

HORA PUNTA

JULIOL - AGOST 1991



TELEFÈRIC DE MONTJUÏC: EL GRAN BALCÓ DE BARCELONA

(pàg. 3)

1er CONCURS FOTOGRÀFIC HORA PUNTA

(pàg. 8)

TMB ALS JOCS OLIMPICS



(pàg. 4 i 5)

QUALITAT DE VIDA

LA SEÑALIZACION COMO REFUERZO DE LA PREVENCION LABORAL

Recientemente, en las cocheras de Metro se ha llevado a cabo la actualización de las señales de prevención de accidentes, así como las de evacuación y señalización de los medios de extinción.

Antes de publicar el significado de toda la señalización existente en TMB, pasaremos a exponer los principios básicos de la señalización.

Si bien hemos de considerar la señalización como una técnica auxiliar que refuerza las acciones preventivas y de protección en materia de accidentes laborales, no debe menospreciarse su efectividad si respetamos sus indicaciones, ya que por su propia definición la señalización "es la indicación que mediante un conjunto de estí-

mulos condicionan la actuación del individuo que las recibe, frente a unas circunstancias que se pretenden resaltar", es decir, que nuestra conducta ante una situación de riesgo variará, evitando el accidente, si nos fijamos en la señal.

Para identificar mejor las señales en el cuadro adjunto a pie de página puede verse un resumen explicativo.

Departament de Prevenció Laboral



La señalización nos recuerda el uso obligatorio de las gafas de protección.



Señalización de los medios de extinción y evacuación en el taller de roquetes.

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, Enric García Serrano, Joaquim Gisbert Castillo, Gustavo Lamadrid Santos.

Colaboradors nº 7:

José Alcázar, José Altamirano, José Arribas, Antonio Baeta, Pere del Río, Departament tècnic Prevenció Laboral,

Francisa García, Rafael García,

Salustiano García,

Roberto Martínez, Felipe Montero,

J. Ortiz, Santi Pérez, Victor Sánchez

Fotografia: Miquel Canet.

Assessoria i Disseny: SUNICSA. Edició TMB.

Impressió F & P Institut Gràfic S.A. C/ Quintana, 45

08950 Esplugues de Llobregat (Barcelona)

FORMA	COLOR	SIGNIFICADO
Rojo		PROHICIÓN
Azul		OBLIGACIÓN
Rojo		MATERIAL CONTRA INCENDIOS
VERDE		SALVAMENTO-EVACUACIÓN
AMARILLO		ADVERTENCIA-PELIGRO

Para hacer una señal de seguridad se utilizan la forma y el color.

TELEFERIC DE MONTJUÏC: EL GRAN BALCO DE BARCELONA

Ara a l'estiu, el telefèric de Montjuïc té més passatgers que mai. Turistes i barcelonins aprofiten la seva visita a la muntanya per arribar-se al castell en aquest singular balcó mòbil sobre la ciutat.

Del 17 de juny al 15 de setembre el telefèric funciona tots els dies d'11.30 a 21.00 ininterrompidament. Aquest horari, ampliat respecte al d'hivern, facilita l'affluència de gent. S'espera per l'any que ve un increment molt fort de l'ús a causa dels Jocs Olímpics. Actualment el telefèric transporta unes 300.000 persones l'any.

El telefèric és un mitjà de transport, però no solament això. A més, ofereix la possibilitat de tenir una panoràmica única de Barcelona. La visibilitat de les cabines és de 360 graus i, a l'estiu van sense vidre. El telefèric comença on acaba el seu recorregut el funicular de Montjuïc, que ara està en període de renovació. Hi ha una parada intermitja a l'entrada del parc d'atraccions -



Telefèric, Barcelona a vista d'ocell.

on hi ha el monument a la sardana: des d'on es puja directament fins al final, que és el castell de Montjuïc. El telefèric té capacitat per transportar 1.200 persones l'hora. Disposa de 64 cabines amb capacitat per a quatre persones cada cuna. En cinc minuts i trenta segons fa el seu trajecte, tot salvant un desnivell de 99 metres i viatjant a una velocitat de dos metres i mig per segon. La decisió d'instal·lar un telefèric per ascendir al castell va ser presa el 1968 pel Consell d'Administració de la Societat del Metro. Durant el 1969 va tenir lloc la construcció i el 1970 va entrar en servei.

SEGURETAT EXTREMA

El funcionament del telefèric no és excessivament complicat. Hi ha un motor principal que subministra energia a un eix de moviment mitjançant un sistema d'engranatges i tot plegat possibilita que els cables arroseguien les cabines. A part hi ha un motor auxiliar diesel que s'utilitza sobretot quan ha de treballar la gent de manteniment.

El personal de manteniment treballa en una cabina especial que és coneguda com Apolo XIII. El telefèric té revisions diàries, setmanals i anuals que donen un nivell de seguretat molt elevat.

Un punt important és l'observació de la longitud del cable que amb l'ús prolongat es destensa, fet que obliga a tallar-lo i tornar-lo a juntar. Si tot i així, després de diversos controls, el seu estat no és óptim, es procedeix a la seva substitució per un de nou.

A més del cable també es té molta cura en la revisió de les torres que el sostenen, especialment pel que fa al sistema de politges; recentment s'ha fet una revisió i el canvi de dues torres senceres.

