HORA PUNTA

TMB

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

tercera etapa 1999 nº 50-51

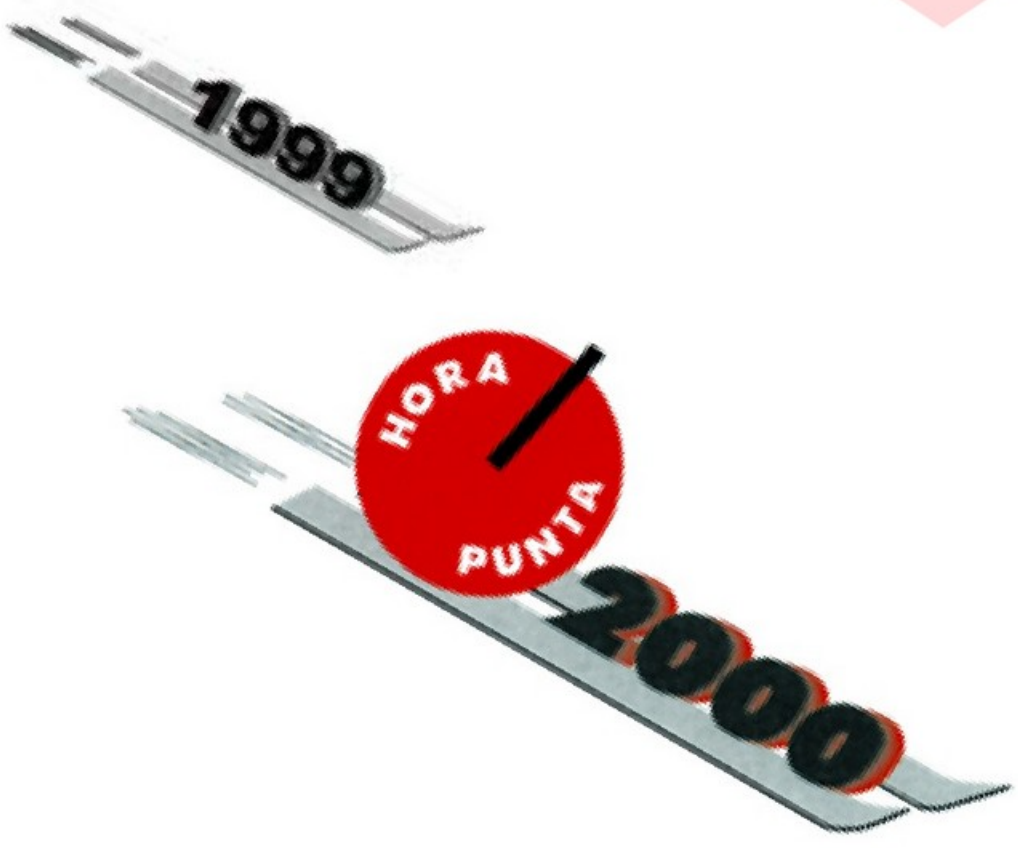
editorial

S'apropa la fi d'un any que marca una frontera mítica: el 2000. Nosaltres no volem pensar si el mil·lenni acaba en el 2000 o en el 2001, L'única cosa que sé és que, a nosaltres, ens fa il·lusió de veure, igual que en el comptaquilòmetres del nostre cotxe, com cauen els quatre números ï se n'hi posen uns altres de nous.

L'any 2000, un centenar de vegades pensant-hi com a frontera inassolible, portal d'un nou món sobrerevolucionat. Es fa necessari de reflexionar què serà de la humanitat en aquest llarg període que s'obre, en el qual el número 2 acompanyarà les pròximes generacions.

A nosaltres ens situa davant un abisme que amaga els límits del progrés ï de la ciència. En canvi, sí que veiem absolutament necessari d'aferrar-nos al que és essencial de l'ésser humà: la generositat, la compassió i el respecte. El món ha de sortir d'aquesta gestió poc solidària provocada per un egoisme estèril. Aquest és el nostre desig d'Any Nou que esperem compartir amb tots vosaltres.

Benvinguts al portal del nou mil·lenni



SUMARI

Bus turístic:
una pequeña Babel
en Barcelona

Molts Metros
de fotografies

TMB en la carrera
más divertida
de la ciudad

ASSOCIACIÓ DE COL·LECCIONISTES D'EMPRESES DE METRO I BUS
A.C.E.M.A.

sumari

Bus Turístic: una pequeña Babel en Barcelona 3

Conductores del Bus Turístic «Cada día te gusta más» 5

TMB amplia la seva xarxa d'autobusos 7

Inaugurada l'estació de Metro de Trinitat Nova 8

Juan Montoya: motorista instructor y amante de los bailes de salón 10

Instinto de superación 11

Molts Metros de fotografies 12

L'enginyeria Rocafort i TMB treballen en la modernització dels vehicles del Metro de Kiev 17

TMB en la carrera más divertida de la ciudad 19

Xavier Casas Masjoan: nou president de Metro i Autobusos de BCN 21

Autobusos: les noves sèries (I) 21

Homenatge: Trinidad 23

Hora Punta amb als jubilats del Metro 24

Personal de TMB jubilado 25

Nuevas tecnologías de la información 27

L'art aplicat a un trofeu 28

Direcció de la revista H.P:
Eladio de Miguel

Consell de Redacció:
Rufino Alonso Fernández (Triangle Ferroviari)
Maria Dolores Álvarez Arranz (Zona Franca II)
Diego Balsera Rodríguez (Gerència L-3)
Lluís Bruguera Casas (Zona Franca II)
José A. Dorador Fernández (CRE)
Enric Garcia Serrano (Llevant)
Pilar Dorado Torres (Zona Franca II)
Isabel León Montero (Llevant)
Manuel López Rodríguez (Lutxana)
Jordi Orta Roca (Zona Franca II)
Francesc Martos Roldán (Gerència L-5)
Angeles Rodríguez Coto (Zona Franca II)
Alberto Cervera Azuara (Lutxana)
Juan A. Rodríguez Gasulla (Santa Eulàlia).

Col·laboradors nº 50-51:
Rafael Gordón García
Ignasi Vilanova
Mirka Borachok
Miguel Ángel Enériz
Pedro Carrilo
Junta de Govern de l'Associació de Jubilats i Pensionistas del Metro
Pedro Guillén

Edició:
Comunicació Interna

Producció:
Autoedició

Assesoria, coordinació:
Inforpress

disseny i maquetació:
Cristina Buqueras Munt - DTEC, S.L.

Impressió: INGOPRINT

nº 50: setembre-octubre
nº 51: novembre-desembre

tirada: 11.500 exemplars

reportatge

Bus turístic: una pequeña Babel en Barcelona

Las principales ciudades europeas cuentan con servicios de autobuses turísticos que ofrecen al visitante ocasional una visión rápida y cercana de la ciudad. Barcelona cuenta también con este servicio, que ha pasado a convertirse en los últimos años en un atractivo más de nuestra ciudad. La variedad de pasajeros convierte a estos autobuses en una pequeña torre de Babel.

Aunque su éxito aumenta sobre todo desde el último lustro, hace ya 12 años que TMB hizo una apuesta por un sistema de transporte de viajeros completamente innovador en nuestro país creando el Bus Turístic.

A TMB le llegó información sobre una empresa inglesa que tenía lo intención de montar un servicio urbano de autobuses dirigido a los turistas que visitaban Barcelona, y se decidió que ese servicio debía ser creado, montado y explotado por nuestra propia empresa, la compañía que siempre se había dedicado al transporte público de viajeros en la ciudad.

En un principio sólo se disponía de 2 unidades para este servicio, y como lo que más se solicitaba para cubrir este tipo de transporte eran autobuses de dos pisos, se hicieron contactos con una empresa alemana para adquirir las primeras unidades, las cuales posteriormente se tuvieron que descapotar en Barcelona.

Es tan alta la aceptación de este servicio que, a título de ejemplo, se ha pasado de 101.400 viajeros en 1993, a 452.232 en 1998, con una previsión de crecimiento de entre un 15% y un 17% en 1999.

En los inicios de este servicio solo había una ruta, que cubría Plaza Catalunya- Sagrada Familia-Tibidabo-Francesc Macià-Estación de Sants-Montjuïc-Puerto-Plaza Catalunya. En la actualidad se ha ampliado la oferta y disponemos de dos rutas que cubren la práctica totalidad de la ciudad, culturalmente hablando, incluida la Zona Olímpica.

La evolución de los autobuses puestos a disposición de este servicio es significativa y acorde con la que se produce en el resto de los servicios. Se ha pasado de tener 7 autobuses en total, a los 22 actuales (en los momentos de mayor demanda), y de los 5 descubiertos, a los 12 que circulan hoy en día.

Los conductores e informadores que van en el Autobús Turístic explican que el cliente de este servicio es mucho más relajado que el resto de los pasajeros de los autobuses tradicionales, debido a que están de vacaciones y a que lo utiliza como un medio de acceder a la cultura, con una información previa y sin prisas, al ser válido el billete para todo el día.

No se puede decir que el pasaje sea uniforme, ya que tanto sube una familia, que un grupo, o una pareja o una persona sola. Tampoco se puede decir que no se producen incidentes. Estos suelen venir provocados por algunos pasajeros que se disputan los asientos del piso superior. Es tanta la atracción de ir arriba que muchos clientes prefieren dejar pasar un autobús de un solo piso, o que lleve la parte superior llena, y esperar a otro, que ir en el piso inferior.

Turistas subiendo al Bus turístic para poder visitar la ciudad.

