

HORA PUNTA

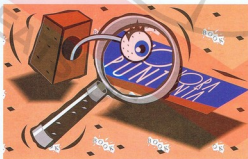
Bon Nadal
i millor
any 92

NOVEMBRE-DESEMBRE 1991



ENCARREGATS DE LÍNIA: ELS GUARDIANS DEL SERVEI

(pàgina 5)



Resultats de l'enquesta Hora Punta

(pàgina 4)

LOS TALLERES CENTRALES DE AUTOBUSES EN SU ENTORNO

NOSALTRES



Oscar Sbert (dreta) amb el Cap del Taller 1, Ramon Barro.

En esta especie de Plaza Mayor a que ha ido dando forma nuestra entrañable HORA PUNTA a la larga de su ya más de un año de existencia (por algo nació lamándose con la hora y las puntas del reloj que suelen pisar este tipo de plazas), han aparecido ya diversas entrevistas y artículos relacionados estrechamente con los talleres centrales.

Sin embargo, siendo el responsable de los mismos desde hace algo más de año y medio, pienso que puedo aportar algunos rasgos del conjunto con los que nuestros contenidos, es decir, vosotros, estimados lectores y compañeros, podéis completar vuestro conocimiento de nuestro colectivo. Principalmente destacando que, si bien los talleres centrales formamos una vanguardia del frente de batalla con el que puede componerse el servicio que prestamos (creo que no es exagerado llamarle así si echamos una ojeada al tráfico y al

círculo de nuestros queridos pasajeros), no por ello estamos aislados en el fondo del taller. En efecto, al igual que las puertas de los autobuses se abren a un público heterogéneo y abigarrado, las puertas de nuestros talleres se abren a una variedad de realidades exteriores que son, en definitiva, otros tantos recursos inmediatos a futuros, necesarios o aplicables en nuestro cometido: el mantenimiento de los autobuses, persiguiendo siempre la minimización de sus costes a corto y largo plazo.

En el aspecto técnico, para equiparnos con elementos que permitan trabajar de modo más eficaz (las nuevas máquinas herramientas del Taller 2 de carrocerías en Vilaplana), o garantizar una mayor calidad (como el banco de pruebas de cambios automáticos, recientemente instalado en el Taller 1, en Levante), o la nueva máquina de reparación de eclusas. Al mismo tiempo, el Taller 1 va renovando su "catálogo de productos": los grupos reparados que nuestros "clientes directos", los talleres de Material MSV, van precisando para el mantenimiento de los nuevos autobuses, muchos de ellos ya fuera de garantía. Esta actividad significa un constante descubrimiento de problemáticas mayores o menores y, en muchos casos, el origen de servicio, la experiencia y la curiosidad misma de nuestros operarios y mandos, superan dificultades que, de no contar con este espíritu un tanto creativo y un mucho ilusionado, nos costarían mucho más dinero y muchos más días de inmovilización de los vehículos. También el equipo de mantenimiento de edificios, instalaciones y maquinaria, se enfrenta a nuevas retos a medida que debe dar respuesta a dificultades o averías en equipos de nueva tecnología, o nuevas instalaciones que permiten ahorrar costes de energía, etc. También aquí la chispa de la inventiva es de gran ayuda: no siempre hay recursos a mano ni un superespecialista a quien poder llamar por teléfono, ya que, como todos sabemos, las averías no tienen horarios.

En el Taller 2, el programa que se está desarrollando para el gran mantenimiento de los autobuses del modelo 6038, tanto en estructura como en carrocería o interiores (con el pintado exterior según la nueva imagen), ha requerido trabajar conocimiento y adquirir experiencia con nuevos materiales (almirón, goma inoxidable) y procesos (laperejos y pinturas especiales, soldadura, etc.), que casi simultáneamente están aplicándose también en los carroceros más importantes del país, los que actualmente trabajan los nuevos autobuses. Otros puestos que debemos abrir y abrirnos nos ponen en contacto con: 1) los futuros usuarios, 2) los futuros profesionales y 3) otros empresas de transporte.

1. Con los futuros usuarios: los escolares que nos visitan periódicamente y que el día de mañana, cuando puedan decidir por sí mismos, tal vez se inclinen por usar nuestros servicios de transporte al concaños como algo próximo y en cierta medida, propio.

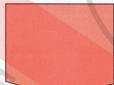
2. Con los futuros profesionales: los estudiantes de Formación Profesional que desarrollan sus prácticas con nosotros, en la compañía experta y con la ayuda comprensiva de nuestros veteranos, al tiempo que colaboran en trabajos efectivos.