Cal esmentar igualment la revisió diària rutinària que els operaris del telefèric realitzén, tot comprovant que els elements funcionin correctament.

No s'ha previst res molt espectacular pel que fa al funcionament del telefèric durant els Jocs Olímpics, però si que hi haurà una renovació de les cabines i alguns serveis especials, atesa la gran afluència de gent a la muntanya de Montjuïc. Amb vista al futur i pensant en el creixent atractiu turístic de Barcelona, els responsables del telefèric podrien considerar la posada en marxa d'un servei diari tot l'any. Quan el nou funicular entri en servei, barcelonins i turistes podràn accedir al castell de Montjuïc des de la xarxa de metro, baixant a l'estació Poble Sec i agafant el funicular que connecta aquesta estació amb el telefèric.

CARLOS SANCHEZ, ENCARREGAT DEL TELEFERIC DE MONTJUIC

Quants anys porta treballant al telefèric?

Ja fa quatre anys que hi treballo.

I a l'empresa?

A l'empresa dotze anys. Vaig començar d'aprenent, vaig passar pels tallers i després va venir la mif en el metro. Aleshores vaig anar a explotació i d'allà al telefèric de Montjuïc.

Quina és la seva tasca al telefèric?

La meva missió és coordinar les tasques de manteniment i revisió, tant mecàniques com elèctriques. Un mitjà com aquest, que va per les altures necessita un nivell de seguretat màxim. I el té.

Qui fa servir més aquest transport, turistes o barcelonins?

Ara a l'estiu jo diria que els turistes que, a propòsit, els agrada molt pujar al castell, és una de les destinacions preferides. La resta de la temporada probablement els barcelonins els fan servir més.

Què significaran els Jocs Olímpics per al telefèric de Montjuïc?

Augmentar el nombre d'usuaris. La gent que ara ve a veure l'anella olímpica s'ocosta també al telefèric.

HORA PUNTA

Carlos Sánchez vetlla per la seguretat del telefèric.



PANORAMA



MONEDAS BARCELONA 92



Los Juegos Olímpicos se celebran por primera vez en una ciudad española y creo que será una bonita competición. Bajo este ideal nacieron los Juegos en Olimpia hace más de 2.500 años. Las Olimpiadas fueron celebradas por los griegos hasta el tiempo de Augusto. En el año 40 de nuestra era se dejaron de celebrar. Gracias al impulso del barón Pierre de Coubertin, el espíritu olímpico resurgió nuevamente en 1896, con la celebración de las primeras olimpiadas de la era moderna.

Creo que con el esfuerzo de todos será un hecho inolvidable. Los Juegos de la XXV Olimpiada van a simbolizar más que nunca, el entendimiento entre los pueblos del mundo a través del deporte.

Las acuñaciones de monedas olímpicas, que ya podemos empezar a coleccionar, representan un valioso testimonio de este acontecimiento. Representan diseños innovadores, singulares y característicos de la cultura española. Monedas de fuerte personalidad, distintas de cualquier acuñación olímpica anterior.

Un patrimonio para el futuro económico, y sobre todo cultural, para nuestros descendientes, que lo acogerán con gran satisfacción. Porque recogen las características de las monedas españolas con mayor tradición numismática de todos los tiempos (escudos en oro y el real de ocho en plata).

El programa numismático Monedas Olímpicas se compone de 4 series de 3 monedas de oro y 4 de plata, cada una dedicada a temas diferentes.

Víctor Sánchez Jiménez



ON ANEM?

TMB ALS JOCS OLÍMPICS

Just un any abans que comenci un dels esdeveniments més importants que tindran lloc a Barcelona al segle XX, com són els Jocs Olímpics del 92, HORA PUNTA ha creut interessant parlar amb Albert Busquets, director general, sobre el repte que aquesta fita comporta per a l'empresa que concentra la major part del transport públic a la ciutat de Barcelona.



El Palau Sant Jordi espera els JJO

Per al 92, TMB pot contribuir de manera decisiva a la bona imatge de la ciutat de Barcelona en tot el món. Què en pensa?

Efectivament, TMB pot contribuir-hi. El repte dels Jocs Olímpics no és només de caire organitzatiu sinó també hem de tenir molt en compte el fet que Barcelona abans, durant i després dels Jocs es convertirà en un immens aparador davant dels ulls de més de 3.000 milions de persones a tot el món, que seguiran els Jocs a través dels mitjans de comunicació. Pensem que aquest esdeveniment concentrarà milers de periodistes que transmetran la imatge de Barcelona i que un element molt important d'aquest aparador del qual abans parlava és el transport públic que defineix en gran manera l'índex de qualitat d'una ciutat.

