HORA PUNTA

JULIOL - AGOST 1990

LINIA 100, PER CONEIXER BARCELONA

TMB amb la col.laboració del Patronat Municipal de Turisme com cada any ha posat en funcionament la Línia Turística que dóna servei des del 23 de juny fins al 16 de setembre.

La Línia Turística és un servei destinat especialment al ciutadà de Barcelona i turistes que volen aprofundir en el coneixement dels atractius monumentals de la nostra ciutat. Comprèn una línia d'autobús, anomenada Línia 100, que fa un itinerari a través del qual hom pot accedir als centres d'interès més notables de Barcelona i els mitjans de transport més representatius: Funicular i Telefèric de Montjuïc, Tramvia Blau i Funicular del Tibidabo.

La Línia 100 disposa de quatre autobusos, amb un indicatiu propi i especialment decorats, per a cobrir el servei. Els vehicles estan dotats d'aire condicionat i d'un servei de megafonia per a que les casaques vermelles (hostesses) que viatgen en el autobús informin als passatgers.

El seu funcionament és de 9 a 19.30 h., i té 15 punts de parada. El circuit comença a Pça. de Catalunya i va per Passeig de Gràcia, Sagrada Família, els parcs Güell i de la Creueta del Coll, el Tibidabo, el Monestir de Pedralbes, l'àrea olímpica de la Diagonal, l'estació de Sants, el Poble Espanyol, l'Anella Olímpica i el Parc de Montjuïc, així com la zona del monument a Colom, les Rambles i la Plaça Sant Jaume. El recorregut és de 28 km. i l'interval de pas entre autobusos de 30 minuts. El preu del bitllet, que inclou la utilització del Telefèric i Funicular del Montjuïc, el Tramvia Blau i el Funicular del Tibidabo és de 800 ptes. per a tot el dia i de 500 ptes. per a mig dia (a partir de les 14 hores). Els bitllets són "forfait", és a dir que permeten la utilització de: la línia 100 d'autobús, el Telefèric i Funicular de Montjuïc, el Funicular del Tibidabo i el Tramvia Blau tantes vegades com es vulgui durant el seu període de vigència.

D'altra banda, a la presentació del bitllet [illegible] descomptes per accedir al Poble Espanyol de Montjuïc, al Parc del Tibidabo, a les Golondrines i al Zoo.

L'adquisició del document de viatge es pot fer a bord de l'autobús, a les oficines d'atenció a l'usuari de TMB, a les oficines d'informació del Patronat de Turisme i a l'oficina d'informació del Poble Espanyol de Montjuïc.

L'any 1989 aquesta línia turística va transportar 21.832 passatgers, el que significa un augment del 113% sobre la quantitat de viatgers de l'any 1988. El 25,3% dels usuaris de la línia 100 procedien de Barcelona i la seva àrea metropolitana i el 19,8% de la resta de l'Estat espanyol. Els estrangers amb major índex d'utilització van ser els italians amb un 16,5% del total. Les parades més utilitzades l'any passat van ser les de Parc Güell, Sagrada Família i Pça. de Catalunya.

SUMARIO Línia 100, per conèixer Barcelona / "Bebedor excesivo": Campaña de Educación Sanitaria ❶ Cómo nos ven? Autobús a la playa ❷ Francesc Bellver, Sots-Director General i Director d'Administració i Finances de TMB, ens parla del Contracte-Programa ❸ Bones fotos, bones vacances / Trabajamos por una ciudad más limpia ❹ Entrevista amb Joan Urgell, l'últim jubilat / El sistema anti-pandeo de los nuevos articulados ❺ El S.A.E. (Sistema d'Ajuda a l'Explotació) / Carta Blanca: Una invitación ❻ Carta Blanca: Accessibilitat i transports municipals - Equipamiento Humano ❼ Passen la ITV els autobusos? / Última Hora: Línies a concurs ❽

A la secció "Última Hora" d'aquest núm. 1 d'Hora Punta informem breument sobre les línies nocturnes que l'EMT ha tret a concurs. En propers números del periòdic esperem poder informar-vos més ampliament.

"BEBEDOR EXCESIVO"

CAMPAÑA DE EDUCACION SANITARIA (1)

Hace aproximadamente dos años, decidimos en nuestro Servicio de Salud Laboral trabajar un tema, siempre difícil, pero de una enorme magnitud sanitaria: "El alcohol en la empresa".

Cuando se aborda el tema del alcohol y su repercusión sanitaria, existe una tendencia persistente a hablar del alcohólico en exclusividad, es decir de aquella persona que necesita del alcohol para poder establecer una relación "normal" con todo aquello que le rodea. Sin embargo, el problema del alcohol ofrece unos matices de mucha mayor trascendencia. Por ejemplo: "el bebedor excesivo".

Entendemos por bebedor excesivo, aquella persona que tiene unas ingestas de alcohol por encima de los 40 gramos/día y no tiene establecida ninguna dependencia física ni psíquica del alcohol. El problema sanitario del "bebedor excesivo" obedece al hecho de no tener una repercusión física inmediata. Es decir, se trata de una conducta que no ofrecerá síntomas durante largos períodos de tiempo. Sin embargo, estudios a nivel mundial, recogen la importancia que sobre la salud tiene, una ingesta del alcohol por encima de los 40 gramos/día.

(sigue en pág. 2)

TMB
F.C. Metropolità de Barcelona, S.A.
Transports de Barcelona, S.A.

QUALITAT DE VIDA

(viene de la pág.1)

En nuestro medio, país de importantísimas tradiciones y costumbres alrededor del vino y otros derivados alcohólicos, el problema alcanza a centenares de miles de personas.

En nuestro Servicio de Salud Laboral, tras una etapa larga y laboriosa de investigación, acerca de los diferentes programas o propuestas que en el medio laboral se han desarrollado, decidimos impulsar una intervención que contuviera básicamente dos puntos:

1. Estudio de prevalencia de "bebedores excesivos" (cantidad de personas afectas por el problema).
2. Campaña de educación sanitaria a través de un medio de comunicación de difusión interna.

En lo que respecta al primer punto, sabemos con toda fiabilidad que el problema alcanza al 19% de nuestra población laboral.

En lo que atañe al segundo, iniciamos con esta introducción, una serie de artículos desde nuestro periódico "HORA PUNTA", que esperamos sean de interés para todos los empleados de TMB.