3. Con otras empresas de transporte: empresas a las que suministramos tanto grupos reparados como conjuntos fabricados aquí (las tallas de cobre, por ejemplo, ampliando nuestro cliente, por así decirlo).

Y, en definitiva, preocupándonos por la formación permanente en nuevas tecnologías y sistemas, y dando origen en nuestros talleres a experiencias formativas únicas, como el grupo de estudiantes de alemán.

Con todo ello, pienso que comprenderéis que estamos satisfechos de aportar nuestro esfuerzo al conjunto y que, junto con vosotros, podemos mirar al futuro con optimismo y esperanza.

O. Sbert L.



INICIATIVES



QUÈ PODEM FER A TM8?

- Aprofitar al màxim el paper amb què treballem, per exemple, ampliar els fulls i els llistats informàtics per arribar a carers.
- Demana des d'aquí que es compili paper reciclat per fer-lo servir en molts treballs on no és necessari que el paper sigui d'una qualitat superior.
- Que es facin les gestions necessàries per a la col·locació

PAPER RECICLAT (i 3)

de contenidors de paper en els diversos llocs de treball on el volum de paper llençat ho faci aconsellable. A més hem de pensar en la necessitat d'adquirir màquines destruidores de paper per als documents que contingin informació de caràcter confidencial.

D) Així mateix, esperem que en un curt espai de temps, aquesta publicació afegeixi algun full de paper reciclat. En el tema del reciclatge dels materials com el paper, el vidre, els plàstics, les llaves, etc., tots els ciutadans tenim una incidència molt important. Només la selecció prèvia a les nostres llars d'aquests materials pot motivar que l'operació de tractament i aprofitament sigui un èxit total. Hem d'entendre que els recursos naturals són finits, per això és necessària una major educació i conscienciació ecològica.

Enric García

Lloc d'interès per veure tot el procés de fabricació de paper: "El Museu Moli Paper de Capellades" (Barcelona). Passeig Immaculada Concepció, 27 Tel. 801 28 50. Capellades.

Director de la publicació
Albert Busquets Blay
Coordinació
Silvia Bortomeu Ignàcio
Assistència Redaccional
SINICSA
Consell de Redacció

Diego Balsera Rodríguez, Lluís Bruguera Casas, José A. Dorador Fernández, Enric García Serrano, Joaquim Gisbert Castillo, Gustavo Lamadrid Santos

Col·laboradors n.º 9

Rufino Alonso, Pere del Río, Agustí Duch, Juan Gómez, David Izquierdo, Angel Lapena, Santi Pérez, Oscar Sbert, Felipe Verdejo

Fotografia
Màrius Canet
Assessoria i Disseny
SINICSA

Edició

TM8

Impressió: F&P Implants Gràfics, S.A. C/ Quintana, 45
08930 Espinosa de l'Obispo (Barcelona)

ENTREVISTA AMB JOAN TORRES, PRESIDENT DE TMB

ON ANEM?



Joan Torres

Joan Torres, des de fa uns mesos president de TMB, és una persona amb una llarga experiència en càrrecs de màxima responsabilitat municipal en tots aquells temes que fan referència a la Via Pública i la Circulació, o com diria ell mateix, la mobilitat de Barcelona. HORA PUNTA ha conversat amb ell per conèixer les seves opinions al voltant de temes que esperem siguin d'interès per a tots vosaltres.

Hora Punta. Senyor Torres, després d'aquests primers mesos com a president de TMB, com definiria el moment actual d'aquestes empreses i del transport públic en general?

Joan Torres. Per comprendre la situació actual hem de tenir molt en compte el fet que la titularitat d'aquesta empresa ha passat de l'Ajuntament de Barcelona a l'EMT (Entitat Metropolitana del Transport). Això significa que la bona marxa d'aquesta empresa depèn d'una sèrie d'ajutaments, entre els quals hi ha el de Barcelona.

En rigor, loc, hem de pensar en la importància del marc referencial que suposaria el *Contrate-Programa* pel que fa al finançament de l'empresa. No obstant això, hem de pensar que el finançament del transport públic mai no s'ocupa i n'havem de demanar més depenent de les inversions que haguem de fer.

Per acabar amb aquesta visió general sobre la situació de TMB i el transport públic, jo diria que el ciutadà viu dia ja no reclama només el fet que el transport d'unicat a un altre, sinó que també demana que això es faci amb un alt nivell de qualitat. Al Menor, la millora de la qualitat que jo afirmit s'assolirà actuant sobre elements de l'entorn com poden ser les estacions, les escales mecàniques, etc. Quant als autobusos, hem de tenir una major regularitat, que podem aconseguir amb el canvi de la lògica del trànsit a Barcelona. Aquest canvi vindrà donat per la passada en marxa dels nous

cinturons que poden fer disminuir el trànsit a la ciutat entre un 18 i un 20% i pel fet que l'espai que queda lliure sigui ocupat pel transport públic, per exemple augmentant el nombre de quilòmetres de carter-bus.

