

HORA PUNTA

MARÇ - MAIG 1993



TREBALLEM CONTRA EL FRAU

ENTREVISTA AMB EMILI LÓPEZ BAILÓN

CONSELLER DELEGAT DE TMB

Aquesta entrevista ens acosta a la realitat econòmico-financera de TMB. Emili López Bailón ens parla de la situació actual i fa referència a les potencialitats i també als frens del desenvolupament econòmic de la nostra empresa.

H P: Què és el compte de resultats de TMB?

E L B: El compte de resultats de TMB no és alguna cosa diferent al compte de resultats de qualsevol altra empresa. El que sí s'ha fet és un esforç per ajustar la realitat d'explotació de l'empresa reflectida degudament en un document que és el compte de resultats. El primer que s'ha de considerar és el resultat de l'activitat de la companyia, que ve donat pel marge brut de producció, és a dir, per la diferència entre ingressos i despeses de producció i generals. D'això cal deduir partides en les quals la capacitat d'acció d'un gestor és molt limitada, com són les amortitzacions. Amb aquests dos components arribem al resultat de l'activitat pròpia de l'empresa, del qual és responsable l'equip directiu. Al marge d'aquests dos components, s'han de tenir en compte dues grans partides que són les classes passives i les despeses financeres, les quals donen lloc al resultat net final, del qual és responsable el Consell d'Administració, perquè la decisió sobre "l'arquitectura financer" és seva en representació de la propietat.

El compte d'explotació serveix per situar els diferents nivells de responsabilitat de cadascun dels directors, perquè quan es fa el seguiment i anàlisi, es pugui comprovar la relació entre la realitat i el seu pressupost i/o el resultat de l'any anterior.

H P: Els resultats nets s'han saldat amb un superàvit de 143,9 milions. Què significa això en comparació als anys anteriors i com s'ha aconseguit aquest canvi positiu?

E L B: En comparació als anys anteriors significa la ruptura clara d'una tendència negativa en el nivell de resultats de l'activitat pròpia. L'any 91 va haver un déficit de 1.409 milions i l'any 92 ha hagut un superàvit de 143,9 milions, que sense l'efecte de la vaga que vam patir al gener hagués estat d'aproximadament 1.500 milions. Aquest canvi rotund s'ha produït per dos factors: l'increment tarifari i l'importantsíssim esforç que s'ha fet en el control de les despeses, que no vol dir que abans no s'hagués fet. Vol dir senzillament que l'any 92 s'ha fet un esforç encara més gran que ha comportat que les despeses, tant les de producció com les generals, pugessin per sota de l'IPC. Això vol dir que en pessetes constants hem gastat menys en el 92 que en el 91. Aquest esforç de control de les despeses ha de continuar, però sense que afecti la qualitat del servei. Aquest és el gran repte.

H P: Pel que fa a les altres partides i al deute acumulat, quina actuació de futur creu vostè que es pot adoptar per solucionar-ho?

E L B: El futur de la solució a la situació financer d'aquesta empresa està emmarcat en el futur de la solució del transport públic a l'àrea de Barcelona. No pot ser una solució individualitzada. El futur passa per la creació d'un consorci, en el qual ha d'estar la Generalitat, que en aquest moment no hi és, els ajuntaments de l'àrea metropolitana i l'Estat. Puc dir que les converses per a la incorporació de la Generalitat en aquest consorci van per

bon camí. Penso que és un tema de prou envergadura com perquè hi hagi un acord institucional no més enllà de l'any 1994.

H P: I pel que fa a les classes passives?

