HORA PUNTA

NOVEMBRE - DESEMBRE 1998
SEGONA ETAPA Nº 45

1997
1999

Tres anys de commemoracions del transport públic a Barcelona

125 anys de Tramvia 1872-1997

150 anys de Ferrocarril 1848-1998

75 anys de Metro 1924-1999

SUMARI

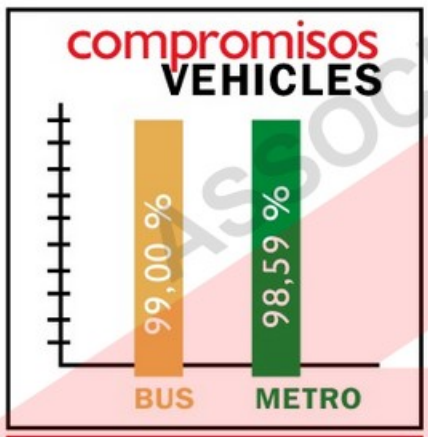
BON NADAL
I FELIÇ ANY 1999

CARTA DE SERVEIS

Compliment de compromisos

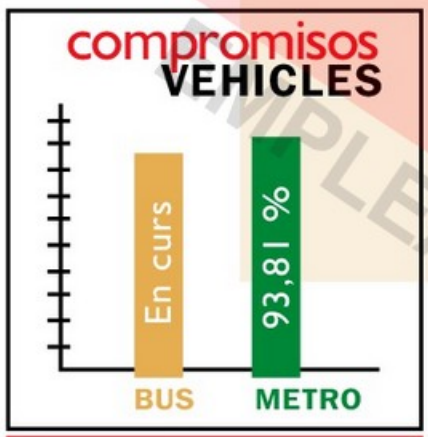
Percentatge de compliment del servei programat

Percentatge de compliment dels servei programat de les escales mecàniques i els ascensors



Percentatge de compliment dels programes de manteniment dels vehicles de la xarxa

Percentatge de compliment de l'interval teòric de pas entre dos trens/busos (SAE) consecutius



Percentatge de compliment dels programes de neteja dels vehicles de la xarxa

Percentatge de resposta als suggeriments, queixes o reclamacions contestades abans dels 15 dies

PUNTA HORA

2

ÍNDEX

Carta de serveis 2

Entrevista a Juan Murcia González director corporativo de Recursos Humanos y Calidad 3

El nou Centre de Control de Metro (CCM) 5

El Centro de Soporte Telemàtico 9

La Web de TMB incorpora más novedades y funciones nuevas 12

Viaje a París 16

Exprés cap al futur 19

Trepitjant muntanya els boletaires 21

Jornada de Puertas Abiertas 23

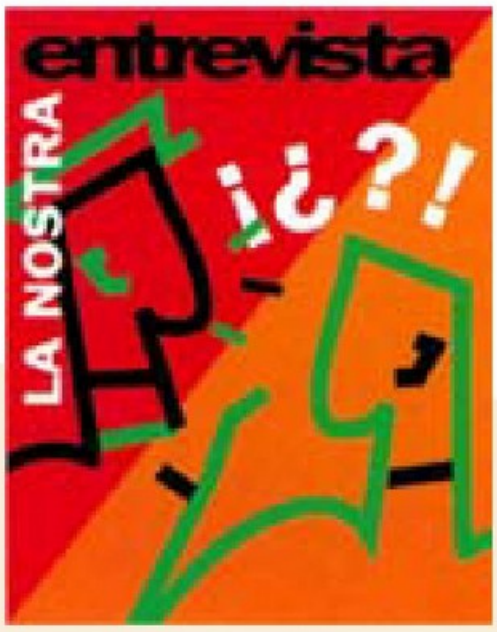
TMB treballa a Lisboa 25

VIII Concurs fotogràfic Hora Punta 27

Passatemps 27

Cartes dels lectors 28

Direcció de la revista HP: Eladio de Miguel Sainz.
Coordinació de l'edició i assessoria redaccional: Gabinet de Premsa de TMB.
Consell de Redacció: Rufino Alonso Fernández (Triangle Ferroviari), María Dolores Álvarez Arranz (Zona Franca II), Diego Balsera Rodríguez (CCM), Lluís Bruguera Casas (Zona Franca II), José A. Dorador Fernández (CRE), Enric García Serrano (Llevant), Gustavo Lamadrid Santos (Zona Franca II), Isabel León Montero (Llevant), Manuel López Rodríguez (Llevant), Jordi Orta Roca (Zona Franca II), Francesc Martos Roldán (CCM), Ángeles Rodríguez Coto (Zona Franca II), Alberto Cervera Azuara (Lutxana), Juan A. Rodríguez Gazulla (Santa Eulàlia).
Col·laboradors nº 45: Joan Carles Plana, NOU SISTEM IV, Joan Antoni Pujals, Benjamín Naranjo, Josué León, Taller Sagrera, Ignasi Vilanova, Delfín Abad, JOrge Aguado, Josep Cuenca, Rfael García Valenzuela, Taller Sagrera.
Fotografia: Màrius Canet
Edició: Comunicació Interna.
Producció: Autoedició.



ENTREVISTA A JUAN MURCIA GONZÁLEZ,

DIRECTOR CORPORATIVO DE RECURSOS HUMANOS Y CALIDAD

Recién publicado el aviso al personal que informa sobre la descentralización de las funciones de relaciones laborales y de gestión de personal a las Áreas de Operaciones de Metro y de Autobuses, Juan Murcia, director corporativo de Recursos Humanos y Calidad, detalla en el siguiente cuestionario los motivos de esta reorganización.

¿Cuáles son las principales razones de esta decisión?

Bajo nuestro punto de vista, hemos cumplido una etapa en TMB caracterizada por la necesidad de resolver en ambas Compañías determinados aspectos de la gestión que suponían un lastre económico inasumible para el futuro de las mismas, como eran los sistemas complementarios de pensiones establecidos, y, a la vez, la necesidad de proceder a la descentralización de la gestión como una nueva manera de gestionar las Compañías delegando responsabilidades y poder al objeto de acercar al máximo la toma de decisiones allí donde se producen los problemas. Ambos objetivos han sido ya cubiertos en Metro y, en Autobuses, se encuentran ya en fase de implantación. Todo ello permite, hoy, avanzar

La descentralización de la gestión tiene por objeto acercar al máximo la toma de decisiones allí donde se producen los problemas

también, dentro del proceso de descentralización global de TMB, en una nueva filosofía de descentralización de la Gestión de los Recursos Humanos que tiene también como objetivos básicos dotar a la estructura de mando de la organización y competencias necesarias para asumir sus responsabilidades en materia de personal, así como establecer los mecanismos y herramientas de comunicación necesarios que permitan explicar a los trabajadores las diferentes políticas de gestión de los recursos humanos y también las razones que justifican desde el punto de vista de la Dirección de la Compañía la aplicación de medidas concretas.

¿Qué factores internos existen en la Compañía que pueden ayudar o perjudicar al desarrollo de este proceso de cambio?

A nuestro juicio existen en cada una de las Empresas diferentes elementos positivos que pueden ayudar al desarrollo de este proceso. Concretamente, en Autobuses, se ha conseguido, mediante un esfuerzo de consenso de Empresa y Sindicatos, establecer un Convenio Colectivo único que recoge todas las normas y mejoras acordadas sucesivamente en la negociación colectiva y eso clarifica extraordinariamente el marco laboral de la Compañía. También el establecimiento de un nuevo Sistema de clasificación profesional basado en los Grupos Profesionales supone otro logro de enorme importancia que redundará en una mayor y mejor participación de la representación de

los trabajadores en la gestión de las profesiones. Se ha aprobado la exteriorización de las pensiones y se encuentra en fase de futura implantación la descentralización de la gestión en las diferentes Unidades Operativas. Todo ello permite pronosticar un desarrollo positivo también de este proceso de descentralización de la gestión de recursos humanos.

El modelo organizativo y de gestión aprobado supone descentralizar en las Áreas de Negocio de Metro y Autobuses todas las Relaciones Laborales y la Gestión de Personal

En cuanto a Metro, existen asimismo elementos y razones fundadas para un pronóstico positivo de este proyecto de descentralización. El largo conflicto social derivado de la integración de las pensiones del Metro en la Seguridad Social, terminó con un acuerdo razonable a través del Convenio Colectivo Extra-estatutario 1997/1998 firmado con CCOO y UGT, y la implantación del nuevo modelo de gestión de la Compañía a través de las Gerencias de Línea es también una realidad que permitirá asumir la descentralización de la gestión de las relaciones laborales y de gestión de personal con garantías de éxito.
Sin embargo, no podemos olvidar que existen factores de riesgo que pueden perjudicar el desarrollo de este proyecto. El más importante es precisamente, aunque pueda parecer contradictorio, el carácter participativo que implica este proyecto de descentralización y que puede dar lugar a que una misma política de gestión de personal sea aplicada con visiones diferentes en cada servicio. De todas maneras, estos riesgos, asumibles, pueden y deben ser neutralizados a través de los criterios establecidos en el Plan Anual de Recursos Humanos que será el instrumento esencial de gestión de recursos humanos para toda la línea de mando.

¿Cuál es, en concreto, el modelo de cambio organizativo y de gestión que ha sido aprobado?
En síntesis, el modelo organizativo y de gestión aprobado supone descentralizar en las Áreas de Negocio de Metro y Autobuses todas las Relaciones Laborales y la Gestión de Personal (desde la negociación de convenios, expedientes de regulación de empleo, negociaciones de modificación sustancial de las condiciones de trabajo, hasta la gestión de títulos de viaje para empleados, pasando por la regulación de horarios, etc) que, a partir de ahora, serán responsabilidad de las Áreas de Negocio. Quedan en el ámbito de la competencia directa de la Dirección Corporativa de Recursos Humanos los aspectos relativos a la Comunicación Interna y la Formación, la gestión del Desarrollo Directivo y de la Calidad, así como otros aspectos específicos relativos a los Planes de pensiones, la Prevención y Salud, la Promoción y la Selección, así como la coordinación general de todas las políticas relacionadas con los recursos humanos.
Por último, señalar que a nivel organizativo la competencia asumida en materia de calidad que hemos mencionado supone la incorporación en la nueva estructura de Recursos Humanos de la Gerencia de Calidad.
Y ello es así porque en este nuevo enfoque de criterios de gestión de la Dirección Corporativa de Recursos Humanos orientados al cliente interno, la calidad es un aspecto esencial que debe recogerse en la nueva estructura.

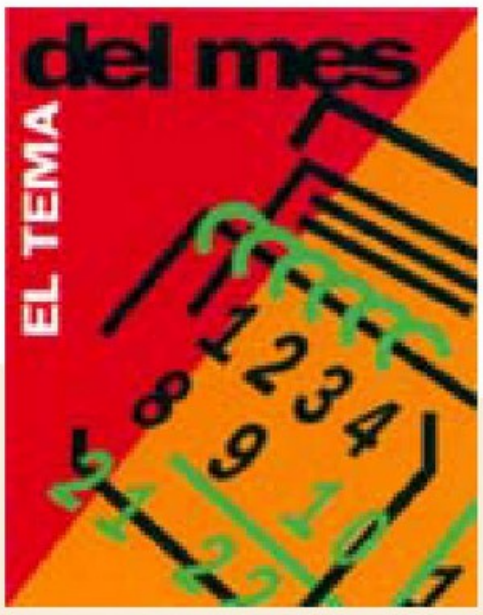
¿Van a significar estos cambios modificaciones en las condiciones de trabajo del personal afectado?
En términos generales, no, El criterio rector de este cambio organizativo ha sido el de que las personas que estaban realizando las tareas ahora traspasadas a las Área de Negocio, sean también las que las realicen en el futuro. En todo caso, se respetarán las condiciones de trabajo que el personal afectado tiene reconocidas (horarios, categorías, salarios etc.)