H.P. Ara fa aproximadament un any que es va signar el *Contrate-Programa*. Quin balanç en faria?

J.T. El *Contrate-Programa* és una experiència nova, en el finançament del transport públic. I encara que passa, que és bo tenir-ho he de dir que és un sistema millorable i consegüentment, des de la presidència de TMB sempre impulsarem millores en el finançament del transport públic.

H.P. Darrerament hi ha hagut un llarg debat al nostre país al voltant de la competitivitat de les empreses, sobre tot del sector industrial. No pensa que aquest concepte s'hauria d'integrar també, i molt especialment, a la cultura de totes aquelles empreses que donen un servei públic?

J.T. Jo diria que més, pel fet que hem de tenir en compte una doble competitivitat: la de la gestió -els mitjans ajustats, la qualitat tecnològica, etc.- i la de la màxima rendibilitat econòmica, que no hem d'oblidar mai perquè vivim dels impostos que paguen els ciutadans. A part d'aquests dos factors de competitivitat, existeix aquell que és més visible per l'usuari del transport públic, que és el de la qualitat del servei, que ens ha de fer guanyar nous clients.

H.P. Per reduir el dèficit de les empreses públiques es parla que aquestes s'haurien de gestionar amb criteris d'empresa privada -adequació entre l'oferta i la demanda, plantilles ajustades a les necessitats, estratègies de captació de nous clients, etc.- Com creu vostè que està TMB en aquest sentit?

J.T. Crec que TMB des dels primers passos dels ajuntaments democràtics ha fet grans esforços per tenir una gestió de rendibilitat econòmica i social. El primer Pla d'Empresa de la nostra empresa llavors els objectius en aquest sentit. Poc ara diferenciam avui dia d'una empresa privada, a excepció, en alguns casos, de costos massa elevats respecte d'etapes anteriors i de la rendibilitat social que en molts casos entra en contradicció amb la rendibilitat econòmica.

D'altra banda, hi ha una etapa a fer quant a la descentralització de TB. Hem d'aproximar la gestió de les línies als centres de responsabilitat tal com els òrgans de gestió descentralitzats amb certa autonomia.

H.P. Hi ha qui pensa que per la seva responsabilitat municipal sobre la via pública i la circulació està vostè més sensibilitzat vers el problema del transport de superfície, que no pas el subterrani. És així?

J.T. El fet de la conjunció de responsabilitat que em senti cada dia més responsable del que és la mobilitat en general, això val dir de tots els mitjans de transport que funcionen dintre la ciutat. En la qüestió del transport dintre la ciutat les prioritats passen pel transport públic. Això val dir que de vegades hem de potenciar el transport de superfície i d'altres hem de tenir en compte els altres sistemes de

transport. La potenciació del transport públic no té només a veure amb la mobilitat la gran ciutat sinó també i de forma cada dia més rellevant amb la qualitat de vida dels ciutadans, que volen viure amb menys soroll, menys contaminació, menys congestió, etc. A tot això el Metro contribueix de manera important.

H.P. Quan s'hagi acabat la línia 2 del Metro, s'haurà completat el Pla de Metros. Quina serà a partir d'aleshores l'estratègia d'ampliació o de redistribució del transport públic a Barcelona? S'està treballant ja en aquest sentit?

J.T. En aquest moment es treballa conjuntament amb la Generalitat, que és la responsable del planejament del transport, a través del pla integral del transport (PIT). S'estan fent estudis previs del que ha de ser la revisió del Pla de Metros, que comportarà l'expansió metropolitana d'aquest sistema de transport. Es perllongaran algunes línies de metro i es donarà als trens de rodalia de RENFE el paper de metes regionals, del que ja ha vingut parlat Merçè Sala.

De tota manera, jo diria que per cada proposta d'expansió que es faci, nosaltres demanarem sempre finançament per mantenir i millorar el que ja tenim.

H.P. Es construirà finalment algun tipus de metro lleuger o soterrani per la Diagonal i que ompli o la població de l'àrea metropolitana del Baix Llobregat (Esplugues, Sant Joan Despí, etc.)?

J.T. És una oportunitat important, fins i tot a nivell estatal, ja que hi ha una certa actitud d'expectació al voltant de la implantació d'un sistema totalment nou al nostre país. És clar que a tot Europa els metros lleugers d'última generació tenen un paper fonamental. La línia de Diagonal fins a aquestes poblacions és un projecte al qual els ajuntaments afectats i fins i tot el Ministeri de Transport donen molt de suport.