Profesionalidad y buen servicio

El trato que reciben nuestros empleados y equipos de informadores e informadoras es muy correcto y su labor está muy bien valorada por los usuarios. Los empleados de este servicio señalan que es un trabajo más relajado que el de una ruta tradicional, al no tener que depender de un horario estricto, ya que el ritmo viene marcado por el tiempo que dura la explicación previa que dan los informadores a los pasajeros, y por el hecho de que haya más o menos pasaje. Este es también un trabajo que se realiza en equipo, ya que informadores y conductores trabajan de forma coordinada planificando los paradas y la duración de las mismas.

Los Mandos Intermedios también actúan en el mismo sentido, al no tratarse de un servicio normal, sino de una oferta cultural más que ofrece nuestra ciudad. Las informadoras e informadores son unos profesionales muy bien preparados con un amplio conocimiento de idiomas y expertos en el trato con el público, al igual que nuestros conductores y conductoras y mandos intermedios, que ayudan a ofrecer esa imagen tan positiva que se está dando a nivel nacional e internacional de este servicio. Madrid, desde hace un mes, ha puesto en marcha su Bus Turístico, a imagen y semejanza del nuestro.

La información que se da del itinerario y los lugares de paso, se realiza en cuatro idiomas (castellano, catalán, inglés y francés). Al tratarse de un bien cultural, y a la vez de un sistema de transporte, con un precio tan competitivo, cada vez son más los usuarios, y más satisfechos del producto que se les da.

Se ve y se nota que los compañeros que trabajan en este servicio están bastante satisfechos del mismo. En la actualidad hay 6 conductores fijos y el resto están de forma esporádica, dependiendo de la demanda, aunque en la próxima temporada pasarán a ser 10.

Este es un servicio a la ciudad y para la ciudad que nos da prestigio a nivel mundial que entre todos debemos cuidar y mejorar. A partir de ahora, por cierto, el Bus Turístic funcionará durante todo el año.

Hora Punta

CURIOSIDADES

- Es un servicio con multitud de anécdotas. Algunas de ellas denotan el despiste que llevan parte de los turistas que nos visitan.
- Preguntas como: ¿Qué es Cataluña? ¿Qué es la Sagrada Familia? o ¿Quién era Gaudí? son habituales y nuestros informadores se encargan de explicar debidamente la historia y la importancia de Cataluña y su gente, su historia y su cultura.
- Otros llegan a preguntar dónde está la Capilla Sixtina o si el Bus pasa también por Port Aventura
- Si tuviésemos que definir a nuestros clientes, diríamos que:
  - Los mejor informados son los japoneses
  - Los peor informados son los americanos
  - Los más prepotentes son los argentinos
  - Los más «enterados» son los israelíes
  - Los más simpáticos son los italianos
  - Los más educados son los ingleses
  - Los españoles del norte y centro son los más exigentes
  - Los españoles del sur los más divertidos
  - Los que se creen con mayores derechos son los de aquí, sobre todo las personas mayores

El mejor piropo:
Unos madrileños que dijeron que Barcelona era más bonita que Madrid.

Bus turístic pasando por uno de los lugares más emblemáticos de la ciudad, la plaza de Sant Jaume.

entrevista

Conductores del Bus Turístic

«Cada día te gusta más»

En esta entrevista con José Mª Blanca Fernández e Isabel Mª Jurado García, el conductor más antiguo y la conductora más novel del Bus Turístic, destaca su gran espíritu cosmopolita y su entusiasmo por el trabajo que realizan. Probablemente son dos ejemplos representativos de los compañeros que realizan también este servicio.

Hora Punta: ¿Cuándo entrasteis a formar parte de la plantilla del Bus Turístic?

- José Mª: En 1989, al poco de ingresar, cuando se puso en marcha por primera vez el Bus Turístic, pero cuando solo se realizaba una ruta.
- Isabel: En abril de este año.

H. P.: ¿Por qué elegisteis trabajar en el Bus Turístic?

- José Mª: Por relacionarme can gente de otros países y por el horario. La verdad es que cada día que pasa te gusta más.
- Isabel: Por lo mismo que José M°. Es muy interesante relacionarse con personas de otros países.

H. P.: ¿Qué es lo más positivo y negativo de esta línea?

- José Mª ¿Negativo? que en verano hay muchísima gente y se ponen nerviosos por la aglomeración. ¿Positivo? es una línea muy amena por el tipo de pasaje que llevamos:
- Isabel: Cuando hay aglomeraciones para subir se ponen nerviosos, y si el tráfico es demasiado denso, lo mismo. A la hora de quejarse es como el resto de las líneas, pero con la dificultad del idioma y la ventaja de que están de vacaciones. Como positivo lo tiene casi todo.

H. P: ¿Qué diferencias encontráis con respecto a los pasajeros de líneas normales?

- José Mª: Se nota que vienen de vacaciones, y por tanto, no tienen los nervios de las personas que van a su trabajo. El conductor no es el blanco de iras y críticas.

Isabel: Es un público mucho más relajado, sin el estrés del que trabaja o vive en la gran ciudad. Se nota que viene a conocer y no a correr. Les da igual cinco minutos más que menos, no como a la persona que va al trabajo o a hacer gestiones.

H. P :José Mª, estás en esta línea desde que solo había una ruta. ¿Ves positiva la ampliación?

- José Mª: Sí, así se puede dar un mejor y mayor servicio y desde que empezó el Bus Turístic, Barcelona ha cambiado mucho, y para bien.

José Mª Blanca Fernández e Isabel Mª Jurado García, el conductor más antiguo y la conductora más novel del Bus turístic.

H. P.: ¿Veríais bien una ruta por las Rondas, por ejemplo?

- Isabel: Verdaderamente, no. Las Rondas tienen el problema de los atascos y culturalmente aportan poco.

- José Mª: Coincido con mi compañera, aunque tal vez se podría dar un mejor servicio a la parte del Museo de la Ciencia, El Parque Güell, o el Tibidabo.

H. P.: Con la experiencia que tenéis. ¿Cómo creéis que podría mejorarse este servicio?

- José Mª: En Plaza de Catalunya se forman muchas colas y creo que sería conveniente poner una cabina de venta, sobretodo en verano, para evitar las aglo-meraciones, que no dan muy buena imagen.

- Isabel: Hay paradas que no están bien señalizadas. Por ejemplo, en Palau Reial no se ve bien la parada, por lo que los turistas no la utilizan. Por otra parte, creo que se debería aumentar la frecuencia para no llevar los autobuses tan llenos algunas veces.

H. P.: La relación con los auxiliares o azafatas ¿Es buena?.

- José Mª: Es excelente.

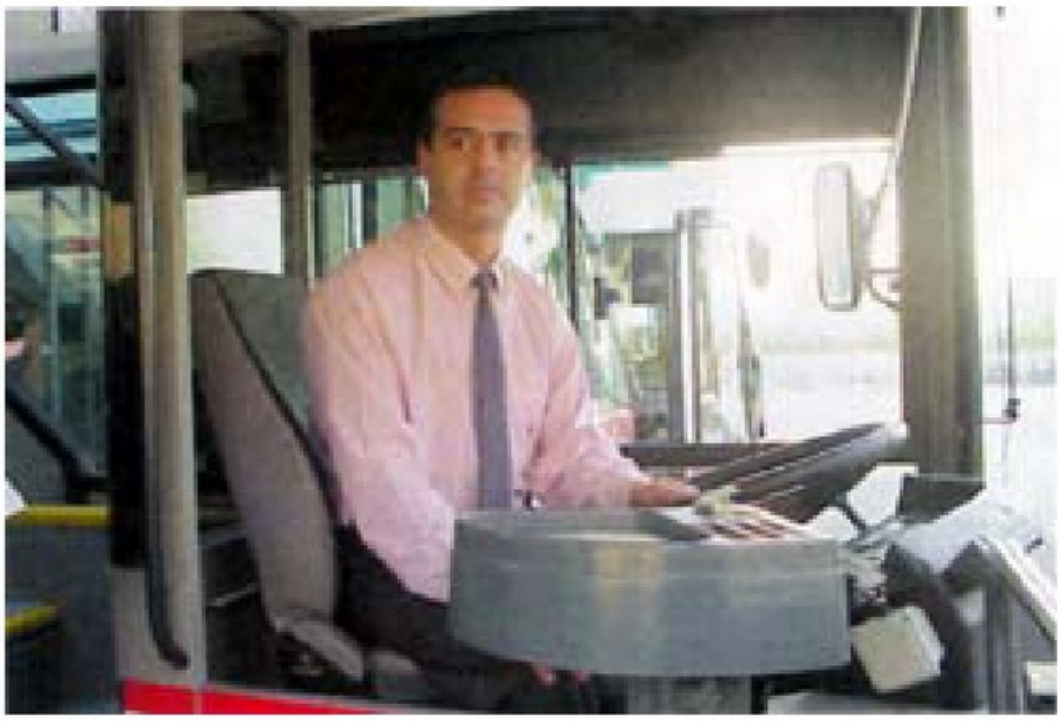
- Isabel: Es una relación muy buena, y no podría ser de otra manera, ya que dependemos unos de otros.

H. P.: ¿Ha aumentado vuestro interés por Barcelona y su cultura desde que conducís el Bus Turístic?

- José Mª: Sí, y además te coge el «gusanillo» de los idiomas. A fuerza de oír hablar a la gente en inglés, francés, alemán, etc. vas aprendiendo y se incrementan tus ganas de conocer otras culturas.

- Isabel: Me sucede lo mismo que a mi compañero, y a título de ejemplo, puede decir que no conocía bien la Pedrera, pero a raíz de pasar por ella, decidí visitarla, así como otras partes de la ciudad.

Hora Punta



José Mª eligió trabajar en el Bus turístic para poder relacionarse con gente de otros países.

