocupar alts càrrecs a la Generalitat i des del Govern central intervé en el procés de privatització de Renfe. L'abril del 2000, moment de la concessió definitiva del projecte Trambaix, el nostre amic era secretari d'Estat d'Infraestructures al govern del PP; el 6 de maig del mateix any es feia públic el seu cessament i cinc mesos més tard es fundava oficialment la UTE Trammet amb ell com a president (*El Triangle*, 18/2/2002). Albert Vilalta és, a més a més, president del World Trade Center Almeda Park i representant de l'Ajuntament de Barcelona a la Mesa d'Infraestructures de la Mobilitat de Catalunya⁴.

Per la seva banda, Carmen Sanmiguel i Ruibal, que havia estat presidenta de TMB, de la Societat Municipal d'Aparcaments, de la Comissió de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona i membre del Consell d'Administració de Barcelona Regional, recentment ha fet el salt com a delegada territorial a Barcelona del Govern de la Generalitat. Sanmiguel va aparèixer a les portades dels diaris per concedir el permís d'obres de la construcció del Trambaix abans que Trammet presentés el projecte d'execució i el calendari d'obres definitiu (*El Mundo*, 18/10/2001).

L'inici de les obres per construir el traçat va ser com a mínim precipitat amb un gran nombre de carrers aixecats i l'expropiació de cases, mentre ajuntaments i empreses encara discutien el traçat definitiu.

EL TRAMBAIX, UN PAS MÉS EN LA PRIVATITZACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC

És rellevant que des de la seva creació, l'ATM dediqui tots els seus esforços a elaborar el Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2001-2010, que es caracteritza per avançar en un model centrat en les concessions a empreses privades, perquè desenvolupin i explotin les noves línies de transport col·lectiu. El Trambaix ha estat un primer pas en aquest procés. La UTE Trammet, com a consorci privat, ha fet un negoci rodó: rep l'explotació del Trambaix durant 25 anys, i l'elevat preu que hauria de tenir el bitllet del nou tramvia es reparteix en l'increment global de la tarifa integrada de tot el transport metropolità. I no només això, Trammet guanya en la construcció del projecte i en cas que l'explotació sigui deficitària continua obtenint beneficis, doncs la Generalitat és l'avalador del projecte i ha de respondre econòmicament.

Des d'un principi les plataformes que s'oposen al Trambaix denuncien que la seva implantació implicarà una reducció del servei d'autobusos de TMB. Els alcaldes neguen rotundament aquesta realitat, però uns mesos abans de la inauguració del Trambaix l'ATM retira 500 milions de pessetes d'inversió a TMB, que es destinaran al tramvia. I, tot i que es manté el nombre de vehicles destinats a aquestes línies, TMB

anuncia que els vehicles i les línies existents conviuran amb el tramvia durant dos mesos i posteriorment es revisarà si són realment necessàries. Davant aquesta situació, l'ATM no permetrà que el tramvia circuli buit i sacrificarà els autobusos que calgui. Veiem, doncs, que el sector públic dirigit per l'Ajuntament de Barcelona està disposat a disminuir l'entrada d'ingressos a TMB perquè el tramvia vagi ple i doni una sensació d'èxit totalment falsejada.

EL TRAMBAIX FALCA D'ENTRADA D'UNA REESTRUCTURACIÓ URBANA

¿Per què han coincidit tants interessos en implantar un mitjà de transport guiat de superfície, que precisa d'una gran quantitat d'espai físic i un important esforç de reordenació urbana? L'única resposta lògica —a part de les influents empreses interessades en col·locar la seva tecnologia punta en metros lleugers— és que existeixen empreses immobiliàries interessades en les requalificacions urbanístiques, la disponibilitat de sòl i la revalorització que aporta la construcció del tramvia. Així, la implantació d'un transport anomenat «públic» ha legitimat actuacions urbanístiques i ha permès reestructurar unes ciutats on la distribució de sòl obliga a fer malabarismes per seguir donant rendiment a la política de l'asfalt i el totxo. Els ajuntaments precursors del tramvia han aconseguit fer les reordenacions que es planificaven en molts casos des dels 80, i sovint han justificat el Trambaix com un element que ordena el territori i «posa maques» les zones més degradades del municipi.