H.P. Què creu vostè que passarà a Barcelona durant els Jocs Olímpics? Guanyarà TMB la "medalla" a l'eficiència i al bon servei?

J.T. La mobilitat de la família olímpica és responsabilitat del COOB. La nostra responsabilitat és la de les sistemes i hem de pensar que estarem en una continuïtat horitzontal durant els Jocs Olímpics. La "medalla" serà la mitjana olímpica de la classificació que donarà i cada cadascuna de les institucions que està implicada en l'organització dels Jocs. Evidentment el personal de TMB està preparat per garantir un servei excel·lent que contribueixi, com dia l'alcalde Mariagall, a posar Barcelona al meteo.

H.P. Com li agrada imaginar-se el transport públic a la Barcelona del tercer mil·lenni?

J.T. M'agrada imaginar-me que tots els projectes que tenim ara seran una realitat. M'agradaria que d'aleshores el transport públic de Barcelona fos una cosa ben visible, que formés part important de la imatge de la ciutat, la qual cosa valdria dir que el transport públic ha guanyat la seva batalla.

HORA PUNTA

RESULTATS DE L' ENQUESTA HORA PUNTA

HORA PUNTA



Us presentem els resultats de l'enquesta que vam fer a mitjan d'enguany per conèixer les vostres opinions sobre el periòdic intern HORA PUNTA.

Es van rebre un total de 375 targetes de resposta al qüestionari aparegut al número 5 d'HORA PUNTA

D'HORA PUNTA llegeixes:



El meu exemplar d'HORA PUNTA també el llegeix:



HORA PUNTA hauria d'aparèixer:



Les meves tres seccions preferides d'HORA PUNTA són:



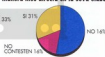
Conec algun dels membres del consell de redacció d'HORA PUNTA:



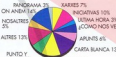
He parlat amb ell:



M'agradaria pertànyer al consell de redacció d'HORA PUNTA i poder col·laborar d'una manera més directa en la seva elaboració:



Les tres seccions de HORA PUNTA que menys m'agraden són:



Note: El percentatge de respostes d'aquesta pregunta ha variat de l'ordre del 20%.

A REVEURE SILVIA, BENVINGUDA MARIA



D'esq. a dreta: Gustavo Zamadri, Silvia Bertoneu, Joaquín Gibert, José Díaz (Sunkas), Mui, Josep Martí, Muriel Canet, José Antonio Dorador, María Ramos, Enis García, Ana Cuatrecasas (Sunkas), Ulis Bruguera i Diego Beltrán.



Et desitgem molta sort, Silvia!

Al final de setembre, Silvia Bertoneu, cap de Projectes de l'àrea de Personal i responsable de l'Hora Punta, va deixar TVB per començar una altra etapa de la seva vida professional, que li desitgem plena de satisfaccions.

Conscients de la importància de la comunicació interna a l'empresa, Silvia va impulsar amb resolució la creació del periòdic que teniu a les mans, ara ja la gairebé dos anys o deu números, com vulgueu.

Quan havien passat uns dies des de la seva marxa vam voler parlar amb ella.

Silvia, com valors la teva experiència com a responsable de l'HORA PUNTA?

Professionalment, molt positiva. Hem treballat just amb un grup de gent internes i interserveis, aquesta manera de fer l'HORA PUNTA és una experiència inèdita a TVB i penso que ha estat un èxit perquè hem aconseguit reunir gent de diferents àmbits de l'empresa cap a uns objectius comuns. Personalment considero l'experiència molt interessant i divertida. Gràcies al periòdic s'estableix un "feedback" comunicatiu que omple de satisfacció.

Creus que l'HORA PUNTA està assolint els objectius que ens havíem marcat quan es va posar en marxa?

No tots encara, però crec que estem en el bon camí per arribar-hi. Penso que hem d'aconseguir que la gent, en general, estigui més interessada, llegeixi més el periòdic. Això és fonamental, perquè la majoria dels objectius parteixen del fet que la gent el llegeixi.

Hi ha alguna cosa que t'havia agradat fer a l'HORA PUNTA i que no hi hagis pogut arribar?

Seria desitjable una molt més àmplia participació individual en la secció CARTA BLANCA. De la resta em sento força satisfeta.

Segur que encara són molt frescos, però digue'ns quins records tens del teu pas per TVB i per l'HORA PUNTA?