¿La incorporación de las relaciones laborales a las Áreas de negocio, puede suponer cambios en los servicios centrales de dichas Áreas?
Sin duda; quienes pueden dar la respuesta mas acertada son las Direcciones de las Áreas referidas; pero parece claro que determinadas actividades de gestión o de control relacionadas con los recursos humanos que ahora se vienen realizando en dichas Áreas, deberán integrarse en las actividades que han sido traspasadas, como por ejemplo, horarios, cobertura de servicios, control y cobertura de plantillas, etc.

¿Cabe situar los actuales cambios en un proceso más amplio de reorganización de TMB?
Desde el punto de vista de una gestión más eficaz y eficiente de las Compañías, la Alta Dirección ya estableció en su momento la necesidad de avanzar en la implantación de un nuevo modelo de gestión descentralizada, que permitiera dar a la ciudad y, en particular, a nuestros clientes, un transporte público cada día más eficiente y al mejor precio, a la vez que reducir progresivamente nuestra dependencia de las subvenciones públicas. Y en eso estamos. Solo, de esta manera, a través de la eficiencia, TMB podrá blindarse ante las corrientes de privatización que están sacudiendo a todo el sector público.

¿Se va a dar conocimiento a la Organización de este proceso? ¿Qué actuaciones piensan seguirse?
Parece obvio. Hay establecido un plan de comunicación que permitirá informar a toda la organización de este proyecto de cambio. Además, todo cambio organizativo supone, como es lógico, modificaciones en los procesos administrativos y de todo tipo, que conlleva en algunos casos cambios importantes y en otros pequeñas modificaciones que deben ser conocidas por el personal para evitar confusiones en su relación con la Compañía. Se abre pues, a partir de ahora, un proceso transitorio, en el que, sin pausa, iremos adaptando todos los procesos afectados al nuevo sistema organizativo y comunicándolos para conocimiento de toda la organización.

HORA PUNTA



EL NOU CENTRE DE CONTROL DE METRO (CCM)

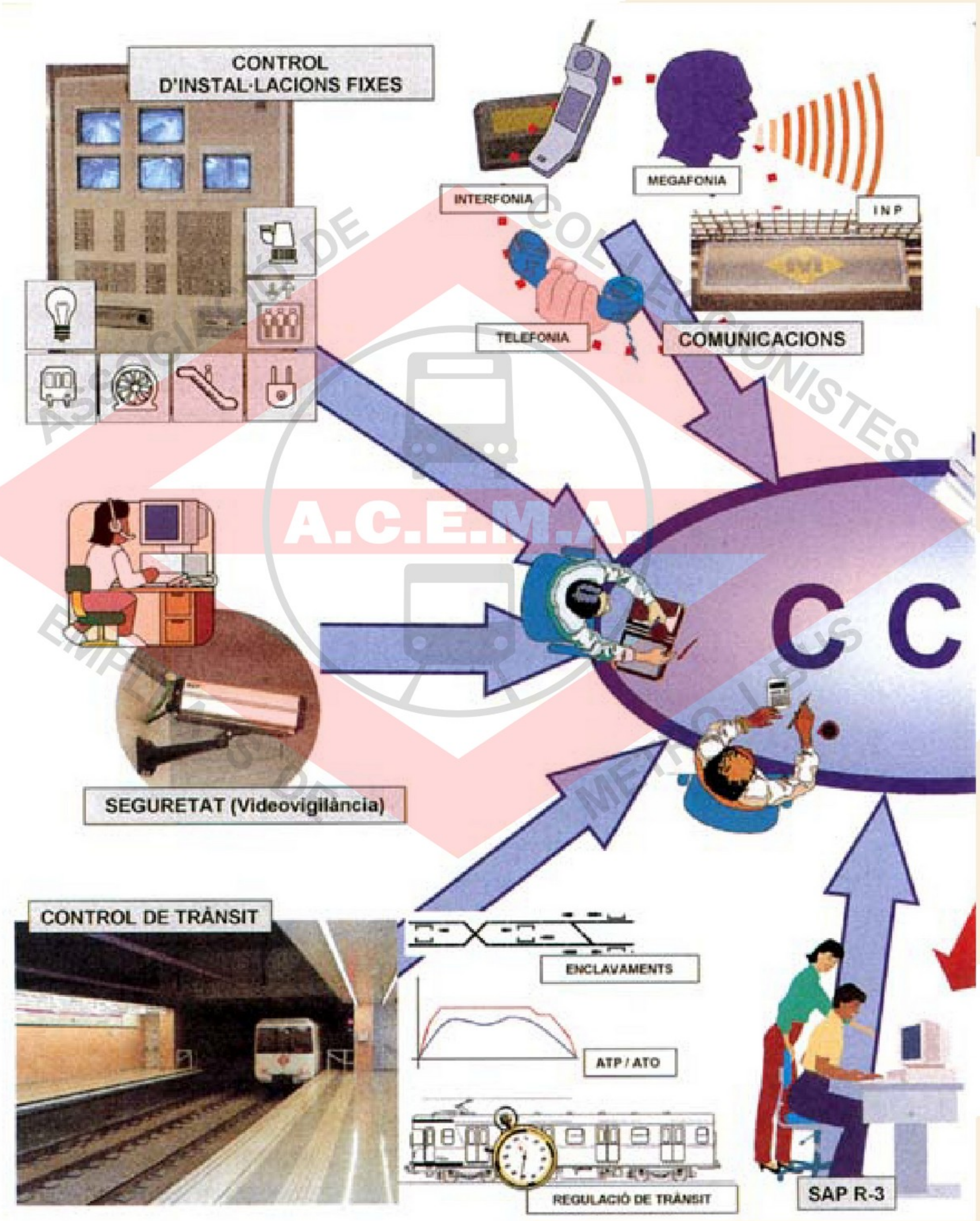
Dins de les actuacions sobre la xarxa de METRO que en un article de l'anterior edició d'HORA PUNTA s'han descrit, volem destacar-ne dues d'elles per la seva especial rellevància, el nou CCM i les cotxeres-tallers del Triangle ferroviari. Avui, ens limitarem a fer-ne una succinta descripció del primer i deixarem per a una propera edició d'aquesta revista la segona, així com també entrar en un major detall amb relació a les seves característiques, funcionalitats expectatives de creixement, etc. d'ambdós projectes.

Vista parcial CCM en fase de muntatge.

EL NOU CCM

Al CTC situat a l'estació de Sagrada Família l'any 1972, i que ha vingut acomplint amb successives ampliacions pel que fa a mitjans operacionals amb la seva funció de centre neuràlgic de l'explotació de la xarxa de Metro des d'aleshores, li resten poques setmanes de "servei".

Les obres d'implantació del nou CCM estan pràcticament ultimades i és molt probable que quan aquest article vegi la llum, sigui ja operatiu en gran part



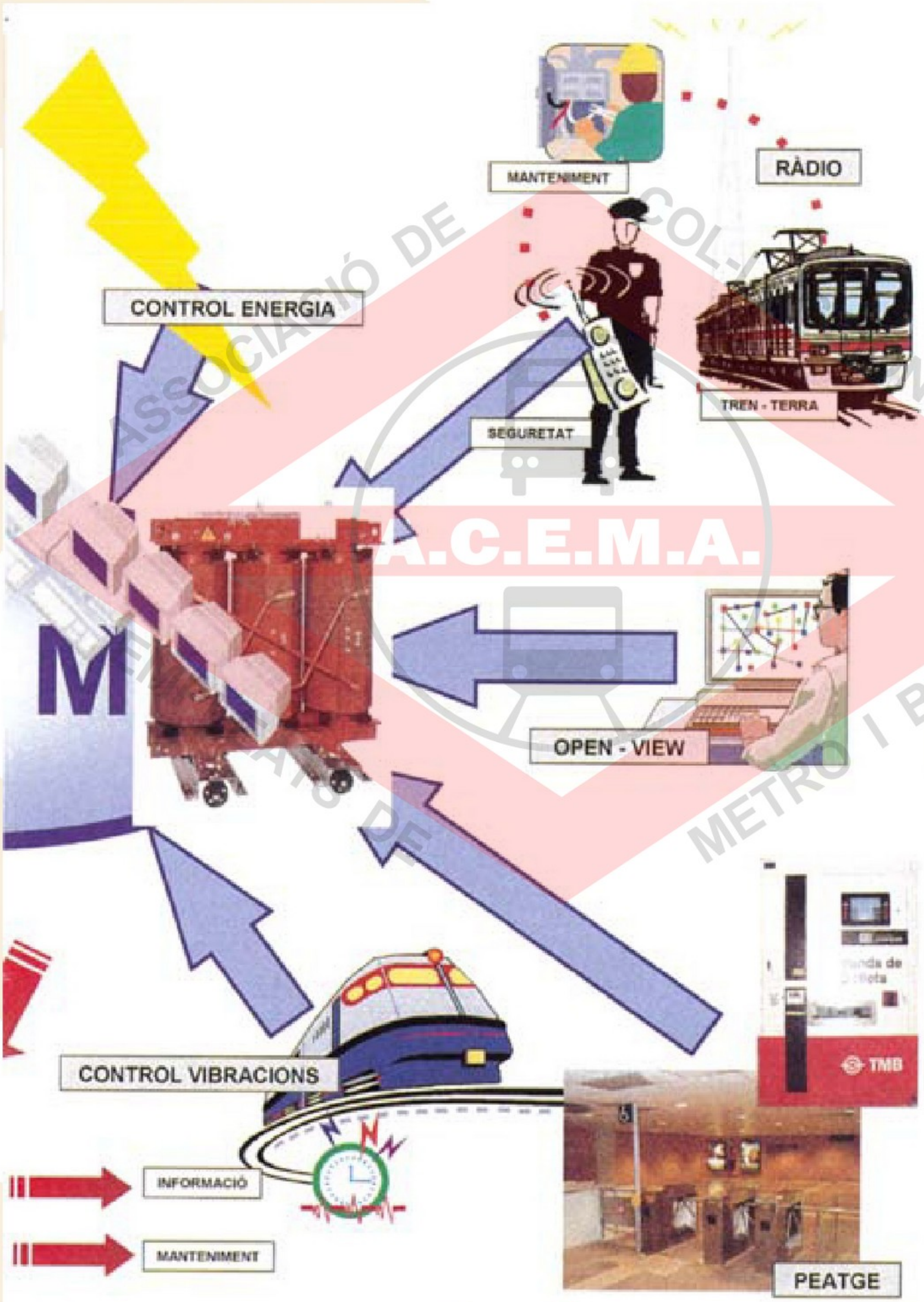
Les condicions limitades pel que fa a espai, característiques medi ambientals del local i fins i tot aspectes de seguretat, unides a les exigències que la renovació i ampliació dels sistemes de telecontrol i comunicacions, que s'estan realitzant a la xarxa, van fer que la direcció de la Companyia prengués la decisió de construir un nou Centre de Control.