En el cas d'Esplugues feia temps que el consistori parlava de la segona gran transformació de la ciutat. Recentment, aquesta ha anat plasmanant amb una ordenació urbanística autoritària, ampliant voreres, realitzant polèmiques expropiacions i atorgant permisos d'obres a projectes d'immobiliàries i centres comercials que no només coincidien a la perfecció amb plans urbanístics de l'Ajuntament, sinó que també estaven alienats amb el pas d'un tramvia que encara no estava aprovat.

Per aquells que no estem dins de l'entramat públic-privat se'ns fa difícil esbrinar des de quan s'estava gestant la reordenació que empeny el Trambaix. Malgrat tot, observem com fa més de 10 anys que diferents constructores es posicionen a banda i banda de l'esperat cavall de ferro. Uns anys després, quan els plans urbanístics i les requalificacions corresponents eren aprovades, aquestes promotores han desenvolupat projectes com la Diagonal d'Or, les construccions de Promociones Ruve, SA o d'Iberhogar, a part de l'esperat Pla Caufec. Al mateix temps han proliferat centres comercials de primera classe com Caprabo o Champion i, a Cornellà, l'Eroski.

També es pot constatar que no només s'han beneficiat d'aquesta reordenació les immobiliàries vinculades a l'Administració local. Per exemple, l'arquitecte Miquel Roa, membre destacat de Ciutadans pel Canvi i un dels primers defensors del tramvia, ha dissenyat moltes promocions a banda i banda del Trambaix⁷.

PROMOTORES	VINCULACIÓ AMB EL TRAMBAIX
Promociones Ruve	Desenvolupa promocions a banda i banda del tramvia a Esplugues, Cornellà i Sant Feliu. Altres terrenys de la seva propietat han estat expropiats per les obres del Trambaix. Existeix una relació directa entre aquesta promotora i Antoni Pérez Garzón, exalcalde d'Esplugues que va deixar el càrrec acusat de prevaricació; a més, recordem que Pérez fou l'alcalde pioner en reivindicar un metro lleuger al Baix Llobregat ⁵ .
Iberhogar	Ha edificat a peu de tramvia a Esplugues i Cornellà. Per exemple, als terrenys de les casetes Pons (Esplugues) va enderrocar diverses finques catalogades com a patrimoni per l'Administració d'Antoni Pérez Garzón. En el procés per aconseguir que la Generalitat descatalogui les casetes intervé l'Ajuntament d'Esplugues i l'arquitecte Miquel Roa ⁶ .
Sacresa	Construeix hàbitats integrals connectats amb el tramvia com la Diagonal d'Or, promoció d'habitatges d'alt estànding (Esplugues de Llobregat); o el Pla Caufec/Porta Barcelona, polèmic macroprojecte (al límit d'Esplugues amb l'Hospitalet i que arriba fins a Collserola) que inclou habitatges, centres comercials, oficines, espais d'oci... actualment aturat per un contenciós interposat per l'Associació de Veïns. Sacresa és la promotora propietària de l'Illa Diagonal, on es va realitzar la prova pilot del Trambaix.

Aquesta dinàmica especulativa es multiplica durant tot el recorregut del tramvia i s'imposen a gran escala els projectes immobiliaris que els promotors defineixen com a «hàbitats integrals»: complexos d'edificacions d'alt estànding que inclouen habitatges, oficines, centres comercials, espais d'oci i botigues cares.