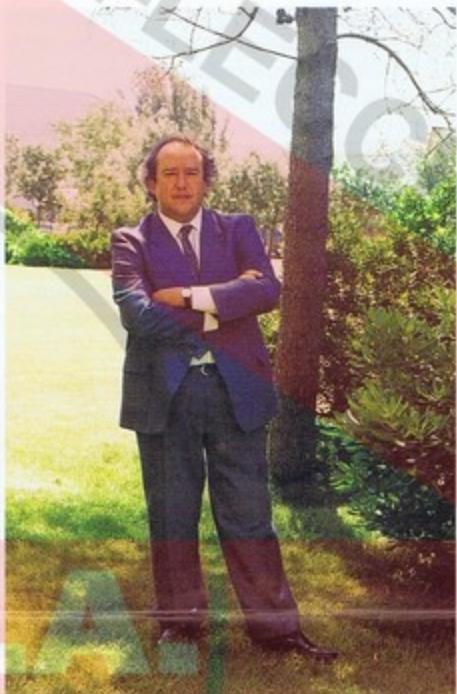
"Estic segur que tot el personal de TMB sabrà afrontar el repte dels JJO."

Segurament el que TMB vol fer per al 92 és dissenyar una oferta de servei ajustada a les necessitats tant de la població resident com de la visitant. És a dir, que no en falti, però que tampoc en sobri. És així?

Això és el que fem cada dia i crec que ho fem bé tots. Tant els que estan en relació amb el públic com els que programen aquest servei cada dia. Hem d'intentar trobar aquest equilibri abans, durant i després dels Jocs. El fet que no hi hagi hogut Jocs a Europa des de fa vint anys fa difícil trobar una ciutat que ens pugui servir com a model. Sí, Los Angeles o Moscou no ens serveixen i Munic ens pot donar pistes, però la mobilitat de la població europea és molt superior als que no l'any 1972.

Com sabem quanta gent hi haurà a Barcelona aquells dies?

S'estan fent diversos estudis en aquest moment. Es parla de



Albert Busquets, director de TMB

300.000 visitants diaris. Podem saber la quantitat de persones que vindran a veure les competicions pel nombre d'entrades venudes. El "problema" són els milers de persones que vindran a Barcelona en aquells dies per veure la ciutat de moda.

Com s'afrontarà la demanda de transport públic durant els JJO?

El poder aconseguir l'equilibri entre la oferta i la demanda és entre d'altres una qüestió pressupostària i de recursos materials. Básicament afrontarem la demanda amb els recursos que disposem ara. Quant a autobusos podem pensar en la possibilitat de veure incrementada per al 92 la nostra flota amb l'avancament al primer semestre del 92 de les adquisicions que s'havien previst per aquest any. Aquests autobusos ja s'estan demanant.

Hem ampliat el contracte existent amb 100 autobusos standard i 16 d'articulats. A part d'això hem de decidir en un breu termini l'adquisició de 50 autobusos més. Per tal de garantir una oferta completa de transport de superfície també podem recórrer a retardar la retirada dels autobusos vells i a l'ajuda que ens poden prestar companyies d'autobusos d'altres ciutats espanyoles que ja han manifestat la seva voluntat de col·laboració.

Pel que fa a Metro podem afrontar la demanda posant en servei tots els recursos de que disposem. Evidentment tot això comporta un increment de les despeses que no estava pressupostat i per aquest raó s'ha de negociar amb les administracions corresponents l'assumpció d'aquest major cost.

Totes aquestes dificultats comporten un major esforç de planificació?

Sí, és cert. Fa molt de temps que a TMB hi ha un grup de treball dedicat a estudiar les moltsíssimes circumstàncies que poden afectar TMB durant els Jocs. Aquest grup ha treballat molt a prop de les dues àrees tècniques que seran les que produiran aquest servei. En aquest moment el grup format per J.M. Armengol, J. Gisbert, P. Cifuentes, M. Castaño és l'encarregat de programar l'execució de tot allò que abans s'havia planificat per part d'un equip multitània compost per: A. Alvarez, S. Bertomeu, J.M. Ilomós, A. Morán i F. Zurita, entre altres. Tot això encoordinació amb les diferents empreses i entitats externes on

PREVISIÓ DE L'OFERTA DURANT ELS JOCS OLÍMPICS

METRO

UNIES	MAXIM DE TRENS EN SERVEI
Línia 1	23
Línia 3	17
Línia 4	22
Línia 5	24
TOTAL	86

La dotació màxima de trens s'oferrà entre les 10 i les 22 hores.

AUTOBUS

UNIES REGULARS	643 VEHICLES
UNIES ESPECIALS	101 VEHICLES
TOTAL (EN SERVEI)	744 VEHICLES

J. Soler representa TMB.

El pla del transport per als JJO es tenim fet i estem perfilant-lo dia a dia. Però també hem de ser conscients que en uns Jocs Olímpics es donen situacions que no podem preveure ni planificar, com per exemple el canvi d'hora d'horaris de sortida de les instal·lacions perquè a un afeta lì doni per batre records i s'hagi per tant d'allargar la competició.

Quins seran els horaris de Metro i Autobusos durant els Jocs?

Seran uns horaris bastant semblants als d'un dia laborable d'hivern. En el cas de Metro tindrem una hora punta que es perllongarà des les 10 del matí fins ben avançada la tarda. D'altra banda hauríem d'adaptar l'horari de funcionament de servei a algunes competicions que es faran a la nit, ja que l'organització dels JJO s'adapta als interessos del mitjà televisiu que té un paper fonamental en el finançament dels mateixos i en la seva difusió en països amb diferències horàries respecte al nostre. El tractament a autobusos no serà homogeni. Hi haurà línies que faran un horari normal d'estiu i d'altres que hauran de tenir un horari més ampli que fins i tot un dia laborable d'hivern.