«A fuerza de oír hablar a la gente en inglés, francés, alemán, etc. vas aprendiendo y se incrementan tus ganas de conocer otras culturas»

«Es un público mucho más relajado, sin el estrés del que trabaja o vive en la gran ciudad»

«Se nota que viene a conocer y no a correr»

Isabel opina que el público que sube al Bus turístic es mucho más relajado que el resto de las líneas.

nous serveis

Amb la inauguració de la nova línia 165 i l'ampliació del recorregut del 71

TMB amplia la seva xarxa d'autobusos

Des del 13 de setembre, Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha posat en funcionament una nova línia d'autobusos, la 165, que cobreix el trajecte entre El Prat (Sant Cosme) i la plaça Espanya.

La línia 165 disposa de 36 parades distribuïdes al llarg del seu trajecte i el seu itinerari és el següent: el Prat (Sant Cosme) - riu Llobregat - av. Remolar - Lleida - av. Canal - av. Verge de Montserrat - Enric Morera - av. Anselm Clavé - l'Hospitalet (tram directe sense parades) - Barcelona - Gran Via - Fira de Mostres i pl. Espanya. El seu horari de funcionament en dies feiners és de 6'50 a 21'10 hores, amb un interval de pas entre 10 i 20 minuts, i no circula els dissabtes i festius.

Poc després de la inauguració del nou 165, es va ampliar el trajecte de la Línia 71 d'Autobusos de Barcelona. Des de finals de setembre, els usuaris del 71 podran arribar fins a Canyelles, aprofitant el nou tram construït del passeig de Fabra i Puig. A més, aquesta línia ha incrementat amb dos autobusos els vehicles que normalment hi donen servei, fet que millora la freqüència de pas.

L'objectiu de la prolongació de la línia 71 és cobrir el nou eix viari del passeig de Fabra i Puig, aprofitant una via que, abans de la remodelació de la zona, quedava tallada per un desnivell geogràfic. Així, doncs, l'actual recorregut de la línia 71 suposa la incorporació de quatre noves parades: passeig Valldaura, plaça Karl Marx, ronda de la Guineueta Vella i Canyelles. La línia 71 d'Autobusos de Barcelona uneix d'aquesta manera el mar i la muntanya, ja que també comunica amb la platja arribant fins al passeig marítim.

Aquesta nova línia disposa de 36 parades

Mar i muntanya unides amb l'ampliació d'aquesta línia.

nous serveis

TMB amplia la Línia 4 de Metro

Inaugurada l'estació de Metro de Trinitat Nova

L'empresa preveu que més de 5.000 viatgers passaran per la nova estació cada dia

A partir d'ara els ciutadans podran arribar al barri de Trinitat viatjant en metro, ja que a finals d'octubre TMB ha ampliat la línia 4 amb la inauguració de la nova estació de Trinitat Nova. L'estació ha estat dissenyada tenint en compte una sèrie de comoditats que faran més agradable al viatger l'ús del transport públic. A més, s'ha tingut molt en compte a les persones amb problemes de mobilitat. Així, l'estació de Trinitat Nova ha estat equipada amb ascensors, escales mecàniques i rampes.

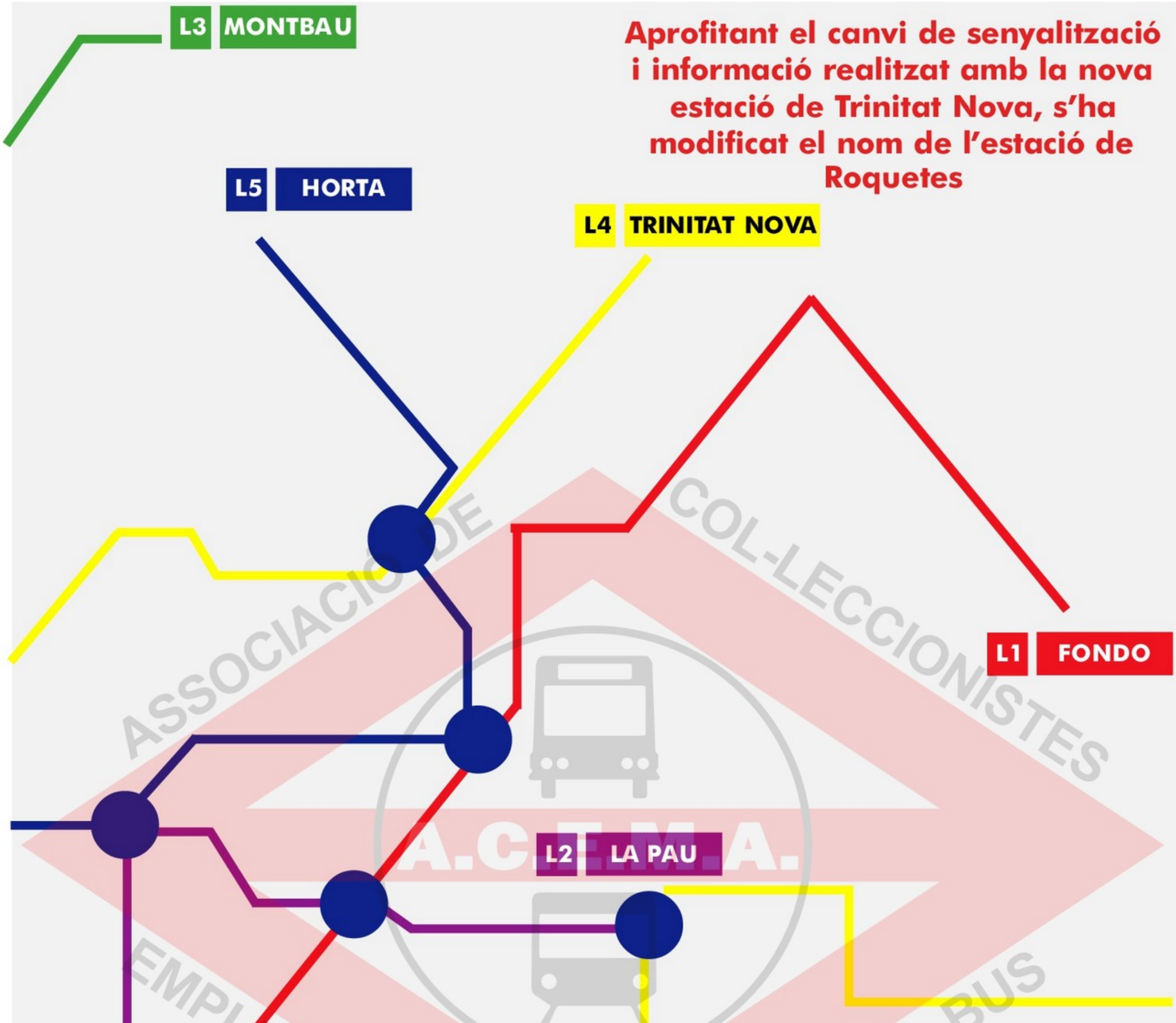
L'estació de Trinitat Nova va ser inaugurada el 27 d'octubre pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Pere Macias, i el nou president de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) i primer tinent d'alcalde de l'Ajuntament de la ciutat, Xavier Casas, acompanyats per altres directius de la companyia. Els responsables de TMB van poder constatar en persona el resultat final de les obres que han fet possible la nova estació i, al mateix temps, van copsar les impressions dels ciutadans i usuaris, que inauguraven el nou servei.

Aprofitant el canvi de senyalització i informació realitzat amb la nova estació de Trinitat Nova, s'ha modificat el nom de l'estació, fins ara anomenada Roquetes, i s'ha adoptat el nom de Via Júlia. El nou nom de l'estació respon a les característiques de la zona on està ubicada, seguint la política de TMB, que pretén que cada estació de Metro s'identifiqui amb el seu entorn i es converteixi així en un referent per al ciutadà. El nou tram Via Júlia (abans Roquetes) Trinitat Nova donarà servei a més de 5.000 viatgers diaris, segons les previsions dels responsables de TMB.

Característiques del nou tram VIA JÚLIA - TRINITAT NOVA

Distància entre centres d'estacions (Via Júlia-Trinitat Nova):	876,09 metres
Distància centre d'estació Trinitat Nova i cua de maniobres:	282,58 metres
Longitud de l'andana central:	90,00 metres
Amplada de l'andana central:	8,00 metres

La nova estació de la línia 4 està adequada a les necessitats de les persones amb mobilitat reduïda



Aprofitant el canvi de senyalització i informació realitzat amb la nova estació de Trinitat Nova, s'ha modificat el nom de l'estació de Roquetes

Una estació moderna

La nova estacio de Trinitat Nova s'ha dissenyat pensant en la comoditat dels usuaris i s'hi pot accedir des del carrer Aiguablava, amb dues escales mecàniques de baixada i pujada, i des del carrer Pedrosa, també amb una escala mecànica de sortida.

D'altra banda, TMB ha demostrat durant la seva trajectòria la seva preocupació per posar-ho més fàcil a aquelles persones que pateixen algun tipus de disminució. Seguint aquesta premissa, la nova estació de la línia 4 està adequada a les necessitats de les persones amb mobilitat reduïda. Així, a la nova estació s'hi ha instal·lat un ascensor, amb el qual s'accedeix a l'andana des del vestíbul Pedrosa; rampes; doble barana a les escales; franges per a invidents... A més, compta, amb el pas específic de 90 cm d'amplada per a persones amb cadira de rodes a la línia de peatge i és la primera estació de la xarxa de Metro en què el pas per la línia de peatge té la validadora a la dretà del viatger.

