

HORA PUNTA

SETEMBRE - NOVEMBRE 1993



**AUTOBÚS DE TB PER LA PAU
I EL RESPECTE A LA NATURA
EN LA GIMCANA SEAT-MERCÈ 93**

ENTREVISTAS:

**LUIS M. FDEZ. DE ARCAYA,
RESPONSABLE DEL SERVICIO DE
INSTALACIONES FIJAS DE METRO**



**JORDI MASSET,
CAP DE RELACIONS COL·LECTIVES DE TMB**

UN BUS MEDIÀTIC

¿COMO NOS VEN?

AVUI, 25 d'octubre de 1993

Dilluns, 18

De cop i volta, els meus veïns han començat a fer moviments estranys. Com si els hagués envaït una picor sobtada. Jo he trigat encara una mica a adonar-me que un inspector havia pujat a l'autobús i que s'acostava cap a la part del darrere demanant els bitllets. Per un segon, m'he atordit pensant que no seria capaç de trobar el meu: quina deu ser la multa aplicable? (he sentit a dir que últimament s'han posat durs

en aquesta matèria)... A altres persones els passava el mateix: les cares estaven congestionades mentre duraven els moviments compulsius, per donar pas a un semblant beatific quan, per fi, la mà nerviosa tocava el paperet rebregat en alguna butxaca impensable.

Quan el perill blau estava ja a punt d'arribar a la meva posició, una senyora ha gosat d'adreçar-se-li i explicar com se sentia de desvalgut el passatger en aquestes situacions, poc acostumats com estem a la presència de revisors i tan feble com és el document que avala la nostra condició de clients. I aleshores, al darrere d'aquell rostre, fins a aquell moment impenetrable, ha sorgit el comunicador. L'inspector, amb una cordialitat i una capacitat d'expressió poc usuals, ha fet un petit parlament sobre aquells minúsculs papers rebregats. Reconeixent-ne una insuficient consistència, però advertint coses tan fàcils de no tenir presents com que el bitllet és, per exemple, una garantia de l'assegurança de què gaudex el viatger. El saber fer i el saber dir d'aquell

professional ha captivat un bon grup de passatgers, que ràpidament s'han agafat a l'oportunitat que se'ls brindava. De manera que l'autobús ha esdevingut escenari d'una situació social insolita: persones que no es coneixien de res, ciutadans anònims i habitualment capificats, han establert un ric i substancial debat sobre el transport públic. Han estat deu minuts magnífics, suficients per parlar de preus, del concepte de servei públic, de freqüències de pas, i fins i tot de dades comparatives amb altres ciutats europees. Deu minuts de debat espontani autèntic, sense focus ni maquinatges, que només s'han acabat quan l'improvisat moderador ha hagut de baixar del bus reclamat per altres deures. Això passava aquest matí -matí de fotut dilluns- en un autobús de la línia 27. No és que després d'això m'hagi d'apuntar a Viva la Gente, però la vivència m'ha servit per recordar que la ciutadania no està en unes condicions tan deprimides com de vegades es podria deduir d'altres fòrums.

Salvador Alsius

PANORAMA



El passat mes de juny TMB va iniciar una campanya que té com a principal objectiu dissuadir els passatgers perquè no fumin a les instal.lacions de Metro un cop traspassada la línia de peatge.

Aquesta acció es basa en la Llei de 10 de maig de 1991 de la Generalitat de Catalunya, que prohibeix fumar als recintes públics, i que en un dels seus apartats fa referència concreta als espais tancats d'ús general i públic de les estacions d'autocar, de Metro i dels ferrocarrils.

Així, es van collocar als vestíbuls i andanes uns elements informatius, cartells i adhesius, que indiquen la prohibició de fumar en aquelles instal.lacions. Alhora es va incrementar l'emissió per megafonia d'eslògans sobre això.

Als elements informatius instal.lats als vestíbuls, hi figuren les inscripcions següents:

* "Apagueu aquí les cigarretes. Gràcies. No es pot fumar al recinte de Metro" (per als viatgers que entren)

* "No es pot fumar al recinte de Metro. Gràcies per la seva

CAMPANYA "NO FUMAR" AL METRO DE BARCELONA

El 94% dels usuaris es manifesta partidari de prohibir fumar a les instal.lacions del Metro

col.laboració" (per als viatgers que surten).

A les andanes, els adhesius prohibeixen fumar als viatgers que esperen el tren.

Aquesta iniciativa s'inclou dins la campanya "No Fumar" que TMB va emprendre al principi de l'any 1991 com a resultat de la inquietud social envers la millora de la qualitat de vida i el respecte dels ciutadans. En aquell moment, en el qual ja existia la prohibició de fumar en el trens, es van portar a terme diferents accions de sensibilització i recomanació sobre la conveniència de no fumar a totes les instal.lacions de Metro, i també es van instal.lar cendriers als vestíbuls com a pas previ a la prohibició. Ara ja no es tracta d'una recomanació sinó d'una prohibició clara.

Per tal de conèixer l'opinió dels usuaris de Metro sobre aquesta iniciativa i sobre la campanya, TMB ha realitzat recentment una enquesta entre els passatgers, segons la qual un 94% es mostra d'acord o molt d'acord tant amb la prohibició de fumar a les instal.lacions de Metro com amb la iniciativa de l'empresa en aquest sentit.

Els resultats mostren que els elements de la campanya han tingut un bon impacte i un 62% dels enquestats considera suficients els elements informatius utilitzats, mentre que un 36% els incrementaria, a l'igual que la vigilància i les denúncies per incompliment de la prohibició.

En vista de la bona acceptació de l'acció, els cartells dels vestíbuls seran substituïts per adhesius fixos als pannells de senyalització sobre els torniquets d'entrada i es mantindran de forma permanent els adhesius de les andanes.

Pel que fa als empleats i al personal d'empreses col.laboradores, la normativa té la mateixa aplicació, si bé cal remarcar que el personal generalment ja complia aquesta norma des de feia temps.

La col.laboració del personal, tot recordant la prohibició de fumar a les persones que no la compleixen, és molt important per tal d'assolir l'objectiu de la campanya. Així ens consten més de 100 observacions fetes durant el mes de setembre

a passatgers que estaven fumant a les instal.lacions, els quals atengueren en la seva majoria les indicacions dels empleats. Cal fer esment del cas d'un passatger que es va negar a respectar la prohibició, el qual ha estat denunciat davant l'autoritat competent.

HORA PUNTA

Diretor de la publicació

Albert Busquets Blay

Coordinació

Maria Ramos Fontova

Assistència Redaccional

AVALANCHE

Consell de Redacció

Rufino Alonso Fernández, María Dolores Alvarez Arranz, Diego Balsara Rodríguez, Lluís Bruguera Casas, José A. Dorador Fernández, Oriol Espinàs Masip, Enric García Serrano, Joaquim Gisbert Castillo, Juan Gómez Márquez, Carmelo Justicia Juárez, Gustavo Madrid Santos, Isabel León Montero

Col.laboradors nº 18

J.Luis Alvarez, Pere Ramon Dalmau, Carlos R. Mariño, M. Medina, J.A. Olea, Rocío Repullo, J.A. Rodríguez, Valeriano Soriano

Fotografia

Màrius Canet

Assessoria i Disseny

AVALANCHE

Edició

TMB

ENTREVISTA A LUIS M. FDEZ. DE ARCAYA, RESPONSABLE DEL SERVICIO DE INSTALACIONES FIJAS DE METRO

Luis María Fernández de Arcaya trabaja desde hace 20 años en TMB. Desde 1980 es el responsable del servicio de Instalaciones Fijas de Metro. Esta entrevista nos acerca a un Servicio cuyas funciones son también de gran importancia para la mejor prestación del servicio de transporte público.

H.P.- ¿Podría explicarnos brevemente cuál ha sido su trayectoria en la empresa?

LM.F.A.- Ingresé en Metro en el año 1972 y durante unos meses formé parte del staff del Jefe del Servicio de Explotación. Posteriormente me hice cargo de la División de Electrificación hasta 1980, año en que fui nombrado Responsable del Servicio de Instalaciones Fijas y... hasta ahora.

H.P.- ¿Cuáles son las funciones principales que cubre Instalaciones Fijas?

LM.F.A.- Podríamos decir, simplificando, que Instalaciones Fijas abarca todo aquello que no es material móvil; lo que puede concretarse en dos funciones principales: a) Posibilitar la circulación de trenes y que esa circulación se realice en las debidas condiciones de seguridad, fiabilidad, regularidad, etc., y b) Permitir y facilitar la presencia de los viajeros en la red de Metro.