D'entre les diferents alternatives de possible reubicació, analitzats els avantatges i els inconvenients de cadascuna d'elles, es va optar per traslladar-ho al nou edifici de Sagrera, on d'altra banda hi ha les oficines del Servei d'Explotació de Metro i el CRT de Transports de Barcelona.

Les obres d'implantació del nou CCM estan pràcticament ultimades i és molt probable que quan aquest article vegi la llum, sigui ja operatiu en gran part.

Pel que fa a les seves característiques bàsiques, podríem distingir tres aspectes:

Referent a l'àmbit espacial, el CCM està distribuït en tres espais:



Esquema de les funcionalitats del CCM.

El nou CCM.

El nou Centre de Control de Metro, pot considerar-se homologable al més avançat que pugui existir actualment a una xarxa de Metro

I) Sala d'operació i dependències annexes (Centre d'Informació a Usuari, CET, etc.) situats a la segona planta de l'edifici, els quals ocupen una superfície total de 370 m^2.

2) Sala d'equipament tècnic (ordinadors, repartidors de comunicacions, etc.) amb una superfície de 150 m^2. situada a la primera planta, just sota la sala d'operació. En una dependència contigua hi ha el Centre de Serveis Telemàtics (CST) amb una superfície total de 140 m^2.

3) Dependències on estan instal·lats els sistemes d'alimentació elèctrica del Centre (estació transformadora, quadres de distribució, equipaments d'alimentació Ininterrompuda,...), situats a la planta baixa.

Pel que fa a les funcionalitats del Centre, aquestes són de manera resumida les següents:

- ✔ Lloc de supervisió de l'explotació de la xarxa (supervisors)
- ✔ Cinc llocs d'operació (un per línia) des de cadascun dels quals es realitza: el control de trànsit, el control de las instal·lacions fixes, la videovigilància d'estacions, la gestió de manteniment (mitjançant el sistema SAP), les comunicacions amb toca la xarxa, etc.
- ✔ El Centre de Gestió d'energia elèctrica de tota la xarxa
- ✔ El Centre d'Informació a l'Usuari (CDIU)
- ✔ El Centre d'Explotació i Tractament (CET)
- ✔ El Centre de Prevenció i Seguretat (CCPS) de tota la xarxa

Quant a l'àmbit tecnològic, les diverses funcionalitats assenyalades tenen el suport de diferents sistemes de tecnologia punta (de nova implantació, renovats o existents), entre els quals cal assenyalar els següents:

- ✔ Sistema de telecontrol de trànsit. el qual té associat el Sistema de Regulació de Trànslt (RDT), CESARES...
- ✔ Sistema de telecontrol de subcentrals i seccionadors de línies de tracció
- ✔ Sistema de telecontrol d'Instal·lacions fixes (implantat en dues línies I amb expectatives de generalitzar-lo a tota la xarxa)
- ✔ Sistema de comunicacions:
  - Telefonia automàtica
  - Telefonia selectiva
  - Radiotelefonia tren - terra amb canals addicionals per a equips de seguretat i manteniment
  - Interfonia usuari
  - Centre de Control
  - Megafonia centralitzada
  - Sistema de gravació
  - Sistema d'Informació al passatge
  - Sistema de videovigilàncla (TVCC) centralitzat (línia 5 en servei i extensió prevista a la resta de la xarxa)
  - Sistema SAP-R3 per a la gestió de manteniment
  - Sistema open-view per a la gestió de comunicacions
  - Sistema per al control de la qualitat del rodolament de trens (transmissió de vibracions)

El nou Centre de Control de Metro, per les seves característiques físiques, tecnològiques I funcionals pot considerar-se homologable al més avançat que pugui existir actualment a una xarxa de Metro.

JOAN ANTONI PUJALS CASADESÚS
Servei d'Infraestructures

EL CENTRO DE SOPORTE TELEMÁTICO

El Centro de Soporte Telemático (CST) es una nueva unidad funcional cuya principal responsabilidad es el control y gestión del Centro de Proceso de Datos y de la red de Telecomunicaciones, que incluye los servicios de transmisión, telefonía, teleproceso y radiotelefonía, y todos aquellos sistemas que posteriormente se anexen a la red pasando a formar parte de los sistemas de comunicaciones.

Nuevas Tecnolologías para el CST.

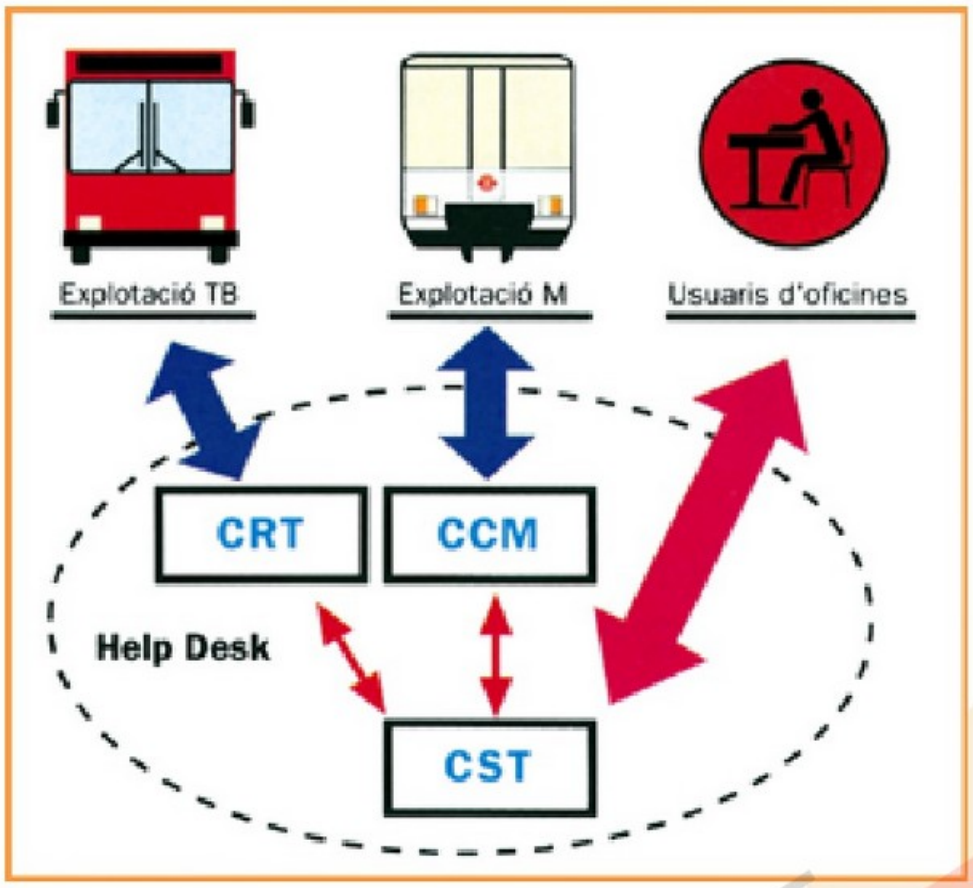
Esta red se ha construido a partir de las especificaciones del Plan de Telecomunicaciones (PdT), que ya ha sido descrito en ediciones anteriores de Hora Punta. Asimismo, en este mismo plan se define la necesidad de adecuar la estructura de la Empresa para gestionar de forma adecuada la nueva infraestructura. En el proyecto de automatización de la Gestión de la Red (CGX) se determina la creación de este centro, sus funciones, su ubicación en el organigrama y las relaciones con otros servicios de TMB.

El colectivo de usuarios del CST son potencialmente todos los empleados de la Empresa

En el mismo PdT se define un modelo de cómo tratar la gestión de incidencias en el que destaca la colaboración del CST con el CRT y el CCM en la resolución de las mismas.

Este modelo está basado en tres premisas:

1. Un usuario tendrá siempre un mismo interlocutor, que coincidirá con el actual.
2. Se prima el dar una respuesta operativa a la incidencia. Así el CRT y el CCM intervendrán en las incidencias que provengan de sus respectivas explotaciones.



3. El centro de atención (Help Desk) que corresponda diagnostica las incidencias y las filtra. distribuyéndolas a los servicios expertos.

¿CÓMO PUEDEN AYUDAR A LOS USUARIOS?

El colectivo de usuarios del CST son potencialmente todos los empleados de la Empresa. dado que prácticamente todos utilizamos algún medio de comunicación: teléfono, ordenador o radio.

Como ya se ha mencionado, la resolución de incidencias, en colaboración con el CCM y el CRT, son relativas a los servicios de telecomunicaciones y a los servicios tradicionales de informática. Por ejemplo. la avería en un teléfono, averías en el PC (monitor, teclado, ratón,...), problemas al utilizar las aplicaciones, etc.

Pero además, es el canal para toda la empresa en la obtención de nuevos servicios o modificación de los disponibles, como instalar un nuevo dispositivo (teléfono, PC,...), recuperar algún fichero desde un backup, ampliar prestaciones del teléfono, acceder a una nueva aplicación informática, traslado físico del puesto de trabajo, etc. En caso necesario, el CST remitirá la petición al departamento responsable de la gestión del servicio afectado y realizará el seguimiento hasta su finalización.

FUNCIONES PRINCIPALES

- ✔ Controlar el funcionamiento de la red de Telecomunicaciones y de los servicios a los que da soporte en la actualidad y de los que se instauren en el futuro.
- ✔ Recepcionar, diagnosticar y solucionar incidencias de la red de Telecomunicaciones y de los sistemas Informáticos.
- ✔ Recepcionar y tramitar todas las solicitudes de cambios: nuevos servicios o modificación de los disponibles.
- ✔ Supervisar el rendimiento de los recursos de la red y de los sistemas informáticos.
- ✔ Gestionar el Centro de Proceso de Datos (CPD).

El CST es una nueva unidad funcional constituida a partir de las especificaciones del Plan de Telecomunicaciones.

El CST se ha trasladarlo recientemente a Sagrera

- ✔ Planificación de la producción.
- ✔ Gestión de la seguridad física y lógica de los datos.

¿CÓMO SE HA FORMADO EL EQUIPO HUMANO DEL CST?

El CST se crea a partir de los recursos técnicos disponibles en el Área de Organización y Sistemas de Información. No es, pues, nuevo personal, sino fruto de la reorganización del área.

Su núcleo principal es el CPD, que ya cuenta con una cobertura completa de servicio (24x7), apoyados por técnicos procedentes de Infocentro y Soporte Técnico. Además se han incorporado dos personas de otras áreas de la Empresa.

Para poder- conseguir los objetivos encomendados, el equipo humano que formamos el CST está realizando un importante esfuerzo de adaptación profesional para conocer las nuevas tecnologías de telecomunicaciones y de las herramientas hardware y software necesarias para su gestión.

Recientemente el CST se ha trasladado al edificio de Sagrera, donde también se encuentran el CRT y CCM, para acercar la gestión de los sistemas críticos de telecomunicaciones y SPV a la gestión de la explotación de Bus y Metro. Esta aproximación física busca una óptima visión del servicio basada en la mejora de la Interacción con los mencionados centros.

Para agilizar los servicios en oficinas y operativas se fomentará la colaboración de "usuarios avanzados" que puedan constituirse en nexo de unión con las ''culturas locales". Asimismo, en la oficina de Zona Franca se mantendrá personal del CST durante el horario laboral.

¿CÓMO FUNCIONA EL CST?