A més de la vessant purament residencial i administrativa, la idea és articular un perllongament de la Diagonal on també es construeixen hotels o oficines per a transnacionals. Progressivament es connecten zones que empresaris i entramats especulatiu feia anys tenien entre mans, com la zona industrial-terciària entre Esplugues, Cornellà i Sant Joan Despí, o la zona de TV3. A part, ja pensen en les ramificacions del Trambaix cap al World Trade Center de Cornellà i els futurs emplaçaments dels complexos especulatiu del RCD Espanyol i FC Barcelona.

De cara a la població, les administracions locals han remarcat que en un moment de retrocés industrial a la comarca, la transformació urbanística lligada al Trambaix dinamitza l'economia dels municipis. Així la modernitat contaminant del tramvia ha de ser assumida per la població, igual que la revalorització del preu de l'habitatge que ja estava pels núvols. En cas contrari, més val anar fent les maletes.

El que es pretén és crear una il·lusió consumista, la nova joguina s'entén com la portadora d'una nova personalitat ciutadana⁸. La conseqüència és l'establiment d'un eix que travessa els barris amb expositors i cafeteries de disseny. De moment, els primers nouvinguts disfruten del

confort i la tranquil·litat del seu hàbitat integral, mentre altres sectors de la població miren des de l'altre cantó de l'aparador i reculen per anar a comprar als, també nous, hipermercats de segona i tercera classe que han instal·lat barri endins, lluny de la vista del tramvia.

Els danys col·laterals del Trambaix ja estan pràcticament esborrats de l'escenari urbà: cases enderrocades i famílies desnonades, petits comerços tancats, geriàtrics que es queden sense pati, empreses i tallers familiars traslladats, un agrupament escolta sense local, un hort esquinçat, un hospital sense arribada d'urgències, un centre social mossegat, patrimoni històric menystingut, etc. En pocs anys hem vist com exterminaven els punts foscos entre municipis que els polítics consideraven que només portaven problemes, conflictes i sobretot mala imatge, espais fronterers que cap municipi ha volgut dignificar i dels que ara tots volen treure suc. És paradigmàtic que mentre l'Ajuntament d'Esplugues concedeix llicències per obrir un Caprabo, 50 m més enllà les parets del mercat municipal caiguin a pedaços. Seguint la via del Trambaix cap a Cornellà veiem com els edificis de la Confederació d'Empresaris del Baix Llobregat, Siemens o Alstom es veuen millor que mai. A qui dóna vida el Trambaix?

La realitat, però, és més complexa i aquells particulars que han sobreviscut a l'operació Trambaix ja no pensen si és maco o no, sinó quan val ara el seu pis sobrevalorat, perquè un il·luminat va situar una parada davant la porta de casa seva.

OPOSICIONS AL TRAMBAIX

Quan es coneix l'aprovació del projecte sorgeixen a Esplugues, Sant Joan Despí, Sant Feliu i Sant Just unes plataformes ciutadanes que es plantegen recuperar la vella reivindicació d'un metro que uneixi el Baix Llobregat amb Barcelona. El seu discurs centra la crítica al tramvia com a mitjà de transport de qualitat en comparació amb el metro, per tant, qüestionen el seu cost de realització —que constituirà una nova barrera arquitectònica—, la perillositat, rapidesa i contaminació acústica, la capacitat de viatgers, la no viabilitat del traçat amb el trànsit rodat. En cap cas trobem una anàlisi que destapi les intencions del capital privat i les administracions d'articular una reestructuració urbana que, com apuntàvem, té clares conseqüències socials.

Observem que la reivindicació, tot i que ha estat més que molesta als ajuntaments, ha pretès obrir un debat entorn la mobilitat (metro sí, tramvia no), una crítica que les administracions han resolt promentent la futura arribada de la L12 i una possible connexió d'aquesta amb la línia 9 del metro⁹.