Pero a pesar de esta escueta definición, la realidad es bastante más compleja. Así, bajo el término genérico "Instalaciones Fijas" se encuadran:

- La instalación de vía para la sustentación y guiado de los trenes.
- Las instalaciones para la alimentación de energía eléctrica a la red para la tracción y los servicios de estaciones y túneles (subcentrales, estaciones transformadoras, cuartos de baja tensión, sistemas de toma de corriente de tracción -catenaria y carril conductor-).
- Los sistemas de seguridad en relación con la circulación de trenes (señalización, enclavamientos, ATP, Tren-Stop, etc.); los sistemas de comunicaciones (telefonías, radiotelefonía, megafonía e interfonía de estaciones, TV, etc.) y telecontrol (telemundo y sistema de regulación del tráfico, telemundo de energía, etc.).
- Las instalaciones y equipamientos de estaciones y túneles (sistemas de ventilación, escaleras mecánicas, instalación de bombeo de agua, distribución eléctrica en baja tensión, alumbrado, sistema de percepción, instalaciones mecánicas de la red, etc.).
- El mantenimiento de la obra civil (infraestructura de túneles y estaciones).
- Y por último, la responsabilidad técnica de los transportes singulares (Funicular, Teleférico y Tramvia Blau) y, en el caso de los dos primeros, también las funciones derivadas de su explotación.

H.P.- Realmente, su Servicio abarca un universo muy complejo, pero concretamente, ¿cuáles son las principales dificultades que tienen que afrontar en el día a día?

LM.F.A.- Lo que podrían considerarse dificultades lo son en

relación a las propias características de las Instalaciones Fijas: la diversidad de tecnologías aplicadas, que abarca un espectro muy amplio en técnicas de carácter general y específico; la dispersión geográfica de las instalaciones (nuestro "centro de trabajo" son las 99 estaciones y los 72 kilómetros de red); la trascendencia que las instalaciones fijas tienen en la prestación del servicio a efectos de seguridad, fiabilidad, modelo de explotación adoptado, etc.; los efectos externos: fenómenos meteorológicos, vandalismo, etc.; los reducidos tiempos disponibles para el mantenimiento de determinadas instalaciones como vías, subcentrales, etc., que al estar en función del servicio sólo pueden repararse en el plazo de no circulación de trenes, es decir, de 12 a 4 de la mañana, etc. Por último, y como agravante, hay que pensar que cualquier anomalía en IF puede producir un "efecto tapón" que repercute directamente en la explotación.

H.P.- ¿Qué se necesita para solventar con eficacia todas las dificultades que afectan a IF?

LM.F.A.- Básicamente, recursos humanos y materiales. Es necesario contar con una elevada capacitación del personal, tanto técnico como operario, y con una organización lo más ágil posible.

H.P.- Instalaciones Fijas es un servicio esencial y, sin embargo, poco conocido por gran parte del personal de otras áreas de la empresa. ¿Qué recursos técnicos y humanos hacen posible su buen funcionamiento?

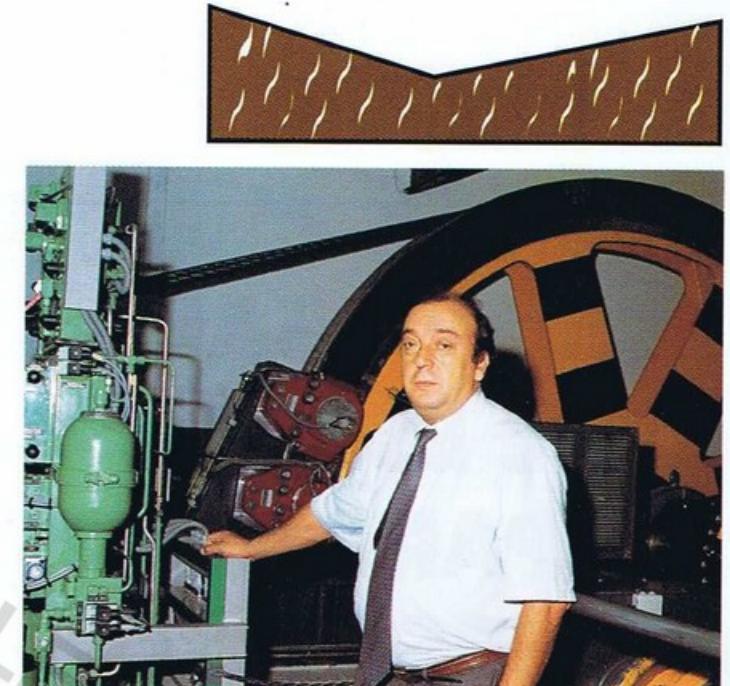
LM.F.A.- La plantilla de IF es, en estos momentos, de 400 personas, todas ellas con un alto grado de capacidad técnica y profesionalidad, cualidades esenciales para atender de forma eficaz la compleja problemática del Servicio. El personal está distribuido en cinco sectores: Vías y líneas de tracción; Energía; Obras e Instalaciones; Señalización, Comunicaciones y Sistemas de Peaje, y Transportes Singulares y Oficina Técnica, y en varios centros de trabajo: Sta. Eulalia, Can Boixeres y Mercado Nuevo fundamentalmente, además de otros centros menores distribuidos por la red para la brigada de vía y línea de tracción.

Para facilitar los trabajos de mantenimiento se dispone de medios técnicos como: maquinaria pesada para la mecanización de trabajos de vía, medios informáticos, vehículos de transporte internos y externos a la red, instrumentación, maquinaria, etc.

H.P.- Metro se distingue por la calidad de servicio que ofrece a sus clientes. Díganos aquellos aspectos en los que I.F. es imprescindible para que esto sea posible.

LM.F.A.- Bueno, si estableciésemos una matriz desglosada de Instalaciones Fijas/Factores de Calidad de servicio, y analizásemos la relación entre unas y otros comprobaríamos el elevado grado de correlación existente. Y de la descripción que hacía antes del ámbito de competencia de Instalaciones Fijas, se puede deducir fácilmente que éstas influyen notablemente en la calidad del servicio que prestamos, así como en la seguridad

ON ANEM?



Luis María Fernández de Arcaya.

tanto intrínseca como externa, en la disponibilidad y en la regularidad del Servicio, en el confort de los usuarios, en la atención al cliente a través de la información y la comunicación, etc.

H.P.- ¿Qué retos de futuro tiene su Servicio y cómo piensan afrontarlos?

LM.F.A.- En primer lugar hay que tener en cuenta que las Instalaciones Fijas son, en general, de un coste elevado, lo que implica unas necesidades de inversión muy fuertes. Así, uno de los grandes retos de futuro será conseguir un marco económico saneado que permita llevar a cabo los planes existentes para la renovación y ampliación de las instalaciones más necesarias, lo que redundará en un incremento de la calidad del servicio.

Otro gran reto -y en ello estamos- es conseguir una cualificación aún mayor del personal a través de planes de formación en materias y tecnologías de aplicación específica, para que pueda adecuarse a la rápida evolución tecnológica de los últimos años.

Por último, habría que añadir la necesidad de ir adecuando los esquemas organizativos, en función de los requerimientos que puedan existir y de las oportunidades que se tengan, en aras de una optimización de la gestión.

H.P.- Una última pregunta, ¿cuál es su grado de satisfacción personal al frente de Instalaciones Fijas?

LM.F.A.- La verdad es que siendo ingeniero industrial -como es mi caso- estar al frente de un Servicio tan heterogéneo como I.F. es muy interesante. Cada día tratamos con gran cantidad de especialistas en las más variadas tecnologías, y lo cierto es que no hay tiempo para aburrirse. El único inconveniente es que cada vez haces menos de ingeniero y más de gestor, porque un grupo de más de 400 personas con problemáticas tan distintas como existen en I.F. requiere una especial atención a nivel de gestión. Pero en fin, tengo un buen equipo y, a nivel personal, considero mi trabajo muy gratificante, por lo que los "gajes del oficio" están plenamente asumidos.

INICIATIVAS

NUEVA SALA DE ESPERA PARA EL PERSONAL EN LA ESTACION DE FONDO



En la estación de Fondo de Línea 1 se ha inaugurado recientemente una nueva sala de espera para el personal de Explotación.

Al margen del habitáculo, los servicios de agua, desagües y el aire acondicionado que ya existían cuando la Generalitat nos hizo entrega de la estación, el problema que se planteaba era dotar a la sala con los mismos elementos de confort de las demás salas de espera para el personal (Cornellá, Montbau, Roquetes), pero respetando las instalaciones existentes y a un precio razonable.

La sala de espera consta de tres estancias bien diferenciadas: entrada, comedor y sala de estar. Para separar ambientes se la ha dotado de una mampara de madera tintada a distintos niveles que ayuda a darle un toque de modernidad. Los sillones de obra y tapizados de skay, la mesa comedor de mármol blanco y encimera de gres color negro, ayudan a crear el ambiente sin estridencias y relajado que se pretendía.

PARTICIPACION EN LA GIMCANA SEAT-MERCÈ 1993



Un grupo de conductores de Levante (Palma, Barrios, Godoy y Pescador) decidieron solicitar un Microbús para participar en la gimcana que con motivo de las fiestas de la Mercè organiza cada año el Excmo. Ayuntamiento de Barcelona. La Dirección de TB tuvo a bien dar soporte a la idea y les prestó el coche 4120, el cual se ornamento con cartulina de diferentes colores y dibujos caricaturizando a las diferentes razas humanas. El resultado lo podemos ver en las fotografías que cumplimentan este artículo.