Cuando un usuario se pone en contacto con el centro, un operador del CST atenderá su consulta, problema o petición e intentará dar una respuesta inmediata. Si el problema exige la intervención de un servicio de mantenimiento el mismo operador realizará el aviso correspondiente. El mantenimiento puede ser interno o externo según los contratos vigentes para cada uno de los distintos servicios. En el caso en que el operador no pueda solucionar el problema con los recursos propios, pasará el problema a un técnico del propio CST que estará especializado en el servicio objeto de la incidencia. En aquellos casos que el técnico del CST tampoco sea capaz de solucionar, porque la incidencia sea muy compleja, se cuenta con el apoyo de las áreas de soporte donde están los especialistas en cada una de las tecnologías implicadas, que en la actualidad son las siguientes:

- ✔ Telecomunicaciones para problemas de los sistemas de transmisión, telefonía y radiotelefonía.
- ✔ Soporte a las Tecnologías de la Información (STI) para problemas en los sistemas informáticos o de teleproceso.
- ✔ Desarrollo y Mantenimiento de Aplicaciones (DMA) para problemas en el funcionamiento de aplicaciones informáticas.

El operador, en cualquier caso seguirá el desarrollo del problema e informará al usuario acerca del mismo.

Este modo de funcionar se expresa en el siguiente cuadro.

CST	Operadores	Atención telefónica Resolución de primer nivel.
Areas de soporte	Técnicos	Resolución de primer nivel. Gestión remota. Uso intensivo de herramientas.
	Nivel 2	Planificación. Gestión del sistema (alto nivel). Resolución de problemas complejos y graves. Análisis del impacto de los cambios.
	Soporte Mantenimiento interno o externo	Mantenimiento. Apoyo al diagnóstico in situ.

¿CÓMO CONTACTAR CON EL CST?

Para la resolución de incidencias, los usuarios que accedan directamente a este centro lo podrán hacer llamando a cualquier hora al teléfono 7074, el mismo que se había venido utilizando para las incidencias de los PC's. Asimismo, se puede utilizar el correo electrónico enviando los mensajes al buzón CST

Para la solicitud de nuevos servicios o cambios se utilizará el mismo circuito remitiendo las peticiones al CST, utilizando preferentemente el correo electrónico: buzón CST

DELFÍN ABAD SOLER
Responsable del Centro de Soporte Telemático

La WEB DE TMB INCORPORA MAS NOVEDADES Y FUNCIONES NUEVAS

http://www.tmb.net

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha renovado su web, que aspira a ser la más avanzada y práctica con información sobre transporte público.

Nueva presentación de la Web.

La web de TMB tiene un alto índice de consultas, lo que comporta la obligación de modernizarla, incorporar novedades y funciones nuevas y actualizar constantemente la información y el diseño. Esta renovación es resultado del objetivo de TMB de adaptarse a los nuevos avances tecnológicos e incluir las posibilidades que ofrece Internet para dar un mejor servicio de información, tanto a los ciudadanos y usuarios de los transportes públicos de Barcelona, como a todas las personas de fuera que puedan tener interés en conocer y/o visitar la ciudad y su Metro y Bus.
Les novedades que ahora se presentan son las siguientes:

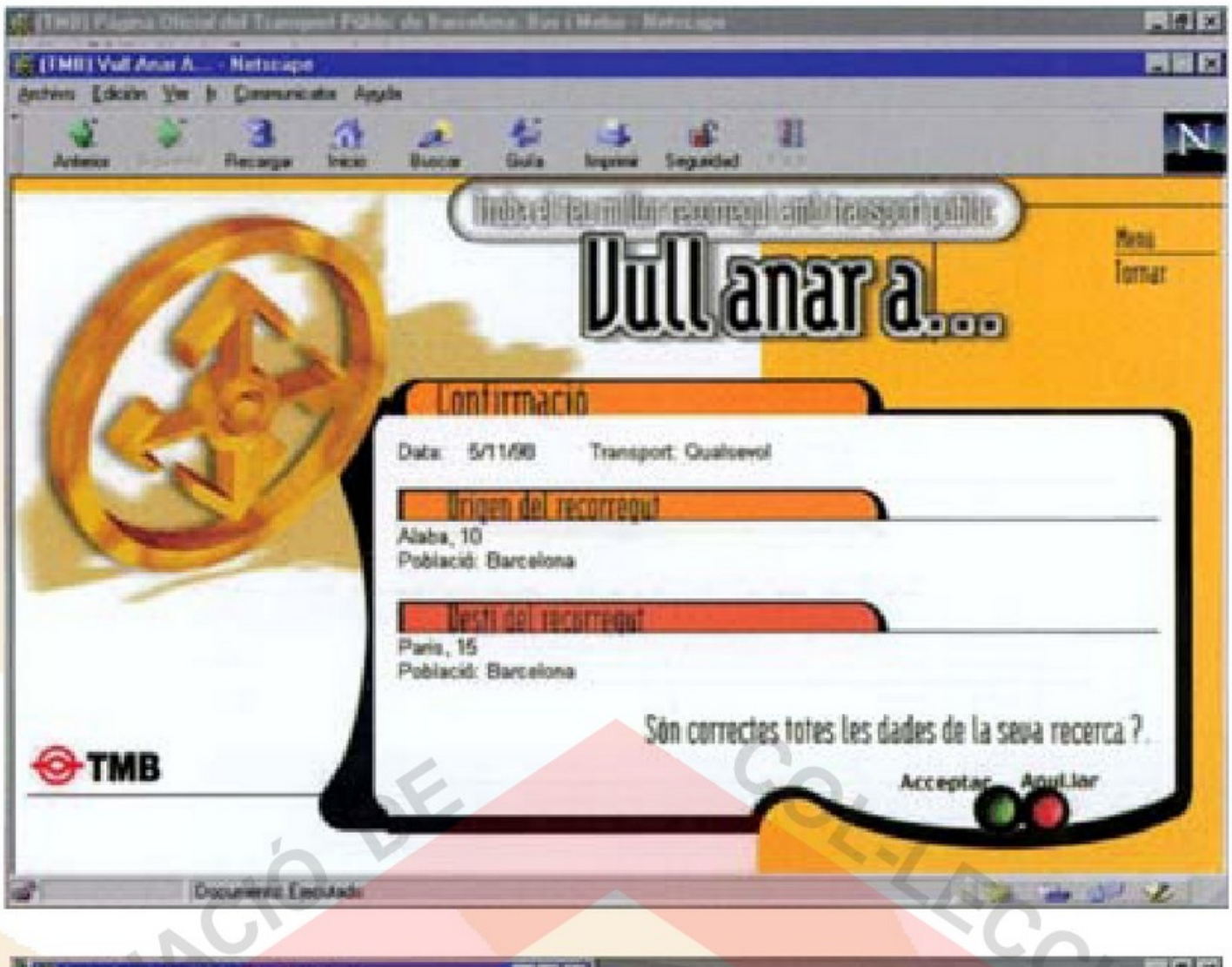
VULL ANAR A..., una aplicación interactiva on-line llamada "Vull anar a...." que permite encontrar el mejor recorrido en transporte público entre dos puntos del área metropolitana y que substituye al programa que hasta ahora se ofrecía a todos los interesados con la posibilidad de descargar la herramienta de consulta en el propio ordenador personal.

MAPA DE LA WEB, que facilita al usuario la navegación y visualización rápida del contenido de todas las páginas de forma interactiva y con un acceso directo.

DISEÑO, Nuevo e innovador, que incorpora las últimas versiones de los navegadores Explorer 4x y Netscape 4x, resolución óptima de 800 x 600, paneles dinámicos Interactivos, planos en formato Acrobat- PDF.

DESVÍOS, linformación de los desvíos de las líneas de Autobuses.

ÚLTIMAS NOTÍCIAS, nuevo diseño de página de les últimas noticias.



Páginas de la aplicación "Vull anar a...".

APLICACIÓN "VULL ANAR A..."

" Vull anar a..." es una nueva aplicación de la web de TMB que permite obtener de forma Interactiva (on-line) las mejores alternativas de transporte público entre dos puntos del área metropolitana de Barcelona.

Su utilización pretende ser muy sencilla, a la vez que ofrece diversas posibilidades de interrogación sobre un formulario propuesto siguiendo las indicaciones de la aplicación.

Así, en primer lugar se eligen, los datos del inicio del itinerario. Se selecciona la población, medio de transporte y fecha del recorrido. En el caso que el medio de transporte seleccionado sea el del Metro, se incluyen también Renfe y FGC.

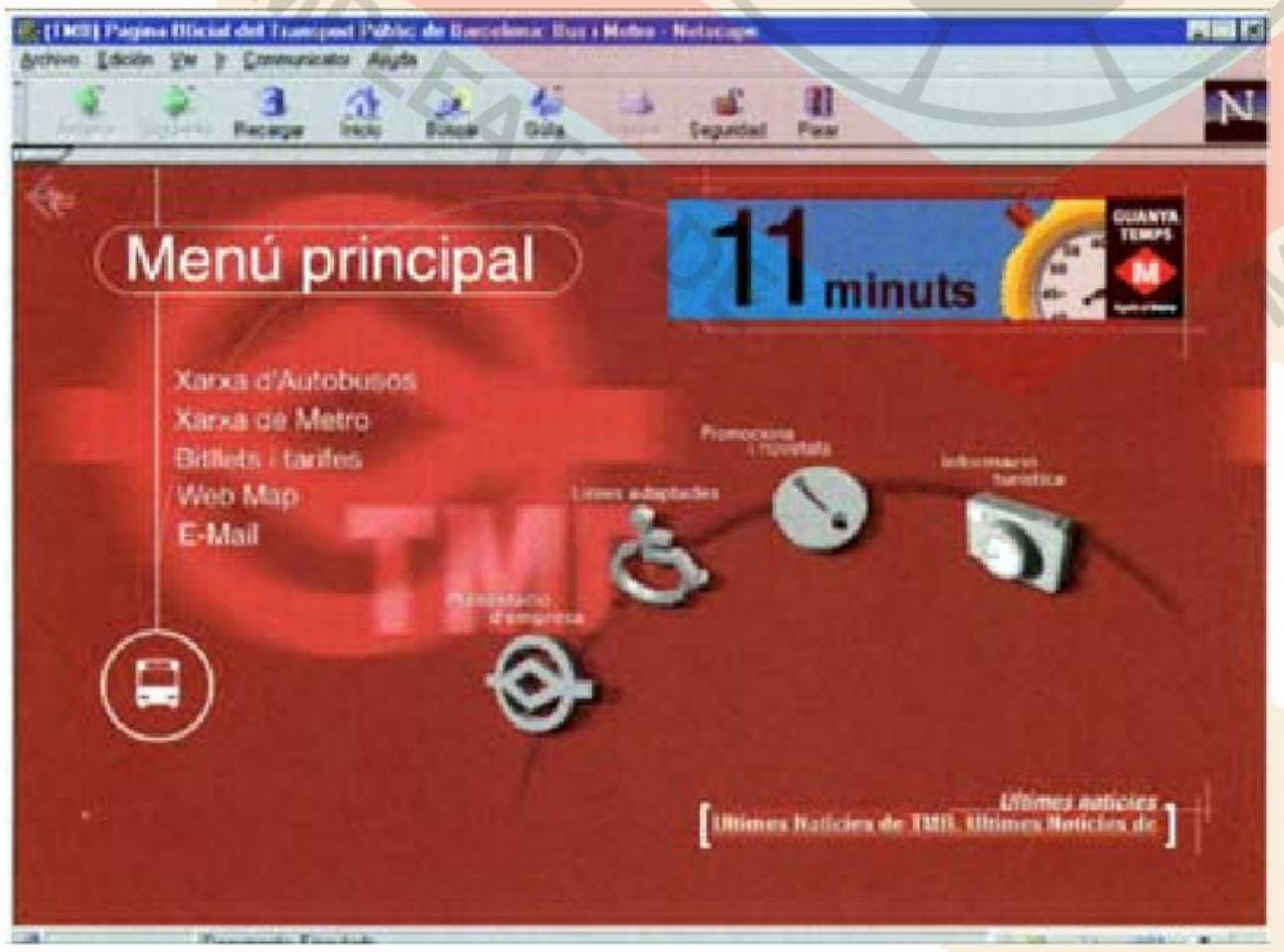
Para indicar el punto de origen tenemos tres alternativas, según la opción que mejor se conozca: el nombre de la calle y el número, el cruce de dos calles o un lugar de interés (áreas comerciales, edificios públicos, hospitales, museos, ocio...). El sistema trabaja e interroga

directamente a una base de datos del Ayuntamiento de Barcelona para las direcciones de esta ciudad, y a otra base de datos interna para las direcciones del resto de poblaciones del área metropolitana. Si el dato introducido resulta insuficiente para identificar un lugar, se dan las posibles alternativas para seleccionar la más apropiada.