No seria just desestimar l'esforç que han desenvolupat i desenvolupen aquests col·lectius, capaços de generar una mobilització que feia anys que no es produïa a la comarca, tot creant una coordinació estreta entre plataformes. També han implicat una forma d'agregació social que, en principi, se situava en un espai paral·lel als partits polítics, sin-

dicats i associacions de veïns. Aquest fet ha preocupat tant al PSC com als partits de l'oposició: els primers han intentat deslegitimar les plataformes, i els segons absorbir una inèrcia d'expressió política que cada dia sembla més escassa i es revela com una possibilitat de legitimar el model de representació electoral i els processos de participació ciutadana que plantegen algunes formacions polítiques. Els límits de la reivindicació s'han vist condicionats, com en molts altres casos, per una realitat generalitzada en què la concepció del ciutadà va cada cop més lligada a la idea del client (aquell que rep els serveis dels gestors públics-privats). Així, en el millor dels casos, s'espera influir en les decisions que han pres els «representants democràtics» i els «experts» quan aquestes no es consideren justes o raonables. Veiem, per tant, que cada dia és més complicat desenvolupar un discurs crític i de confrontació amb el model imperant que pretengui arribar a l'entorn social.

En relació a aquests límits en la socialització del conflicte, val la pena pensar com es van produir els processos d'expropiació forçosa del Trambaix, que afectaven especialment a persones que habitaven en zones condemnades per ajuntaments i propietaris a la degradació. En aquests casos no va fructificar cap tipus d'acció conjunta, ni tan sols per negociar amb l'Ajuntament que canalitzava el procés, mentre sospitosos advocats trucaven a la porta dels afectats oferint-se com a assessors en les negociacions. El conflicte va quedar, doncs, soterrat als despatxos i les compensacions van ser certament miserables.

Tornant a la dimensió del discurs que van generar les plataformes, s'ha produït un enfrontament des de la idea de l'interès general on administracions i plataformes han contraposat la seva bateria de raons a favor i en contra del tramvia amb arguments que podien semblar intercanviables i que giraven entorn el progrés, la sostenibilitat o el transport públic. L'amalgama d'interessos públics-privats ha generat una curiosa estratègia per generar opinió i contraposició a les plataformes ciutadanes promovent la misteriosa PTP (Plataforma pel Transport Públic), una associació presidida per Pau Noy (membre d'IC-V) que a part de les subvencions de les administracions, rep directament de Trammet el 5% del seu pressupost anual. Aquesta organització ha distribuït milers de revistes a tot color on apareixien articles en defensa del Trambaix amb un estil de maquetació i continguts gairebé idèntics als fulletons de propaganda de Trammet. És un cas a tenir en compte ja que, des del discurs de l'interès general i la mobilitat sostenible, la PTP no només ha venut la idea del tramvia com una eina de progrés —situant les mobilitzacions socials com a reaccionàries—, sinó que, per exemple, en algunes vagues d'autobusos ha acusat públicament als treballadors que incomplien els serveis mínims d'atacar els interessos de la població.

OPOSICIONS ESPONTÀNIES, INTENTS D'OPOSICIÓ I OPOSICIONS INEXISTENTS

Les plataformes no han estat l'única oposició al Trambaix. Mentre duraven les obres, a peu de carrer s'han sentit crítiques generalitzades pels col·lapses circulatoris, per la impracticabilitat dels carrers pels viants, així com pels múltiples accidents i lesions que han causat els treballs de construcció. Conforme s'han iniciat els períodes de prova dels tramvies la indignació s'ha estès, ja que la gent ha començat a experimentar la perillositat d'aquest artefacte circulant entre la xarxa viària, el seu impacte acústic i multitud de desavantatges que apuntaven les plataformes i que s'han demostrat amb escreix¹⁰.