Previsions de demanda de la nova estació Trinitat Nova

Població que serveix:
14.200 habitants

Nombre de viatgers previstos:
5.560 viatgers al dia

Procedència dels viatgers:
52 % procedents de metro
18 % procedents de bus
30 % nous viatgers

ASSOCIACIÓ DE COL·LECCIONISTES A.C.E.M.A. EMPLEATS DE METRO I BUS

perfil

Juan Montoya: motorista instructor y amante de los bailes de salón

Juan Montoya Juanes es empleado de Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB) desde hace 20 años. Durante todo este tiempo ha permanecido en el servicio de Explotación de Metro, lo que le ha proporcionado un gran conocimiento de todo el conjunto del trabajo que se realiza en la empresa. Por nuestra parte, sabe muy bien lo que es el estar en el último eslabón de la cadena, es decir, trabajando de cara al ciudadano.

Profesionalmente ha tenido diferentes experiencias, ya que ha ocupado diversos puestos como taquillero, jefe de tren, mozo de estación y, actualmente, trabaja como motorista instructor. De todos ellos, el que más le gusta es el de motorista, que destaca «por tener conte-nidos más significativos debido a que es un trabajo más independiente e individual, y por otro lado, estás dentro de un conjunto de elementos que controlan la circulación de los trenes».

Para Juan Montoya, «el metro es, en definitiva, un ferrocarril y, como tal, no admite dudas ni indisciplinas, en lo referente a la seguridad en el trabajo, pues en ella se ampara toda la lógica laboral». Asimismo, considera que el trabajo de motorista se enmarca dentro de un sistema solidario con el que el trabajador debe identificarse, pues el reparto de los viajeros en los trenes que circulan, está en función de la frecuencia de paso de cada tren.

Pero no todo es trabajo en la vida de este veterano empleado de Metro. Juan Montoya es una persona muy activa y dinámica y, en estos momentos, dedica su tiempo libre a un hobby que le fascina: el baile. Ningún ritmo se le resiste, ya sea el latino (bolero, salsa, samba...) o el estándar (tango, folk, vals...).

Buena prueba de su dedicación y talento se ha podido demostrar en los diversos concursos en los que ha participado, en lugares como la Plana, Viladecans... y en los que ha obtenido los primeros premios. Sin embargo, estos premios, para Juan Montoya, no son lo más importante, pues lo que más destaca del mundo del baile es la relación humana, la ampliación del circulo de amigos que, unido a su esposa, es lo que más aprecia. «Lo positivo del baile de salón es que mientras bailas estas con tu pareja y con ella aprendes, te equivocas, ríes ... etc. y es una manera de dedicar un poco de tiempo a la familia», opina Montoya.

Por otro lado, también considera que, en el baile se hace un cierto sacrificio, pues representa muchas horas de ensayo y preparación, especialmente cuando se piensa en concursar. «Aunque he pasado horas de sueño en alguna competición, en general, y a pesar del sacrificio, merece la pena por la alegría, y el bien que se revierte sobre tu pareja y grupo de amigos, además de ser una de las maneras más divertidas de hacer deporte y de hacerte sentir siempre joven y activo... En definitiva, se trata de tener la vida un poco ordenada, pues las cosas grandes necesitan orden y abertura a los demás», concluye el veterano empleado de TMB y bailarín en sus horas de ocio.

Diego Balsera Rodríguez

Juan Montoya junto a su esposa en uno de los concursos de baile donde han participado.

perfil

Instinto de superación

Rafael Gordón, empleado de nuestra compañía desde 1969, nos explica sus experiencias laborales a lo largo de estos años, de las que se desprendre su instinto de superación y mejora.

Rafael Gordón junto a los archivos donde se guardan los planos de la red de Metro de Barcelona.

Agradezco a la redacción de Hora Punta la posibilidad que me han brindado de poder transmitir mis avatares e impresiones en el transcurso de los años que he trabajado como empleado del «Metro».

Mis inicios en la empresa comenzaron a finales del año 1969, donde entré a formar parte de la sección de Vías en la que permanecí durante cuatro años. Guardo muy buenos recuerdos tanto de los compañeros como de la buena armonía reinante.

En febrero de 1974 pasé a formar parte del Servicio de Infraestructuras, donde colaboré en el montaje del tercer carril y control de materiales. La brigada la formábamos seis compañeros unidos como una piña.

Desde enero de 1984, hasta la actualidad, trabajo en la sección de archivo de planos. Comencé como copista, con una existencia de vegetales (planos originales de la red de Metro en soporte de papel vegetal) de 22.000 originales. En la actualidad existen 43.068, distribuidos de la siguiente manera:

- Vegetales 21.868
- Originales DIN A-3 10.000
- Originales DIN A-4 11.200

El sistema de archivo también ha experimentado una evolución durante estos años. Así, se ha pasado de microfilmar los planos, a escanearlos e introducirlos en el ordenador.

En cada una de las etapas que he comentado, he intentado adaptarme y superarme para llevar a «buen puerto» mi cometido. Este instinto de superación continua es fruto de mi manera de ser y de mi seriedad en todas las facetas de mi vida.

Rafael Gordón García
Nº 2021

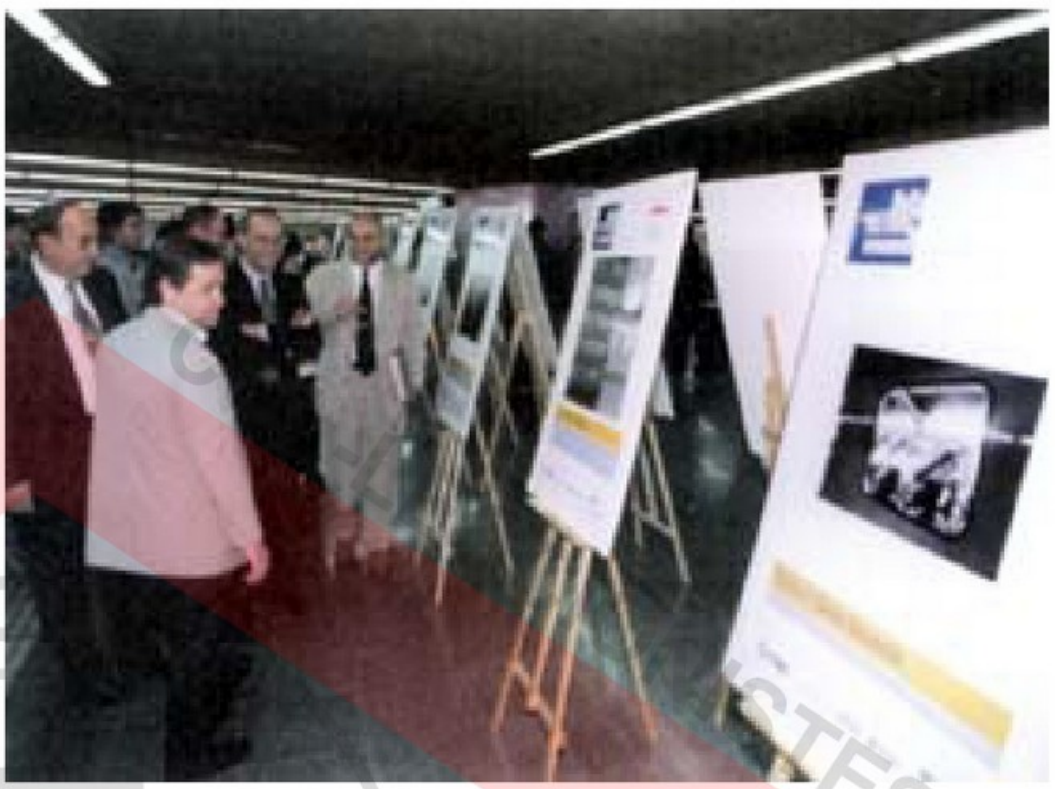
«He intentado adaptarme y superarme para llevar a *buen puerto* mi cometido»

«Guardo muy buenos recuerdos tanto de los compañeros como de la buena armonía reinante»

«Molts Metros de fotografies» una exposició per a gaudir del viatge en Metro

L'exposició fotogràfica que els usuaris del Metro han pogut veure durant el mes d'octubre forma part dels actes programats per commemorar el 75è aniversari d'aquest mitjà de transport

Una parella rockera, un cap calb amb la xarxa metropolitana pintada, una dona que perd el tren, una noia que puja unes escales mecàniques... són algunes de les imatges singulars que han conviscut durant tot un mes amb els viatgers als vestíbuls i les andanes del Metro. Es tracta de l'exposició col.lectiva «Molts metros de fotografies», programada per a commemorar el 75è aniversari del Metro. En aquesta mostra, divuit autors han ofert la seva visió particular d'un mitjà de transport que, amb la seva arribada a les respectives ciutats, va representar un canvi substancial en els hàbits socials i de desplaçaments dels espanyols.



Exposició col·lectiva de fotografies per a commemorar el 75è aniversari del Metro.

Moltes coses han canviat des del 30 de desembre de 1924, data en què l'infant Fernando de Baviera, en representació del rei Alfons XIII, va inaugurar el tram de metro Lesseps-Catalunya, que en aquell moment era el Gran Metropolitano i avui és una part de la Línia 3 del Metro de Barcelona, la primera línia de ferrocarril subterrani que va circular a la nostra ciutat.

L'exposició recull l'obra de divuit fotògrafs repartida per diverses estacions de la xarxa

Cartell on s'exhibeix una de les fotografies de la Mostra.

«Molts Metros de fotografies» una exposició per a gaudir del viatge en Metro

Des de llavors, testimoni dels canvis que han esdevingut al seu entorn, el Metro ha representat una important millora en les possibilitats de mobilitat reconeguda per tots els ciutadans.

Per a commemorar els primers setanta-cinc anys d'història del metro, Transports Metropolitans de Barcelona, TMB, ha realitzat una exposició molt singular, amb el títol «Molts metros de fotografies», inaugurada el 8 d'octubre al vestíbul de l'estació d'Universitat amb la presència del nou president de TMB, Xavier Casas, i la del conseller delegat de la companyia, Emili Lopez Bailón.