De la misma manera, TMB ofrece diferentes horarios en función del tipo de día (laborable, sábado y festivo) y condiciona el resultado de la consulta según la fecha solicitada.

El paso siguiente consiste en rellenar los datos conocidos del punto de destino, siguiendo el mismo criterio que en el punto de origen.

Mapa de la Web de TMB.



Nuevo diseño del Menú principal.

Una vez confirmada la aceptación de los datos, el sistema muestra un plano gráfico con indicación del itinerario propuesto del recorrido entre los dos puntos, las paradas de origen y destino más cercanas, y la información de línea o líneas de transporte público. Se puede acceder también a una breve descripción textual del recorrido.

La solución muestra los itinerarios óptimos para realizar el trayecto utilizando Metro, Bus, FGC y Renfe o una combinación de estos medios, y permite consultar de forma ampliada planos de detalle sobre estos puntos, información sobre las líneas de autobuses y una descripción del itinerario escogido.

Los itinerarios calculados no tienen en cuenta los desvíos por obras que pueden afectar puntualmente algunas líneas de autobuses, razón por la cual es necesario consultar las páginas de la web con las fichas de las líneas de bus para completar la información.

Esta nueva aplicación supera en prestaciones y fiabilidad el sistema anterior de "'download" que obligaba a descargar el programa de "Vull anar a..." en el ordenador- personal, motivo por el que se ha suprimido esta opción de la web.

MAPA DE LA WEB

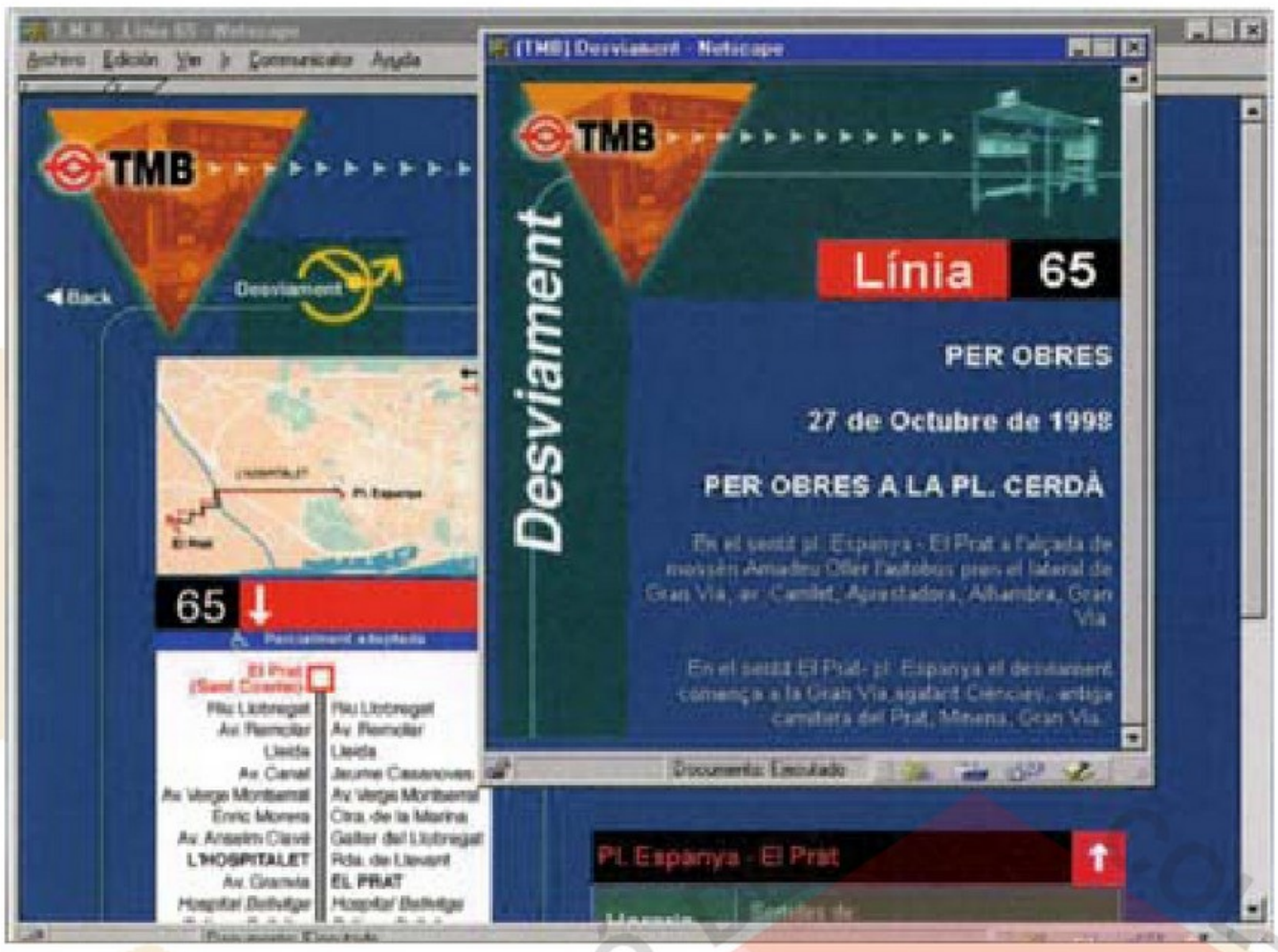
El diseño del mapa de la web, en estructura de árbol de directorios, permite ir desplegando las diferentes opciones del menú y seleccionando una de ellas se visualiza una pequeña imagen del contenido de la página con una breve descripción de la misma. Desde aquí se permite acceder directamente a la página que se ha visualizado previamente.

De esta forma se facilita la navegación y se mejora la rapidez en el acceso, puesto que no es necesario ir siguiendo la secuencia de carga de las páginas establecidas.

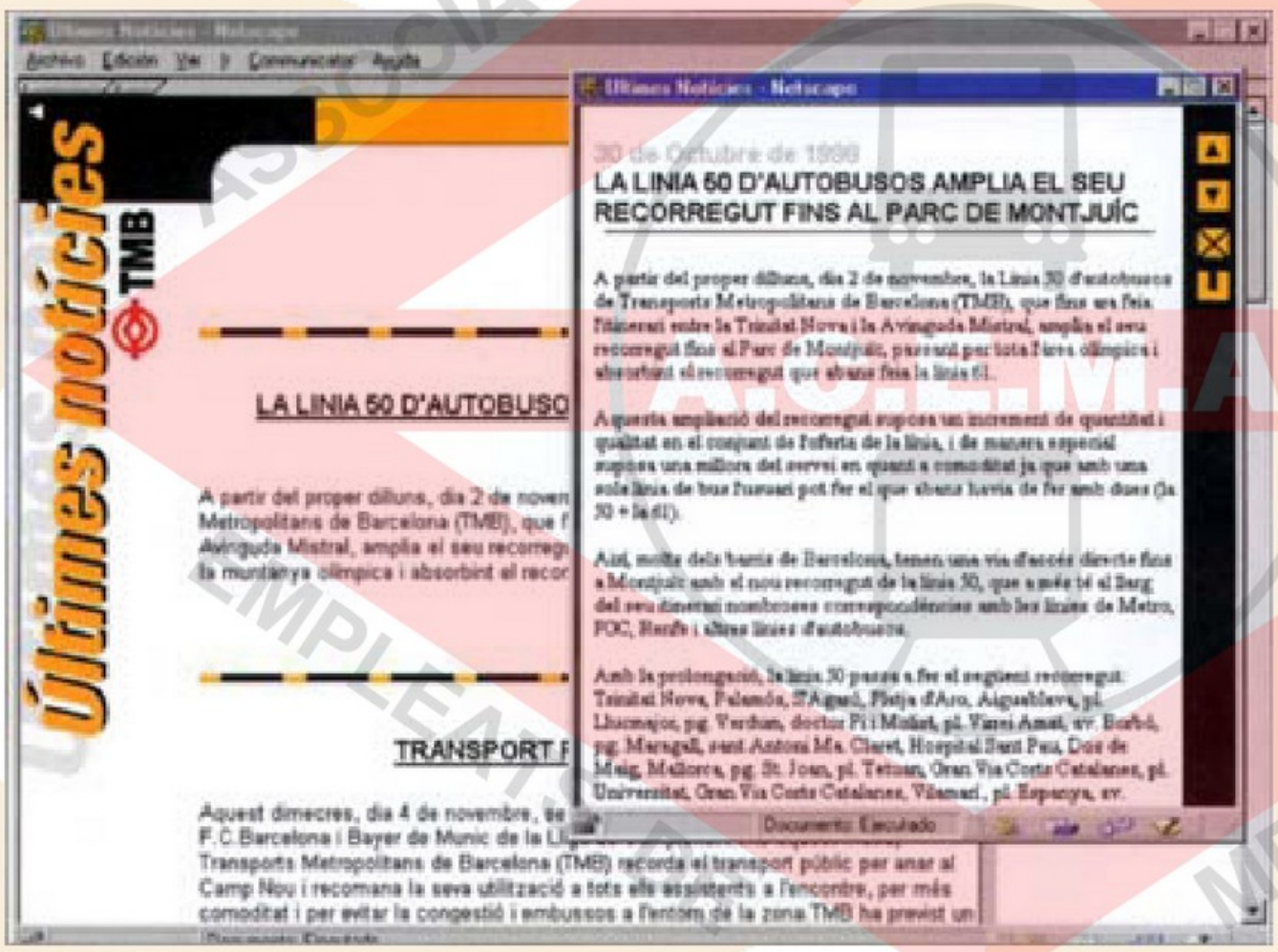
NUEVO DISEÑO

En el nuevo diseño de la web de TMB se optimizan las páginas para aprovechar toda la potencia de las mejores prestaciones y novedades tecnológicas de las últimas versiones de los navegadores, con una resolución gráfica recomendada de 800 x 600.

Ahora se pueden consultar los planos de recorrido de autobuses en formato PDF utilizando toda la potencia del plug-in de Acrobat que permite una mayor calidad de



Los desvíos de líneas de bus son incorporadas en esta página.



La página de últimos noticias.

detalle y opciones de zoom sin pérdida de prestaciones.