E L B: Pel que fa a la partida de les classes passives, penso que estem davant d'un fet històric que arrenca del 1946 i que comporta un règim de pensions que la companyia no pot continuar suportant. Ha hagut un element desencadenant de la situació actual que ha estat l'Ordre ministerial de l'octubre passat que diu que Metro de Barcelona és l'última empresa de l'Estat que s'integrava al sistema de la Seguretat Social i el fet que l'últim Conveni recull en el seu article 23 que quan es produueixi aquesta Ordre ministerial s'ha de revisar tot el tema de pensions. L'actitud de l'empresa en aquest cas és la d'intentar buscar un equilibri, perquè entenem que a la gent que ha estat esperant durant molts anys la seva jubilació no se li pot dir d'un dia per l'altre que tot allò que tenia ja no ho té. És per això que l'empresa està oberta a estudiar un ampli ventall d'alternatives que podrien anar des d'establir un període transitori gradual, fins a la possibilitat de considerar col.lectius diferenciats per edats de jubilació en relació amb les característiques de la feina desenvolupada, passant per l'amortització de l'expectativa de drets -negociables, perquè no són drets adquirits que signifiquen les pensions per als actius, ja que la dels passius sí són drets consolidats. L'empresa està oberta a qualsevol negociació. El que esperem és que els representants sindicals facin el pas valent de començar a negociar. Entrar a negociar aquest tema és fonamental, perquè no es tracta de discutir mig punt amunt o avall en un conveni, sinó que es tracta d'un tema conceptual, per la qual cosa la vaga no pot arreglar absolutament res. Penso que si els sindicats s'instal·len en una posició de no negociació hauran perdut aquest debat en front del ciutadà que pot veure's perjudicat per la vaga i que no entendrà les queixes d'un col.lectiu que gaudeix d'un sistema de pensions privilegiat.

H P: Parlant ja d'enguany, quines serien les línies bàsiques a seguir, en aquesta línia d'esforç, en la gestió d'ambdues empreses?

E L B: Aquest any estem seguint la línia de l'any passat. Puc avançar que en aquest moment els resultats de l'activitat pròpia són encoratjadors, sense voler ser triomfalista. Això fa que la credibilitat d'ambdues companyies augmenti i això és important perquè demostra que la idea tan estesa que les empreses públiques no funcionen és una idea equivocada. Especialment equivocada en el cas de TMB; el nivell d'organització i de control de gestió que hi ha està molt per sobre de la mitjana de qualsevol empresa privada d'una dimensió semblant. Penso que al final no és una qüestió d'empresa privada o pública, sinó de persones dedicades a la seva feina. TMB té un equip humà de primer ordre i això la gent no ho sap, perquè aquesta empresa s'ha "venut" poc i malament. És una feina de tots el millorar dia a dia la imatge de la nostra empresa. En aquesta línia, els bons resultats dels que hem parlat

ON ANEM?



"Els resultats de l'activitat de TMB són positius i això dóna credibilitat a l'empresa".

abonen aquesta imatge que tots volem d'empresa seriosa i capaç de ser gestionada com la millor.

Aquests resultats, no cal dir-ho, no són fruit d'un any ni de dos, sinó d'un seguit històric de seriositat i rigor empresarial.

H P: Què ens podria dir del nou Contracte-Programa?

E L B: Malgrat tots els problemes que hem tingut amb el primer Contracte-Programa, jo valoro molt positivament l'experiència perquè ha significat sobretot un marc de referència. Ara del que es tracta és de millorar-lo en la mesura que es pugui i la idea és que a les negociacions del nou Contracte-Programa, que possiblement començaran en les properes setmanes hi participi la Generalitat. Penso que hi ha moltes possibilitats que això sigui així i que aquest nou Contracte-Programa es vegi sensiblement millorat, potser no tant a nivell econòmico-financer però sí des del punt de vista qualitatius quant a la presència d'institucions, la qual cosa significa un canvi radical respecte a l'anterior. Amb aquest nou Contracte-Programa i amb la creació del consorci, del qual he parlat anteriorment, no es podrà ja ni tan sols parlar d'àrea metropolitana, sinó que s'haurà de parlar de Regió 1. La desitjable incorporació de la Generalitat al CP i al consorci farà que els temes d'inversions i de gestió es tractin conjuntament, la qual cosa serà, sota el meu punt de vista, notablement positiva per a l'evolució de TMB.

H P: Ens podria explicar breument com es garanteix el rigor dels comptes de TMB?

E L B: L'empresa és periòdicament auditada per una empresa externa, absolutament independent, que és la que dóna fe de la veracitat dels números que presentem i que es porten d'acord amb els principis generalment acceptats, amb el que disposen les lleis, des del Pla General de Comptabilitat fins a les normes de funcionament de qualsevol altra companyia. Aquesta línia de control s'ha reforçat aquest any amb la incorporació d'un auditor intern, que té com a objectiu analitzar els circuits d'informació i de gestió de l'empresa per introduir totes les millores que siguin possibles perquè els resultats siguin encara millors.