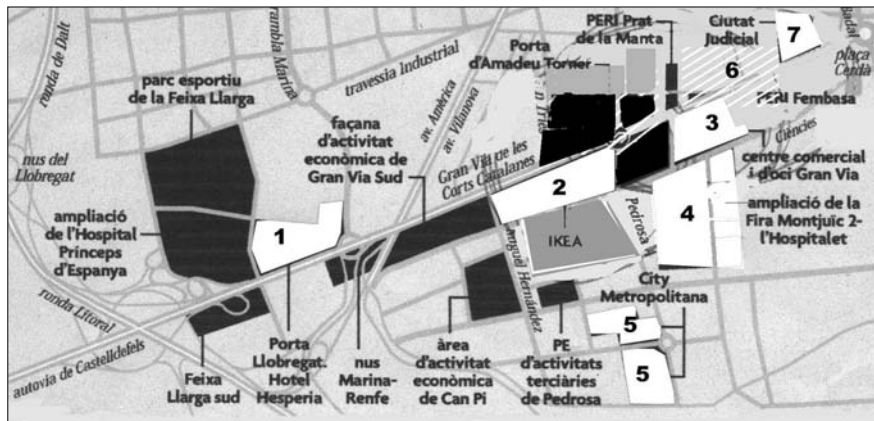
Malgrat tot, el que s'ha trobat a faltar —o alguns hem trobat a faltar— ha estat un discurs i una pràctica de confrontació directa amb aquest nou cavall de ferro del capital i dels gestors públics-privats, alguna expressió que desemmascarés els interessos que acompanyen al Trambaix. Segurament el que ha passat és que és molt difícil transcendir a una crítica més enllà del tramvia, sense quedar-te en la soledat més extrema. Des del sindicat CGT es va intentar iniciar una campanya informativa sobre les implicacions del Trambaix en la privatització del transport públic, però no va rebre la resposta social que esperaven. També és significatiu que el Trambaix hagi expropiat part d'un hort i d'un pati de dos centres socials okupats amb un cost públic i mediàtic certament baix. En el cas de Kan Kadena (Esplugues de Llobregat), es va fer una resistència física al desnonament d'alguns m² d'hort i també es va fer un intent de parlar de quelcom més que del tema de la mobilitat. Tot va quedar en un intent que es va dissoldre mentre les obres seguien avançant.

Segurament també hi ha hagut diferents expressions espontànies i nocturnes de rebuig, però o no han estat prou efectives o simplement s'han dissolt a la llum del dia.

Ingrid i Ralph Ahrensburg

Notes

1. Ampliació de la línia de FGC que sí està directament controlada per la Generalitat.
2. El 6 de març de 2004, en plena campanya electoral, Josep Montilla, acompanyat del secretari general d'UGT, José Álvarez, fa un acte electoral a la fàbrica d'Alstom. L'acte acaba amb la imatge de Montilla conduint un tramvia.
3. Alstom ha redirigit en els últims quatre anys la seva política de vendes que se centrava en exportacions a l'estranger (70%), actualment se centra en l'obtenció de concessions de les administracions públiques (60% de les vendes).
4. Organisme integrat per organitzacions empresarials, administracions públiques, sindicats, etc., encarregat de planificar les infraestructures de transport, telecomunicacions i logística d'aquí a l'any 2025.
5. Demagogia Songs, *Esplugues una ciutat per viure-la...*, Esplugues de Llobregat, 2002.
6. *Ibid.*
7. Miquel Roa intervé al Pla Caufec-Porta Barcelona, a Iberhogar-casetes Pons, a l'hotel de 4 estrelles i a l'edifici d'Oficines Bayer (Sant Joan Despí), a més de ser arquitecte d'algunes obres de Ruve (Sant Feliu). Es va presentar a les llistes del PSC a les darreres eleccions a la Generalitat.
8. L'objectiu estètic està obertament justificat en les revistes de propaganda de Trammet: «El disseny del tramvia genera un impacte visual positiu que augmenta la sensació de confortabilitat de veïns i usuaris».
9. Tal com diu la plataforma Volem el Metro d'Esplugues, de moment tot això és ciència ficció, doncs al ja mencionat PDI 2001-2010 cap d'aquests dos projectes està especificat.
10. 18 accidents fins el 30 de març; també s'han vist pintades i manifestacions contra l'impacte acústic dels combois.



Mapa de la Porta Sud