A continuación, y de forma breve, se desarrolla el primero de ellos bajo el título de "Alcohol y Sociedad".

ALCOHOL Y SOCIEDAD

El origen del consumo de bebidas alcohólicas se pierde en los comienzos de la historia.

Por sus conocidos efectos sobre el medio (euforia, aturdimiento, desinhibición,...), el alcohol ha estado siempre ligado a celebraciones socio-religiosas como las dedicadas al dios del vino, a la llegada de la primavera, orgías, pactos de amistad, celebraciones, etc.

No nos ha de extrañar por tanto, que muchos pueblos y civilizaciones antiguas, hayan considerado el vino como un elemento idóneo con propiedades revitalizadoras e incluso místicas, habiéndose transmitido hasta nuestros días todas estas creencias y costumbres.

El alcohol es una droga aceptada por nuestra sociedad y todavía es empleada con profusión en fiestas -bodas, bautizos, comuniones-, reuniones sociales... Hoy, sigue su auge constante en el actual culto a la gastronomía.

Todo ello, dibuja un contexto social donde la promoción del consumo alcohólico, justificada por su importancia económica en los países productores, tiene unas inercias importantísimas. Basta pensar en situaciones como el "brindis ante el éxito" o el "ahogar las penas con vino" para entender lo cotidiano de su consumo.

Sin embargo, el alcohol es una droga y como tal deberíamos conocer los riesgos asociados a su consumo excesivo, sabiendo que el límite entre lo tolerable y lo excesivo se sitúa sobre los 40 grs. de alcohol puro al día.

La tabla adjunta nos permite calcular los gramos de alcohol consumidos y comprobar si nuestro consumo supera los 40 gramos de alcohol puro al día. En caso afirmativo le recomendamos moderar su consumo.

CONTENIDO EN GRAMOS DE ALCOHOL PURO EN LAS BEBIDAS ALCOHOLICAS MAS CORRIENTES

BEBIDA	UNIDAD	GR. DE ALCOHOL UNIDAD
Cerveza	quinto o caña	10
	mediana	15
Vino	vaso pequeño	12
	vaso grande	24
Carajillo	vaso	9
Vino generoso	vaso	14
Cava o champagne	copa	12
Vermouth	copa	14
Coñac	copa	18
Cuba-libre, gin-tonic	vaso	18

Servicio Salud Laboral

Associació de Col·laboradors Empleats de Metro i Autobús

¿COMO NOS VEN?

EL PAIS, jueves 21 de junio de 1990

Los usuarios de los transportes públicos de Barcelona aumentan en un 4%

EL PAIS, Barcelona

Los transportes públicos de Barcelona -metro y autobús- aumentaron sus pasajeros en una media del 4,5% entre los meses de enero y mayo de este año, según datos de la sociedad municipal Transports de Barcelona.

En el citado período de tiempo, los autobuses municipales transportaron 76 millones de viajeros, cifra que supera en un 4,9% la de usuarios del año anterior. También entre enero y mayo, el metro transportó 119 millones de viajeros, lo que significa un incremento del 4,1%.

Estos datos son especialmente significativos en lo que se refiere a los autobuses, medio de transporte que en los últimos años ha sufrido una constante pérdida de usuarios como consecuencia de la lentitud que impone el complicado tráfico de Barcelona. En 1989, los autobuses municipales transportaron 154 millones de viajeros, lo que supuso una disminución del 5,4% repecto al año anterior. El metro, con 253 millones de viajeros, se mantuvo estable.

EL PERIODICO DE CATALUNYA, jueves 21 de junio de 1990.

Transportes de Barcelona ha creado, a título experimental, una nueva línea de autobuses para atender las necesidades de los usuarios que se desplacen a las playas de Poblenou. Con la misma intención se reforzarán los servicios de las líneas 45, 57 y 59 para los bañistas de la Barceloneta.

A partir del próximo sábado día 23 y hasta el 11 de septiembre, los autobuses 403 realizarán el trayecto Aragó-Meridiana (junto a la estación del metro del Clot)/Taulat-Rambla del Poblenou, a través de Bac de Roda, València, Mallorca y Llull.

Los vehículos estarán dotados con aire acondicionado y el paso por las paradas será, aproximadamente, cada 11 minutos. El precio del billete será el habitual y el horario, de 10 de la mañana a las 5 de la tarde.

Director de la publicació **Albert Busquets Blay** Coordinació **Silvia Bertomeu Ignacio** Assistència Redaccional **SUNICSA** Consell de Redacció **Diego Balsera Rodríguez, Lluís Bruguera Casas, José A. Dorador Fernández, Joaquim Gisbert Castillo, Gustavo Lamadrid Santos, José Manuel Rodríguez Huertos** Col.laboradors nº 1 **Gabriel Cuesta, Pere del Río, Enrique García, Roser García, Júlia Monfort, Salud Laboral TMB, Antonio Sánchez Morales i Colectivo Taller 1, Francisco Sanz Corbalán** Fotografia **Màrius Canet** Assessoria i Disseny **SUNICSA** Edició **TMB**

CONTRACTE - PROGRAMA

Per ampliar i aclarir la informació que vam donar al número 0 d'Hora Punta sobre el Contracte Programa hem fet aquesta entrevista amb el Sots - Director General i Director d'Administració i Finances de TMB, Sr. Francesc Bellver i Creus.

Hora Punta.- En què consisteix el Contracte-Programa?

F. Bellver.- Com ja és conegut, el preu dels transports públics no és conseqüència directa del cost de la prestació del servei, ja que les tarifes obeeixen a decisions polítiques. Les diferències que això provoca als comptes de resultats de les empreses han de ser cobertes per les Administracions. El Contracte-Programa el que fa és emmarcar com s'ha de fer aquesta distribució de cobertura de la resta de costos no coberts directamente per les tarifes.

H.P.- Per què es fa el Contracte-Programa?

F. Bellver.-El Contracte-Programa vol dir, com el seu nom indica, que es contracta un programa, un pla econòmic-financer entre les administracions, en aquest cas, Estat, Ajuntament de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT). S'ha de pensar que la taxa de cobertura directa dels costos de la prestació del servei per mitjà de les tarifes és d'un 60%, i la resta s'ha de cobrir amb aportacions complementàries. Això es fa en el marc d'aquest Contracte-Programa, que s'ha fixat per a un període de quatre anys (1990-1993).