LOS PELIGROS QUE ACECHAN AL METRO

PANORAMA



Al igual que cualquier otra empresa, el Metro se encuentra amenazado por múltiples peligros. Pero el Metro, por su ubicación, está expuesto además, a otros peligros derivados de sus condiciones físicas, como son: Los parásitos de los túneles, la contaminación ambiental y las filtraciones.

Para contrarrestar estos peligros, se toman las medidas oportunas, o se instalan los equipos necesarios, como son: Para la contaminación ambiental, hay instalados por toda la red de Metro, potentes extractores y ventiladores, que renuevan el aire de los túneles y las estaciones.

Para los parásitos, periódicamente se sigue el plan de desratización y desinfección de los túneles, equipos y dependencias de toda la red de Metro.

Para las filtraciones, también hay instalados en los lugares más usuales, bombas extractoras que se encargan de

evacuar el agua que continuamente se va acumulando. Pero a pesar de las medidas que se toman para combatir los peligros, aún hay otros que son imprevisibles, como las fuertes lluvias, que en ocasiones taponan alguna tubería de desagüe, produciendo vías de agua en los túneles y que llegan incluso a inundar las vías impidiendo el normal funcionamiento del servicio. Hay otros tipos de filtraciones que provocan la alerta en el personal de mantenimiento, como la ocurrida el pasado 14 de enero en la maniobra de entrada de las cocheras de Roquetas, cuando aproximadamente a las cinco de la mañana se empezó a notar un fuerte olor a gasolina. A partir de entonces se empezó a controlar la zona, hasta que se notó que el olor iba en aumento y se empezaron a ver manchas de humedad en el túnel. En ese momento se avisó a los bomberos para que investigasen las causas. A las ocho de la mañana ya estaban en el lugar analizando el hecho. La conclusión fué que aquello era debido a que alguno de los depósitos de la gasolinera que está situada cerca de aquella zona, se había perforado y estaba perdiendo gasolina. A partir de entonces se empezaron a tomar las medidas necesarias para evitar daños. Por una parte cerrar y vaciar los depósitos de la gasolinera, por otra parte cortar la



Las filtraciones producidas en la estación de Roquetas fueron controladas sin problemas.

maniobra y controlar la acumulación de gases. Unas horas más tarde el peligro estaba controlado, la gasolinera quedó cerrada y se empezaba a vaciar, se cerró la maniobra al movimiento de trenes y se dio el servicio por el otro lado de la estación de Roquetas. Se cortó la corriente de la zona para evitar accidentes y se colocaron ventiladores para impedir la acumulación de gases. Donde se empezó a percibir el olor, se recogieron varios cubos de gasolina y una vez más quedó patente, que la vigilancia en el Metro es permanente y eficaz, que redonda en un buen servicio y una mayor seguridad.

Rufino Alonso

NOS ALTRES



ENTREVISTA A NAZARIO PUERTAS, INSPECTOR DE TB

800 y 1.100 pasajeros, dependiendo, como es lógico, de la franja horaria en que se trabaje.

H.P.: Hay Puntos Negros de fraude.

N.P.: Pues sí, con el estudio minucioso de las hojas de trabajo y seguimiento de partes se ha podido confeccionar un listado de los puntos más conflictivos o puntos negros donde se da o se daba con mayor frecuencia el fraude en horas determinadas. Que normalmente era a las horas punta de entrada o salida de colegios, oficinas, zonas recreativas (discotecas) etc.

H.P.: Entonces hay horas punta y horas valle también en el fraude.

N.P.: Sí, efectivamente, porque hay poca franja horaria de hora valle.

H.P.: Explíquenos alguna técnica de inspección selectiva si es que la hay.

N.P.: Normalmente cuando accedemos a un bus para intervenirlo, los conductores colaboran con nosotros cerrando las puertas lo más pronto posible y procurando que la conducción sea algo más relajada para poder dar tiempo a la situación y localización del posible fraude. Si notamos algún movimiento extraño en algún pasajero, no nos dirigimos directamente a éste, sino que inspeccionamos la zona o al pasaje próximo a él para luego comprobar si existe fraude y viaja correctamente.