L'Estadi de Montjuïc ha començat una altra vida amb els JJO del 92.

Fucionaran el funicular i les

escales mecàniques de Montjuïc durant els dies olímpics? Funcionaran... i molt. Les escales mecàniques no depenen de TMB encara que hem aportat l'assessorament tècnic. El Funicular serà un mitjà important i a l'hora d'accidir a la Muntanya Olímpica. S'està fent una inversió de 1.400 milions per la seva renovació i podem dir que tant aviat com funcioni serà el funicular més modern i de més alta capacitat de transport del món.

Es faran campanyes d'informació per dissuadir el ciutadà de fer servir el vehicle privat durant els JJO?

Si que es faran. No corresponderà a TMB fer-les però contribuirà en tot el que pugui per aconseguir els objectius. No només es faran campanyes sinó que l'àrea de Circulació de l'Ajuntament també aplicarà mesures per impedir la circulació a determinades àrees.

"El transport públic defineix en gran manera l'índex de qualitat de vida d'una ciutat."

Prestarà TMB servei exclusiu a col·lectius específics com atletes, periodistes, etc.?

El transport de la família olímpica és un servei que organitza i asumeix el COOB. Si nosaltres donessíssim aquest servei no podríem afrontar al servei de la ciutat.

Oferirà TMB durant els JJO algun tipus de títol de viatge especial, com ara abonaments, etc.?

Si. No només l'ofereix TMB sinó tots els operadors del transport públic. Oferirem un títol que encara s'està dissenyant,

però que serà semblant al passi d'un, tres o cinc dies. L'objectiu és que sigui molt fàcil de comprar i d'utilitzar per part del visitant estranger.

Què passarà amb les vacances de l'estiu del 92 en general a les empreses barcelonines i en particular a TMB?

En general a TMB i altres empreses de serveis passarà el contrari d'allò que passarà a les empreses barcelonines d'altres sectors.

Des de les instàncies ciutadanes s'està intentant convèncer aquestes empreses perquè facin vacances en el període olímpic.

Suggerisco que la gent es vagi planificant les vacances fora del període olímpic. Es veritat que això comportarà uns inconvenients per tothom que hi treballa, però no hem d'oblidar que el nostre treball és un servei públic.

Com està funcionant fins ara la coordinació de tots els agents implicats en la problemàtica del transport públic durant els JJO (TMB, RENFE, FGC, Direcció General de Trànsit, etc.)?

Està funcionant bé. Els diferents nivells de coordinació són modelics. Un d'aquests nivells és el Transgrup 92, on hi ha el COOB, les

Empreses Operadores, (entre les quals es troba TMB) etc. Ha estat el fòrum d'on han anat sortint elements de planificació i coordinació. Hem continuat col·laborant, com és habitual, amb Ferrocarrils de la Generalitat i l'Àrea de Circulació de l'Ajuntament i, a més, participem en una nova iniciativa anomenada EMO (Empresa de Mobilitat Olímpica) en la qual també està integrada la Societat Municipal d'Aparcaments i que entre d'altres coses gestionarà tots els "park and ride" que s'habilitin a la rodalia de la ciutat per evitar que els visitants entrin amb el seu vehicle a la ciutat.

Quines previsions hi ha per cobrir les necessitats de transport públic durant els Jocs Paralímpics que se celebraran el setembre del 92?

Els Jocs Paralímpics són un repte de transport especial amb una problemàtica cada vegada més punyent en tota Europa, com és la de cobrir les necessitats de transport de les persones amb mobilitat reduïda. Hauríem de donar uns serveis especials sobre els quals ja s'està treballant. És un repte ben diferent als Jocs Olímpics, perquè per exemple desgraciadament Metro no es veuria afectat pel fet de no estar adaptat l'accés a les persones amb mobilitat reduïda. Pel que fa a autobusos, Barcelona disposarà d'una flota especial d'autobusos polivalents, amb un disseny nou que permet l'accés directament des de les voreres de persones que facin servir cadires de rodes.

I després dels JJO, què?

Vindrà el 93. Després dels Jocs, que de segur seran una experiència d'èxit de treball per part de tot el personal de TMB, ens enfrontarem, encara amb més il·lusió, al nostre futur, al que ja dediquem la major part dels nostres esforços.

HORA PUNTA

PREVISIÓ DE LA DEMANDA DURANT ELS JOCS OLÍMPICS

RESIDENTS A BARCELONA

VISITANTS I TURISTES

TOTAL

1.225.000 VIATGERS/DIA

875.000 VIATGERS/DIA

2.100.000 VIATGERS/DIA(*)

METRO

BUS

1.250.000 VIATGERS/DIA 850.000 VIATGERS/DIA

1.750.000 viatgers/dia

(*) Dies laborables d'hivern

INICIATIVAS

MENOS HUMOS PARA LOS USUARIOS DE LOS AUTOBUSES

Inevitablemente los humos resultantes de la combustión del gas-oil de los motores se han de expulsar por algún sitio.

El tubo de escape los conduce hasta su salida a la atmósfera, generalmente por la parte trasera del autobús. Su colocación y orientación se ha basado en la solución técnica más fácil sin tener en cuenta otras repercusiones. Una de estas repercusiones afecta a los sufridos clientes de los autobuses que esperan en las paradas.