H.P.- Quin és el contingut econòmic d'aquest Contracte-Programa?

F. Bellver.- El Contracte-Programa té dues parts ben diferenciades. La primera fa referència a la manera com es liquiden els dèficits acumulats (1985-1989) que fins ara no havien estat coberts i la segona part es refereix a les aportacions anyals que ha de fer cada Administració per cobrir els costos d'explotació i les inversions de cada any.

H.P.- Com es faran aquestes aportacions en el futur?

F. Bellver.- Això es farà amb la subvenció, per part de l'Estat, de 20 pessetes per passatger que s'ha acordat en aquest Contracte-Programa. Aquestes 20 pessetes s'incrementaran cada any amb l'IPC. Això s'ha fet amb la idea de donar objectius comercials a les nostres empreses i d'estimular la captació de viatgers. Com més viatgers tinguem, més subvenció tindrem. La resta del dèficit serà coberta per l'Ajuntament i l'EMT.

H.P.- Ens podria indicar a grans trets quines són les xifres d'aquest Contracte-Programa?

F. Bellver.- Les aportacions globals per al període 1990-1993 són de 127.000 milions de pessetes. L'Estat aporta 68.000 milions i l'Ajuntament i l'EMT aporten la resta, 59.000 milions de pessetes. De la quantitat aportada per l'Estat, 28.000 milions són per cobrir els dèficits acumulats (1985-1989), en aquesta quantitat s'inclouen els 11.000 milions per a la integració dels empleats de Metro a la Seguretat Social, i 40.000 milions és el total de la subvenció per als exercicis 1990 a 1993. Dels 59.000 milions aportats per l'Ajuntament i l'EMT, 23.000 milions estan destinats a cobrir els dèficits acumulats (1985-1989) i 35.000 milions per als exercicis 1990 a 1993.

H.P.- Ha participat TMB a les negociacions del Contracte-Programa?

F. Bellver.- Els més interessats en tot això érem nosaltres perquè significa la possibilitat de l'existència d'un marc financer a les empreses, que fins ara no teníem. El Contracte- Programa és un acord entre les Administracions per al finançament de les empreses. No és un acord d'aquestes amb l'Estat.

H.P.- Quina relació hi ha entre el Contracte-Programa i l'anomenat "Pla Felipe"?

F. Bellver.- Aquest Contracte-Programa és dintre el "Pla Felipe" (pla que gira al voltant de la problemàtica del transport públic a les grans ciutats). Hem de pensar que a les grans ciutats vivim una gran part de la població de l'Estat i el transport públic no és un problema que es pugui solucionar només amb les contribucions, taxes o impostos de les Administracions Locals. Es una qüestió que requereix ajuda de l'Administració Central.

H.P.- Quan es va signar aquest Contracte-Programa?

F. Bellver.- El 28 de juny d'enguany es va firmar un Pre-acord. A la tarda del mateix dia es va aprovar al Ple de l'EMT i al dia següent al Ple de l'Ajuntament de Barcelona. El Govern ja havia manifestat abans, mitjançant el "Pla Felipe", la seva voluntat de signar-lo. Es preveu que properament l'aprovarà el Consell de Ministres.

H.P.- Com s'instrumentaran les aportacions de l'Estat?

F. Bellver.- Nosaltres tenim partida pressupostària dintre els Pressupostos Generals de l'Estat i el que es faria és ampliar aquesta partida amb les xifres que s'han acordat.

H.P.- Com afecta el Contracte-Programa a les dues empreses de TMB?

F. Bellver.- Metro ja estava subvencionat des de 1985 directament per l'Estat i en aquest sentit estem obligats a establir un Contracte-Programa amb l'Estat. El que passa és que les Empreses i les Administracions Locals van manifestar en tot moment, cosa que no estava prevista a Madrid, la necessitat que també es finances el transport de superfície (autobusos), ja què pensem que la gestió del transport ha de ser integrada.

H.P.- Com queden ara finançerament les empreses de TMB?

F. Bellver.- Per explicar-ho amb un exemple d'economia domèstica, podríem dir que això ha estat com una família a la qual el cap de família s'hagut d'endeutar per a poder seguir vivint amb normalitat. Ara, aquest endeutament ha quedat cobert i aquesta persona té més tranquil·litat i un marc de referència, a més d'un sou segur, que ja ha arribat. Però tot esperant aquest sou va haver d'avançar diners. Des del punt de vista del servei, de l'actuació de l'Empresa i del treballador, les empreses no s'han assabentat que hi havia un problema, s'ha "viscut amb normalitat".

H.P.- Aquest Contracte-Programa és per al període 90-93. Què pot passar després?

F. Bellver.- Que podrem signar el següent! No està establerta la reglamentació sobre això, però es lògic pensar que un contracte es sobreposi amb el següent. S'han creat també unes comissions de seguiment per vetllar per l'acomplitment dels compromisos.

H.P.- La data de 1992 ha afectat d'alguna forma a les negociacions?

F. Bellver.- No. Els dèficits i compromisos provenen d'anys anteriors a la nominació de Barcelona com a seu dels Jocs Olímpics.

H.P.- Hi haurà diners també per a inversions?

F. Bellver.- Sí, per descomptat. Les inversions que van a càrrec de les empreses són per al nou material mòbil, manteniment, etc.

Les infrastructures, per exemple la construcció de túnels per a l'ampliació de la xarxa de Metro, van a càrrec de la Generalitat de Catalunya.

Per al període 1990-1993 està prevista una quantitat aproximada de 21.000 milions de pessetes d'inversió a càrrec de les Empreses.

H.P.- L'aportació de 28.000 milions per part de l'Estat per cobrir els dèficits del període 1985-1989 inclou 11.000 milions de pessetes per a la integració dels empleats de Metro en la Seguretat Social. Ens podria explicar alguna cosa més sobre això?

F. Bellver.- Aquesta integració és una obligació que l'Empresa té pendent des de fa un temps. Ens ve donada per un decret de l'any 1985, i no s'havia pogut acomplir per manca de finançament. La integració significa que quan la gent es jubili, una part de la seva pensió la pagarà la Seguretat Social, com a qualsevol treballador del país, i l'altra la pagarà l'empresa, sempre regulada pel Conveni Col.lectiu. A més d'això la integració suposa la normalització de la situació social dels treballadors actius.