H.P.: ¿Quiere eso decir que hay una buena compenetración y colaboración con el colectivo de conductores?

N.P.: Sí, por supuesto, la colaboración de los conductores es vital y necesaria; la gran mayoría de ellos nos requieren bien sea por partes escritos, o porque han detectado un caso de fraude reincidente y localizado; o bien personalmente cuando nos ven por las zonas.

H.P.: ¿Colabora el pasaje?

N.P.: Normalmente sí, aunque por desconocimiento de la causa, a algunos pasajeros les resulta incómoda nuestra presencia, aún viajando correctamente con su billete.

H.P.: En su función de inspección, ¿requiere alguna vez el apoyo del CRT?

N.P.: Sí, muchas veces. Por ejemplo, para la localización de buses o requerimiento de apoyo, se dan casos de que habiendo localizado a algún infractor, éste no quiere abonar la sanción en efectivo ni facilitar datos. En ese caso llamamos a la Base (CRT) por la emisora portátil para requerir apoyo policial y poder identificar al infractor. Este al oír la conversación y el que en pocos minutos llegará el apoyo solicitado opta por facilitar los datos requeridos, sin que sea necesaria la presencia de ningún agente. Tengo que decir que el trabajo conjunto con el CRT y demás Mandos Intermedios de Explotación (MIE's) es fantástico y el clima de colaboración total.

H.P.: ¿El aumento del precio de la sanción por viajar sin billete ha contribuido positivamente a disminuir el fraude?

N.P.: Efectivamente, al ser más elevada la sanción, seduce menos la idea de viajar sin billete o título de transporte.

H.P.: ¿Se efectúan inspecciones preventivas o de presencia en puntos determinados para disuadir a los posibles infractores?

N.P.: Sí, hay puntos en determinadas zonas donde la inspección tiene que ser preventiva para evitar altercados, o sea, estamos en el punto donde posiblemente se puede dar el fraude y hacemos acto de presencia, incluso algunas veces, se acompaña a algún nº de bus determinado, un tramo de su recorrido, para como bien dijiste disuadir a los posibles infractores.

José Antonio Dorador



Los inspectores valoran positivamente la colaboración de los conductores en el control del fraude.

Nazario Puertas entró en TB hace ya 19 años. Actualmente desempeña el cargo de Inspector de CRT.

H.P.: ¿Cuántas inspecciones por término medio efectúa diariamente?

N.P.: Normalmente se efectúan alrededor de 30 inspecciones o intervenciones en el autobús, lo que significan entre

ÍNDEX DE SATISFACCIÓ DEL CLIENT

PANORAMA

Les empreses són, en general, conscients de la importància de la qualitat dels productes que ofereixen als seus clients com a factor determinant, tant de la seva acceptació en el mercat actual com de l'evolució futura.

Estudi de qualitat del servei percebuda pel client del metro durant l'any 1992

L'objectiu és l'obtenció d'un índex indicador del grau de satisfacció del client (ISC) que, atesa la seva gran sensibilitat, possibiliti detectar l'apercebiment de les mesures de qualitat al llarg del temps.

L'esmentat indicador es construeix d'acord amb els nivells d'importància i satisfacció que el client atorga a cadascun dels vint-i-dos aspectes definidors de l'oferta del servei del metro.

Els aspectes més importants són:

- Que no hi hagi perill d'accidents
- Que el preu sigui adequat
- La freqüència de pas

Els aspectes més valorats pel client són:

- Que tot estigui ben senyalitzat
- Rapidesa, que tragi poc a portar-te a la destinació
- Informació sobre recorreguts

Els aspectes amb un major grau de satisfacció ponderat per la importància (ISC) són:

- Rapidesa, que tragi poc a portar-te a la destinació
- Que no hi hagi perill d'accidents
- Tot estigui ben senyalitzat

El 64% dels clients creuen que avui el servei de Metro és millor que el de fa dos anys i consideren que els aspectes que han millorat, tals com metres nous i aire condicionat, són molts més que no pas els que han empitjorat.

La nota mitjana pel que fa al servei donada pel client és de 6,6 (nota de 0 a 10 punts).