La orientación actual del tubo de escape en los modelos Pegaso 6035 y Pegaso 6038 proyecta el humo directamente a las personas que esperan

ELS AUTOBUSES DE BARCELONA TENEN UN ÍNDEX DE CONTAMINACIÓ PER SOTA DEL PERMIS



Diari de Barcelona, 11 de junio de 1991

otro autobús en el momento de arrancar y retirarse de la parada.

En los nuevos vehículos Pegaso 6424 y Mercedes la salida de humos está situada en el chasis trase-ro izquierdo, según sentido de marcha, de tal forma que no perjudica tanto a los clientes en las paradas.

Teniendo en cuenta que de los modelos Pegaso 6038 circularon actualmente unos 400 vehículos ¿es técnicamente posible la modificación de la posición del tubo de escape, siguiendo los modernos modelos mencionados anteriormente?, y si es posible, ¿no se puede rentabilizar este gasto en campaña de marketing para reducir la admisión diaria de humos proveniente de nuestros autobuses, en favor de la salud de los ciudadanos?

Rafael García Valenzuela

NOSALTRES

CURSOS DE CONDUCTORS DE BUS: PER A UN MILLOR SERVEI

HORA PUNTA ha recollit en una aula de formació de Zona Franca i algunes opinions dels alumnes que han passat per l'últim curs.

Juan Manuel: "Els cursos estan molt bé i són útils per a nosaltres i per a l'empresa". Sergio: "T'enseyen a tenir un tracte amb el client en la vida diària". José María: "Els cursos han canviat el teu punt de vista sobre la feina, abans et pensava que tot és molt senzill i gràcies als cursos descobreixes que ser conductor d'autobús no és tan fàcil".

La idea de fer uns cursos per a conductors va sorgir a mitjan del 1987 en una reunió a tres bandes entre "Explotació, Material Mòbil i Formació". Una única finalitat: que els nous conductors d'autobusos estiguessin el millor preparats possible per servir el client.

Des de final del 1987 fins ara ja s'han celebrat uns trenta cursos amb una assistència de gairebé 500 persones i amb una durada per curs de mes i mig, tot i que s'han escurçat respecte als inicis. Tampoc es donen exactament les mateixes matèries que fa uns mesos. Al final de cada curs, es demana als assistents i als ponents un seguit d'opinions que serveixen per agafar adaptant i millorant progressivament els continguts amb vista a les properes edicions. Al capdavant dels cursos es troba actualment

José Antonio García, programador de formació, amb la col·laboració com a coordinador dels cursos d'Urbano Blasco.

El darrer curs es va fer del 21 de maig al 28 de juny d'enguany.

Els 41 assistents han pogut entrar en contacte amb l'estructura de l'empresa, salut laboral, tecnologia dels vehicles, coneixement de la flota, temes sindicals, organització de tallers, i relacions públiques, per esmentar només algunes de les matèries. Aquestes han estat donades per ponents especialistes en cadascuna d'elles provinents de la mateixa empresa. Els cursos, que tenen classes àudio-visuales, ofereixen també una pràctica, un examen final i un lliurament de diplomes. Un cop fet el contracte per un any renovable, els nous conductors s'incorporen a la feina amb uns coneixements inseparables.



José Antonio García impartint una de les classes del curs.



En opinió dels que han de ser nous conductors d'autobús aquests cursos són molt útils.

INICIATIVAS

El paper és un material de fàcil reciclatge, però per aconseguir-ho és imprescindible la nostra col·laboració. El moment clau del reciclatge passa per les nostres mans, ja que els ciutadans som els que hem de fer el primer pas per separar el paper de la resta de deixalles i començar d'aquesta manera el cicle. Aquest simple acte, que ja fa anys es fa a la resta d'Europa, ajudaria a aturar la desaparició d'immenses àrees boscoses del món. A mesura que el nivell de vida d'un país augmenta, proporcionalment també pujen el seu volum en deixalles de tota mena. Això vol dir que es consumeix molt més de tot i se'naprofita menys,

contràriament al que succeeix als països pobres, on tota mena de materials són reciclats continuament per pura necessitat.

L'ingent augment de residus provoca un autèntic problema a l'hora de desfer-se'n. Les solucions clàssiques (els abocadors i les incineradores), ja no són una sortida vàlida a causa dels problemes de contaminació dels primers i del gran cost econòmic de les segones. Per eliminar les escobiories que genarem arribem a pagar de 6.000 a 8.000 ptes. per tona.

UNA MICA D'HISTÒRIA

Els egipcis utilitzaven el paper per escriure. El paper és una planta de la qual els antics n'aprofitaven la tija per extreure fines llàmines que, superposades, servien de suport per escriure al damunt. D'altres materials com l'argila, els empleats com a suport per deixar constància escrita d'esdeveniments històrics.

La invenció i fabricació del paper va començar a la Xina l'any 105 de la nostra era. Gràcies a la Ruta de la Seda, el paper va anar estenentse cap a Occident, on va arribar pels volts de l'any 1200. Els àrabs varen establir la primera fàbrica de paper a Xàtiva l'any 1150 i posteriorment es va anar escampant per la resta d'Europa.

QUÈ ÉS NECESSARI PER FER PAPER?