Hi penso molt i em continuo mirant amb molt d'afecte els autobusos i el metro. Quan treballaves en una empresa amb tanta presència al carrer és fàcil "enganyarse" i és per això que em sentia interessada per gairebé tot allò relacionat amb els nostres transports. Sobre l'HORA PUNTA me'n recordo de la incertesa que tenia abans de posar en marxa el projecte i de la satisfacció que produïa el fet que ja l'hagis aparegut deu números.

Com veus el futur de l'HORA PUNTA?

Estic convençuda que HORA PUNTA continuï cominant cap als seus objectius, i més, conevint la seva nova responsable. Tinc tota la confiança que HORA PUNTA es consolidarà. Valdrà aprofitar aquesta oportunitat per recordar-vos dels objectius que ens vàrem marcar tots plegats al principi:

- Crear dinàmica participativa i
 - Diferenciar els elements necessaris per a la comprensió del perquè i el com de l'empresa.
- Us desitjo, a tot l'equip d'HORA PUNTA els èxits més grans. Sempre me'n recordaré de vosaltres.

María Ramos, cap de Factor Humà de l'àrea de Personal, qui treballa des de fa dotze anys a l'empresa és la persona encarregada de donar continuïtat al projecte que Silvia Bertoneu, amb tanta il·lusió, va posar en marxa. HORA PUNTA desitja a totes dues molta sort!

HORA PUNTA

ENCARREGATS DE LINIA : ELS GUARDIANS DEL SERVEI



Joan Duran i Josep Montmany (l'esquerra i a dreta) són els dos únics encarregats de línia de la xarxa de Metro.

Josep Montmany i Joan Duran, 57 anys cadascun. Són els dos únics encarregats de línia de la xarxa de Metro. Actualment treballen a la línia 5 i la seva llarga experiència serveix a uns clars objectius: detectar l'avaria i fer que el servei no s'interompi. HORA PUNTA conversa amb ells. HORA PUNTA: Recordeu quan van començar a treballar al Metro?

DURAN: L'agost del 1959, com a operari de segona. M'ho jo'n recordo del dia, el 2 de gener del 1962, també com a operari de segona.

H.P.: Com era el metro en aquell temps?

D.: L'ambient de treball era molt familiar, es feien veure que, si tu no hi eres, allò no funcionava.

M.: Tot ha canviat tant! (I avui només hi ha dues línies que eren de companyies diferents).

H.P.: Quina és la tasca de l'encarregat de línia?

M.: La nostra funció és la vigilància sobre els trens. Quan hi ha un tren que es para l'intentem reparar i, si no es pot, el trobem de circulació. Anem tot el dia anunt i avall amb un "walkietalkie".

D.: I ens ordenen quan ens necessiten. L'objectiu primordial és que el servei no s'interompi mai perquè això ocasiona grans trastorns a l'usuari.

H.P.: Tot i així, la vostra categoria no existia fa uns anys.

M.: És veritat, abans dels encarregats de línia només hi havia, a nivell global, operaris i tècnics a cobertes i tallers. Com a tots encarregats vam començar el 1974.

D.: Tot ve de quan va entrar en funcionament la sèrie 1000 l'any 72. Va ser aleshores quan va sorgir una necessitat de crear aquesta categoria. Els trens de la sèrie 1000 són diferents dels de les anteriors sèries, la 100, 300 i la 400. En aquestes, a tren parat quan les proves veus tot el funcionament dels coberts; en canvi, a la sèrie 1000 només en veus un 25 %, en les mateixes condicions. Per exemple, algunes avaries del tre elèctric del 1000 cal veure-les en moviment. A la coberta és més difícil localitzar l'avaria.

HORA PUNTA: Això passa amb més coses?

M.S.: Amb el dispositiu antipainador, el desenvolupament de la velocitat i els curts circuits, que poden arribar a treure el corrent de tots els trens.

H.P.: La categoria d'encarregat de línia, tot i la seva necessitat, va desaparèixer un temps. No és així?

D.: Si del 83 al 86, però es van adonar que a les cobertes els feia falta informació. Es molt fàcil dir que un tren està avariat però cal explicar el perquè. Nosaltres sabem dir les causes i indiquem la forma de solucionar millor el problema.

H.P.: Detecteu els problemes abans que sigui tard?

M.: Un senyal determinat, un moviment ens poden dir gran cosa i ens permeten actuar de forma preventiva.

H.P.: A part de l'experiència diària, heu estudiat molt.

D.: Quan van entrar els trens de la sèrie 1000 ens vam estar nou mesos estudiant-hos pels seus costats amb el senyor Lleras, un gran enginyer.

H.P.: És veritat que us heu avançat al vostre temps?