La gimcana se celebró el día 19/9/93. El bus salió de Depósito de Levante a las 9.00 h con dirección a la Pl. Cataluña, donde a las 10 h los organizadores daban la salida a los 1.300 vehículos que allí se habían concentrado para tomar parte en la prueba. A partir del momento de la salida oficial se vieron inmersos en una contrareloj continua que duró hasta las 18.30 h. Además de los lugares y horas donde había que presentarse de forma obligatoria, se tenían que resolver diferentes enigmas y realizar pruebas diversas, algunas de ellas con un grado de complejidad importante.

Mientras ellos recorrián las calles de Barcelona pasando por los diferentes puntos de control/horario, en el Depósito de Levante había un grupo de apoyo formado por 20 personas que iban buscando desde cabezas de pollo hasta las primeras palabras que dijo el primer hombre que pisó por primera vez la luna escrito en perfecto inglés. Todo ello con el apoyo de 6 turismos, una motocicleta BMW 1000 y un 4x4 (por si había que subir montañas). A lo largo del día se consiguieron varias encyclopedias -para consultar datos-, libros donde aparecían las casas de la arquitectura más relevante de Barcelona, un espejo de baño, pintalabios de varios colores y tamaños, una balanza de cocina, papel milimetrado, un ejemplar de EL PAÍS correspondiente al día 6/9/93, una moneda de a duro acuñada en el año 59 etc. Desde aquí queremos dar las gracias a las personas que colaboraron en la ornamentación del Bus, Del Río, Horta y León, ya que sin su aportación desinteresada no hubiera sido posible el grado de perfección logrado en las pinturas

y decorados, al C.R.T. por su soporte en las comunicaciones, así como al grupo de apoyo por la ayuda prestada. ANECDOTAS: Las personas que veían el vehículo se acercaban a tocarlo y decía ¡Que bien lo habéis decorado, parece un autobús de verdad!. La emisora de la radio que patrocinaba la GIMCANA no pudo resistir la tentación de hacerles una entrevista.

M. Medina



Con el título "ARRIBA EL 19" nos presentamos a la GIMCANA SEAT-MERCÈ de este año, con un vehículo Seat Panda totalmente decorado como si de un autobús de nuestras líneas se tratara. Logramos clasificarnos en el puesto número 30 y fuimos la admiración de todo el público.

La preparación y adaptación se efectuó en el depósito de Borbón, a cargo de los Mandos de Explotación, varios empleados y de Daniel Fernández, conductor de TB, junto a sus familiares, que fueron los integrantes del equipo.

Carmelo Justicia

UNA JORNADA PARTICULAR

Hora Punta ha volgut passar tota una jornada amb un dels nostres conductors d'autobús per tal de conèixer de més a prop quin és l'ambient de treball que viu aquest important col.lectiu professional.



Hora Punta va compartir una jornada de feina amb Juan Molina.

Dimecres 14 d'octubre.

12.30. Plaça Tetuan.

Com cada dia, en Juan Molina espera el seu torn de relleu a la línia 7. Ja fa tres anys que treballa a TMB, però només en fa un que està fix al torn mig de la línia 7. "Abans vaig estar vuit mesos al torn matinal de la 62 i, com m'agrada matinar - començava a les 4'15 h-, m'ho passava millor. Coneixia tots els fornells i els cambrers de la ciutat i Barcelona era tota meva. En canvi, en aquest torn el trànsit és molt més dens i el passatge està de pas, per la qual cosa és difícil arribar a conèixer ningú". És a punt de ploure i el Juan sap que això significa el doble d'atenció durant la jornada.

13.00 Passeig de Gràcia. Plou.

El Juan diu que l'autobús articulat de 18 metres no li produeix cap sensació de superioritat. "Això sí, en aquesta feina, és millor deixar els nervis a casa. No és com en una oficina, on si tens un mal dia ningú se n'adona. Aquí no et pots permetre ni un sol error perquè et pot costar molt car. A l'autobús tu ets el capità del vaixell i ningú no et diu com has de fer el teu treball, però en contrapartida, el nivell d'estrés és molt alt. El carril bus, per exemple, només és una ajuda en determinats carrers, i així i tot, mai pots refiar-te'n ni distreure'tni un segon".

13.20h. Terminal Zona Universitària. Fi de la primera anada.

A cada terminal, el Juan marca el seu cartó horari en el rellotge i mira els minuts que disposa. Ara en tenim vuit, Déu n'hi do! Temps per fer un cigarret. "També he conduït cotxes amb SAE i reconeix que és un gran ajut per controlar amb precisió la teva situació en relació als altres cotxes". Una estudiant es disculpa i paga amb un bitllet de 5.000. "Podries comprar-te el diari i donar-me quelcom més petit -sorri el Juan- però estàs de sort, perquè avui porto canvi".

14.00. Gran Via-Nàpols.

El Juan conduceix tranquil·lament sobre el terra moll. El nombre de vianants augmenta cada vegada més però, curiosament, n'hi ha pocs que es dignen a saludar. "Curiosament?, aquí el que és estrany és que algú et digui bon dia! A més a més, com que es prenen al peu de la lletra l'avís de no distreure el conductor, és un miracle que et dirigeixin la paraula!". Paradoxalment, el fet d'estar envoltat de gent tot el dia no vol dir sentir-se acompanyat. Conduir un bus és una tasca solitària. "Els únics companys que veig sovint són els de la meva promoció, amb els quals fins i tot organitzem viatges,

i els que veig cada dia a la línia. Dels altres no en sé res i del metro es pot dir que no coneix pràcticament ningú".

14.20h. Diagonal-Via Augusta

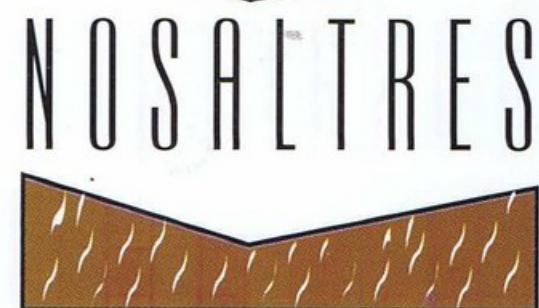
Des del principi del passeig de Gràcia hem vist, a tocar la Diagonal, el bus anterior. "Aquesta és una de les referències que, durant el trajecte, em confirma que vaig bé -explica el Juan-. Si en aquest tram no l'hagués vist voldria dir que anem descompassats i la línia va coixa. Aprendem a calcular fins i tot els segons que dura cada semàfor i així la ruta es converteix en un joc seriós en el qual tots els detalls compten". Puja el Paco de la 63. El Paco, un veterà de TMB, comenta que ara les coses ja no són com abans. Fa 27 anys que conduceix autobusos i, segons ell, el respecte i l'alegria de fa uns anys s'han perdut totalment. "Ara és una altra cosa. No té res a veure amb fa quinze anys". Davant d'El Corte Inglés, el seu punt de relleu, el Paco s'acomoda de nosaltres tot desitjant-nos un bon dia.

15.10 Balmes-Mallorca. Xoquen dos taxis al carril bus.

El Juan confessa que li encanta el volant, d'ençà que era un nen. Als catorze anys ja prenia el cotxe al seu germà; als divuit es va treure el carnet de conduir i abans d'entrar a TMB va treballar un temps com a professor d'autoscola i durant vuit anys fou conductor d'ambulàncies. "La feina era apassionant, però requeria moltes hores i estava molt mal remunerada. En aquest sentit, a TMB no em puc queixar". A la pregunta obligada sobre les dones conductores, el Juan afirma, convençut, que les considera "exactament igual de professionals que els homes" i que, "si bé al principi causaven certa sorpresa, la veritat és que avui dia tant els viatgers com els companys tenim plenament assumit que són professionals com ningú".

15.40h Plaça Francesc Macià. Un camió ens talla per la dreta. L'eixugavidre de la dreta s'ha espatllat; sense alterarse, el Juan baixa a la parada següent i intenta repararlo. En va. En arribar a la terminal de Zona Universitària, Vizueta el MIE del matí ha estat substituït per Solano. El Juan li explica el problema i Solano posa ràpidament mà a l'obra. En dos minuts i amb l'única ajuda d'una clau anglesa soluciona el problema. "Que bé! -sospira el Juan-, perquè si tenim avaries en ruta la nostra obligació és sol·licitar un mecànic a la primera terminal i, si aquest no resol el problema, hem de canviar de cotxe i fer baixar tot el passatge o bé l'hem de portar a la cotxera per a una reparació en profunditat. Aquesta vegada ens n'hem salvat!".

Sobre la relació amb els MIE, el Juan comenta que "va com



va. Depèn del MIE. En general són bona gent. Personalment, comprenç que la seva feina és controlar i donar ordres, però hi ha altres conductors que no ho entenen tant i, de vegades, això fa que se sentin una mica molests per l'autoritat dels MIE més severs. De totes maneres, la meva opinió és que es tracta d'un problema de forma, més que de fons".