Per fabricar un quiló de paper en fan falta dos de fusta, es a dir arbres.

Els arbres són extrets dels boscos, per això es considera que cada minut que passa es talen al món vint hectàrees de bosc tropical, la qual cosa origina un forat cada vegada més gran a la selva amazònica, un autèntic pulmó per a la humanitat.

L'any 1982, a Espanya, es va fer una despesa de 179.000 tones de paper només per a l'edició de diaris. Això equival a 200.000 arbres talats amb una edat de més de vint anys cadascun.

Actualment, a Espanya cada any es consumeix la cel·lulosa de 20 milions d'arbres.

Per cobrir la demanda de pasta de paper i palliar tant com es pugui la ruïna dels boscos es fan replantacions amb arbres de creixement ràpid, pins i eucaliptus, principalment, la qual cosa provoca un empobriment molt notori del sòl, a causa de la forta absorció de nutrients per part d'aquestes espècies vegetals. A més a més, molts cops, el terreny d'esterejar el terreny amb maquinària pesant per fer més fàcil la plantació, deixa la terra a disposició dels agents atmosfèrics: la pluja, la neu, el vent, etc., que provoquen l'erosió del terreny.

Enric Garcia

LA CRISIS LLEGO A SU FIN

Con este titular podemos empezar a respirar después de unos meses de malestar general por parte de los conductores en el depósito de Barbón. Tras las conversaciones entre sindicatos y los mandos del depósito, tenemos 15 plazas de aparcamiento para conductores con horario matinal. Ha sido una solución de emergencia. El problema consistía en que el conductor que, como yo, necesita del turismo para venir a trabajar por residir fuera de Barcelona, llegaba y no encontraba sitio para meter el coche ni dentro ni fuera del depósito. Sólo tenía dos opciones, o aparcar en zona no autorizada, ¡sin molestar! eso sí, con el consiguiente riesgo de recibir un parte de aviso; o bien, la otra opción era sacar tarde el bus, o ir a hacer tarde el relevo. Yo creo que la opción a elegir era clara. También he de decir que ha habido conductores que han abusado de la confianza y dejaban los turismos como parking habitual dentro del centro, ahora eso está controlado y me parece bien.

A partir de ahora, con este control, la nueva línea de aparcamientos y la mentalización de los empleados para usar el transporte público para ir a trabajar, todo irá en beneficio de aquellos que de verdad necesitan el coche.

Santi Pérez Munera
Conductor depósito de Barbón

AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer y felicitar al compañero de Mando Intermedios de Explotación, Ignacio García González, nº 9423, por la colaboración que me prestó estando él fuera de servicio. Su intervención me facilitó los datos y avisó al CRT del accidente que ocurrió en la línea 70, en la cual yo prestaba servicio el día 28 de mayo de 1991.

José Altamirano Osorio
Conductor TB.

DEPORTE Y SALUD LABORAL

Aprovecho la ocasión del actual fomento del deporte de cara a las Olimpiadas del 92 para pedir a Salud Laboral y a la Empresa que habiliten un gimnasio en una cochera. Todos sabemos que los conductores tenemos un alto índice de riesgo en nuestro trabajo (stress, problemas del corazón, columna vertebral, etc.) y debido a ello hay un absentismo laboral bastante alto. Con un gimnasio y haciendo los ejercicios adecuados a cada caso los conductores estaríamos más en forma y la Empresa tendría menos absentismo laboral con lo que todos saldríamos ganando. Esperando que esta idea no caiga en saco roto me despido con un saludo para todos.

Salustiano García y Felipe Montero
Conductores de TB.

DIVIDE BIEN Y VENCERAS

En una empresa como la nuestra, todas somos asalariados. Unos, con más categoría que otros, pero al fin y al cabo dependientes de la misma empresa; sería muy necesario que se aunaran esfuerzos en lugar de practicar el consabido divide y vencerás, puesto que con esto lo único que se consigue es beneficiar a unos en detrimento de otros, lo cual, a la larga, genera tensiones y perjuicios a todos. Los versos que acompaña no son para inculpar a nadie en concreto, y si a todos en común, por no ser capaces de saber encarrillar la situación de forma más razonable para todos.

A grandes rasgos, les cuento lo que nos ha sucedido desde que la Democracia nos impuso un nuevo estilo.

Empresa como la nuestra de tres mil trabajadores vamos camino de ser los mejores defensores. ¿Defensores? sí, bien digo en lugar de defendidos, porque acabaremos siendo tres mil sindicatos vivos. El primero, fue uno y grande y otro grande, fue añadido vinieron las escisiones y se culpó a los partidos. Dicha cuestión, dicho embrollo la empresa, vió que era un chollo y sorteando el escrollo se benefició del rollo. Este rollo ha conducido a dividir a la gente hasta el extremo actual de ser todos dirigentes. Pero dirigentes malos por ser unos incapaces

de aglutinar los esfuerzos y resultar eficaces. Ustedes dirán, ¿por qué? muy sencillo, compañeros cuando se dirige mal nos vamos al agujero. Eso es lo que aquí ha pasado por querer, protagonismo que cuando ya se ha alcanzado sólo se mira uno mismo. Se dividieron secciones, siguieron categorías, sólo quedan las personas porque no hay más minorías. Mal lo vamos a tener todo el personal de Metro como sigamos así, dividiendo y a lo nuestro.