Aquesta mostra fotogràfica ha donat l'oportunitat a diferents fotògrafs de reconegut prestigi de mostrar alguns dels aspectes més significatius del Metro i de les persones que hi viatgen o que hi treballen cada dia. Així, l'exposició recull l'obra de divuit fotògrafs repartida per diverses estacions de la xarxa. A més, es tracta d'una mostra atípica, ja que no està ubica-

da en un lloc concret, sinó que l'usuari la pot veure en els diferents recorreguts que fa amb el Metro. Es pot dir que el visitant va trobant l'exposició cada dia de camí cap a la feina, l'escola o qualsevol dels destins on arriba aquest transport que ara fa anys.

El Metro ha representat una important millora en les possibilitats de mobilitat reconeguda per tots els ciutadans

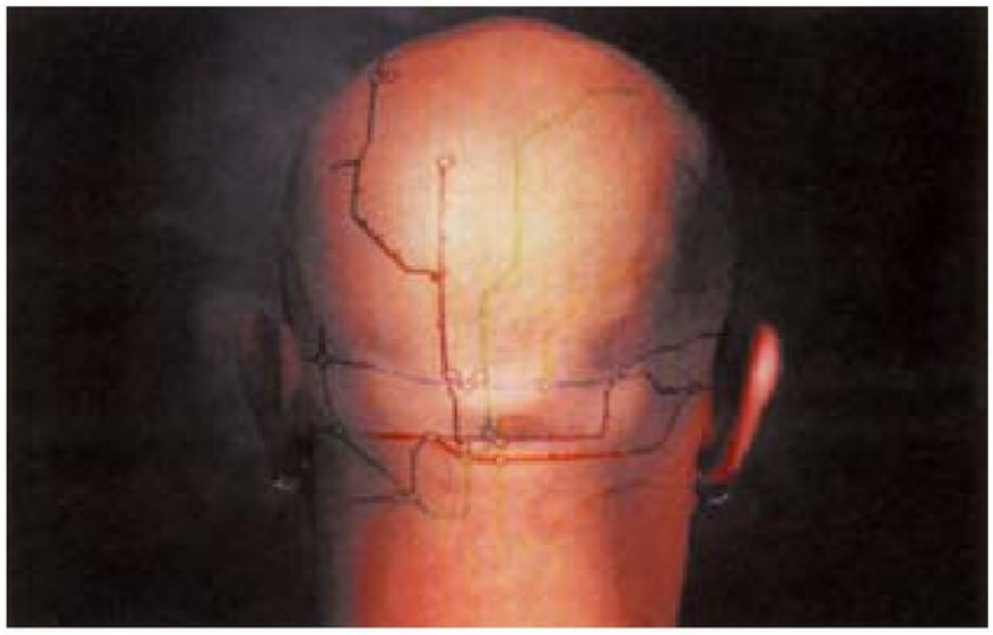
Passatgers del Metro contemplant l'exposició situada al vestíbul de l'estació d'Universitat

Aquesta mostra fotogràfica ha donat l'oportunitat a diferents fotògrafs de reconegut prestigi de mostrar alguns dels aspectes més significatius del Metro

Xavier Casas, nou president de TMB, durant l'acte d'inauguració d'aquesta exposició.

«Molts Metros de fotografies»

SANTA COLOMA
Alfons Rodriguez

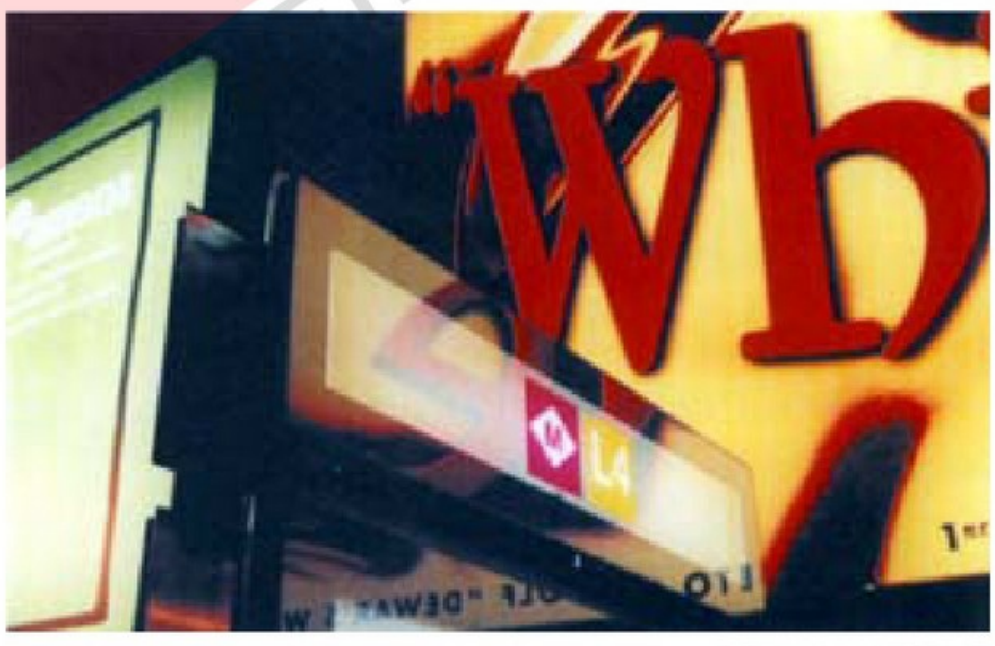


ALFONS X
Ramón Serrano

HOSPITAL CLINIC
Paco Elvira

VALCARCA
Lluís Casals

PLAÇA de SANTS
Frances Melción



PEP VENTURA
Helena Agell

«Molts Metros de fotografies»

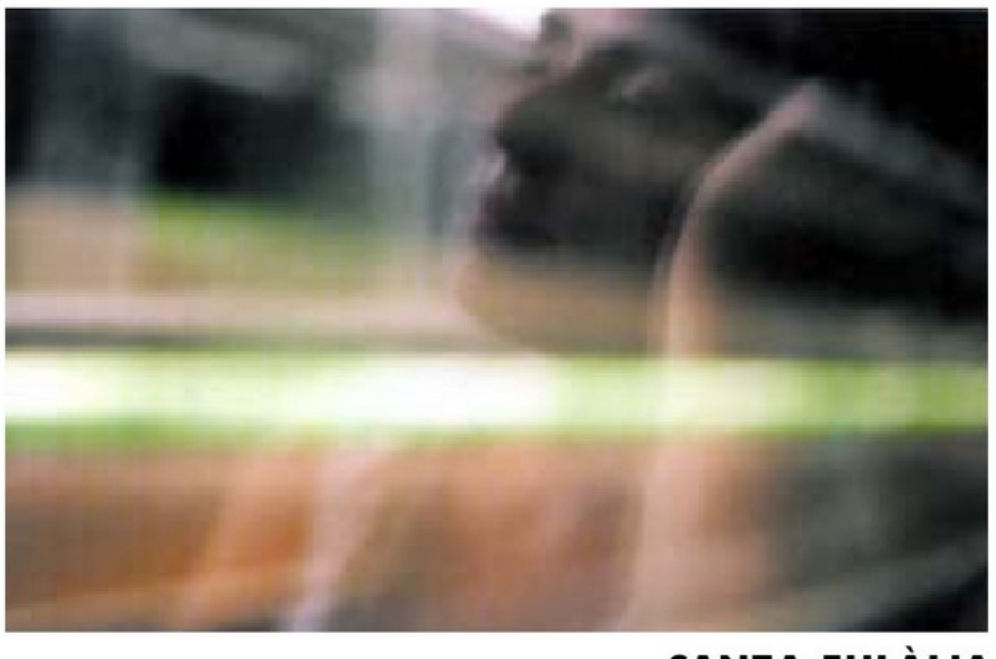
CIUTADELLA
Jorge Moreno

SANTA COLOMA
Eva Lorente

LES CORTS
Josep Bou

SAGRADA FAMÍLIA
âlex García

PEP VENTURA
Álex Muñoz



SANTA EULÀLIA
Martí Casanelles

«Molts Metros de fotografies»

ROQUETES
Carme Secanella

SAGRERA
Jordi Oliver

75 aniversari

LICEU
Manolo S. Urbano

LA PAU
Julio López Saguar

SANT ILDEFONS
Susana Sáez

PROVENÇA
Elisenda Pons

L'enginyeria Rocafort i TMB treballen en la modernització dels vehicles del Metro de Kíev

TMB, amb la col·laboració de l'empresa Enginyeria Rocafort, han iniciat l'estudi de diversos projectes de remodelació dels cotxes del Metro de Kíev, amb la finalitat d'allargar-los la vida quinze o vint anys més

El primer projecte que s'ha portat a terme, després de diverses proves, i tenint en compte les necessitats i exigències del Metro de Kíev, ha estat l'estudi d'un seient, en el qual es poden destacar les característiques següents: regulació longitudinal, regulació de pes, regulació d'inclinació i alçada i recolzabraços abatible. D'aquest model de seient ja se n'han subministrat diversos centenars.

Un nou projecte en fase d'execució és la substitució de les actuals màquines de portes de passatge, i el seu sistema de fixació i funcionament, per un sistema conjugat de motor pneumàtic de dues velocitats i eix guia de les dues fulles de cada porta, essent aquest conjunt de la marca Faiveley.

La instal·lació d'aquest nou equip ha estat possible després d'estudiar-ne acuradament el muntatge en la caixa dels cotxes i adaptar-lo als espais disponibles, tenint en compte que no s'estava desenvolupant un nou disseny, sinó fent una adaptació a uns vehicles existents.

En l'actualitat hi ha diversos cotxes en fase de proves amb aquest sistema d'accionament de portes. De moment, el nou sistema no té avaries, a diferència de les moltes que en pateix l'altre sistema i, a més, el tancament de les portes és amortit i no és sorollós.