Associació de Col·laboradors Empleats de Metro i Autobús

Volem agrair des d'aquí la col·laboració del Director d'Administració i Finances de TMB, Sr. Francesc Bellver, en haver-nos informat sobre aquest tema d'indubtable actualitat.

HORA PUNTA

BONES VACANCES: BONES FOTOS

PUNTO Y APARTE

1. Les primeres llums del matí, de vegades, produeixen efectes molt atractius. Vall llorguina. 2. Les tonalitats suaus les dóna l'última llum de l'hora baixa. Banyoles, 1981. 3. Amb un objectiu de distància focal llarga, ens podem apropar sense cridar l'atenció. El Masnou, 1981. Objectiu zoom 70-210 mm. 4. El punt de vista elevat dóna força i una altra dimensió en aquesta vista. Tossa de Mar, 1984.

Avui dia, amb la importància que donem a la imatge, mitjançant tots els sistemes moderns, hi ha un aparell que comença a ésser quasi indispensable quan anem de vacances: la càmera fotogràfica.

La majoria de càmeres que trobem al mercat són d'una avançada tecnologia, la qual cosa facilita enormement l'acció de fotografiar. Malgrat tot, podem veure molta gent fent fotografies sense solta ni volta, "llençant" literalment parlant el material sensible, la pel.lícula.

La fotografia, perquè sigui creativa, necessita de certa tècnica i predisposició per fer-la. Necessitem temps per mirar el que ens envolta amb ulls de fotògraf. Temps per pensar la composició adequada, el punt de mira i la il.luminació. Sense cap dubte, saber veure tots els detalls que tenim al voltant i prendre'n la part justa d'ells, és la clau de l'èxit fotogràfic. La disposició de temps lliure a les vacances, ens permet aprofundir en l'estudi de les instantànies. Podem fer possible que els records, ja per ells mateixos interessants, ho siguin molt més amb imatges personals i diferents a les estandarditzades.

Les quatre claus de l'èxit

1. L'estudi de l'escena

Primer, cal observar detingudament el lloc i les persones que ens envolten, des dels més petits objectes fins a la totalitat de l'indret. Veure els detalls que realment són fotogènics i els que ens poden donar la informació que necessitem. Hem d'imaginar- nos com poden restar al cel.luloide un cop immortalitzats.

2. Escollir el punt de mira ideal

Un mateix objecte, monument o persona, ofereix diferents realitats segons des d'on els observem. Així mateix, depèn també de l'efecte que nosaltres vulguem donar-los. Hem de buscar punts de vista no gaire corrents, sobretot si es tracta de fotografiar llocs molt coneguts, on tothom ho fa amb la mateixa mentalitat.

3. La il.luminació

Abans de fer una foto mediocre, si és necessari i ho creiem oportú, és millor esperar l'hora del dia en la qual el sol estigui en el lloc ideal. Normalment és preferible no fer-la amb el sol al seu zenit, ja que obtindríem unes ombres massa dures.

Les primeres hores del matí i les últimes de la tarda, són les que proporcionen un ambient més suggestiu. Tanmateix, els dies ennuvolats o plujosos ofereixen unes tonalitats molt atractives.

Hem d'anar amb molta cura de no moure la càmera per evitar fotografies borroses.

4. La composició

Sovint ens trobem amb una bona foto, però que té algun detall no desitjat i que no hem sabut veure al moment de fer-la. Perquè una fotografia sigui estèticament acceptable ha de tenir un equilibri, una harmonia. Un paisatge amb massa cel pot donar la sensació de poca valoració de la resta. Un retrat amb objectes estranys al darrera desvia l'atenció principal de la imatge.

Una foto atractiva des del primer cop d'ull, és aquella que causa un impacte, és la que automàticament ens transmet una informació sense cap pertorbació pel mig.

Alguns consells

Portar sempre abundant material sensible, millor que en sobri que no pas ens en falti en el moment més important.

Les pel.lícules s'han de mantenir en un lloc on no canviï massa la temperatura, la calor pot alterar els colors.

Prendre les precaucions oportunes perquè les càmeres i els objectius estiguin ben aïllats contra cops, líquids, pols i sorra, sobretot a la platja.

Mantenir els objectius nets reduirà molt el perill de taques no desitjades. Un raspallet suau amb una pera de goma incorporada i un drap de cotó són suficients.

És molt pràctic apuntar tots els detalls de cada fotografia que es realitzi. Això, ens permetrà un cop a casa, poder classificar correctament totes les fotos fetes durant el viatge.

Enrique García

TRABAJAMOS POR UNA CIUDAD MAS LIMPIA

Próximamente circularán dos autobuses con gas butano.

Una de las principales ventajas del GLP es su menor índice de contaminación

En los próximos días circularán dos autobuses, el 6047 y el 6050.

Esto no tendría ningún interés especial si no fuera porque ambos llevan incorporada una modificación en sus motores térmicos que les permite funcionar con GLP (gas licuado del petróleo).

Los motores que funcionan con GLP son, en cuanto a los contaminantes que expelen, ciclo de trabajo, encendido por chispa y su relación de compresión, parecidos a los de gasolina. De hecho no es nada complicado hacer girar un motor de gasolina con GLP, después de unas sencillas e instantáneas modificaciones.

Como ejemplo, recordamos los taxis cuyos motores pueden utilizar indistintamente ambos tipos de combustible.

Una de las principales ventajas del GLP es su menor índice de contaminación. Así mientras en un combustible como el GLP podemos encontrar como principales contaminantes el monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx) y los hidrocarburos (HC), en un motor Diesel encontramos entre sus contaminantes NOx, algo de CO y una gran cantidad de hidrocarburos no quemados. De todas maneras el peligro principal del humo desprendido por un motor diesel es el benzopireno, un peligroso contaminante.

La transformación de un motor Diesel para funcionar con GLP requiere una fuerte inversión en cuanto a infraestructuras y modificacions de algunos órganos vitales del motor. Requiere la instalación de un distribuidor, bobina, bujías y cables, colector de admisión con vaporizador del GLP, rebaje de los émbolos del motor y modificación en culatas. Se debe montar también un sistema de regulador del régimen de giro.