Banners (paneles dinámicos interactivos), con cuya incorporación se pretende informar de una forma atractiva e impactante de las campañas de promoción internas de TMB. Apretando sobre ellos se accede directamente a la ampliación de la información.

Hay una colección de diversos banners que irán apareciendo, en función del peso específico asignado a cada uno de ellos.

DESVÍOS DE LAS LÍNEAS DE AUTOBUSES

El recorrido de las líneas de autobuses puede sufrir variaciones temporales y/o puntuales de sus itinerarios habituales, motivadas principalmente por las obras que se llevan a cabo en las calles y, por tanto, se han de efectuar modificaciones que afectan tanto a su paso por las calles como a la localización de las paradas afectadas.

Para informar de los posibles desvíos de las líneas afectadas se ha creado un nuevo icono en la nueva ficha de línea de autobús, que nos avisa de la existencia del desvío, y apretando en él nos enlaza a una nueva página que contiene la descripción del motivo del desvío, la fecha de inicio, el trazado y las calles afectadas.

Esta nueva ficha de autobuses informa de: horarios y frecuencias de paso de los diferentes tipos de días, descripciones de calles del itinerario, gráfico de recorrido, detalle plano de ampliación (no en todas), si se trata de una línea adaptada para personas con movilidad reducida y si tiene algún desvío en su itinerario.

ÚLTIMAS NOTICIAS

Con esta página, TMB quiere ofrecer a todos sus clientes y usuarios aquellas noticias de interés relacionadas con el transporte público de viajeros y con las empresas de Metro y Autobús con la mayor brevedad posible.

El nuevo diseño premia la claridad y rapidez en el acceso a la información. Se presenta un titular y una descripción breve de la noticia y si se realiza un click sobre ella se abre una ventana con el texto completo de la noticia. A partir de ella se pueden efectuar las opciones de paginar, cancelar e imprimir.

RAFAEL GARCÍA VALENZUELA
OSI

VIAJE A PARIS

TMB premió con viajes a París a los mejores proyectos de los Grupos de Trabajo presentados el pasado mes de junio. Ahora, ya de vuelta, los protagonistas nos relatan sus experiencias parisinas.

UNA IDEA -UN DISEÑO-UNA REALIDAD-UN PREMIO (PARIS)

Ante la Torre Eiffel, NOU SISTEM IV dejó constancia de su viaje.

Muchas veces, las ideas pasan por nuestra cabeza sin hacerse realidad. Sin embargo, el grupo NOU SISTEM IV ha conseguido hacer realidad la idea de diseñar una herramienta capaz de rehabilitar un motor gastado por el uso y sin tener que quitarlo del tren.

Desde que nace la idea, hasta que se ensaya la realidad, ha pasado mucho tiempo, trabajo y rectificaciones. Más, cuando la herramienta realiza perfectamente el trabajo para el que fue diseñada; ésa es la mayor satisfacción que uno se encuentra.

Pero todo trabajo obtiene su recompensa y el realizado por el grupo NOU SISTEM IV la ha obtenido doblemente, una al ser reconocido como un buen trabajo y otra al haber sido premiado con un viaje a París de un fin de semana. que el grupo. con sus acompañantes, han disfrutado lo máximo que el tiempo les ha permitido.

Esta es una experiencia que difícilmente se puede olvidar, y que además fomenta en el ánimo de los participantes la ilusión de realizar un nuevo trabajo, el cual en el peor de los casos, será mencionado y reconocido, pero que en el mejor de ellos, llegaría a conseguir un reconocimiento mayor, que dejará en la memoria de los participantes un recuerdo muy agradable.

Por todo ello, desde este grupo de trabajo animamos a todos a realizar sus ideas, puesto, que, más pronto o más tarde, llegará la recompensa.

Grupo de trabajo NOU SISTEM IV

PARÍS BIEN VALE UNA MISA

El fin de semana del 16-17 y 18 de octubre, los componentes de los grupos de trabajo "TOTUS" y "MIKE 201" pudimos disfrutar de un magnífco viaje a la cosmopolita capital de Francia.

Durante nuestra estancia en París, Ciudad de la luz, pudimos visitar algunos de sus famosos rincones y monumentos: Barrio Latino, Montmartre, Pl. Vendome, Torre Eiffel, Pl. de la Concordia, Notre-Dame. Sacre Cour, Les Invalides, los jardines De Les Tulleries, una rápida visita al Museo del Louvre y un largo etcétera de entrañables lugares para recordar, sin olvidar un romántico paseo nocturno por el Sena.

La famosa gastronomía francesa, excelente aunque cara, nos permitió seguir disfrutando durante las necesarias pausas para reponer fuerzas durante el maratoniano fin de semana.

Los desplazamientos en autobús y la interminable red de metro, nos permitieron momentos de descanso y la oportunidad de comparar con nuestro entorno profesional. Cabe destacar la coincidencia de nuestra estancia en la ciudad con la inauguración de la Línea 14 del Metro, la más moderna de Europa., pudiéndola visitar ampliamente el día 18, en una jornada de puertas abiertas.

JOAN CARLES PLANA CRT

"TOTUS" y "MIKE 201 " en el aeropuerto.

NUEVOS PROYECTOS

El grupo DISPLAY también viajó a París

Cuando nuestro grupo de trabajo DISPLAY se crea en el año 1996 y en una ''tormenta de ideas'' decidimos consolidar el nombre, lo hacemos pensando en la satisfacción que procede del poder crear e inventar algo nuevo.

Fueron varios proyectos los que apuntamos sobre aquella pizarra en passeig de Gràcia (lugar de reunión), con un inacabable borrador; lleno de tachones que se traspapelaban de un lugar a otro. Durante las reuniones era habitual el cambio, todos tuvimos algo que dibujar y que exponer- sobre la pizarra (lo aguanta todo), quitando y añadiendo continuas modificaciones. Poco a poco y sin darnos cuenta, aquel pequeño grupo compuesto por mandos de circulación y motoristas, se iban sincronizando en un proyecto común, hasta tal punto que se rebasaba ya lo profesional, simpatizando con los miembros del grupo.

Con el paso de las reuniones te das cuenta que la fuerza de la calidad está en el grupo, no en el individuo aislado, y que ésta no se puede imponer porqué la calidad está en el reconocimiento del otro, y sin éste reconocimiento (nuestros clientes) no puede existir ningún tipo de bienestar, siendo éste el denominador común de cualquier iniciativa de mejora.

Nosotros nos decantamos por la idea de evitar accidentes y vimos que la segunda causa de accidentes en trenes es el estribo. Después de varias propuestas y estudios (se hicieron las pruebas de resistencias de materiales con diversos coloridos) se pudo demostrar que era viable. Hoy día nuestra satisfacción está en ver a los trenes de la serie 1000 y 1100 con los estribos modificados.

En el mes de junio, cuando fuimos convocados todos los grupos de trabajo en el Auditori de Cornellà, escuchamos que unos grupos habían sido premiados con un viaje a París y entre ellos estaba el nuestro; no acertábamos a creerlo.

El premio del viaje a París, DISPLAY lo valora como un gesto de reconocimiento al trabajo y esfuerzo realizado, además de ser una forma acertada de hacer mejor clima de empresa.

La elección de París nos ha encantado, ha sido un acierto, pues de todas las grandes ciudades extranjeras, ésta es digna de ver por su gran variedad de monumentos, paisaje y cultura que la caracteriza.

Una vez en París, después del vuelo de avión, llegamos al hotel "Liberte". Allí el grupo se dividió en dos para ganar rapidez en todos los movimientos. Dejar la maleta y echar a andar sobre un programa que ya llevábamos previamente establecido. La decisión colectiva fue la de ver el máximo de cosas, aunque sabíamos que nos faltaría profundidad en lo que veíamos. Todos los desplazamientos los hicimos en metro "Metropolítain", por tanto, durante 3 días a golpe de guía y mochila viajamos por algunas de las líneas parisinas. Pudimos comprobar (por defecto profesional) algunas deficiencias, tanto en los trenes como en las estaciones.

Cuando paseas por las calles de París y ves la forma de vida, te das cuenta que hay un buen nivel de renta per cápita y, además, cuando observas sus viviendas ves el buen gusto de haber mantenido una ciudad estética, homogénea, manteniendo una línea semejante entre lo antiguo y lo nuevo. Su gran río, el Sena, al ser navegable invita a realizar un recorrido por sus aguas limpias y poder ver desde el barco más de 100 puentes cargados de historia, junto con otros lugares de interés.

Hoy día es grato recordar aquellos lugares maravillosos donde pudimos pasar un rato de nuestra vida.., La Torre Eiffel, Campos Elíseos, Arco del Triunfo, Notre-Dame, Sagrado Corazón, barrio de los pintores, Museo de Louvre, barrio latino etc. De todo ello, cada miembro del grupo DISPLAY se fijó en lo que más le agradó, y lo curioso es que los gustos, habiendo visto todos lo mismo, fueron diferentes. Comento este detalle porque la clave en un buen grupo de trabajo está en la diferencia respetada que es capaz de ser llevada a la aprobación de la mayoría.

El grupo DISPLAY continua reunido, tiene varios proyectos nuevos que desea poner en marcha para su presentación, y como grupo humano quiere mejorar por lo que estamos abiertos a cualquier tipo de cursillo sobre los grupos de trabajo y calidad. Y si el curso que viene volviese a haber nuevos premios, como dicen los toreros: "Que Dios reparta suerte". GRACIAS.

DIEGO BALSERA RODRÍGUEZ
Grupo DISPLAY

EXPRÉS CAP AL FUTUR, UN RECORREGUT PEL MÓN DEL TRANSPORT COL·LECTIU DEL NOSTRE PAÍS

El passat 28 d'octubre, els reis d'Espanya inauguraven a l'Estació de França l'exposició "Exprés cap al futur", commemorativa del 150è aniversari de l'arribada del ferrocarril a la Península.

La mostra, que és un gran manifest a favor d'aquest mitjà de transport, estarà oberta fins al 31 de gener.

Quelcom més que una col·lecció de material rodant i d'objectes representatius, l'exposició és un amable recorregut que ens transmet continguts i sensacions del ferrocarril i el seu entorn. Immediatament, el material estacionat capta la nostra atenció. Envoltant els 7.000 m2 de la mostra, les locomotores, els cotxes i els vagons hi destaquen per força. Girant la mirada, és quan un descobreix les sales del recorregut temàtic. En tots ells hl ha alguna cosa capaç de despertar la curiositat del visitant i engrescar-lo. Elements antics i moderns barrejats entre ells per expressar un missatge: EVOLUCIO. I també equilibri.

El metro sèrie 100 comparteix protagonisme i ample de via amb el Talgo d'alta velocitat.

Tota una peça de museu: Aquest tipus de màquines eren habituals a les mines. Observeu l'ample de via (600 mm).

Gegants de vapor:
la Confederació va ser la més ràpida, 140 km/h circulant en proves.

El tramvia de cavalls, fent guàrdia al vestíbul...

Els organitzadors no s'han limitat a explicar fets històrics, ni a mostrar tecnologia; calia incidir també sobre l'economia, el territori, el medi ambient, la societat, la literatura, les arts plàstiques, l'oci...

Mirant cap al futur. l'exposició dedica una especial atenció al transport urbà. El desenvolupament sostenible de les ciutats i dels seus entorns passa per basar la mobilitat a través del transport públic. És l'espai dels metros de Madrid I Bilbao, del metro i tramvia de València; i, evidentment, de TMB.