El nou sistema no té avaries, a diferència de les moltes que en pateix l'altre sistema

El director del Metro de Kíev assegut en el nou seien i envoltat de directors d'altres administracions ferroviàries de l'ex Unió Soviètica.

Màquina de portes actual montada
en els cotxes del Metro de Kíev.

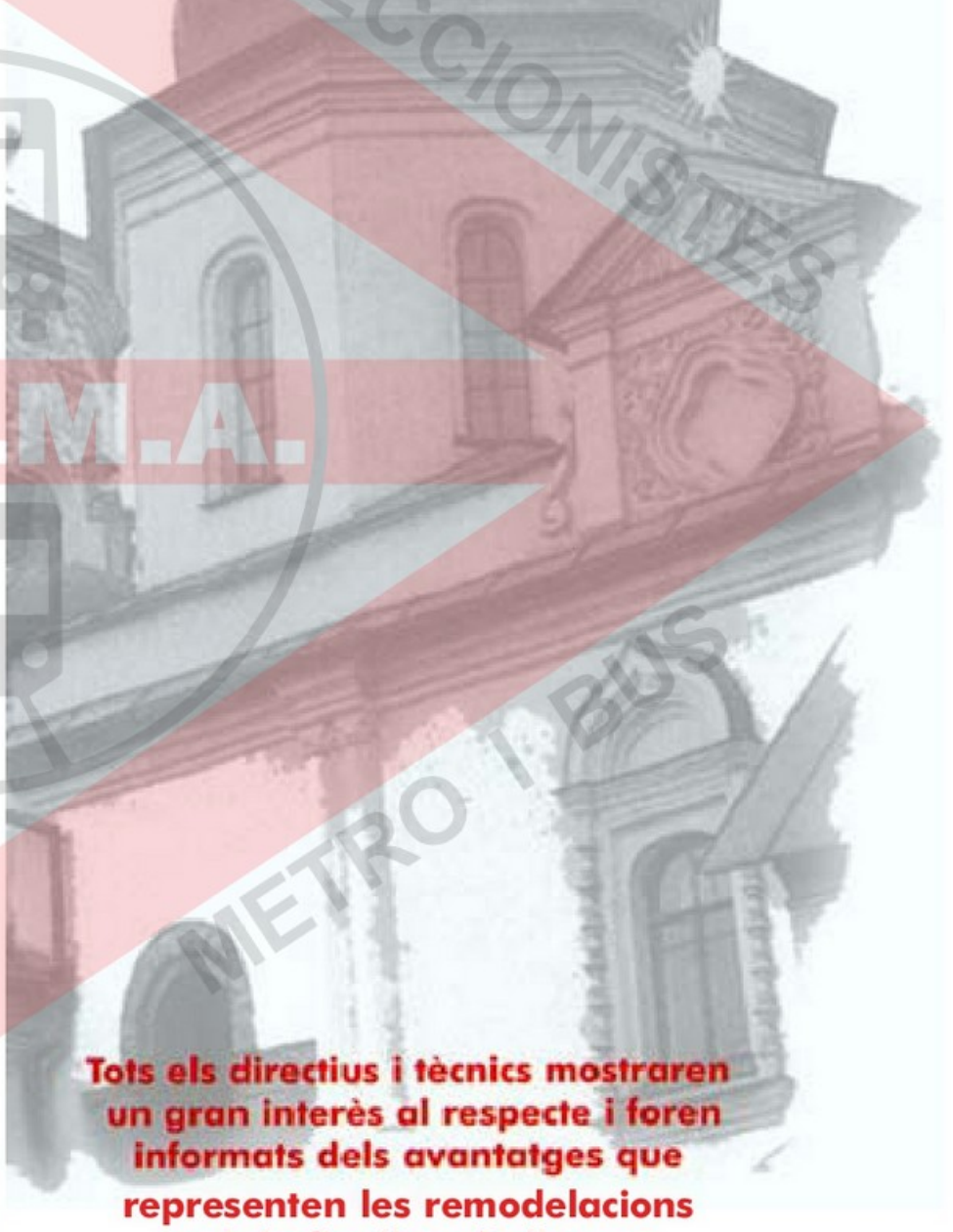
També són en fase d'estudi altres projectes com la refrigeració dels cotxes amb la instal·lació dels equips d'aire condicionat.

- Substitució del terra dels cotxes per altres, d'acord amb les normatives vigents.

- Remodelació integral de l'interior dels cotxes, també d'acord amb les normatives vigents.

Totes aquestes novetats del Metro de Kíev van ser presentades a altres administracions ferroviàries de l'ex-Unió Soviètica, en un congrés celebrat a Kíev el passat mes de maig. Tots els directius i tècnics mostraren un gran interès al respecte i foren informats dels avantatges que representen les remodelacions amb la finalitat d'allargar la vida dels trens.

Ignasi Vilanova
Direcció de Cooperació Exterior



Tots els directius i tècnics mostraren un gran interès al respecte i foren informats dels avantatges que representen les remodelacions amb la finalitat d'allargar la vida dels trens

Nou sistema i màquina de portes montada
en un cotxe del Metro de Kíev.

TMB en la carrera más divertida de la ciudad

Récord de participación en la última edición de la tradicional Gimcana de las Fiestas de la Mercè

Un año más, Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB), que forma parte del día a día de los barceloneses, ha querido estar presente en el juego más divertido de la ciudad, una de las celebraciones con más participación ciudadana: la Gimcana de las fiestas de la Mercè.

Más de 4.000 personas han participado en la «XI Gimcana TMB de la Mercè», celebrada en el mes de septiembre, un clásico dentro de las diferentes actividades programadas para conmemorar las fiestas de la Mercè, patrona de Barcelona. Unos, con la intención de conseguir un buen puesto en la clasificación y llevarse algún premio y otros, simplemente con la intención de pasar un día de forma original y entretenida.

Para conseguir superar las pruebas de la «XI Gimcana TMB de la Mercè», los participantes sin medio de transporte propio, se desplazaron de control en control gracias a un billete especialmente producido para la ocasión. TMB ha querido así facilitar al máximo la movilidad de los concur-santes para que pudiesen recorrer todos los puntos de la ciudad en el transporte público.

Como en años anteriores, los barceloneses, además de ver por las calles principales de la ciudad vehículos disfra-zados de cualquier objeto imaginable - desde una seta a un dinosaurio- han podido sorprenderse con los juegos y las pruebas que los participantes de la Gimcana TMB debían cumplir en los vagones y vestíbulos del Metro. En esta edición, sin embargo, no fueron los participantes los que se disfrazaron sino «su mascota», una escoba que también puntuaba como prueba.

Este año se han introducido dos novedades en el desarrollo de la popular prueba. Por un lado, los participantes pudieron disfrutar de suculentos bocadillos gracias a una empresa colaboradora. Por otro, durante la presente

edición se ha inaugurado una prueba a través de Internet, en concreto con la aplicación del «VullAnar» del la web de TMB. De esta forma, TMB tuvo la oportunidad de potenciar esta nueva aplicación, que recibe cada día más visitas de los internautos.

En nombre de TMB quiero desear a todos los ganadores, «¡Muchísimas Felicidades!», especialmente, al equipo vencedor, que no sólo consiguió el 1 er Premio Especial TMB sino que también obtuvo el 3er premio de la clasificación general de la Gimcana de la Mercè, que consistía en un viaje a Londres para 4 personas.

Además de felicitar a los ganadores, queremos agradecer la participación de todos los concursantes que habéis ayudado a dar vida, durante un año más, a la «Gimcana TMB de la Mercè». Eso sí, esperamos también que los que nunca habéis compartido esta experiencia con nosotros os animéis a participar en la próxima edición y animéis también a vuestros amigos o familiares.

Mirka Borachok
Product Manager Área Comercial

Un equipo de participantes en la Gimcana TMB de la Mercè.

Una joven concursante realiza una de la pruebas propuestas en la Gimcana

Ganadores de los Premios Especiales TMB de la XI Gimcana de la Mercè para empleados y familiares

1 er premio.

Viaje a París para cuatro personas para el equipo formado por Joan Botella, José Antonio Millán, Joan Carles Plana y Manuel A. Vázquez.

2º premio.

2 televisiones y 2 videos para el equipo formado por Santiago Pérez, Alfonso Palomero, José Manuel Doral y José Antonio Núñez.

3er premio.

4 cámaras Nikon AF 230 para el equipo formado por Jordi Miquel, Javier Rodríguez, Eloi Rifa y Anna Figuerola.

Xavier Casas Masjoan nou president de Metro i Autobusos de Barcelona

Joventut i dinamisme per a una empresa amb 75 anys d'història

Des del passat mes d'octubre, Xavier Casas Masjoan és el nou president de la companyia de Metro i d'Autobusos de Barcelona (TMB) que aquest any celebra el seu 75è aniversari. D'acord amb la decisió del Consell d'Administració de TMB, Casas substitueix Carme San Miguel, que ha desenvolupat aquesta mateixa responsabilitat des de finals de l'any 1997.

El nou president de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) va néixer a Olot (Girona) el 23 d'octubre de 1956 i resideix a Barcelona des de 1973. Llicenciat en Medicina per la Universitat Autònoma de Barcelona l'any 1979 té, entre altres títols, la diplomatura en gestió de Serveis per a la Salut per ESADE l'any 1982.

Actualment és primer tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona i responsable d'Infraestructures i Urbanisme des de 1997. A més, ocupa el càrrec de vice-president de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) i és representant de l'Ajuntament de Barcelona en l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT). Des de l'any 1981 ha exercit diversos càrrecs dins l'Àrea de Salut Pública de l'Ajuntament de Barcelona, essent-ne regidor entre 1991 i 1999, i regidor-president del districte de Ciutat Vella durant el mateix període.