Aunque existen algunas dudas sobre los resultados finales, ya que hasta la actualidad los únicos motores que funcionan con GLP, son los motores de gasolina, Transports de Barcelona sigue, como una de las empresas pioneras, con las experiencias de transformación del motor Diesel a GLP, en busca de un combustible menos contaminante.

J.M. Rodríguez Huertos
HORA PUNTA

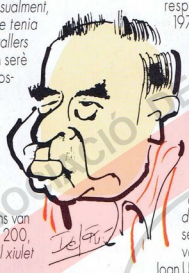
L'ADAPTACIO ALS SIGNES DELS TEMPS

Crònica de l'últim jubilat: Joan Urgell i Soldevila

35 anys dedicats al Material Mòbil del Metro de Barcelona. Joan Urgell i Soldevila, nascut a Barcelona el 20 de juliol de 1930. Ha treballat al Metro fins al 31 de juliol. Va entrar a la companyia Ferrocarril Metropolità Transversal el juliol de 1955 com a operari de 2a.

Aleshores ell ja havia acabat el Mestratge Industrial i treballava, just abans de començar al Metro, com a torner ajustador a la "Fundición Escorsa", a Sta. Eulàlia. Des del seu lloc de treball podia veure per sota els trens del Transversal que arribaven a Sta. Eulàlia. Tota una premonició.

"Els trens per sota són tot un món, i això, casualment, encara que fos de lluny era una imatge que tenia cada dia al meu abast abans de treballar als tallers del Transversal", recorda Joan Urgell amb un serè somriure, allunyat de la nostàlgia, però demostrant que la memòria és per a ell un gran tresor. I, certament, ens ho va demostrar al llarg de tota l'entrevista.



Com ja hem dit, en Joan va començar a treballar al Metro com a operari de segona, alternant la seva feina als tallers amb la de porta de cotxeres de Sta. Eulàlia.

Els primers trens en els quals va posar les mans van ser els de la sèrie 100 i aquells de la sèrie 200, coneguts amb el sobrenom de *"pajaritos"*, *"pel xiulet del seu convertidor"*, ens explica en Joan.

Al cap d'un any i mig va passar a ser operari de 1a després de superar un examen psicotècnic. Amb aquesta categoria va estar un altre any i mig. En acabar aquest període es va presentar a una convocatòria per a mestre i va aconseguir guanyar aquesta plaça, just quan s'inaugurava la línia II del Metro.

"Aleshores treballava en una secció coneguda com "la del mil.límetre", perquè érem uns "manetes" que ens dedicàvem a fer ajustatges de superfícies, que requerien una gran precisió" i ara Joan Urgell s'allarga en les seves explicacions sobre totes aquelles coses que necessitaven aquesta acurada feina. Mentre ens explica tot això, és fàcil adonar-se que en Joan és un home afortunat que ha gaudit fent la seva feina.

"Vaig fer-me càrrec d'aquesta secció quan vaig ser mestre, i a més feia d'encarregat en una altra secció, la de "caixa", suplint el seu encarregat que havia caigut malalt", recorda el nostre personatge, reconeixent a la vegada que hi havia dies que a casa no el veien a cap hora.

Aprenentatge autodidacte

Des que va començar als tallers del Metro, Joan va posar els seus coneixements teòrics i pràctics de mestre industrial al servei del bon funcionament del material mòbil de la companyia, alhora que anava aprenent tot allò que li era desconegut referent als trens. *"El meu aprenentatge al Metro va ser totalment autodidacte. Hi havia gent que tenia plànols i esquemes de tot allò sobre el que havíem de treballar i no els deixaven per por que sabessis més que ells"*, somriu en Joan tot explicant-nos que ell sempre ha procurat ensenyar tot allò que han necessitat saber aquells que han treballat al seu costat. Sap que això ha canviat molt i està totalment d'acord que una empresa com TMB ha de prestar molta atenció als seus plans de Formació.

Després de 6 anys com a mestre, va arribar a encarregat, responsabilitat que va desenvolupar fins al 1973. En aquest període es va inaugurar la línia V del Metro i poc després els tallers de manteniment es van traslladar a Sagrera. *"Vam arribar als nous tallers de Sagrera i només hi havia, com qui diu, les quatre parets. Era l'hivern i feia molt fred. Vam haver-ho de muntar tot a la vegada que ateníem el manteniment dels trens. Quan recordo aquells dies m'adono de la importància de la nostra feina, tanta com la que té el correcte funcionament diari dels trens"*, manifesta en Joan, que se sent integrat totalment a una feina que esdevé un importantíssim servei públic.

Joan Urgell sosté la teoria que *"al Metro hi ha un "microbi" que se't fica al cos i que fa que allò sigui "casa i cosa teva", això la gent s'ho creu més o menys depenent de la proximitat de la feina de cadascun a la prestació del servei"*.

Ell ha evolucionat amb la tecnologia i amb els nous trens i ha procurat sempre no quedar-se enrere, adaptant-se als signes dels temps, però hi ha una cosa que no veu clara, *"l'empresa era abans com una gran família, jo reconec que això ha crescut molt, però de tota manera em sap greu que de vegades no pensem que darrera del número d'empleat hi ha una persona, una vida, tota una història"*.

Des del 1973 fins al 1980 va ser contramestre de material mòbil a la línia IV. *"Van ser temps difícils. Vam treballar, primer a Alfons X i després al Guinardó, en tallers gairebé improvisats, instal.lacions que no reunien les condicions necessàries"*, però malgrat això, la tenacitat de Joan Urgell i els seus companys d'aquells dies, va ajudar a superar aquelles difícils situacions, fins que els tallers d'aquesta línia no es van traslladar a Roquetes.

L'últim decenni

El 1980 va ascendir a auxiliar tècnic i el van destinar a Zona Universitària. El 1982 ja era tècnic ajudant. Va continuar a Z.U. fins al principi de 1988. Aleshores va anar a l'Oficina Tècnica de la cotxera de Sta. Eulàlia, durant uns mesos, com a suport en la posada en servei dels primers trens nous de la sèrie 4.000.