16.30 Gran Via-Padilla

Sobre l'Hora Punta, el Juan diu que normalment el fulleja mentre dina (a les 11 del matí), i que li agrada força. Es queixa, però, de la manca d'altres vies d'informació destinades als treballadors amb una feina tan desvinculada de la resta de la plantilla com la seva. "Aquí t'assabentes de les notícies dolentes. De les bones no. I és que a part de la revista, l'únic que tenim és un tauler d'anuncis a les cotxeres amb tres seccions: una per als avisos de Direcció, una altra per als sindicats i una tercera per als companys. Al final resulta que només estàs ben informat sobre el que succeeix al teu entorn immediat; és a dir, poc més de la teva pròpia línia". En arribar a la parada següent, les rodes de l'autobús grinyolen sobre el terra moll. "Ho has sentit? -pregunta el Juan- això són les línies de pintura blanca. Quan plou són criminals i t'obligen a estar més atent que mai".

17.10 Diagonal-Balmes. Hora punta de sortida dels col·legis. Coincidint amb l'hora de més passatge, pugen a l'autobús dos inspectors. "Sempre van per parelles, i està bé que vinguin perquè quan entren grups de molta mainada, si estàs sol i 'es cola' algun no pots fer res més que mirar-los, perquè la teva feina té altres prioritats". Els inspectors fan la revisió pertinent i baixen dues parades més tard. "En aquesta línia mai no he tingut problemes greus -comenta el Juan-; no com a l'antiga línia 605, a la Zona Franca, on vaig treballar al principi. Allà no et podies despistar ni un segon perquè el passatge era perillós. Fins i tot s'havia donat el cas que, en un moment de descans a la terminal, un parell de nois havien aprofitat el minut que deixaves sol el bus per fer-hi negocis amb drogues".

18.20 Balmes-Gran Via

S'acosta la fi de la jornada. No volem quedarnos sense demanar al Juan un missatge per als conductors novells. "Bé, jo els diria que és una feina molt maca, en contacte permanent amb la vida de la ciutat, on l'únic essencial és mantenir el bon humor i proveir-se d'una bona dosi de paciència". Ell conserva ambdues qualitats gràcies a les seves afecions personals: "Quan no tinc feina, el que més m'agrada fer són treballs manuals: muntar i desmuntar coses m'entusiasma i, a més és un gran exercici de paciència. I per al bon humor, el millor són els companys i fer passejades a peu per la ciutat, que refresquen les idees i l'esperit i donen serenitat per començar amb alegria el dia següent."

19.30 Cotxera Llevant

La jornada finalitza. Al Juan sols li queda fer la liquidació i deixar el cotxe a la cotxera perquè hi posin combustible, on romandrà fins que el personal de maniobres l'hagi repassat exhaustivament i en doni el visti-plau. Allà el Juan trobarà els seus companys, que potser tot bevent plegats una cervesa li explicaran les petites i grans anècdotes de la seva pròpia jornada en solitari.

NOSALTRES



Para que los sistemas dinámicos que conforman las líneas de autobús sean realmente eficientes hay que mantener operativos tres elementos importantes de los mismos: los vehículos, la señalización propia de TB (vista en un sentido amplio) y los medios de control en terminal (relojes).

Una atención deficiente a alguno de estos elementos impacta de forma negativa sobre la eficiencia del servicio de transporte. Para dar soporte técnico a las líneas de autobuses existe este grupo operativo, integrado en la estructura de los Servicios Centrales de Control y Regulación, con base en las instalaciones de Poniente, y formado a su vez por cuatro subgrupos con funciones claramente diferenciadas. Estos subgrupos son los siguientes:

MECANICOS DE LINEA

Este subgrupo está formado por 13 profesionales, en su mayoría procedentes de la estructura de Material Móvil y Talleres, con un gran conocimiento de mecánica y electricidad, y con una amplia experiencia en el diagnóstico de averías en los autobuses. Cuentan para el desarrollo de su actividad con un vehículo ligero, que les posibilita una rápida aproximación al autobús que ha quedado averiado en ruta, y que les permite también transportar las herramientas adecuadas y los repuestos necesarios para realizar, si su diagnóstico así lo indica, una rápida reparación en ruta. Se sitúan en puntos de espera, distribuida la red por zonas, de forma que la distancia a recorrer sea menor y permita la rápida aproximación antes comentada. En el supuesto de que la reparación en ruta de la avería suponga un mayor impacto sobre la oferta, aconsejan la sustitución del vehículo si la reserva existente en depósitos lo permite. Por tanto, es relativamente sencillo establecer los objetivos de este subgrupo: **minimizar la disminución de plazas ofertadas por avería del vehículo y facilitar la conservación del material móvil.**

REMOLQUES Y NEUMATICOS

Son 12 profesionales los que forman este subgrupo, aunque, a diferencia del caso anterior, éstos proceden en su totalidad de la estructura de Explotación, y en concreto, del colectivo de conductores de autobús. Estos profesionales aportan además una capacitación específica que les permite conducir vehículos- remolque así como unos conocimientos básicos de mecánica de autobús. Cuentan para el desarrollo de su actividad con un vehículo pesado (remolque o camión de neumáticos, según las circunstancias) en el que transportan las herramientas y repuestos necesarios para cada intervención. Se encuentran situados en puntos de espera, como en el caso de los mecánicos de línea, en base a los mismos argumentos que en el caso anterior. Los objetivos de este subgrupo son: **desbloquear y remolcar rápidamente un autobús hasta su depósito, para su posterior reparación**

LOS SERVICIOS CENTRALES DE CONTROL

III PARTE

GRUPO OPERATIVO DE S

por parte de Material Móvil, y sustituir en ruta los neumáticos que dejen de ser operativos.

PARADAS Y SEÑALES

De todos los subgrupos que forman el grupo operativo de soporte técnico éste es el más heterogéneo, tanto por la

composición del equipo como por las funciones que tiene que realizar. Este equipo está formado por 10 profesionales de diversa procedencia que aportan, además de los conocimientos y experiencia necesaria para realizar las tareas que tienen encomendadas, un adecuado espíritu de servicio y una buena capacidad de improvisación, imprescindible para poder atender las tareas que se les va encomendando y que tienen su origen en las incidencias



Subgrupo de
Paradas y señales.



Subgrupo de Remolques y neumáticos.

SOPORTE TECNICO

que se dan cada día. Este subgrupo cuenta con un taller de pintura y chapa, un almacén de "Materia Prima" y "Producto acabado", y una serie de vehículos ligeros y semipesados que les permiten desarrollar su actividad. Las tareas que cubren principalmente son:

- Mantenimiento de los elementos de paradas, existentes en la red y modificación de su ubicación por variaciones provisionales y definitivas en el itinerario de la línea o por cambios en las condiciones del espacio en el que se encuentran.



Subgrupo de Relojes de terminal.



Subgrupo de Mecánicos de línea.

NOS ALTRES



- Mantenimiento de las señales directamente relacionadas con las paradas o con tramos conflictivos de la línea, que requieren la existencia de las mismas.
- Mantenimiento de los soportes de información existentes en las paradas ("tiritas", planos, avisos,...)

Vistas estas tres funciones principales se pueden resumir en dos los objetivos de este subgrupo: **mantener de forma óptima los elementos que facilitan la correcta identificación de los puntos de embarque y desembarque para el viajero, y mantener de forma óptima la información que permite el conocimiento de la red por parte de dicho viajero.**

RELOJES

Tres personas forman este subgrupo que, como en el caso anterior, proceden de áreas diversas de la empresa. Cuentan con un taller en el que desarrollan su actividad principal y con un vehículo ligero con el que se desplazan a los puntos-terminal de línea, en los que se hallan los elementos que mantienen. Estos elementos son los RELOJES de terminal, relojes que permiten el control del grado de cumplimiento de las horas de salida prefijadas para cada viaje, de cada turno, de todas aquellas líneas que son reguladas "manualmente". Este es el elemento "clave" para permitir, en primera instancia, que las líneas de autobús oferten una mínima regularidad al usuario. Las características técnicas (relojes de cuerda) de muchos relojes, así como el gran uso que tienen todos ellos, hace necesaria una labor de supervisión, mantenimiento y reparación de los mismos. Esta es la función de este subgrupo. El objetivo es, por tanto, **mantener operativos en todo momento los relojes de terminal**.

La actividad desarrollada por los subgrupos mencionados, dirigidos por un Jefe Técnico, está coordinada en todo momento desde el Centro de Regulación de Tráfico (CRT). El nivel alcanzado hasta la fecha por las prestaciones de este grupo operativo es apreciable. Sin embargo, el nivel de calidad de las prestaciones de este grupo se mejorará gracias a:

- las mejoras que han de producirse en el futuro inmediato, en cuanto a la puesta en marcha de tecnologías informáticas que permitan un mejor dominio de la red (Proyecto de Cartografía) que permitirán una mejor planificación de las tareas a realizar
- los avances que se han dado en la puesta en marcha de un eficiente Sistema de Información para los Servicios Centrales de Control y Regulación, que permitirá efectuar un mejor control de "gasto" realizado en las actividades de Soporte Técnico.

Carlos R. Mariño Sánchez
Jefe de los Servicios Centrales de Control y
Regulación de la Explotación (TB)

PANORAMA

ELS POUS D'ESGOTAMENT A LA XARXA DE METRO

A la xarxa del metro, situats de manera estratègica, es troben els anomenats pous d'esgotament.