Xavier Casas Masjoan, president de Metro i Autobusos de Barcelona.

Autobusos: les noves sèries (I)

TMB, amb l'objectiu de millorar el seu servei i oferir una major qualitat i seguretat als passatgers, va iniciar fa dos anys la renovació del seu parc automobilístic. La nova flota d'autobusos es destaca per comptar amb un fàcil accés per a les persones amb problemes de mobilitat i estar adaptats a la normativa mediambiental de reducció d'emissions contaminants i de soroll.

Aquesta iniciativa comportà la retirada de tots els Pegaso 6038 (sèries 6000, 6100, 6200, 7000, 7100 i 7300) i l'augment de l'oferta de serveis, com ara noves línies, prolongacions i augment de freqüències. L'èxit del Bus Turístic i la creació dels autobusos de barri, els «busitos», també han estat un factor important de l'ampliació i renovació d'aquesta flota d'autobusos.

Ara tots els vehicles tenen canvi de velocitats automàtic. Els 6000, 6100 i 6200 han estat els darrers que no en duien. L'accessibilitat dels nous cotxes està adaptada a les persones amb mobilitat reduïda i han estat adquirits considerant la normativa mediambiental vigent (emissions, sorolls...).

Miguel Angel Enériz
Sergio Torres
Oficina Tècnica M.M. i Tallers-Llevant

Sèrie 6500

Autobús estàndard IVECO - PEGASO, rebudes 10 unitats l'any 1998. Motor: IVECO 8360 (220 Cv) de potència Euro 2
Canvi de velocitats: ZF 5 HP 500 Carrosser: Castrosua
Aire condicionat: Hispacold
Ofereix un total de 102 places, 25 d'assegudes i 77 dempeus.

Els cotxes de la sèrie 6500 són IVECO.

Sèries: 2200, 2300, 2500

Autobús estàndard de pis baix, Mercedes Benz O 405-N2, rebudes 45 unitats entre els anys 1997 i 1998.
Motor: OM 447 hIA (213 cv) de potència. Euro 2
Canvi de velocitats: Sèrie 2200 porten canvi ZF 4 HP 500. Sèries 2300 i 2500 porten canvi Voith 864.3
Carrossers: Sèrie 2300 Castrosua
Sèries 2200 i 2500 Caetano
Aire condicionat: Hispacold i Thermo – King
Ofereix un total de 104 places, 29 d'assegudes i 75 dempeus
Com a nota important podem destacar la figura del carrosser de Portugal Caetano, per ser la primera vegada que treballa conjuntament amb la nostra Empresa.

La silueta dels 2200, 2300 i 2500 ja ens és familiar a la nostra flota.

Sèrie 3700

Autobús articulat de pis baix M.B. O 405 GN2. Aquests cotxes re-presenten un canvi important, ja que fins ara no hi havia cap autobús articulat de pis baix amb les mateixes garanties i confort que els autobusos estàndards de pis baix.
En aquests es poden apreciar el canvi en l'articulació central respecte dels antics articulats.
Rebudes 25 unitats entre els anys 1997 i 1998.
Motor: OM 447 hIA (299 cv de potència) Euro 2 Canvi de velocitats: Voith D864.3
Carrosser: Castrosua

El segon lliurament dels 3700 amb el nou frontal.

Sèries 2800, 2900, 7800, 7900

Autobús estàndard de pis baix M-A-N NIL 223-F Rebudes 44 unitats entre els anys 1998 i 1999.
Motor: D0826 LUH 12 (220 cv) de potència Euro 2
Canvi de velocitats: Sèries 2800 i 7800 porten canvi ZF 5 HP 500. Sèries 2900 i 7900 porten canvi Voith 854.3.
Carrossers: Sèrie 7800 i 7900 Castrosua
Sèrie 2800 i 2900 Caetano
Aire condicionat: Iberfrio
Ofereix un total de 107 places, 29 d'assegudes i 78 dempeus.

Un 7900 estacionat a la cotxera de Zona Franca.

homenatge

Una compañera ejemplar

En recuerdo de los cuarenta años que trabajó en la compañía de autobuses, los compañeros de Trinidad Alcalde le dedican esta cariñosa poesía

Trinidad

Trinidad tiene por nombre
y por apellido Alcalde,
parlanchina y guapetona
y un temperamento que arde,

Es Alcalde y no Alcaldesa.
Aquí encuentro yo una pista:
el cura de su bautismo
era un párroco machista.

En la Empresa de Autobuses
es un emblema y un faro,
como el Parteón en Grecia
o en Kenia el Kilimanjaro.

Son cuarenta años de historia
los de esta dama en la Empresa.
Estas son sus credenciales
y una gran razón, que pesa.

Amiga de sus amigos
y compañera ejemplar.
Así es «La Trini» que hoy
venimos a acompañar.

Para compañeros, Trini,
somos muchos los que estamos,
otros, por la ley de vida,
en el camino quedaron.

Un recuerdo para todos,
sincero y de corazón.
¡Son tantos los que aquí faltan!
Bien sabemos los que son.

Pero hoy es día de alegría,
de expansión y de homenaje,
y por eso hemos venido
junto a este gran personaje.

Con Piercing en la nariz
y tatuaje en sitio oculto,
es como imagino a Trini,
deambulando por el mundo.

Te considero una amiga,
y lo mejor te deseo.
Por eso te recomiendo
un master en devaneos.

Una excelente criatura,
pero en el camino un alto:
Si al teléfono te pilla,
te puede dar un infarto.

Para el día de tu boda,
que será pronto, yo espero,
allí no puede faltar
la jota de Angel Romero.

Por modelo de persona,
y porque eres nuestra musa
te nombramos, desde hoy,
Majestad Honoris Causa.

Te queremos como eres,
con tu carisma, que gusta,
y por eso te pedimos:
Trinidad: no cambies nunca.

Finalmente, Trini, un consejo:
Y para tus devaneos,
mucha psicología y ojo.
te compras unos ligueros
de color negro o en rojo.

Dedicado a Trinidad Alcalde, excelente compañera y amiga.
Pedro Carrillo

Trinidad junto con sus compañeros en la celebración de su despedida.

Hora Punta amb als jubilats del Metro

L'Associació de Jubilats i Pensionistes del Metro, de la qual és ben possible que alguns de vosaltres no conegui la seva existència, té la satisfacció de d'anunciar que, d'ara endavant, i per a paliar aquest desconeixement, donarà a conèixer les seves activitats a través d'Hora Punta.

Regularment informarem de tots aquells temes que puguin ser del vostre interès i al mateix temps comentarem els projectes futurs d'aquesta Associació, que amb tanta il·lusió estem desenvolupant a través de la Junta de Govern.

En l'actualitat les persones afiliades a aquesta Associació formen un grup de més de 400 jubilats i pensionistes, nombre que esperem augmentar a mida que aneu rebent notícies nostres, de les activitats que organitzem i de les que us informarem perquè pugueu participar-hi.

Amb aquesta finalitat ja us podem anunciar que el pròxim dia 16 de desembre tenim prevista una excursió i dinar de PRE-NADAL i ens agradaria comptar amb la vostra presència. Si hi esteu interessats solament heu de trucar al telèfon **93 309 68 91**, on podreu obtenir tota la informació que necessiteu.

És un plaer per a nosaltres poder anunciar-vos que l'Empresa està realitzant els màxims esforços per a facilitar-nos, un local en què puguem desenvolupar amb millors condicions les nostres activitats i que, al mateix temps, pugui servir també de punt de trobada per a tots nosaltres.

En el pròxim número d'Hora Punta us posarem al corrent de futures activitats.

Rebeu tots una salutació molt cordial.

Junta de Govern de l'Associació de Jubilats i Pensionistes del Metro

Associació de Jubilats i Pensionistes del Metro
C/ Nàpols 26
Tel. 93 309 68 91
08018 Barcelona

PERSONAL DE TMB JUBILADO

Desde Hora Punta felicitamos a todos los compañeros de TMB que se han jubilado desde el mes de mayo, por ser ésta la fecha de la nueva etapa de la revista

¿Conocéis alguna anécdota divertida de estos compañeros?

¿Nos la podéis hacer llegar?

Agradeceremos vuestra información para publicarla en Hora Punta

Relación de personal de Metro

Núm.	Apellidos y Nombre	Fecha de jubilación
2977	ROGELIO TELLADO BEL	08/05/1999
2351	RAFAEL BESOLI GARCIA	21/05/1999
1428	ANTONIO GONZÁLEZ MOROTE	10/06/1999
2803	ANTONIO SANCHEZ NAVARRO	11/06/1999
2001	MANUEL GUERRERO RUEDA	12/06/1999
1290	SAMUEL PAREJA POZO	14/06/1999
1348	NATIVIDAD FELEZ SANTAMARIA	30/06/1999
1422	JULIAN RUIZ VILLAFRANCA	02/08/1999
3833	ANTONIO LOPEZ OMEDAS	12/08/1999
2474	FRANCISCO ALCALA MARZO	21/08/1999
1582	ACRACIO GUERRERO RUEDA	28/08/1999
2139	MANUEL BARRERO MENDEZ	29/09/1999
1807	SERAFIN FERRER NEBOT	01/10/1999
2683	ADOLFO ALONSO BENEITEZ	01/10/1999
3360	MANUEL LOZANO RUIZ	09/10/1999
2813	ANGEL DE MANUEL MARTINEZ	14/10/1999