La seva darrera destinació a l'empresa ha estat l'Oficina Tècnica de Material Mòbil, de la Zona Franca, on s'ha dedicat a treballar amb els plànols i la documentació referent als trens de les sèries 3.000 i 4.000.

Aquest home que es defineix com a home previsor ens comenta que fa temps que s'està mentalitzant per a no deixar-se atrapar per la tristor d'allunyar-se de la feina que l'ha omplert durant 35 anys de la seva vida.

Els seus plans per al futur són senzills i passen per *"anar, evitant cues, a la casa que tenim a Falset, conrear, a més de l'hortet, les meves aficcions de sempre, és a dir, si les condicions ho permeten, buscar bolets, i si plou potser podríem anar a buscar esparrecs... què et sembl aria si tastéssim una mica d'aquell vi ranci?... i què et sembl aria si..."*

Hora Punta

EL SISTEMA ANTIPANDEO DE LOS AUTOBUSES ARTICULADOS MERCEDES-BENZ

¿Qué es el pandeo? Se trata de la reacción que todo cuerpo esbelto, es decir, alargado y estrecho, sufre cuando se le empuja por un extremo y se le sujeta por el otro. Un ejemplo muy claro lo tenemos en las pértigas de los saltadores: cuando se apoyan en el suelo y el atleta se eleva, se comban considerablemente; en términos técnicos se dice que pandean.

Con los autobuses articulados Mercedes que circulan por Barcelona sucede algo parecido. El motor de estos vehículos está situado totalmente detrás y el empuje para moverlos viene del cuerpo posterior de la carrocería. Si cogemos una pequeña maqueta de un vehículo de estas características y la empujamos por detrás con la mano, se doblará por la articulación central y no habrá manera de dirigirlo, es decir, pandeará.

Para evitar este fenómeno, estos autobuses incorporan un sofisticado sistema que transforma progresivamente la unidad articulada en un conjunto rígido, de modo que no se "doble" ante el empuje del motor. Este sistema consta de dos grandes cilindros hidráulicos situados en la articulación central y que endurecen o ablandan el esfuerzo necesario para articular el vehículo, hasta un punto en el cual es totalmente rígido. El mando de esta instalación es totalmente automático, toma datos de varios puntos vitales del autobús y es gobernado por un cerebro electrónico.

Gabriel Cuesta

XARXES

El S.A.E. (Sistema d'Ajuda a l'Explotació).

La regularitat, la comoditat i la seguretat als autobusos en línia cap a la qualitat.

Els responsables de les Empreses de Transport Públic de superfície de les principals ciutats europees coincideixen a assenyalar que, per als usuaris, la regularitat de pas dels autobusos per les parades és un dels indicadors més importants per determinar la qualitat del servei prestat.

La dificultat, cada vegada més gran, de regular aquest interval de pas pels mitjans tradicionals (a base de dividir la ciutat en zones i assignar Vigilants a cadascuna d'aquestes) acompanyada del gran progrès experimentat per la informàtica i la tecnologia de les transmissions, és el que ha motivat l'aparició del que en l'actualitat es coneix com a "Sistemes d'Ajuda a l'Explotació" (S.A.E.). Per aquest motiu, Transports de Barcelona va procedir a instal.lar un S.A.E. que permeti superar les limitacions actuals i obtenir un increment de la qualitat del servei, que es concreta en els aspectes següents:

- Augment de la comoditat dels viatgers en produir-se un repartiment uniforme de la càrrega de passatge entre tots els autobusos de la línia.
- Més seguretat, tant per als passatgers com per al conductor, ja que estan tots els autobusos en contacte per ràdio amb el Post Central.
- Millora de la regularitat i la puntualitat de pas dels autobusos, que comporta una reducció del temps d'espera dels usuaris a les parades.
- Increment de la velocitat comercial, com a conseqüència de l'obtenció de prioritat de pas per als autobusos en determinats semàfors.
- Possibilitat d'adopció de forma immediata, i amb un criteri únic per a tota la xarxa, de mesures correctores en resposta als problemes de l'explotació (manifestacions, accidents, avaries, afluència de passatge en una o diverses parades, etc.).
- Informació permanent a les parades del temps d'espera fins a l'arribada del pròxim autobús de cada línia.

Aportacions del sistema que milloren les condicions de treball del conductor.

1. Comunicació permanent amb el Post Central.
Disposar d'un ràdio-telèfon permet al conductor en qualsevol moment d'establir comunicació amb el Post Central, trencant així amb la sensació d'aïllament que a vegades es produeix pel fet de no disposar de mitjans de comunicació adients.

2. Repartiment equilibrat del passatge entre tots els cotxes de la línia.
Les indicacions al conductor sobre les desviacions respecte a l'horari permeten que aquest corregeixi la seva posició, la qual cosa assegura una regularitat de pas entre els autobusos de la línia, de manera que cada vehicle transporta el passatge que li correspon equitativament.

3. Notable disminució de la possibilitat de friccions amb el passatge.
Com a conseqüència de la regularitat de pas dels autobusos per les parades i del repartiment equilibrat de la càrrega de passatge entre tots els vehicles de la línia, disminueix notablement el temps d'espera dels viatgers a les parades.
Aquesta circumstància permet reduir sensiblement el nombre de friccions entre conductors i usuaris.

4. No fa falta que els conductors marquin les sortides en els rellotges.
El conductor coneix el moment de la sortida de les terminals a través dels missatges i de l'avís sonor que genera automàticament el sistema. Aquesta circumstància fa innecessari, en les línies connectades al S.A.E., el marcatge de les sortides en els rellotges instal.lats a les terminals.

5. Més seguretat.
El conductor disposa d'un conjunt de dispositius d'alarma connectats amb el Post Central que poden ser utilitzats en cas d'emergència.

6. Informació permanent de l'avançament o del retard.
El conductor coneix en tot moment el valor en minuts del seu avançament o retard respecte al seu horari teòric, i per tant pot començar a actuar en conseqüència.

7. Possibilitat de suport immediat des del Post Central.
En el moment de produir-se qualsevol incidència que dificulti la circulació dels cotxes (manifestació, embús, accident a la via pública, etc.) o que afecti la seguretat del conductor i/o viatgers, hi ha la possibilitat de posar-ho ràpidament en coneixement del Post Central, des d'on es donaran al conductor les instruccions precises per solucionar el problema.