Sens dubte, l'estrella de l'exposició ha estat el Talgo d'alta velocitat; una novetat presentada al públic amb ocasió d'aquesta mostra. També destaca per la seva espectacularitat la maqueta recreant paisatges ferroviaris espanyols (no passar-la de llarg!). L'audiovisual, en 3-D, és a la vegada homenatge al passat i síntesi de l'exposició. I, si més no, l'aportació de material de TMB no passa desapercebuda: en especial, el metro sèrie 100 (núm, 126) que ha estat restaurat per a l'ocasió. També, el tramvia de cavalls, a la vegada sentinella i reclam; que, situat al vestíbul de l'estació, observa atentament dues màquines National, tot pensant:

- Guaita, aquestes dues mosses ja volien passar sense pagar bitllet!

JORDI ORTA

TREPITJANT MUNTANYA ELS BOLETAIRES

Hora Punta estuvo allí y afirma que...

❖ no es verdad que todas las setas que cogió Juan Luis fueran venenosas, sólo lo eran la mayor parte de ellas. Afortunadamente lo conocemos todos y nadie se atrevió a probarlas.

❖ si que es verdad que Marià cogió un "bolet" grandioso. Sólo cogió uno, eso sí, pero por decirlo en dos palabras era impresionante.

❖ no es verdad que hubiera "locos bajitos"; en realidad eran solamente niños que buscaban a los "barrufets" debajo de cada seta. Lamentablemente pocos encontraron.

❖ no es verdad que Roser y Pepi inauguraran el baile: lo empezaron, lo acabaron y lo mantuvieron toda la tarde. ¡Olé, majas!

❖ no es verdad que Creces no cogiera ningún "bolet", sino que los cogió todos, hasta el punto que hubo que frenarla para que no llenara el autocar.

❖ no es verdad que los miembros del jurado estuvieran comprados. El maletín que traían cuando llegaron a Barcelona ya lo llevaban cuando salimos por la mañana. (Al menos eso es lo que dicen ellos)

❖ no es verdad que Bernal se zampara para desayunar medio cerdo en embutidos variados. En realidad se zampó el cerdo entero. Bon profit!

❖ no es verdad que Mª Dolores se quedara con el premio a la cesta con mayor cantidad de "bolets", se limitó a entregarlo. (La redacción se enteró después de lo mucho que le costó soltar el trofeo pero, dicho sea en su honor, lo hizo).

Lliurament de premis als guanyadors

Més premis

...i més guanyadors

BUSCA, BUSCA

Una, dues, tres, quatre,... Bé, són tot just les deu tocades i s'han acabat les badallades. És hora de començar a dissimular l'enorme espai buit que reflecteix l'interior d'aquest cistellot que tan amablement se'ns cedeix.

Ja podem respirar tranquils perquè tot i que "no competim", és clar que patim per si no "en collim.

Havíem començat amb certa fresqueta la jornada, a Barcelona feia tanta calor!, que sense adonar-nos amb quatre flexions que havíem fet a l espina dorsal, ja ens havíem començat a treure la jaqueta, i alguns fins i tot la samarreta.

Força dels qui vam acudir a la I Trobada Boletaire érem conscients de les nostres limitacions. Sabíem què era un pi, i també un bolet, i fins i tot coneixíem la relació que habitualment existeix entre ambdós. Ara bé, la qüestió estava en esbrinar per quin d aquells centenars de pins fantàstics havíem de començar a mirar; no fos cas que algú se'ns volgués colar

Dies abans de la tan esperada trobada però, s havien donat a conèixer aquells afortunats a qui s'apareixen sovint tan preuats fongs.

I és clar tot era qüestió d'una mica d'enginy a l'hora de prendre la decisió: a qui seguiríem?

El dinar també va ser un bon premi.

L'estratègia consistia a deixar-los marxar i després fer veure que passaves per allà; però és cert que per seguir-los la pista, el millor era no perdre'ls de vista.

Cinc, sis, set. vuit....Això xuta, perquè sembla que els hem pres la batuta. Mirar dins el cistell és un desgavell.; n'hi ha de grocs, blancs, vermells i carbasses; sembla que arrases!. Nou, deu, onze, dotze,... Renoi. quin cistell més cofoi!.

Sense adonar-nos-en ens hem allunyat força, una ullada al rellotge ens indica que resta mitja hora per migdia I el cos ja no està per gaire alegria. Decidim aturar-nos per reposar, i comentar a pensar en com tornar al punt de partida. Quan ens aixequem, sembla que no ens controlem: ai el peu! ai el braç!. ai la cama!, s'escolta que tothom s'exclama. Tot plegat, el cos s'ha refredat

Ja és migdia i la calor és forta. No sabem on som però si on anem, ja s'olora el menjar i ens deixem portar. Arribats al punt de trobada, qui més qui menys mostra un somriure triomfador. Tothom du alguna peça bona al cistell.

La jornada ha estat fructífera. Hem conegut gent i ens han conegut; hem menjat. begut i rigut; hem xerrat i ballat. i no hem guanyat ni perdut.

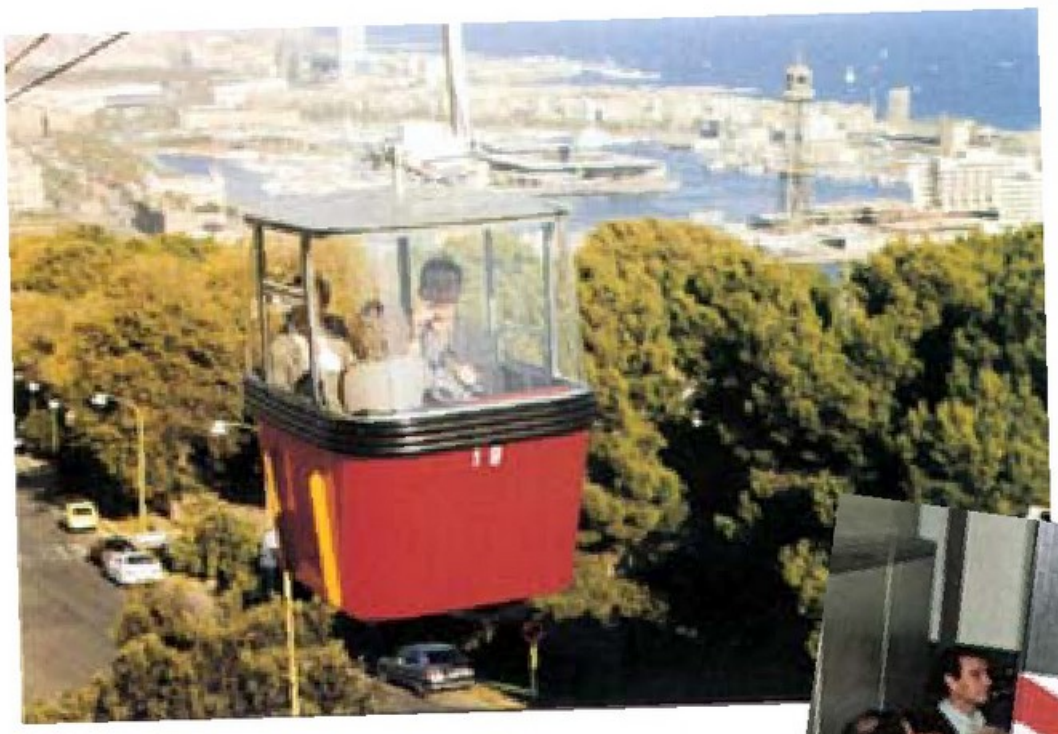
Ben pensat, ja tenim ganes de tornar a començar a comptar. Tu no? Fins aviat.

JOSUÉ LEÓN

JORNADA DE PUERTAS ABIERTAS

Con motivo de la "Jornada de Puertas Abiertas" convocada por la empresa el día 7 de noviembre de 1998 y dirigida a empleados, familiares y amigos, asistimos un grupo y quedamos satisfechos, particularmente los acompañantes, al observar las modernas, espaciosas dimensiones y el orden de las instalaciones y talleres visitados (aulas de Tarragona, Taller Sagrera, C.R.T. Sagrera, Triángulo Ferroviario, Cochera y Taller de Levante, Funicular y Teleférico de Montjuïc).

Foto de grupo de los asistentes a la jornada.



En el teleférico.

Pronto se estableció una relación de convivencia entre todo el grupo a pesar de no conocerse personalmente y la opinión generalizada fue que la "Jornada de Puertas Abiertas" ha sido un acierto por parte de la dirección de la Empresa.

Nuestro agradecimiento a los organizadores por el entusiasmo que demostraron para hacernos agradable la Jornada.

Los asistentes a la jornada de Taller Sagrera.

En el funicular.

En los talleres de Sagrera

En la cochera de Llevant

En el CRT

ASSOCIACIÓ DE CAPS DE MANTENIMENT D'ARTICULATS DE FGC
A.C.E.M.A.

TMB TREBALLA A LISBOA

En els darrers anys el Departament d'Assistència Tècnica i Cooperació Exterior de TMB ha tingut una presència molt destacada en l'expansió de la xarxa del METRO de LISBOA, participant amb el grup ENSITRANS (constituït per les enginyeries SENER, FERCONSULT, METRO de LISBOA i TMB) en projectes d'equipaments i altres d'explotació com els següents:

- ✔ Avantprojecte del Taller PMO III per al manteniment correctiu i preventiu dels cicles curts i llargs de les unitats de tren.
- ✔ Revisió dels sistemes elèctrics i de control del Taller PMO III.
- ✔ Planificació dels projectes de superestructura del tram Pontinha-Carnide de la línia A.

Els nostres tècnics han contribuït a donar una gran imatge professional de TMB

Estació OLAIAS de la línia de l'EXPO

Centre de transformació quadres elèctrics de les estacions de la línia de l'EXPO.

Aspectes diferents de la construcció del taller PMO III.

✔ Avantprojecte i gestió integrada d'expansió de la xarxa del metro -(Línia de l'EXPO).

✔ Pla director de Telecomunicacions de la xarxa del metro desenvolupat al llarg de sis anys de treball continuat i en el qual encara avui s'hi està treballant:

- Projectes d'ampliació de la xarxa de ràdio comunicacions,
- Projecte del sistema de transmissió de vídeo i videovigilància.
- Projecte de la xarxa de fibra òptica.
- Projectes dels sistemes de control de les instal·lacions tècniques de les estacions.
- Projecte del sistema de transmissió de dades.

✔ Plec de bases per al concurs dels sistemes de venda automàtica i cancel·lació dels títols de viatge.

Tots aquests treballs s'han fet amb l'alt Know How de TMB, assolit al llarg dels anys pels distints departaments que disposen de tècnics qualificats i experimentats, i dels mitjans més d'avantguarda en les tècniques del transport col·lectiu. En el cas de Lisboa ha estat gràcies al treball d'equip dels nostres enginyers:

Sr. Ramon Bacardí i Gascón (anterior cap de Coop. Ext.)
Sr. Felip Bresolí i Tribó
Sr. Juli Serra i Gibert
Sr. Albert Fonseca i Mallol
Sr. Juan Carlos Pérez Santiago
Sr. Josep Dalfó i Baqué
Sr. Jordi Camps i Ballester

Ells han contribuït a donar una gran imatge de professionalitat de TMB, deixant la nostra Empresa en un nivell molt alt.

IGNASI VILANOVA
Direcció de Promoció Exterior

Estació VELA BISTA de la línia de l'EXPO.