Estudi de qualitat percebuda pel client d'autobús durant l'any 1992

S'utilitza la mateixa metodologia que en l'estudi de qualitat realitzat al metro i, com aquest, es basa en estudis anteriors com "El estudio de imagen y posicionamiento" i "Una nueva aproximación al mercado objetivo de TMB".

Els dinou aspectes que engloben el concepte de qualitat són constants en el temps pel que fa al nivell d'importància i més fluctuants en quant a satisfacció.

Els aspectes més importants són:

- La freqüència de pas
- Que no hi hagi perill d'accidents
- Que el preu sigui el adequat

Els aspectes més valorats pel client són:

- Que no hi hagi perill d'accidents
- Que no hi hagi molèsties/agressions
- Que no hi hagi cues per pujar a l'autobús

Els aspectes amb major grau de satisfacció ponderat per la importància (ISC) són:

- Que no hi hagi perill d'accidents
- Que no hi hagi molèsties/agressions
- Que el trajecte sigui ràpid

La nota mitjana atorgada al servei d'autobusos és de 6,9.

Mayte Capdet
Estudis i Anàlisis

DATOS BASICOS ENERO-MARZO 1993

	Metro	T.B.
Número de viajes vendidos (1)	65.683.000	42.340.000
Averías durante el primer trimestre 1992	552	1.963
Quejas y reclamaciones	224	258
Intervención pasajeros (2)	931.495	574.000
Total sanciones	7.394	2.631

(1) Se denota una tendencia a la baja, al parecer producto de la mejora de la circulación en la ciudad.

(2) En Metro se han realizado intervenciones masivas durante el mes de marzo con personal de Intervención y voluntarios de diversas categorías.

Estas intervenciones masivas se realizaron periódicamente además de la intervención normal, con el fin de sensibilizar al público.

ESTRES Y DESARRAIGO

Se hace difícil escribir con esperanza cuando el entorno en que te mueves es triste y estresante, de todas maneras aquí están cuatro palabras y cuatro pensamientos en voz alta para quienes creen en el ser humano.

Vivimos tiempos tremadamente difíciles. Hoy más que nunca está vigente el lema de "tanto tienes tanto vales", yo diría más, tanto consumes tanta consideración social mereces. El martilleo constante de una asquerosa y alienante publicidad nos anula cada día más como seres humanos para convertirnos en meros elementos impersonales de un engranaje pre-concebido.

Queremos tener ese coche con un montón de valvulas, 2 ó 3 televisores para que no haya discusiones a la hora del fútbol o la peli, el video, qué menos...!, es indispensable, el ordenador de los niños para que no molesten, la filmadora viste mucho en juergas y reuniones, el equipo de música de 8 ó 10 vías, por favor, la ropa y calzado que sea de marca, farda mucho más... Hay que ir a la moda cueste lo que cueste aunque lo que esté de moda hoy dentro de dos meses resulte más antiguo que los balcones de madera.

Ahora bien, por todo esto estamos pagando un precio altísimo, esta esquizofrenia consumista nos va machacando inexorablemente en nuestra vida familiar (cada día existe menos), en el ambiente laboral, con los propios compañeros (nos hacemos más huraños e individualistas); con los hijos apenas se habla (no hay tiempo), a los mayores, para que no estorben, está de moda recluirlos en residencias (yo diría prisión atenuada), la propia inercia de este permanente

estado anímico de estrés con frecuencia nos empuja a beber, nos convierte en ludópatas furibundos etc. etc...

El ámbito laboral de Metro no podía escapar a estas plagas. En Metro hay estrés, hay ansiedad, hay servilismo, hay, como en todas partes, quien manda sin saber mandar, quien no obedece como debiera obedecer; funcionamos como zombis a golpe de minuto, que si tantos minutos la vuelta, que si tantos la maniobra, que si el relevo no ha venido a la hora, que si te has quedado largo de horario...

No somos diferentes a nadie, somos actores de la misma comedia en el mundo que nos ha tocado vivir; yo la titularía así:

"La vida hacia ninguna parte"

La producción y el consumo; el deseo de gastar; dolores que provocamos para pastillas tomar protegete del servil que el que siempre te adulas el servilismo es una enfermedad y sin cura. Por encima de barreras que cercenen tu sentir está tu esfuerzo en la vida tu deseo de vivir No porque sea de oro dejará de ser prisión este mundo en que te mueves al que llamas posición.