Actualment són connectades al S.A.E. les línies 14 - 15 - 16 - 17 - 20 - 22 - 54 - 64 - 41.

Associació de Col·leccionistes Empleats de Metro i Autobús

CARTA BLANCA

UNA INVITACION

Somos un grupo de compañeros del Taller 1 (Taller central de reparación de grupos) en Levante.

Desde aquí vemos con buenos ojos la puesta en marcha de una revista en la empresa, llamada HORA PUNTA, ya que consideramos es abierta a todos los trabajadores de Metro y Autobuses, donde en buenas intenciones podemos conocernos todos algo mejor y en fecha no muy lejana, quién lo sabe, podemos ser una misma EMPRESA.

Deseamos por tanto abriros nuestras puertas, las puertas de vuestros Talleres, queremos que nos conozcáis y por tanto desde estas líneas invitaros a que vengáis y transmitiros el orgullo que sentimos de las cosas bien hechas a nivel de reparación, como si de nuestro propio coche se tratara.

A los compañeros que aquí trabajamos con una dilatada experiencia profesional en la reparación de elementos electro, mecánicos y neumáticos, nos gustaría que nos dedicáseis un rato de vuestro tiempo libre y viniérais a visitarnos previa hora concertada. En cuyo caso, previa autorización, el compañero Miguel Casas que atiende las visitas de los colegios, os acompañará por nuestras instalaciones.

En el supuesto de estar interesados os rogamos llaméis por teléfono a: Miguel Casas Redó. Tel. 305 00 11. Ext. 149. Taller 1. Levante.

Antonio Sánchez Morales i Colectivo Taller 1

Sin duda esta invitación hecha por un grupo de compañeros de Taller 1 se verá pronto recompensada con la visita de muchos de vosotros. Hasta pronto!

EQUIPAMIENTO HUMANO

Por el momento quiero dejar de alabar MERECIDAMENTE el esfuerzo realizado por esta Dirección en dotar de medios técnicos y preparación humana al servicio del Transporte colectivo de la ciudad.
Es por lo que quiero aprovechar esta publicación para denotar, a mi modo de ver, lo que puede ser una laguna de organización.
Me pregunto, ¿dónde está previsto en el próximo Plan de Empresa, el tema de los aseos para el personal de tráfico?
Nos podemos imaginar el grado de concentración de uno de nuestros conductores, cuando su más fehaciente preocupación es descargar su vejiga.
En tiempo de estío, esta necesidad se acrecenta varias veces en una jornada laboral. Podemos imaginar a un pasajero interpelando por la Sagrada Familia y al conductor, con un sudor frío proveniente de su necesidad fisiológica, contestando:
"No me viene a la cabeza."
Si sabe la respuesta, lo que ocurre es que su pensamiento está en otro lugar. Esto no es real, pero si no buscamos una solución entre todos, puede ocurrir.
Demos oportunidad a ésta, que puede llegar a ser una gran publicación, para dar salida a nuestras inquietudes y para ser, como se lee en el primer número de HORA PUNTA, un gran medio de comunicación entre los objetivos de empresa y los componentes de la misma.

Francisco Sanz Corbalán
M.I.E. 142

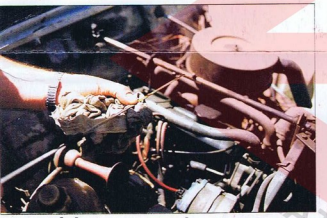
CARTA BLANCA

CONSEJOS PRACTICOS PARA SALIR DE VIAJE CON NUESTRO AUTOMOVIL

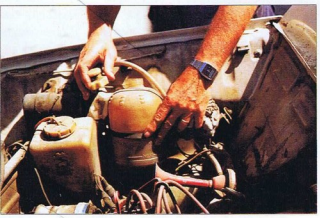
Associació de Col·leccionistes Empleats del Metro i Autobús

APUNTS

Controlando unos pocos puntos vitales de nuestro vehículo tendremos una gran ventaja con respecto a las personas que inician un viaje confiadas en "la calidad a toda prueba" de su automóvil.
Basta con tener en cuenta, sin olvidarse de ninguno, los siguientes puntos que cualquiera puede llevar a cabo:



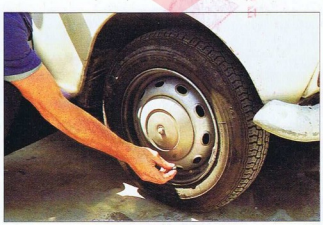
1. Nivel de aceite en el motor. Por medio de la varilla que todos los motores incorporan, verificaremos que esté comprendido entre el máximo y el mínimo.



2. Nivel de líquido refrigerante. Todos los vehículos actuales tienen un recipiente auxiliar conectado al radiador que debe tener un determinado nivel de líquido. Así evitaremos que el motor se caliente.

3. Presión de los neumáticos y estado del dibujo. La seguridad del vehículo depende directamente de ello.

4. Nivel del líquido de freno. Si el tablero de instrumentos no tiene un testigo, habrá que comprobarlo echando un vistazo al pequeño depósito situado encima de la bomba principal.



5. Correa del alternador. Comprobar su tensión presionando con el dedo. Debe ceder aproximadamente un centímetro y no debe tener grietas, ni estar deshilachada.

6. Faros y bombillas. La comprobación pertinente nos evitará problemas. Si no estamos convencidos del reglaje de altura de los faros, sería una buena medida hacer que los regulen. El juego de bombillas de repuesto, además de conveniente, es obligatorio.

7. Bujías y cables. Un simple vistazo para asegurarse de que no hay ningún cable suelto, quemado o roto, y finalmente, si hace tiempo que no se cambian las bujías, no está de más hacerlo antes de emprender un viaje.

Gabriel Cuesta

ANUNCIS

Hora Punta us recorda que té una secció destinada a petits anuncis.	Hora Punta os recuerda que tiene una sección destinada a pequeños anuncios.
Si voleu incloure el vostre al núm. 2 d'aquesta publicació (Setembre-Octubre)	Si deseáis incluir el vuestro en el nº 2 de esta publicación (Septiembre-Octubre)
lliureu-lo a qualsevol membre del Consell de Redacció o bé adreceu-lo	entregadlo a cualquier miembro del Consejo de Redacción o bien enviadlo
per correu intern a "Hora Punta", Area de Personal, Zona Franca (5-N)	por correo interno a "Hora Punta", Area de Personal, Zona Franca (5-N).