D.: Això que porten les unitats 3000 i 4000 que no poden anenciar mentre tenen el fer d'estacionament posat, el meu company ho havia proposat abans que els japonesos ho pensessin per a aquest model. Això és un avanç perquè si s'anencia amb el fer d'estacionament posat es produeix un contacte que espanta la roda.

M.: Hem fet també algun descobriment. Un gran problema que se'n ha plantejava sovint al principi era que els trens es

quedaven frenats enmig d'un túnel. Després d'observar i estudiar l'esquema elèctric, vam veure que si aplicàvem corrent positiu en un circuit determinat, el tren se'n desbloquejava automàticament. Així es soluciona la incidència i el tren podia arribar a la pròxima estació per a desallotjar el passatge.

D.: Quan es realitza aquesta operació s'ha d'anar molt en compte perquè queden anul·lades les seguretats del tren que, entre d'altres coses, inclouen els aparells d'alarma. És una feina extrem però que funciona.

H.P.: Quina és l'avaria més freqüent?

D.: La fallada del tre elèctric. Però això no val dir que el tren no pugui tenir. Els coberts porten avui en dia tres trens: el tre elèctric, el pneumàtic, que entra en funcionament quan queda anul·lat el elèctric i el mecànic que no pot fallar mai.

H.P.: El metro és prou segur?

D.: Jo diria que el metro és el mitjà de transport més segur. És gairebé impossible que es produeixi una topada per manca pel nombre de mecanismes de seguretat que hi ha.

M.: Fins i tot en la circumstància del desmai d'un conductor hi ha un dispositiu, anomenat "home mort", que atura el tren.

H.P.: Què feu en les vostres hores lliures?

D.: Jo en debic aprofitar-me com a hobby, fins i tot hi havia arribat a arribar, ara m'apunto amb veure la D'altra banda sempre he tingut gran curiositat per descobrir mecanismes.

M.: Jo m'ho passo bé fent circuits elèctrics, també m'agrada les reparacions i llegir.

D.: Valdiria dir que ningú al metro ha cobrat el que jo he cobrat. Vull dir que he disfrutat molt amb el meu treball i ho continuo fent.

HORA PUNTA



Con el telemando de energia mandamos y controlamos todos los equipos existentes en una subcentral.

El telemando de energia es un puesto de control manejado por ordenadores, los cuales a su vez son manejados por un operador.

Con el telemando de energia, se consigue mandar y

TELEMANDO DE ENERGIA

controlar todos los equipos existentes en una subcentral y permite suministrar la energia necesaria para los trenes, escaleras mecánicas, alumbrado y otros equipos de estaciones y túneles.

Actualmente, toda la red de metro está alimentada por 15 subcentrales, 14 de las cuales se controlan por telemando.

El telemando está instalado en el C.T.C.; está compuesto por dos ordenadores (uno en reserva, por si falla el otro), dos puestos de trabajo, dos módulos de comunicación por línea (también con uno en reserva) y un equipo de personas de manera que siempre haya un operador por turno.

La comunicación del centro con cada uno de las subcentrales está establecida por duplicado, con cables separados. Todas las órdenes que da el operador y las conversaciones telefónicas quedan registradas.

Desde el telemando se da tensión a las diferentes líneas por

la mañana y se corta por la noche para que se puedan hacer las revisiones. También se puede cortar la corriente cuando hay una emergencia en el servicio; en caso, por ejemplo, de que se tenga que bajar a la vía. Este corte puede efectuarse con precisión en el mismo que interesa inspeccionar, todo ello con las máximas medidas de seguridad.

Otras operaciones que se pueden realizar desde el telemando son: la medición del consumo de las líneas con el fin de comprobar los puntos de intensidad que se originan en un tramo a unas horas determinadas; la comprobación de los límites máximo y mínimo de la tensión suministrada por las diversas compañías a las subcentrales y la medición del consumo total de todos los feeders de una subcentral. De todo ello se pueden hacer gráficas y sacarlas por impresora.

DAVID IZQUIERDO

LA LINEA 100: UNA NUEVA FORMA DE HACER TURISMO

DADES "BUS TURISTIC"

El nombre de billetes venuts l'any 1991 és 2,5 vegades superior al nombre de vendes de l'any anterior. Una de les causes d'aquest augment ha estat la prolongació del servei durant 14 dies més del mes de setembre. Exposem a continuació les dades estadístiques sobre les vendes de billetes de la línia 100 d'enguany.