La seva funció consisteix a evacuar del túnel les aigües que procedeixen, principalment, de nivells freàtics i de rieres subterrànies originades a les zones muntanyoses que envolten la ciutat i que, per filtracions, arriben al túnel.

No és estrany que, de vegades, aquestes aigües comportin també un arrossegament de sorres.

Aquests pous s'instal·len en aquells punts on, pel nivell o perfil del túnel, semblen més adequats.

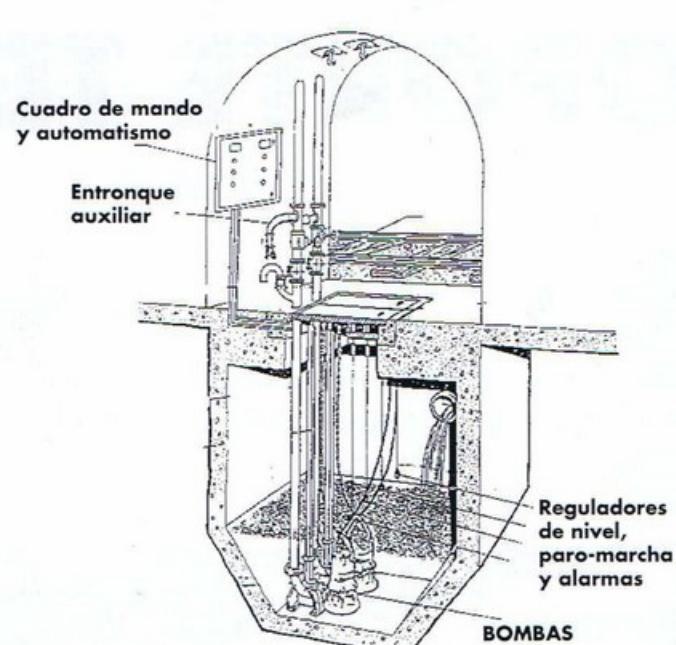
El nombre de bombes necessàries que s'instal·la es decideix a partir de la possible aportació d'aigua i de la seva situació, de manera que es posen en funcionament progressivament segons la quantitat d'aigua.

Existeixen pous amb una, dues o tres bombes i, en alguns casos, s'arriba a instal·lar més d'un pou en una zona.

Aquests bombes envien l'aigua als col·lectors, per a la qual cosa les canonades han de salvar desnivells notables i, de vegades, recórrer distàncies considerables.

Com a casos anecdòtics podríem esmentar el pou d'esgotament de l'estació Joan XXIII, el qual envia l'aigua al riu Besòs, o el d'Arc de Triomf, que la conduceix a uns dipòsits subterrànis i que, per mitjà d'una canalització per rasa, porta l'aigua a les instal·lacions del Zoo.

L'any 1992 la potència instal·lada en pous d'esgotament era



de 1.268 Kw. Hi havia 79 pous en els túNELS i 140 bombes. Com a curiositat, podríem afegir que el cabal d'aigua que arriba en alguns d'aquests pous (uns 38 o 40 litres per segon) permetria omplir una piscina olímpica en 10 hores.

Aquestes dades constaten la importància que té que aquests pous funcionin bé permanentment, la qual cosa només és possible amb una vigilància constant i un manteniment correcte a cura del Departament d'Obres i Instal·lacions.

Oriol Espinàs



Alguns pous d'esgotament recullen 38 o 40 litres d'aigua per segon.

TMB A LA RECERCA D'ALTERNATIVES RESPETUOSES AMB EL MEDI AMBIENT

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), en col·laboració amb l'empresa química ICI Chemical & Polymers, ha portat a terme un primer assaig per substituir el gas CFC R12, que els seus autobusos utilitzen habitualment en el sistema d'aire condicionat, per un producte més ecològic.

Aquest assaig de projecte mediambiental, es va iniciar a mitjan de juny passat i finalitzà a final de setembre. Es el primer projecte d'aquest tipus que es realitza en una ciutat

del nostre país i s'ha desenvolupat en 6 unitats diferents d'autobusos. Concretament, els vehicles seleccionats per TMB substitueixen el gas CFC (clorofluorocarbonat), habitual en el sistema d'aire condicionat, per un producte anomenat KLEA 134a que no resulta perjudicial per al medi ambient. Dels múltiples problemes ambientals que sofreix el planeta, un dels més greus és la destrucció de la capa d'ozó. Conscient d'aquesta problemàtica, TMB, una de les empreses pioneres en la recerca d'alternatives que respectin el medi

ambient, sempre s'ha destacat per la potenciació de solucions no contaminants que salvaguardin el nostre entorn ecològic. Ara, amb aquest projecte també vol adaptar la seva xarxa d'autobusos a la nova normativa comunitària en matèria de medi ambient, segons la qual a partir de l'1 de gener de 1994 els països membres de la Comunitat Europea hauran de reduir el 85% de la seva producció de CFC; i des de l'1 de gener de 1995 aquest reducció serà del 100%.

HORA PUNTA

DATOS BASICOS ENERO - SEPTIEMBRE 1993

	Metro	T.B.
Número de viajes vendidos	179.844.000	120.400.000
Averías durante el primer semestre de 1993	1.527	6.455
Quejas y reclamaciones	1.470	952
Intervención pasajeros	4.401.771	1.409.210
Total sanciones	18.884	5.427

ENTREVISTA A JORDI MASET, CAP DE RELACIONS COLLECTIVES DE TMB

ON ANEM?

Negociació és una paraula clau en la seva tasca com a cap de relacions collectives de TMB. Jordi Maset Blanch fa dotze anys que treballa a TMB i des de fa quatre és responsable de les relacions collectives a l'empresa, la qual cosa vol dir ser un dels responsables de trobar els terrenys més propicis per als acords entre l'Empresa i els òrgans de representació dels professionals que hi treballen.

H.P.- Expliqui's quines són les funcions principals del seu Servei.

J.M.- Les funcions principals del Servei són, d'una banda, dur a terme assessorament, suport i estudis per a la Direcció de Personal, en les tasques relacionades amb la negociació collectiva i aplicació de les normes laborals, i també el desenvolupament de les negociacions de les qüestions que afecten l'ordre sòcio-laboral amb les representacions sindicals, de conformitat amb les polítiques generals d'aplicació emanades de la Direcció i d'acord amb els serveis afectats. Per a una millor comprensió, podem esmentar com a qüestions concretes la negociació de les noves tecnologies i les seves aplicacions laborals (conductor/perceptor, AUT), els nous esquemes de vacances, els calendaris laborals, etc. i obviament, els convenis collectius. En resum, tot el que té a veure amb negociació collectiva en sentit ampli, tant si afecta tota l'empresa com a collectius concrets, des de l'increment salarial al vestuari que s'utilitza.

Així mateix, al Servei s'inclouen els departaments de Contencions, que valora les actuacions fora de norma del personal en el seu doble vessant positiu (premis) o negatiu (sancions); Relacions Laborals, com a suport al dia a dia i a la negociació puntual; Assessoria Jurídica, per plantejar la defensa als jutjats d'Afers Socials i Inspecció de Treball; Beneficis Socials, que abasta els préstecs d'habitatge, FAS; Assistència Social i Vestuari, i també el suport diari; Prevenció Laboral, en l'àmbit de la Seguretat i Higiene al Treball, i Protecció i Vigilància, per al funcionament de porteries i vigilància d'accisos.

H.P.- De totes aquestes funcions potser la més coneguda per al conjunt de treballadors és la de Relacions Collectives; tenint en compte que tant a Metro com a TB s'està negociant el conveni, podria explicar-nos com s'estan desenvolupant les negociacions i com veu vostè la fi de les mateixes.

J.M.- Es ben cert que el Conveni Collectiu representa la negociació collectiva per excel.lència, atès que s'hi regulen des de qüestions d'ordre laboral, com ara la regulació de les funcions i dels llocs de treball que s'hi contenen, fins a les qüestions econòmiques com són els nivells retributius, els increments salariais, etc., que afecten tots els treballadors. Ara bé, hi ha negociacions puntuals com les dels expedients de regulació, les condicions d'aplicació del conductor-perceptor o de l'agent únic per tren, que tenen una incidència gairebé més important que no pas la del Conveni Collectiu, tot i que pròpiament no en formen part.

Però ens cal tornar a la qüestió concreta de dir que les negociacions del Conveni del metro es van iniciar ja fa més de 12 mesos i actualment estan tècnicament aturades perquè una part de la representació sindical no vol discutir

els condicionaments derivats de la Integració a la Seguretat Social.

En aquesta situació cal que prevalgui una visió a llarg termini i el pragmatisme i la capacitat de negociació que han de tenir els sindicats, a fi de poder discutir i prendre acords possibilistes.

Pel que fa als autobusos, cal dir que, per primer cop, l'Empresa va procedir a denunciar el Conveni Collectiu i ara ens trobem a punt d'iniciar-ne la discussió (no hem d'oblidar pas que el Conveni de TB acaba el 31/12/93). Hi ha dos aspectes bàsics en la negociació del Conveni de TB: un, els complements de pensió, i l'altre, els elevats costos laborals que incideixen en el compte de resultats.