PANORAMA

PASSEN LA ITV ELS AUTOBUSOS?

Tots sabem que els cotxes han de passar l'anomenada ITV (Inspecció Tècnica de Vehicles) quan fa uns anys que funcionen.
Avui volem informar-vos sobre de quina manera els autobusos de TMB passen aquest control.

Per això ens hem posat en contacte amb en Rafael Garrido, encarregat, qui des de la cotxera de Llevant porta la gestió de les inspeccions de la flota d'autobusos de Llevant, Lutxana, Borbó, i també de la flota auxiliar de Transports de Barcelona.

H.P.- Els autobusos han de passar la ITV igual que els vehicles particulars?

Rafael Garrido.- No; com es tracta d'un servei públic, els autobusos han de passar-la molt abans i amb molta més freqüència, concretament, un cop a l'any a partir d'un any des de la data de sortida de fàbrica, fins als deu anys, i a partir de llavors, cada sis mesos.

H.P.- On passen la ITV?

R.G.- Aquí mateix tenim un frenòmetre i dues fosses dedicades a l'efecte.

Ens ensenya les instal.lacions i ens comenta que "el que més es miren els representants de l'empresa concessionària és l'estat dels frens, possibles estelles a la carrosseria i l'estat dels llums. Tot això ho miren mentre el vehicle està en el frenòmetre. Després passa a les fosses on fan una revisió a cadascuna de les fixacions dels dipòsits, de les ròtules, de les ballestes, possibles pèrdues d'oli, gas-oil, etc. Finalment l'interior de l'autobús: seients, extintors, barres fixes, timbres de parada, terra, etc."

H.P.- Quant temps tarda un autobús, en passar la ITV?

R.G.- Depèn, triguen menys els estàndards que els articulats i menys els nous que els vells, ja que aquests se'ls miren amb molta cura. Ara bé, tarden una mitjana de vint minuts.

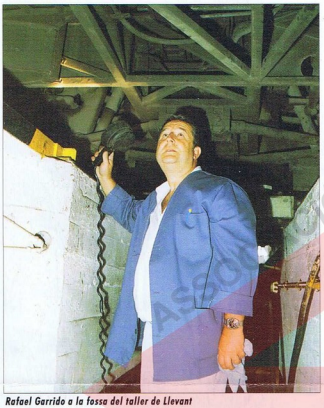
En interessar-nos pels resultats de les revisions, ens comenta que "al final es fa un informe dels resultats al qual es poden trobar problemes lleus o greus. Si els problemes són greus el vehicle queda inutilitzat fins que es comprova que l'anomalia ha estat reparada".

H.P.- Ens trobem sovint amb inutilitzacions?

R.G.- De vegades. El que passa és que un vehicle que fa temps que està fora de servei se li fa la revisió i va directament al desballestament. Els autobusos que funcionen normalment, se'ls detecten els problemes en el moment que passen les revisions internes.

Quan ja ens acomiadem, tot agraint-li l'atenció que ens ha dispensat, per acabar, li preguntem quin és el mal de cap més gran que li produeixen les revisions. "La necessitat d'immobilitzar molts vehicles en poc temps, perquè les sèries es compren de cop i ens podem trobar amb què tota la cotxera de Lutxana (sèrie 7000) hauria de passar la ITV al mateix temps. Per evitar-lo, el que fem és avançar els terminis, de manera que anem en alguns casos, quasi un mes per endavant del que marca la llei, per poder acomplir amb ella, alhora que s'espaien les inutilitzacions".

Es dilluns, i no hi ha ITV, però demà de dotze a quinze autobusos, com cada dimarts i dijous, seran revisats a la cotxera de Llevant per garantir el seu bon estat.



Rafael Garrido a la fossa del taller de Llevant

HORA PUNTA

ULTIMA HORA

CONCURS DE L'EMT PER AL NITBUS I L'AEROBUS

L'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), organisme responsable del transport públic de Barcelona i la seva àrea metropolitana, ha convocat tres concursos per a l'adjudicació de tres serveis d'autobusos, concretament per a l'explotació del servei nocturn (Nitbus), el servei a l'aeroport (Aerobus) i les línies shopping -de les botigues- (Tombus).

Transports de Barcelona (TB) presenta la seva oferta als dos primers, Nitbus i Aerobus, i descarta l'últim per considerar que en gran part dels trajectes s'estaria fent la competència a si mateixa.

El servei nocturn, que inclou set línies diferents connectades amb la Plaça de Catalunya i amb destinació als barris perifèrics de la ciutat, serà l'únic que tindrà subvenció, ja que es considera deficitari.

El plec de condicions del concurs no té fixada cap quantitat per a l'ajut de l'EMT, sinó que estableix que aquesta serà la diferència entre costos i ingressos. Segons aquests termes es desprèn que l'EMT cobrirà els costos d'explotació i el corresponent benefici industrial. Transports de Barcelona oferta pel Nitbus, tot i reconeixent que no es troba amb igualtat de condicions amb altres possibles concurrents, ja que presentarà un nivell de costos superior al de les seves despeses de personal, més elevats com a conseqüència de les diferències entre el conveni de TB i el del sector d'àmbit provincial.

Transports de Barcelona també considera oportú presentar la seva oferta al concurs de l'Aerobus amb els actuals costos de l'Empresa i amb una explotació totalment comercial.

BONES VAGANCES

ATENCIO

Si esteu interessats en col.laborar a l'"Hora Punta" adreceu- vos al membre del Consell de Redacció que, per la vostra feina, tingueu més a prop. Això us facilitarà el contacte amb el Periòdic. Penseu que com més àmplia sigui la xarxa de corresponsals, més contribuirem tots plegats a assolir els objectius del Periòdic.

ATENCION

Si estáis interesados en colaborar en el "Hora Punta" tenéis que dirigiros al miembro del Consejo de Redacción que, por vuestro trabajo, tengáis más cerca. De esta forma os será más fácil el contacto con el Periódico. Pensad que cuanto más amplia sea la red de corresponsales, más contribuiremos todos juntos a alcanzar los objetivos del Periódico.

Dep. Legal B - 28017 - 1990