Relación de personal de Autobuses

Núm.	Apellidos y Nombre	Fecha de jubilación
9765	DIEGO ISASA SORIANO	01/05/1999
6275	FELIPE TEMPRADO USED	02/05/1999
3870	FCO. QUESADA RUIZ DE GAUNA	01/06/1999
6926	JUAN M GARCIA FERNÁNDEZ	14/06/1999
7148	FRANCISCO CARRASCO MÁRQUEZ	14/06/1999
6445	ROSER CLOTET PUJOL	16/06/1999
10003	JUAN PEREZ CASTAÑO	16/06/1999
10089	FRANCISCO SANCHEZ RUIZ	17/06/1999
5366	JUAN VAZ GONZÁLEZ	23/06/1999
8880	ARGIMIRO RODRIGUEZ FERNÁNDEZ	29/06/1999
10680	JOAN VISA GELABERT	01/07/1999
4781	JULIAN FRESNEDO GOMEZ	05/07/1999
8729	ANTONIO LUCENA SANCHEZ	05/07/1999
5905	JOSE MURILLO ALVAREZ	12/07/1999
8107	RODOLFO RUBIO JIMENEZ	13/07/1999
5036	MIGUEL SALES PEREZ	15/07/1999
4094	JUAN GARCIA LOPEZ	25/07/1999
6302	FELIX ZURITA MORENO DE VEGA	27/07/1999

PERSONAL DE TMB JUBILADO

Desde Hora Punta felicitamos a todos los compañeros de TMB que se han jubilado desde el mes de mayo, por ser ésta la fecha de la nueva etapa de la revista

Relación de personal de Autobuses

Núm.	Apellidos y Nombre	Fecha de jubilación
7450	CELEDONIO OUTOMURO RODRIGUEZ	30/07/1999
9791	LEOPOLDO GONZÁLEZ LOLO	30/07/1999
2288	JOSE DRIEGUEZ PONS	01/08/1999
3697	NORBERTO PERIS PLANAS	01/08/1999
4089	ANTONIO ESTEBAN GALINDO	01/08/1999
4220	CRISTOBAL JIMENEZ GRACIA	01/08/1999
4271	TRINIDAD ALCALDE BACHERO	01/08/1999
4950	JOSE M SOPENA SANCHEZ	01/08/1999
5389	ANTONIO LATA QUINTANA	04/08/1999
9361	JOSE LUIS ALONSO DIEZ	05/08/1999
5651	ALBERTO GARCIA GONZÁLEZ	08/08/1999
6829	SEVERINO SERGIO TELLA PAZ	12/08/1999
5929	JOSE SANTOS GALINDO	14/08/1999
6774	JOSE M. FUENTES ASOREY	19/08/1999
8657	JUAN MOLINA SANCHEZ	21/08/1999
10313	JUAN RUIZ GONZÁLEZ	29/08/1999
6905	ANTONIO GALLARDO ARROYO	01/09/1999
5589	MANUEL ROCA CARLES	04/09/1999
5398	JUAN ROMERO VELASCO	05/09/1999
6430	MANUEL RODRIGUEZ FERNÁNDEZ	05/09/1999
6313	ANDRES LOPEZ DOMINGO	08/09/1999
8098	JUAN MANUEL GARCIA MARTINEZ	09/09/1999
6890	JOSE-MARIA DE CALDAS DIAZ	17/09/1999
4995	MIGUEL RAMIREZ MONTIEL	19/09/1999
9108	JOSE BERLANGA GALVAN	20/09/1999
7461	JOSE SANCHEZ PIZARRO	26/09/1999
8790	VICENTE BENITEZ MUÑOZ	28/09/1999
4865	ALFONSO FERNÁNDEZ CASTOSA	01/10/1999
9500	MANUEL GOMEZ GARRIDO	01/10/1999
7051	ANTONIO MORALES CAÑESTRO	03/10/1999
8356	MANUEL BARRAGÁN GONZÁLEZ	07/10/1999
3874	LISARDO BESTEIRO LOPEZ	17/10/1999
4496	SALVADOR SOLÉ DUCH	18/10/1999
4912	MANUEL NOVOA LOPEZ	18/10/1999
6102	JOSE GOMEZ DOMINGUEZ	21/10/1999
6104	JOSE LOPEZ GONZÁLEZ	22/10/1999
6970	DIEGO GARCIA FERNÁNDEZ	29/10/1999
5899	AMADEO ESPIN SANTIN	31/10/1999

¿Conocéis alguna anécdota divertida de estos compañeros?

¿Nos la podéis hacer llegar?

Agradeceremos vuestra información para publicarla en Hora Punta

opinió

Nuevas tecnologías de la información,

una prioridad de la empresa del siglo XXI

La Historia de Internet se parece a la de otros muchos inventos, que en su momento revolucionaron la sociedad, desarrollándose hasta superar las expectativas de sus propios creadores. Internet nació en la década de los 60, como el proyecto Arpanet, creado por el Ministerio de Defensa de EEUU con el fin de conectar varias bases militares. En los años 70 y 80, ya con la denominación de Internet, se interconectaron varias universidades y centros de investigación. Desde entonces, el avance de la Red ha sido vertiginoso.

A pesar de la universalización de las nuevas tecnologías de la información y del auge del comercio electrónico, una gran parte del planeta no tiene acceso a la Red. Así, lo que se preveía como una herramienta de integración mundial, está dejando al margen al 57% de la población, que por diversos motivos no tiene acceso a esta tecnología. Este es el caso de Oriente Medio donde, además, la censura es muy acusada y se prevé un estancamiento significativo.

Se divisa un futuro dividido entre quienes tendrán acceso a este medio y quienes quedarán irremediablemente descolgados. Europa intenta llegar a los niveles de EE.UU. para no tener que ejercer el rol de mero consumidor de servicios y de tecnología de segunda fila. Aquí tenemos talento, pero no los medios. Para alcanzar este objetivo, precisamos invertir un mayor esfuerzo.

En España, el esfuerzo que representa la adquisición de un PC, queda empequeñecido ante las desorbitadas facturas telefónicas. No en vano, los cibernautas denominamos «Timofónica» a la principal compañía de telefonía del país. Con una tarifa plana accesible a la economía doméstica y un buen nivel de confianza en la seguridad del comercio electrónico, nuestro país podría estar plenamente integrado. De momento, estos dos ejemplos no son una realidad.

Por otro lado, la Red es un fiel reflejo de la sociedad, donde encontraremos todo lo bueno y malo que hay en ella. Por este motivo, se hace imprescindible educar a nuestros hijos a saber elegir correctamente la información para hacer un buen uso de ella.

Pedro Guillén N° 3638

entretenimients

solució nº 48-49
mots encreuats

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	■	C	O	M	U	N	I	C	A	D	O	■
2	C	■	S	E	R	E	N	A	T	A	■	P
3	O	C	■	S	O	N	A	D	O	■	C	E
4	R	O	S	■	S	E	N	I	■	S	A	L
5	T	R	A	E	■	S	E	■	R	O	M	O
6	E	D	U	C	A	■	■	R	A	N	I	P
7	S	E	C	A	R	■	■	A	J	E	N	O
8	A	R	E	N	■	A	S	■	A	M	A	N
9	N	O	S	■	A	B	O	T	■	A	S	E
10	O	S	■	A	M	A	Z	E	L	■	E	S
11	S	■	I	M	I	T	A	M	O	S	■	O
12	■	P	R	E	C	I	P	I	T	A	R	■

curiositats

L'art aplicat a un trofeu

Recentment els Grups de Treball de TMB han rebut, en reconeixement al seu esforç i dedicació a millorar els mètodes de treball, un guardó que consisteix en una escultura que representa dues rodes, una de metro i una altra d'autobús. L'autor d'aquesta obra ens explica el seu significat i com la va realitzar.

Qualsevol obra d'art, sense la possibilitat de ser contemplada o explicada, és morta. En el disseny de l'escultura lliurada als components dels Grups de Treball hi he volgut reflectir diferents símbols relacionats amb Catalunya i amb els transports. Així, el fons amb les inicials de la nostra empresa, a la part central, ens porta a la memòria el perfil de les entranyables muntanyes de Montserrat.

Així mateix, les rodes simbolitzen les dues branques que formen l'empresa TMB: la de l'esquerra (roda de camió) a Transports de Barcelona (TB) i la de la dreta (llanta i pestanya) a Ferrocarril Metropolità (Metro). Totes dues rodes s'uneixen mitjançant un mateix eix amb l'anagrama de l'empresa al centre.

L'eix amb l'anagrama, a la vegada, vol simbolitzar l'efecte diferencial que hi ha en quasi tots els vehicles de quatre rodes, per a compensar les diferents longituds recorregudes en els revolts; en aquest sentit, el «diferencial» corregeix el desequilibri i permet que les dues rodes puguin girar alhora i sense problemes.

D'aquesta manera, l'eix vol simbolitzar la direcció de la nostra empresa que, amb fermesa, corregeix les diferències de recorregut de les dues branques, les quals donen contingut a l'entitat de Transports Municipals de Barcelona, TMB.

Procediment seguit per a la realització del trofeu

1r S'esculpeix la figura en fusta.

2n De la figura de fusta se'n treu un motlle de silicona.

3r El motlle s'omple de cera i s'obté la figura amb aquest material.

4t La cera es recobreix de revestiment i es posa al forn a elevada temperatura. D'aquesta manera s'aconsegueix que la cera es fongui i que en quedi el negatiu.

5è Al negatiu s'hi aboca bronze fos per a obtenir el primer trofeu en metàl·lic.

6è Es fa l'acabat del prototipus polint-ne els detalls: Aquesta serà la mare de la producció.

7è Es finalitza el prototipus polint-ne els detalls i s'hi grava la signatura.

8è Un cop obtingudes les peces, es poleixen i es tracten amb una pàtina de bronze vell í s'hi afegeix una peanya de marbre.

Joan A. Rodríguez Gazulla
Comunicació interna-Formació

Figura de cera.

S'hi aboca bronze fos.

Figura de bronze.

Escultura enllestida.