Santos Gómez
Motorista

BODAS DE PLATA



Para celebrar los 25 años de servicio en Metro no podía faltar el pastel.

Cuanto te esperé...
un cuarto de siglo en la empresa
parece que fue ayer.

El día 4 de mayo
volveré a recordar
aquel 5 de marzo
que jamás se me olvidará.

Cuantos recuerdos
cuantas anécdotas
cuantas risas, y por qué no...
algún llanto.

Como en la mili
se paga la "novatá"
y siempre hay alguna persona
que te quiere avasallar.

La balanza de lo bueno y de lo malo
a la parte buena siempre se inclinó
por eso celebro los 25 años en la empresa
y doy gracias a Dios.

Ojalá mis hijos las puedan celebrar
la cosa ha cambiado mucho de entonces acá
ellos tienen buenos cimientos
con ilusión sabrán esperar.

Felicidades para todos mis compañeros,
gracias a la Dirección,
por habernos reunido
y abrazarnos con ilusión.

Francisca García Rico
Auxiliar de Información

CARTA BLANCA

A TODO EL PERSONAL DE METRO

Nos llena de emoción cada vez que recordamos todas las atenciones que nos habéis dispensado durante los momentos tan difíciles por los que hemos atravesado por la pérdida de nuestro ser tan querido.

No tenemos más que palabras de agradecimiento hacia vosotros por vuestra adhesión y solidaridad a nuestro dolor. Sabed que vuestro apoyo moral nos ha dado muchas fuerzas para superar los momentos más difíciles y que siempre lo tendremos presente porque estamos seguros que nos seguirá reforzando en nuestra superación diaria.

Terminamos con nuestro más profundo y sincero agradecimiento hacia vosotros porque no nos cabe ni la menor duda de que lo habéis hecho de todo corazón.

Nuestro más afectivo abrazo.

Esposa, hijos
y demás familiares
de José García García.

TORNEIG SOCIAL TMB



El torneig social de fútbol-sala de TMB ha estat un èxit sense precedents.

PART.	JUGATS	PUNTS
Z. Franca A	26	42
Traf. Llevant	26	41
Lutxana	26	36
Borbon A	26	33
Z. Franca B	26	27
CRT	26	26
Linia 2	26	24
Borbon B	26	23
Dream T. Metro	26	23
Llevant FS	26	21
H.Punta	26	18
Exp. Llevant	26	18
CNP Metro	26	17
TB	26	15

Urbano Blasco

II Torneo Social de Fútbol-Sala T.M.B. 93-94

Inscripción de nuevos equipos
para la próxima temporada,
ponerse en contacto con el
teléfono 332 40 00 ext. 117.

Urbano Blasco

ESPORTS

CENA DE MIE'S

PUNTO Y APARTE

Un año más, y ya son tres, se celebró el pasado día 27 de febrero, la cena anual de Mandos Intermedios de Explotación de TB. El acto tuvo lugar en los salones del Milton Convención de Terrassa y tuvo una asistencia muy importante. Para hacer un poco de historia del origen de esta cena hemos de trasladarnos a la promoción de mandos de 1990, cuando un grupo de compañeros comentamos la posibilidad de reunirnos delante de un buen menú para celebrar el aniversario de nuestra promoción. Tal como lo íbamos preparando surgió la idea de hacer algo que además de original nos hiciera pasar una velada divertida y fue así como nació la iniciativa de crear unos simpáticos premios que hicieran honor a las formas, estilos y a la propia idiosincrasia que la labor diaria del Mando conlleva. Estos premios se entregan tras la votación de cada uno de los mandos asistentes y son:

"PARLANCHIN", "MUDO", "SORDO", "ELEGANTE", "CACHONDO", "LIMON", "NARANJA", "SUB-JEFE" y "MIE 10".

¡Bien! como podréis comprobar son unos premios desenfadados cuyo único objetivo es mantener durante todo el "ejercicio anual" el ambiente de quien se llevará este año tal o cual premio.

Después de este pequeño resumen de la corta historia de

estas reuniones "culinariofestivas", comentaremos lo que fue la edición de este año.