Les negociacions no seran fàcils, per bé que cal esperar que finalment arribin a bon port.

H.P.- Creu vostè que a les nostres empreses es pot establir un nou model de Relacions Collectives on es prioritzi més la negociació que l'enfrontament?

J.M.- El peculiar producte que venem (transport de persones a l'Àrea Metropolitana de Barcelona) i la titularitat pública de les empreses han fet que, històricament, els sindicats hagin fonamentat la seva estratègia en les confrontacions (vagues), per les repercussions públiques que aquestes solen tenir i perquè així han pogut forçar solucions i compromisos que no haguessin pogut aconseguir d'una altra manera.

Aquesta cultura sindical històrica encara es manté en algunes expressions ancorades en el passat, tot i que en el decenni darrer no ha donat els fruits que va proporcionar durant la dècada dels anys setanta. Tot això fa que en algunes situacions hi hagi una prioritat de la confrontació per davant de la negociació; a més, els sindicats, en comptes de plantejar alternatives de solució, només enfoquen la negociació com un demanar i que l'empresa cedeixi.

Esperem que els sindicats deixin aquests tipus d'actituds i agafin la de la negociació i la proposta d'alternatives, sobretot en uns moments que les empreses ja no poden tenir la pretensió d'esdevenir elements aïllats del context social en què es troben.

H.P.- Com vostè ja ha explicat, un dels Departaments del seu Servei és Prevenció Laboral, en quina mida és responsabilitat de tots que es compleixin les normatives de seguretat?

J.M.- El Departament de Prevenció Laboral no és el responsable que es compleixin les mesures de seguretat dins l'ordre laboral tant en el metro com en els autobusos.

Aquesta responsabilitat passa, en primer lloc, per cadascun dels treballadors que formen part de les plantilles de Metro i de TB, i també per cadascun dels caps que hi ha a les empreses. Per això fóra un error el fet de creure que la responsabilitat en aquest tema pertany a d'altres persones més que no pas a cadascun de nosaltres en la parcel·la concreta on desenvolupem el nostre treball.

En aquest sentit, una de les funcions bàsiques del Departament és la de sensibilitzar tots els treballadors i caps de l'empresa sobre la importància que té el fet que cada persona compleixi les prescripcions en matèria de seguretat, com a mitjà per reduir al màxim el risc d'accidents, que ens podrien afectar a nosaltres com a treballadors i també als usuaris.



Jordi Maset, cap de relacions collectives de TMB.

A més a més, en el Departament s'hi poden incloure els tècnics de seguretat, que serveixen per assessorar la resta de departaments, verificar les mesures existents, veillar perquè es compleixin i millorar-les en funció de les possibilitats existents en cada moment.

El mateix nom de Prevenció Laboral no hi és casual, ja que en reflecteix l'esperit i l'objectiu, que no és cap més que el d'intentar prevenir el risc mitjançant l'aplicació de mesures prèvies.

H.P.- Al ser un collectiu tan ampli (5.100 persones) han de donar-se situacions personals que requereixen l'ajut de l'empresa. Com respon aquesta, mitjançant el seu Servei, per tractar de solucionar aquests problemes?

J.M.- El fet que siguem una plantilla més gran que el nombre d'habitants de molts municipis de l'Estat espanyol comporta la vivència de moltes situacions personals força vegades complicades.

Així doncs, n'hi trobem d'ordre laboral, relacionades amb la realització del treball, que se sancionen si són de caràcter negatiu i es premien si són positives. Per això, hi ha el Departament Contencions, que analitza i valora cada cas. En aquesta mateixa ordenació laboral hi ha l'Assessoria Laboral, que defensa les posicions de la companyia en els pleits i reclamacions que es puguin plantejar.

Dins l'apartat de beneficis socials hi ha les Comissions de Préstecs d'Habitatges, dels fons d'Assistència social, en què es tracten temes d'ajuts, per a la compra i reforma d'habitatges o per solucionar-ne d'altres de caire personal/familiar com és ara l'atenció a persones disminuïdes, etc. En aquest esquema també hi actua el servei d'assistència social, mitjançant la presència de professionals en la matèria, els quals assessoren i canalitzen la problemàtica sòcio-familiar que presenten els treballadors. En aquest context, els problemes derivats de les drogadiciccions, que desgraciadament s'hi donen, es coordinen amb Salut Laboral, a fi d'intentar ajudar la persona afectada i aconseguir-ne la seva reinserció familiar, social i també laboral. L'assoliment d'aquesta reinserció suposa una bona gratificació moral. No hem d'oblidar, finalment, que el servei s'encarrega d'una part de la vigilància i control de les dependències, i això fa que tinguem un Departament de Protecció i Vigilància, que coordina aquestes dues funcions tant a Metro i TB com en les subcontractades.

HORA PUNTA

HISTORIAS DE UNA NOCHE DE TAQUILLA

CARTA BLANCA



US FAIG UNA PROPOSTA

Penso que estaria força bé la creació d'una columna fixa a la revista on es pogués incloure tota mena de relats curts, tipus com el que us he escrit, per tal d'incentivar a tots els empleats que tinguin una vena literària. Estic segur que n'hi ha molts que a les hores buides de taquilla escriuen qualsevol història, poemes, textos, etc... que expressen els sentiments més profunds. Jo us proposo el nom de "Històries d'una nit de taquilla", encara que el nom de la comlumna no té importància. Espero que us agradi la idea i us la feu vostra.

Pere Ramon Dalmau
Exp. Billetatge

Me encontraba en un lugar absolutamente desconocido. Un mundo gris de paredes y cemento, de acero retorcido y amasijos de cristales rotos. La luz era muy tenue, distante y con marcadas sombras que lo hacían todo más lúgubre. Vislumbraba una gran cantidad de distintas tonalidades grises. Todo, absolutamente todo, era gris. Desorientado empecé a andar siguiendo lo que parecía una senda antigua. Tenía curvas y recodos; unas eran gris metalizado, otras eran mates con ligeras incrustaciones resplandecientes. Asombrado intuí que debían ser árboles floridos. ¡Cómo cambia la percepción de los colores y las formas...!

Más decidido, apreté el paso abriendo los ojos y devorando todo lo que pasaba ante mí. La sensación de frío era intensa, estaba profundamente mediatisado por el color. Sabía que todo era ficticio, pero lo sentía tan real... Mi piel se erizaba por momentos.

Amanecía. El gris era desplazado por el azul. Lenta, muy lentamente triunfaba el azul por encima del gris. Una gama de azules fríos e hirientes.

Andaba y andaba y no llegaba a ninguna parte; paisaje desolado ante mis ojos. Toda una vida andando y sin saber adónde vamos. Se acababa la senda y no encontré vestigios de vida humana. Hallé un manantial de mercurio y quedé extasiado de su belleza. Ahora mismo no llegó a recordar cuánto tiempo estuve observándolo. Reflejos azules sobre el líquido metal y el transcurrir monótono de los diferentes dibujos creados al azar.

La soledad iba invadiendo mi entorno, un silencio roto por mi ansiosa respiración y por mis pasos cansinos. El silencio roto

por otro silencio muy interior, personal... pura incomunicación. No había ninguna otra alma en este mundo, alguna fuerza me obligaba a seguir andando, busqué mi propia senda para intentar salir. La pregunta crucial era salir, sí, pero de dónde. Inicié mi andadura a partir de las fuentes de mercurio, siguiendo su riachuelo de pura vida metálica. A semejanza de algunos seres humanos, cuyos corazones de hojalata laten con el mismo ritmo imperturbable en el tiempo.

Me encontré más animado, hacia tiempo que había perdido de vista el riachuelo y el paisaje no era el mismo. El rojo se abría paso a través del azul, una lucha fratricida entre ambos. Calor, fuego contra frío y hielo. Yo también era partícipe de esta lucha; inconscientemente estaba entre dos mares, uno liso y calmado, otro furioso y arisco. Esta ambivalencia duró apenas un suspiro, había triunfado el rojo.

El canto de la primavera estaba presente en la atmósfera. Reinaba una alegría inverosímil e insultante. Surgieron melodías de todos los rincones -jazz, clásica, pop sinfónico e incluso hard rock- y era sumamente agradable. Anduve un buen trecho y cerré los ojos para concentrarme en todas mis sensaciones auditivas; estaba alegre, realmente contento y sin saber por qué motivo. Al volver a abrirlos, mi mirada se posó justo encima de un agujero. Parecía la entrada de una cueva, ¡al fin! encontré rastros de vida humana. Allí había calor, alegría... comunicación. Este era el final de mi camino y lo hallé a través de sendas inverosímiles e irreales, abriendo mi imaginación al mundo.

Pere Ramon Dalmau
Exp. Billetatge

EL GRANITO

El granito es una roca que forma parte del paisaje de muchos de nosotros. Como ferroviarios lo vemos día tras día aguantando y acompañando a los miles de kilómetros de railes que forman nuestras vías férreas.