Roberto Martínez Díaz
Jefe Estación 2º

CARTA BLANCA



EL MOTORISTA: TECNICA Y PROFESIONALIDAD

El motorista es el profesional que hace que funcione la arteria principal del Metro. La jornada del motorista empieza desde el mismo momento en que llega a la estación de entrada y firma.

Acto seguido se dirige al tren y empieza a ponerlo en marcha, comprueba que tanto los dispositivos de seguridad, como los demás elementos del tren estén en perfecto estado para iniciar el servicio. Una vez realizada esta operación ya tiene el tren disponible. Con la salida a línea se inicia la conducción del tren, haciendo unas 250 paradas diarias (5.500 al mes). Cada tramo entre estación y estación requiere una total atención a la conducción del tren y un perfecto conocimiento del túnel, y se debe prestar una especial atención a los semáforos, cortes de carril, agujas, curvas y señales indicadoras de todo tipo. En cada estación tiene que agudizar al máximo todos los sentidos, y en perfecta coordinación con el Jefe de tren, estar muy atento a la entrada y salida de los pasajeros, especialmente en las horas punta, ya que tiene que encontrar el momento preciso para cerrar puertas sin causar daño a ningún pasajero. Es imprescindible cumplir el horario y hacerlo de forma impecable para la buena marcha del servicio.

En la parte técnica, tiene que dar al CTC novedad inmediata de cualquier anomalía que se produzca en el tren o en la línea, ya que es que la recorre continuamente y por consiguiente el primero en detectar cualquier incidencia.

En las averías tiene que actuar con rapidez y efectividad, comunicándose con el pasaje cuando la situación lo requiera.

Cuando el motorista se dirige al pasaje lo hace dando un mensaje informativo y de tranquilidad, consiguiendo que el pasaje se calme y confie en él.

Durante la jornada laboral soporta algunas condiciones adversas (soledad de la cabina, vibraciones, ruidos, etc.) que pueden, junto a la responsabilidad, afectar a su sistema nervioso.

El momento más dramático de un motorista es, cuando se arroja un pasajero a la vía. Aún en esos momentos hace lo posible para mantener la calma, socorriendo a la persona y tranquilizando al pasaje. La adaptación del motorista a la nueva tecnología ha sido admirable, pues ha asimilado perfectamente los cambios producidos. Lamentablemente no siempre es reconocida la importante labor de este profesional, que a la hora de dar servicio se sobreponen a todos los problemas y cumplen con total dedicación.

Este artículo se lo dedico a todos los compañeros que, directa o indirectamente, intervienen en circulación de trenes, y que hacen posible que transportemos del orden de 900.000 pasajeros diarios con índice de accidentes cero.

J. Ortiz
Motorista

LA TAQUILLA

¡Qué penita y qué dolor!
que la taquilla la tenga que dejar yo.
¿Saben Uds. de quién es la culpa?
de los japoneses, que con tanta tecnología,
aquí nos tienen bien "jodidos".

Y no nos podemos quejar,
porque el "41" ya nos pueden aplicar.

Señores restauradores,
que no se den mucha prisa yo les rogaría,
así lo nuestro se prolongaría.
Si van repartiendo baldosas,
pongan una y a la hora otra,
si colocan fluorescentes,
tardarán para uno, como si fueran veinte,
y así sucesivamente.

Yo en la taquilla era feliz,
y a gusto mi trabajo realizaba,
con el pasaje bien me entendía,
y nadie se me quejaba.

Ahora en mi nueva categoría,
espero contenta estar,
y que me dejen tranquila,
hasta la hora de jubilar.

Francisca García Rico

PUNTO Y APARTE

BASES

Participants: Tots els empleats de TMB.

Tema: El transport públic en general (bus, metro, tren, avió, etc.)

Modalitats: Blanc i negre / Color

S'admetrà un màxim de 3 fotos per autor en cadascuna de les modalitats, tenint en compte que no hagin estat premiades anteriorment en d'altres concursos.

Mides i presentació:

Blanc i negre: mida mínima de les fotografies 13 x 18 cm enganxades sobre cartolina rígida de la mateixa mida.

Color: les mateixes normes que en blanc i negre.

Identificació: Cada autor posarà un lema al conjunt de foto-

grafies presentades i cadascuna d'aquestes tindrà un títol.

En el darrere de cada foto hi anirà el lema i el títol.

En sobre tancat hi anirà una targeta amb el lema i títols de les fotos, a més del nom i cognoms, adreça, lloc de treball a l'empresa de l'autor.

Jurat: La seva composició encara no és definitiva. Hora Punta informarà.

Observació: Els directors de TMB i els membres del Consell de redacció d'HORA PUNTA no podran concursar, encara que si podrán presentar les seves fotografies per a l'exposició.

PREMIS:

1. Blanc i negre:

Primer premi: Placa + Val per material fotogràfic

Segon premi: Placa + Val per material fotogràfic

Tercer premi: Placa

Premi a la millor col·lecció (*): Placa + Val per material fotogràfic

2. Color:

Mateixos premis que en la modalitat de blanc i negre. (*) El premi a la millor col·lecció serà per al millor conjunt de tres fotografies d'un mateix autor, sense necessitat d'una unitat temàtica.