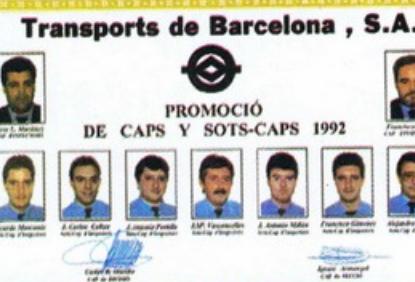
Tal como explicaba al inicio el número de asistentes fue importante. Cabe resaltar en este aspecto que cada año que pasa va en aumento el número de ellos (94 asistentes en la edición del 90, 116 en la del 91 y 128 en la actual). Durante la cena de este año se procedió a rendir un homenaje al compañero Barros, en un día tan importante para cualquiera como es el de su jubilación. Se le hizo entrega de algunos obsequios de recuerdo así como de un hermoso ramo de flores para su señora. Posteriormente se entregó un diploma recordatorio a la última promoción de Sub-jefes, y a los dos nuevos Jefes de Inspectores.

Una vez finalizada la entrega de trofeos se obsequió a todos los asistentes con un pequeño detalle (aguja de corbata y ramo de flores) de recuerdo de esta noche. Acto seguido se sorteó entre todos el importe de la cena para una pareja, concluyendo seguidamente con un divertido baile.

Esperamos que la próxima edición sea un éxito superior a las anteriores tanto en número de asistentes como en premios y nuevas formas de diversión.

Un saludo cordial para todos los lectores de HORA PUNTA.
¡Hasta pronto!

MIE 10701 LOPEZ



LA VERDADERA HISTORIA (MAS O MENOS) DEL TRANSPORTE URBANO • CAPITULO XI

1877. EL QUE AVISA NO ES TRAIDOR. ¡OJO! QUE LLEGA EL TRANVIA DE VAPOR.



¡ATENCION! ¿JUEGAS AL AJEDREZ?

Si juegas al ajedrez, eres aficionado o simplemente te gusta pasar el rato haciendo jaque mate al aburrimiento ¡ESCRIBENOS!

Estamos preparando un torneo, con trofeos y una demostración de partidas simultáneas. Si estás interesado/a en participar envía tus datos a:

Redacción HORA PUNTA,
Srta. Margarita Latorre, 5º planta. Sta. Eulàlia.

Tienes tiempo hasta el 20 de julio. Nos pondremos en contacto contigo. ¡ANIMATE!



COM JA VAU PODER COMPROVAR EN EL
NUMERO 15 D'HORA PUNTA, EL NOSTRE
PERIÒDIC HA PASSAT A SER TRIMESTRAL I EN
COMPTES DE TENIR 8 PAGINES EN TINDRA 12.

En 1877 empezaron a circular por las calles de la ciudad los primeros tranvías de vapor, claro que eso, desde que S. James Watt inventó la máquina de vapor ya se veía venir. Los que también lo veían venir y de un rato lejos eran los transeuntes, porque con la cantidad de humo que despedía, lo difícil era no verlo; y si difícil era no verlo de lejos, más difícil era ver algo cuando estaba cerca. Porque con tanto humo que casi parecía niebla, Barcelona casi parecía Londres. En cualquier caso, aunque no lo vieran llegar, oírlo seguro que

lo oían. De eso se encargaba "el corneta", un niño con más pulmones que un pescador de ostras, que soltaba unos trompetazos capaces de quitarle el hipo hasta al "Capitán Trueno". El tranvía de vapor tuvo, como es lógico, sus detractores; incluso hubo algún anticuado que dijo que el caballo al menos era más limpio. Si se refería a que este animal no llenaba las calles de humo... ¡tenía razón! Porque el caballo no las llenaba de humo, las llenaba de otras cosas...

Pere del Río

v^tDICCIONARI^e v^tDELINEACIÓ

CATALÀ

Caixetí
Escalímetre
Escaire
 Estoig
Format
Línia
Llapis
Micròmetre
Nònius

CASTELLANO

Cajetín
Escalímetro
Escuadra
Estuche
Formato
Línea
Lápiz
Micrómetro
Nonio

CATALÀ

Papel
Paralex
Plano
Proyección
Sección
Tecnígrafo
Corte
Taburete

CASTELLANO

NONIUS: Part del peu de rei que permet la lectura de valors intermedis d'una divisió.