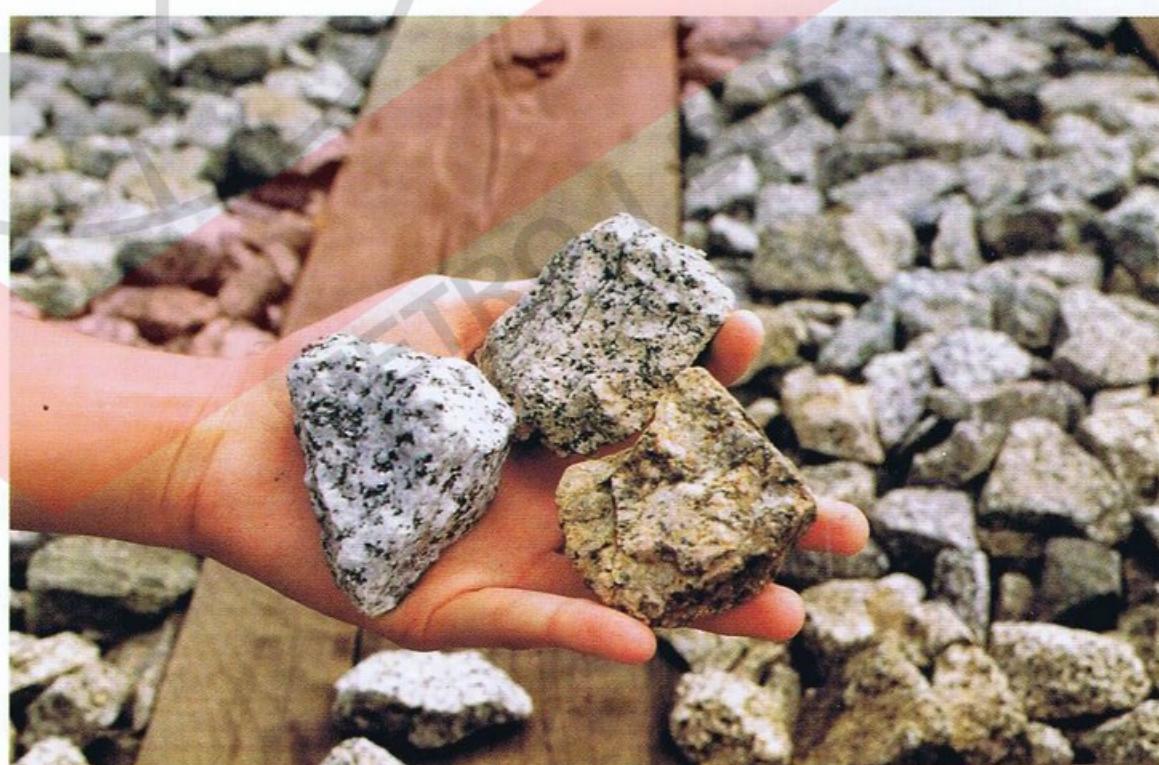
Se puede decir que al ser tan común en nuestro alrededor se conocen pocos detalles; se considera un poco vulgar porque se encuentra en grandes cantidades.

El granito es una roca formada por varios minerales como el cuarzo, los feldespatos (plagioclásas) y la mica. El granito tiene también minerales accesorios como pueden ser el berilio, topacio, turmalita, granate y esfena; éstos se presentan en cavidades irregulares y dan a la roca un aspecto y tonalidades muy bellos.

La formación del granito se produce a gran profundidad y bajo elevadas presiones y temperaturas. Sobre su origen hay opiniones diversas. Para unos se origina por consolidación de magmas ricos en sílice (teoría magmática), mientras que para otros, el granito se forma a partir de los cambios que sufren los componentes de las rocas preexistentes debido a la presión y temperatura tan elevadas (teoría transformista). Los granitos deben su clasificación al tipo de grano que los forman, por lo que se clasifican en grano fino, medio y grueso.

En general, el granito se forma en pequeños yacimientos o diques o pueden formar grandes bolsadas o masas amorfas y se localizan preferentemente en cinturones de montañas, como por ejemplo las formaciones escandinavas, canadienses y africanas. Además, están relacionadas con el plegamiento y deformaciones que han tenido lugar en estas

Lo tenemos tan cerca que apenas lo conocemos.



regiones. Generalmente, se alinean paralelas al eje de la cadena montañosa.

Normalmente el granito aparece asociado a otras rocas similares en su formación y pertenecientes a la misma clasificación de rocas plutónicas; así tenemos gabros, sienitas o dioritas. El granito, junto con el basalto, son las rocas más abundantes de la corteza terrestre, y su afloramiento y presencia en la superficie obedece a la denudación y la erosión que han sufrido las rocas sedimentarias que cubrían este granito.

El granito es una roca de cantería porque su extracción se

realiza en las canteras. Por su dureza está destinada a la construcción y la pavimentación. Las variedades coloreadas del granito bien pulidas se utilizan con finalidades ornamentales. Es una roca presente en nuestro alrededor a la que no le damos mayor importancia pero que sostiene grandes construcciones, como pueden ser túneles, puentes y hasta nos ayuda a ganar terreno al mar para asentar las playas. Es una roca totalmente aprovechable para el hombre y sus construcciones creativas.

Rocío Repullo Romero
Expededora Billeteaje

ROQUETAS CAMBIA DE AIRE

Cuando se empezó a trabajar en las cocheras de Roquetas todo parecía que estaba bien, salvo aquellos detalles que se han de ir corrigiendo sobre el terreno, en función de los trabajos a realizar. Pero no tuvo que pasar mucho tiempo para que nos diésemos cuenta de que la renovación de aire de la cochera era muy deficiente, que no había casi ventilación y que el calor se concentraba hasta el límite de lo permitido para poder trabajar.

En esas condiciones se ha estado trabajando durante once años. El invierno resulta agradable por la acumulación de calor, pero cuando empieza el buen tiempo, ya todos empezamos a acordarnos de la temporada anterior, e intentamos buscar soluciones para poder realizar (en las mejores condiciones posibles) los trabajos que se han de realizar. Para ello se ha ido probando con diferentes tipos de ventiladores, unos pequeños, silenciosos e individuales y otros grandes y ruidosos que mueven un gran caudal de aire, y que lo único que hacen es remover el mismo aire dentro del mismo lugar, con el agravante de que con el aire también se remueve el polvo ambiental.

Todos los que trabajamos en la cochera estamos interesados en que todo funcione bien, pero los más interesados en este caso son los que tienen que trabajar en esas condiciones, por eso la mayor parte de las soluciones han sido sugeridas por los trabajadores. El problema principal radica en la renovación del aire caliente por aire fresco o ambiental gracias a soluciones que no supongan un elevado coste. Una de las sugerencias fue la de abrir un agujero en el techo para que el aire se renovase. Después de solventarse el resto de los problemas, se empezaron las obras al principio del verano y ya se terminaron en los primeros días de agosto. Ni que decir tiene que por dicho agujero, se nota que sale aire caliente, que como consecuencia por algún lugar está entrando aire fresco y que en general el aire se está renovando. Tampoco tiene lugar el decir que como la



cochera es muy grande sólo se ha notado un ligero descenso de la temperatura. La solución adoptada, en mi opinión, ha sido un éxito.

Así que ahora ya podemos considerar que en las cocheras de Roquetas se ha comenzado a renovar el aire y que para poder llegar a renovarlo hasta que resulte aceptable sólo son necesarios más trámites burocráticos, más presupuestos, más tiempo y más agujeros.

Rufino Alonso

¡ADIOS AMIGO!

Siempre pensé que traicionar a un compañero era un acto de cobardía, que me produciría tal estado de abatimiento y desesperación que no volvería a ser aquella persona medianamente cordial, amable con sus semejantes. Presentía que mis noches se llenarían de fantasmas acusadores de mi flaqueza. Para ahondar más en mi desesperación lo encuentro en todas partes, con una sonrisa me extiende su mano para que lo abrace y volvamos a ser compañeros y amigos, por el llegué incluso a mentir, pero hay algo dentro

de mí que me inmoviliza e impide hacerlo. Cuando os diga su nombre sé que muchos me llamaréis desleal, pusilánime y hasta adjetivos peores, aunque sé que muchos me comprenderéis y hasta incluso me apoyaréis en recuerdo de otros compañeros que por su culpa sufrieron o tristemente nos dejaron, él se llama L.M. Winston Marlboro.

José Luis Alvarez Gómez
Jefe de Estación

A priori, se tiene la idea de que todo aquello que es privado es mejor que lo público. Los argumentos para mantener esa idea son múltiples en función de lo que cada uno conoce. Quizás incluso yo era uno de esas personas, hasta que algo delicado pasó en mi familia, un problema preocupante de salud. La persona afectada llevaba cuatro meses de tratamiento con antibióticos para una falsa sinusitis que le fue diagnosticada en la medicina privada. Hartos de pagar

dinero, nos dirigimos a la consulta de un hospital público donde pudimos tener la solución al problema: una meningitis que pudimos atajar a tiempo.

Este tema me ha hecho reflexionar, he llegado a la conclusión siguiente: lo de menos es el tipo de administración, y lo realmente importante es la profesionalidad de la persona.