Nota: totes les fotografies premiades es publicaran a Hora Punta.

CALENDARI:

Admissió: Des del 1 d'octubre fins al 20 de novembre de 1991.

Adreça: Sra. M. Josep Maré (Àrea de Personal - Planta 5-N. Zona Franca)

Veredicte: Dia 9 de desembre de 1991. Lloc i hora per confirmar (HORA PUNTA informarà).

Exposició: Del dia 16 de desembre de 1991 fins el 12 de gener de 1992. Lloc per confirmar. Hora Punta informarà.

Lliurament de premis: Durant el mes de desembre. HORA PUNTA informarà del dia, l'hora i el lloc.

Devolució d'obres: A partir del 20 de gener de 1992 mitjançant valissa interior o bé al domicili.

Consultes: Per qualsevol consulta adreçar-los a tel. 335 08 12 Sra. M. Josep Maré.

NOTES:

* Es prega la trama de les fotos suficient protegides per evitar el seu deteriorament.

* El suport ideal que sigui el més gruixut possible. Han d'anar ben enganxades amb cola.

* El fet de prendre part en aquest concurs pressuposa admetre les presents bases. Així mateix és necessari cenyir-se a les bases per poder concursar.

* Qualsevol imprevist sobre el concurs serà resolt pels organitzadors.

LA VERDADERA HISTORIA (MAS O MENOS) DEL TRANSPORTE URBANO. CAPITULO III LOS HICOS, UN CABALLO Y MOISES, LA QUE LIARON LOS TRES.

Se dice que allá por el año 1710 a. de C., los hicos un pueblo muy belicista que invadió y dominó Egipto durante muchos años, puso de moda "el carro de combate", ¡yo! no nos referimos a eso que lleva una torreta con cañón y que suelta pepinazos. El carro de los hicos llevaba dos ruedas, cabían dos y no tenía nada más. ¡No tenía ni motor!, y aunque ellos hacían el ruido con la boca, lo caso no acababa de funcionar, y lo que no podían hacer era parar todas las guerras y esperarse tres mil y pico de años a que se inventara el motor. Así pues hubo que encontrar a alguien que hiciera de motor y mira por donde le dieron el puesto a un caballo que pasaba por allí. El pobre animal, que si lo llega a saber se queda en casa, se vió metido de la noche a la mañana en todos los jaleos domésticos, béticos y deportivos que por aquella época acontecían, y jajajajajaja... ¡lo que le esperaba!

Siglos más tarde (1450 a. de C.) huyendo de Egipto y del palizas de Ramses II, cuenta la



Biblia que Moisés y el pueblo hebreo se sirvieron del burro y la mula, los animales de carga más utilizados en la antigüedad. Existe la creencia que durante esta "tournée" de Moisés apareció el primer burro blanco, que a diferencia del "capito de nieve", que es blanco de nacimiento, este burro era de color normal, y de camino hacia la tierra prometida se quedó blanco...

Parece ser que la culpa fue del susto que le dió Moisés cuando, báculo en ristre y en plan exhibicionista abrió apoteósicamente las aguas del Mar Rojo. El animal que estaba el primero en la fila, se llevó una impresión tan gorda que lo de menos fue que se pusiera blanco, lo peor fueron las ocho horas que tardó el "Josué" en convencerlo para que cruzara a la otra orilla. Y la verdad sea dicha, ¡Josué tampoco lo tenía claro! Ahí demostró el pobre animal, para orgullo de su raza, que no era tan "burro" como parecía.

Pere del Río

SOPA DE LETRAS

J E F E D E E S T A C I O N
J E E L M E T R A O A E S E
F L F A R O L T Q R T A N P
E S P E O R T E U M E A S A
D R A P D I D O I Q N U E N
E H A Y P E A R L A A V I T
T A V I A J S A L R R E N O
R L A C I U D E A A I D Y G
E S U S A L R E C D A E D R
N O M O T O R I S T A R E A
S L O A R E C O R R O E E F
N L T A M I T A D D E R T O
I E O M P O Q U E L V A L Q
U I R E M O L Q U E E R A -

Busco 10 palabras relacionadas con el Metro y las letras sobrantes formarán una frase.

Antonio Baeta Royo - Jefe Estación

CESIÓN DE UN COCHE DE LA SERIE 100

El día 30 de mayo de 1991, en la estación de Campamento del Regimiento de Zapadores Ferroviarios de Madrid, se firmó del acto de cesión temporal de un coche de la serie 100 al citado regimiento por parte de la empresa. Con la asistencia de la dirección de TMB, la presidencia de RENFE y altos mandos militares.

Tras la firma, tuvo lugar una pequeña exhibición en la que el coche de la serie 100 fue remolcado por una locomotora a vapor perteneciente al Regimiento de Zapadores Ferroviarios.

José Arribas Sanz



El coche de la serie 100 arrastrado por una locomotora a vapor.

ANUNCIS

Desearía pedir la colaboración de mis compañeros para conseguir la placa de identificación con el número de empleado 2052, la cual se llevaba con el uniforme de pozo (4 bolsillos) en los años 60. Tengo el uniforme completo a falta sólo de dicha placa. ¿Alguien podría ayudarme? Gracias. Antonio Velasco Román. Tel. 305 68 77.