	Any 1990	1991 (fins 15/09)	1991 (fins 29/09) (Previsió)
1 DIA	11.998	29.108	
1/2 DIA	11.661	30.812	
TOTAL BITLLETS	23.659	59.920	66.000

El nombre d'autobusos circulant fou de 4 durant tot el dia al principi del servei, els quals van augmentar en funció del pasatge fins arribar a 5 pel matí i 7 a la tarda la 2ª quinzena del mes d'agost. Com a anècdota, comentar que el dia de màxima venda de bitllets fou el dimecres 21 d'agost, amb 1.277 bitllets venuts. Una enquesta realitzada als usuaris de la línia 100 posa de manifest una sèrie de dades interessants sobre les característiques i el bon aprofitament general del servei.

PERFIL DE L'USUARI

Nacional	31%	Edats	
Barcelona + Ària metropolitana	7,9 %	15-29	38,7 %
Reste Catalunya	5,7 %	30-41	46,6 %
Reste Espanya	17,4 %	45-64	12,6 %
Estranger	69 %	+ 65	2,1 %
Francesos	5,3 %	Estudis	
Italians	11,3 %	Universitaris	41,0 %
Britànics	5,9 %	Miljans	44,6 %
Alemanys	8,3 %	Primaris	14,4 %
Nordamericans	9,2 %	Serveis més utilitzats	
Sudamericans	6,6 %	Cap	45,1 %
Centreamericans	0,9 %	Telefèric	40,8 %
Reste	21,5 %	Funicular	21,9 %
Sexe		Descompte P. Espanyol	19,0 %
Homes	43,0 %	Tramvia Blau (Bus)	17,0 %
Dones	56,9 %	Beguda Mc Donald's	9,7 %
		Dpte. Zoològic	8,8 %
		Dpte. Golondrines	6,3 %
		Dpte. BGB	3,0 %

VALORACIONS CONCEDIDES

Vehicle	Molt bé/ Bé	92,7 %
	Malament/ Molt malament	6,9 %
	NS/NC	0,4 %
Horaris	Molt bé/ Bé	84,7 %
	Malament/ Molt malament	14,1 %
	NS/NC	1,3 %
Trajecte	Molt bé/ Bé	93,9 %
	Malament/ Molt malament	3,4 %
	NS/NC	2,6 %
Atenció a l'usuari	Molt bé/ Bé	88,4 %
(Hostesses)	Malament/ Molt malament	7,2 %
	NS/NC	4,4 %
Valoració global	Molt bé/ Bé	95,2 %
Bus turístic	Malament/ Molt malament	3,4 %
	NS/NC	1,3 %



Luis Martín Ceres, conductor de la línea 100

Son las dos del mediodía del Martes 1 de Octubre. Nos dirigimos a la cochera de Levante donde nos espera Luis Martín Ceres, conductor de la línea 100 durante los últimos tres años. Tras prestarse pacientemente a una sesión de fotos junto a "su" autobús, Luis Martín nos conduce hacia el edificio de las oficinas, donde espera encontrar algún sitio tranquilo para charlar un rato. Como entre sus compañeros se respira buen humor y compañerismo y la planta de oficinas está en obras, iniciamos nuestra entrevista en el despacho de Manuel Medina, jefe del depósito de la Cochera de Levante quien, en esos momentos, se encuentra ausente.

Buena Luis, explícanos qué te parece la idea del Bus Turístico.

Me parece una idea excelente y la buena marcha del servicio hasta hoy día lo confirma. Es una manera práctica y original de conocer Barcelona y, además, a un precio más que razonable. Precisamente el otro día un americano, encantado con el servicio, me comentaba que no había encontrado un servicio semejante en ninguna otra ciudad del mundo y que le parecía una idea fantástica.

Y ¿cómo percibe el servicio el usuario? ¿como transporte para desplazarse entre los lugares de interés, o como vehículo para pasear por Barcelona?

La verdad es que la mayoría lo usa como transporte, que es la idea que llevó a la creación de la línea 100. La gente baja, prácticamente, en todas las estaciones; bueno, quizá la del Parc de la Creueta del Coll y la del Estadio del F.C. Barcelona tengan menos éxito... Pero lo curioso es que los extranjeros (que son la gran mayoría del pasaje, especialmente en Julio y Agosto), entienden generalmente las

ventajas del billete mucho mejor que los nacionales. Quizá por ello los primeros también están mucho más de acuerdo con el precio que los segundos.

Parece que este año se han superado todas las expectativas de afluencia de viajeros. ¿Tú que opinas?

Bueno, la verdad es que este año ha habido un "boom" de afluencia enorme. El número de coches que desde que se inició el servicio ha variado entre cuatro y cinco; se ha tenido que ampliar hasta siete por las tardes, y el servicio, que normalmente finalizaba la segunda semana de septiembre, se ha prolongado hasta el 29 del mismo mes. En total, este verano se han hecho unas 35 rutas turísticas por día; si contamos que cada ruta dura dos horas y que todos los autobuses de la línea han ido llenos todo el verano, la verdad es que podemos considerarlo un gran éxito.