Cuando estás ante un profesional auténtico, íntegro, esté donde esté (lugar privado o público) siempre será responsa-

CARTA BLANCA



EL PERSONAL DE METRO POT AMB ELS ELEMENTS

El passat 24 d'agost, l'àrea metropolitana de Barcelona es va veure afectada per fortes tempestes i, com a conseqüència, va haver una desconexió total del subministrament d'energia elèctrica.

El ferrocarril metropolità de Barcelona també es va veure perjudicat per aquesta circumstància i des de les 16:25 fins a les 20:00 hores, la circulació de trens quedà paralitzada a les quatre línies.

El moment que es va produir la desconexió, hi havia un total de 55 trens en circulació, dels quals 45 o bé es trobaven parats a les estacions o van poder arribar-hi per inèrcia, per la qual cosa el passatge es pogué desallotjar sense problemes greus. Això no obstant, els altres 10 trens van quedar dins el túnel i, per tant, es va haver de procedir-ne a l'evacuació, amb les dificultats que comporta transitar pel túnel.

Cal destacar l'actuació del personal que prestava servei en aquells moments. Amb aquest motiu, la Direcció de l'empresa, per mitjà dels responsables del Servei d'Explotació, els transmeté personalment la seva gratitud i ara vol fer públic el seu agraiament mitjançant aquesta columna d'Hora Punta, sense oblidar la valiosa i desinteressada col.laboració dels passatgers.

¿PÚBLICO O PRIVADO?

ble de su trabajo, y creo también que de donde no hubo, no se puede sacar.

Tengo que afirmar, como hizo aquel escritor catalán, "estoy harto de escuchar, que por el simple hecho de ser público ya es malo, máxime, cuando hoy día los criterios que se emplean son de empresa privada".

Valeriano Soriano Pérez
Jefe de Estación

ESPORTS



Fa quinze anys que es corre la cursa de la Mercè a Barcelona. La primera, que jo recordi, va ser l'any 1978: la gent de la ciutat quedava bocabadada amb l'entusiasme d'aquells corredors que hi participaven sense un altre objectiu que

QUINZENA CURSA DE LA MERCÈ

TEMPS	COGNOMS	NOMS	LLOC CLAS. GENERAL	LLOC TMB	CENTRE DE TREBALL
37'06"	Porrera Ribas	Marcel	134	1	Eplotació Metro
38'52"	Martínez Fernández	Lorenzo	248	2	Eplotació Metro
41'18"	Rodríguez Gazulla	Juan Antonio	425	3	Factor Humà
44'00"	Lunaro Julián	Victoriano	668	4	Eplotació TB
44'03"	García Fernández	Luis	671	5	Eplotació TB
44'25"	Castaño Feriz	Manuel	707	6	Eplotació Metro
44'26"	Font Sancho	Carlos	708	7	G.O.L.- Metro
45'14"	González Crespo	José Antonio	790	8	Tallers Generals - Metro
45'54"	Guijarro Cardeñosa	Manuel	852	9	Eplotació TB
47'51"	Ibáñez Ibáñez	Rafael	1030	10	Eplotació TB
48'39"	Muñoz Ibáñez	Juan R.	1120	11	Eplotació TB
55'13"	Estivalez Pérez	Jesús	2800	12	Tallers Generals - Metro
1h 05'	Tostado	J.A.	—	13	Tallers Generals - Metro

posar-se les sabatilles, els pantalons curts i la samarreta, per sentir-se, tal vegada, més lliures.

Aquest any, 1993, la cursa de la Mercè ha estat més dura pel que fa al perfil altimètric; malgrat això, el

guanyador va fer un bon temps, concretament 28'52" i la primera dona 32'50".

Ara bé, com sempre els corredors de TMB també han fet un bon temps.

III CONCURS FOTOGRÀFIC HORA PUNTA

BASES

Participants: Tots els empleats actius i passius, i els familiars pròxims, sempre i quan no siguin professionals de la fotografia.

Tema: Lliure, amb un premi especial per als temes relacionats amb el transport públic.

Modalitats: Blanc i negre i color.

S'admetrà un màxim de 3 fotos per autor en cadascuna de les modalitats. No s'admetran fotos que hagin estat premiades anteriorment en d'altres concursos.

Mides i presentació:

Blanc i negre: Dimensió mínima de les fotografies 24 x 30 cm, enganxades sobre cartolina. Es recomana deixar un petit un marge (passe-partout).

Color: Les mateixes normes que a l'àpartat de blanc i negre.

Identificació: Cadascun dels autors posarà un lema al conjunt de les fotografies presentades i cada una d'elles tindrà un títol. Al darrere de cada foto, s'hi escriurà el lema i el títol.

En un sobre tancat s'ha d'enviar una targeta amb el lema i els títols de les fotos, a més del nom, els cognoms i l'adreça de l'autor, i també el lloc de treball a l'empresa.

Jurat: La seva composició encara no és definitiva.

PREMIS

1.- Blanc i negre

Primer premi: Placa i val per a material fotogràfic.

Segon premi: Placa i val per a material fotogràfic.

Tercer premi: Placa i val per a material fotogràfic.

Premi especial (*): Placa i val per a material fotogràfic.

2.- Color. Els mateixos premis que en blanc i negre.

(*) El premi especial corresindrà a la millor fotografia relacionada amb el transport públic. Aquest premi podrà restar desert si el jurat ho creu convenient.

CALENDARI

Admissió: Fins al 15 de gener de 1994.

Adreça: Formació Sta. Eulàlia. Srta. Margarita Latorre.

Veredicte: El dia 31 de gener de 1994.

Exposició: Itinerant. Hora Punta informarà dels emplaçaments concrets i les dates.

Lliurament de premis: Dia 10 de febrer de 1994.

Retorn d'obres: A partir del 1 d'abril de 1994 mitjançant valisa interior o bé al domicili.

Consultes: Per a qualsevol consulta dirigu-vos als organitzadors (responsables i corresponents d'Hora Punta).

NOTES

* Es demana que les fotos es tramegin suficientment protegides per evitar-ne el deteriorament, sobretot a les cantonades.

* El suport ideal hauria de ser el màxim de gruixut possible. A més, les fotografies hauran d'anar ben enganxades amb cola.

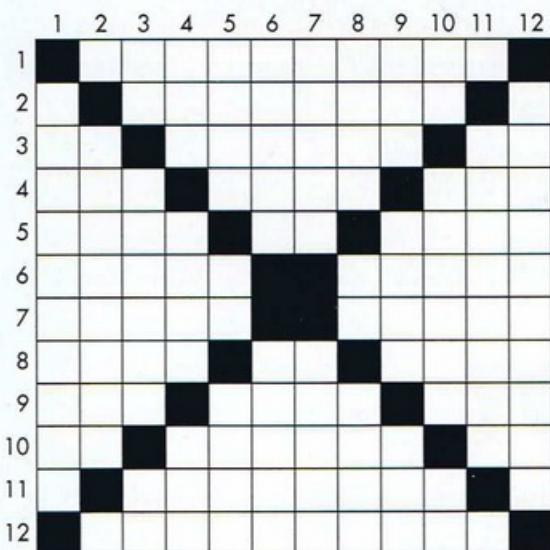
* El fet de prendre part en la convocatòria pressuposa que s'admeten les bases. Els concursants també s'hauran d'ajustar necessàriament a les bases.

* Els organitzadors resoldran qualsevol qüestió imprevista que pugui sorgir en aquest concurs.

PUNTO Y APARTE



CRUCIGRAMA



Rufino Alonso

HORIZONTALES 1.- Ayúdala a realizarlo. 2.- 500. Indio de una tribu americana. Símbolo químico del fósforo. 3.- Preposición. Dícese de la persona graciosa. Repetido familiar. 4.- Hijo de Noé. Canción de cuna. Perro. 5.- Esclava de Abraham. Forma del pronombre. Frena, detiene. 6.- Cauce artificial. Amansad, someted. 7.- Al revés, derribo. Refugé, albergué. 8.- Determino una dimensión. Preposición. Hijo de Jacob. 9.-

Alga marina. Lengua gitana. Yerno de Mahoma. 10.- Nota musical. Agradable, fácil. Vocal repetida. 11.- Vocal. Persona que hospeda. Consonante. 12.- Pedida con anterioridad.

VERTICALES 1.- Incomodidad, molestia. 2.- Consonante. Que supone contradicción. Consonante. 3.- Campeón. Hato o rebaño. Río italiano. 4.- Nombre de letra, plural. Cola. Planta crucifera de huerta. 5.- Óxido de hierro que atre los metales. Artículo. Uní con hilo. 6.- Tontas. Al revés, lechos. 7.- Vano, inútil. Al revés, figura a la que se adora. 8.- Entera, sin excluir nada. Entrega. Nombre de mujer. 9.- Dios de los musulmanes. Coloca, pone. Reza. 10.- Artículo. Prenda de vestir. Preposición inseparable. 11.- Vocal. Correlativa, semejante. Vocal. 12.- Establecimientos donde se hace o se vende cierto alimento.