VIII CONCURS FOTOGRÀFIC HORA PUNTA

BASES

Participants: Hi podran prendre part tots els empleats, actius i passius, i els seus familiars pròxims, cap d'ells no podrà ser professional de la fotografia.

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

Modalitats: 1.Blanc i negre. 2.Color. S'admetrà un màxim de 3 fotos per autor en cada una de les modalitats, tenint en compte que no hagin estat premiades anteriorment en altres concursos.

Format i presentació:

Blanc i negre: Format mínim de les fotografies de 18 x 24 i màxim 24 x 30 cms, enganxades sobre cartolina. Es recomana deixar-hi un petit marge (passepartout).

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

Identificació: Cada autor ha de posar un lema al conjunt de les fotografies presentades i cada una d'aquestes ha de tenir un títol. Al dors de cada foto s'hi posarà el lema i el títol. En un sobre tancat s'ha d'haver ficat una targeta amb el lema i els títols de les fotos, a més del nom, cognoms i adreça de l'autor, així com el lloc de treball a l'empresa de TMB.

Jurat: La composició del jurat encara no és definitiva.

PREMIS

1. Blanc i negre

Primer premi: placa i val per material fotogràfic

Segon premi: placa i val per material fotogràfic

Tercer premi: placa i val per material fotogràfic

Premi especial (*): placa i val per material fotogràfic

2. Color

Els mateixos premis que en blanc i negre.

(*) El premi especial s'adjudicarà a la millor fotografia relativa al transport públic. Aquest premi es podrà declarar desert si el jurat ho creu convenient.

CALENDARI

Admissió: Fins al 12 de abril de 1999

Adreça: Z. Franca-2, Comunicació interna

Veredicte: El dia 23 de abril de 1999 a les 11 del matí als locals de Zona Franca II.

Exposició: Hora Punta informarà oportunament dels emplaçaments concrets i de dates.

Lliurament de premis: Dia 15-5-1999 a les 12 del migdia a Zona Franca II.

Devolució d'obres: A partir de juny de 1999 mitjançant valisa interior o bé a domicili.

Consultes: Per a qualsevol consulta cal dirigir-se als organitzadors (responsables i corresponsals d'Hora Punta).

NOTES

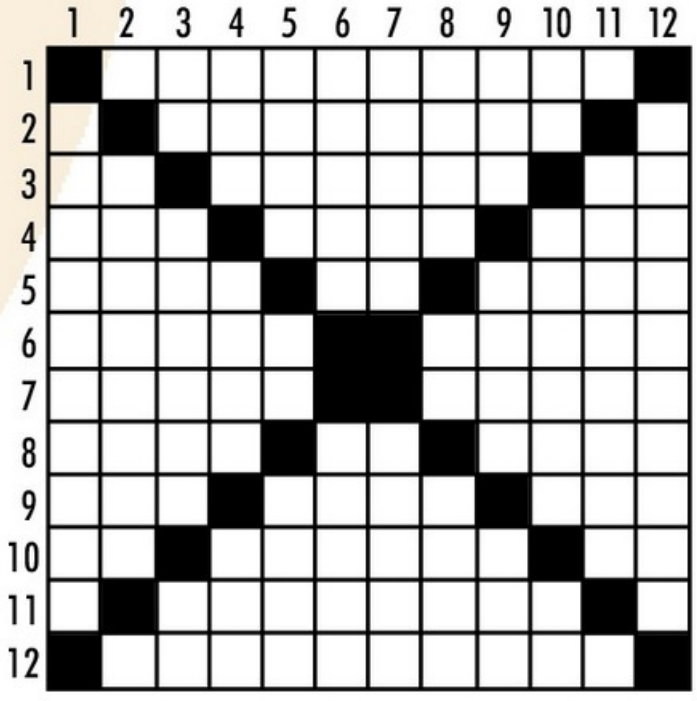
- Es demana que les fotos es trametin prou protegides per evitar-ne el deteriorament, sobretot les cantonades.
- És molt important que el suport de cartolina segui gruixut i que les fotografies estiguin ben enganxades amb cola.
- El fet de prendre part en la convocatòria pressuposa que se n'admeten les bases.
- Qualsevol qüestió imprevista que sorgeixi en aquest concurs, la resoldran els organitzadors.

TMB TMB TMB TMB TMB TMB TMB TMB TMB TMB

MOTS ENCREUATS

HORIZONTALES.- 1.- Quienes profesan con celo su religión (femenino). 2.- Consonante. Tranquilicéis. Consonante. 3.- Nota musical. Agrégalo, Nombre de letra. 4.- Impuesto del valor añadido. Canción de cuna. Millar. 5.- Determinó la longitud. Forma del pronombre. Mono pequeño. 6.- Patria de Ulises. Al revés, se alimentan. 7.- Especie de empanada. Perteneciente a un estado asiático. 8.- Al revés, Pasé de dentro a fuera. Preposición inseparable. Al revés, infusión. 9.- Percibir con la vista. Al revés, grieta, Agujero, Asidero. 10.- Forma del pronombre. Infundes energía o movimiento. Terminación de infinitivo. 11.- Consonante. Haz lo mismo que otros.Vocal. 12.- Animal rumiante con una joroba.

VERTICALES.- 1.- Quienes no se derivan de nadie. 2.- Consonante. Apártales, Húyeles. Quinientos. 3.- Existe. Al revés, enramada, ramaje, marchar. 4.- Forma del pronombre. Aves Palmípedas. Dueño. 5.- Municipio de la provincia de Guipúzcoa. Contracción. Al revés, artefacto explosivo. 6.- Piedras preciosas. Al revés, disciplina filosófica. 7.- Vano, inútil. Amansad. 8.- Al revés, mezclo varios metales y los fundo. Conjunción copulativa. Proyectil. 9.- Al revés percibís con el oído. Defecto físico ó Psíquico. Tener realidad. 10.- Campeón. Halágala, Acaríciala. Afirmación. 11.- Consonante. Sacerdotisa, hechicera. Vocal. 12.- Manifestaré satisfacción a otra persona, por algo bueno para ella.



RUFINO ALONSO

EL SERVICIO DE "CAMELLOS" EN LA HABANA

Todo en la Habana inunda y llama la atención del sorprendido viajero sólo con dejarse llevar... La belleza marchita de las colas que convierten a esta ciudad en única y gloriosa es emblemática: el aire denso y penetrante, la luz de las antiguas calles coloniales, el rico olor de la hierbabuena y del azúcar, todo rezuma un fuerte vaho de amistad y humanidad. Es así, un misterio poético, un mito poblado de leyendas y sentimientos históricos, una contradicción constante en la actualidad que merece la pena amar hasta el fondo, no como aquellos que van en busca del fácil placer de la carne bailando a ritmo de son y salsa, sino como un hombre que trata de encontrarse a si mismo para vivir a través de la pureza de un mundo excitante, Así es la Habana, y así es también su servicio público de transporte, una parte-significativa de dicho mundo.

Existen dos tipos de autobús: las célebres "guaguas" (ómnibus urbanos destinados al transporte público), entre los cuales se pueden observar batalladores coches de TMB (Pegaso) todavía con los colores blanco y rojo de la casa. Y el otro tipo de autobús, el popular "camello" (cabeza tractora más arrastre) siempre abarrotado de pasajeros y que se creó para unir puntos de la periferia de la ciudad con su centro y así actuar como alimentador y apoyo de los ómnibus urbanos tradicionales. Toda una aventura.

Actualmente el servicio de "camellos" cuenta con 162 cabezas tractoras y 181 arrastres operados desde cinco depósitos (San Agustín, Mulgoba, El Calvario, Alamar y Alberro) desde los cuales en el año 1.997 hubo un promedio de 919 viajes diarios, en los que se transportaron cada día, como promedio y de acuerdo con la recaudación de billetaje, unas 235.000 personas.

Se trata de un servicio que cuenta con el 18% del total de vehículos que en la Habana transportan viajeros y que mueve al 40% de las personas que utilizan el transporte público.

No obstante, en el servicio prestado inciden varios factores que obligan al viajero a realizar una reflexión: el número excesivo de pasajeros en los viajes provocado por el déficit en el servicio es de sobra conocido, y ello tiene su explicación más directa (pero no la única) en el bloqueo económico al que está sometida la isla caribeña. Las demoras en las paradas, las discusiones frecuentes en las largas colas por la falta de disciplina entre las personas que esperan el paso de algún coche, la falta de combustible y las dificultades en las reparaciones y el mantenimiento de la flota son características diarias en la explotación de los "camellos".

En conclusión y para fnalizar quizás por la personalidad dulce y extrovertida de los cubanos, un pueblo ardiente e inteligente, merece la pena hacer un llamamiento al fin del bloqueo que padecen desde los inicios de la Revolución Socialista. Los contrastes y contradicciones, la idiosincrasia del pueblo cubano, seduce hasta el infinito, porque Cuba es belleza y resistencia persistente de sus cultos habitantes por mantener una independencia del poder imperialista del vecino.

Siempre en mi corazón La Habana será punto de encuentro y regreso, allí volveré...

BENJAMÍN NARANJO LUNA
Conductor

DOS MONEDAS DE COLOR ORO

Esta es una historia triste,
Muy triste,
Que les quiero relatar,
No apta para seres de belleza cristalina,
No apta para la lágrima escurridiza,
Aconsejable lectura para el pensar.

Esta es una historia
De hábiles de razón,
De incrédulos de corazón,
De un ingenuo, de un entierro u omisión.

Un apóstol bajó de los cielos
Con una misión en sus manos,
Dos monedas de color de oro
Para uno de sus hermanos.

Y llegó a un lugar incierto
Donde la palabra desmedida
Ni siquiera la apuntalan,
Donde la mentira te la avalan.

Esta es una historia de magos,
Prestidigitadores de los hechos,
Amantes de la duda;
Maridos celosos de la palabra.

Es el país de la mentira
Donde los mares son de dudas,
Y los ríos se mueren de añoranza.

Dos monedas de color oro
Que bajaron de los cielos
Para paliar un error,
Dos monedas de color de oro
Que se equivocaron de mediador.

JORDI AGUADO CASTILLO
Conductor

BIBLIOTECA DE LUTXANA

Desde hace un año existe en la cochera de Lutxana una biblioteca con aproximadamente 1000 volúmenes entre libros y revistas. Es una sala independiente, en la que se puede encontrar un ambiente relajado para la lectura o para el estudio, ya que dispone de mesa, sillas, aire acondicionado, listado de volúmenes, etc.

La lectura que allí se puede encontrar es variada, pues existen libros de todo tipo, desde novelas de narrativa, hasta literatura infantil, pasando por terror, ciencia ficción, sexo, acción, etc... También hay varias enciclopedias, así como números de diferentes tipos de revistas, como por ejemplo: Muy Interesante, Compra Maestra, Numismática, etc.

Esta biblioteca la puede usar cualquier empleado y familiar de TMB. Simplemente con el pase de empleado o familiar se puede acceder a la biblioteca, y llevarse cualquier libro o revista por un tiempo limitado (dos meses).

Sirva también este artículo para que todo el que tenga en su casa libros o revistas de todo tipo y no sepa que hacer con ellos, los puede donar a esta biblioteca, llevarlos a la operativa de Lutxana, o bien, llamar por teléfono a dicha operativa (93-214 82 50) y decir por dónde se pueden pasar a recoger.

ALBERTO CERVERA
Conductor