Y en lo que respecta a vosotros, los conductores, ¿qué diferencias encontráis entre el trabajo de la línea 100 y el de cualquier otra línea?

Es distinto. Como aspectos positivos, tienes, por un lado, la posibilidad de aprender muchísimas cosas interesantes sobre la riqueza artística y arquitectónica de Barcelona, y por otro, la compañía de las azafatas, que siempre es más entretenida que viajar tú sólo. Las azafatas suelen ser estudiantes que compaginan sus estudios con el trabajo para el Patronato de Turismo. Como suele ser su primer trabajo, al principio tenemos que ayudarlas un poco, sobre todo a la hora de cobrar. De todas formas, son chicas listas entre otras cosas tienen que dominar un mínimo de cuatro idiomas y aprenden rápido. Como aspectos negativos, te puedes encontrar con problemas para los que nadie te ha preparado, como por ejemplo que un viajero tropiece con el cable del micro y se lo cargue (cosa que pasa a menudo), o que la azafata se ponga enferma de repente y tú tengas que "cantar" las paradas en todos los idiomas (¡o en los que te atrevas!).

En ese momento la puerta se abre y entra Manuel Medina. Amigablemente nos invita a seguir charlando en su despacho y se une a la reunión. Aprovechamos para preguntarle un par de cosas:

¿Qué requisitos debe cumplir un conductor de la línea 100?

Para empezar, se le exige una formalidad y una educación impecables; una pulcritud y una uniformidad totales; una profesionalidad a prueba de bombas (tanto en el trato con el viajero como con las azafatas); y, por último, la capacidad y la predisposición de llevar a cabo un análisis crítico constante y constructivo del servicio, para ayudarnos a mejorarlo día a día.

Por último, ¿cuáles son las perspectivas del Bus Turístico para el 92?

¡Huy! ¡Muchas y muy buenas! Bueno, hablando en serio as diré que, hoy por hoy, lo único que se sabe con certeza es que se va a mantener la estructura esencial del servicio; todos los detalles de modificación de calendario, ampliación del número de coches, etc. están aún en estudio, por lo que no podemos adelantar nada más. Todo lo más, decir que esperamos que TMB cumpla con éxito el importante papel que tiene asignado para el 92.

HORA PUNTA

NOU CONSELLER DELEGAT

ULTIMA HORA

El dia 2 d'octubre, els Consells d'Administració de Metro i Autobusos de Barcelona es van reunir per primera vegada sota la presidència de l'Il·lustríssim senyor Joan Torres i

Carol, regidor de la Via Pública de l'Ajuntament de Barcelona i president de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT).

Entre els acords adoptats, després de la constitució dels Consells, figurà el nomenament del senyor Emili López Bailón com a conseller-delegat de Metro i Autobusos de Barcelona.

El senyor Emili López Bailón va substituir el senyor Jesús Zandueña Vera, el qual desenvolupava aquestes funcions des del novembre de 1987.

El senyor Emili López Bailón, nascut a Toulouse (França) l'any 1940, és advocat i diplomà en administració d'empresa. Ha estat adjunt a la Direcció Financera de CPC, Inc.,

desenvolupant posteriorment la Direcció Administrativa-Financera i la Direcció General en diverses empreses del sector químic, del sector de material elèctric i en les del grup de Catalana de Gas.

Des de la seva fundació l'any 1982 i fins l'actualitat ha estat gerent de la Societat Municipal d'Aparcaments i Serveis, contribuint d'una manera decisiva a la construcció i expansió de l'estructura de l'empresa que avui gestiona els aparcaments públics de Barcelona.

El senyor Emili López Bailón s'incorporà el tres d'octubre al seu nou despatx a Metro i Autobusos de Barcelona.

HORA PUNTA

LA VERDADERA HISTORIA (MAS O MENOS) DEL TRANSPORTE URBANO

CAPITULO IV DE LA MITOLOGIA ILUSTRADA A LA PRIMERA OLIMPIADA



que era un regalo de los dioses y lo metieron dentro de la ciudad sin sospechar que estaba hueco y contenía cincuenta brutos, con Ulises incluido que era el más bruto de todos. Cuando se hizo de noche salieron del caballo y se lió la de Troya.

En el año 776 a. de C., en Atenas, pasaban de transportes. Lógico, porque de tanto prepararse para la Olimpiada estaban todos en forma, y como muestra un botón: cuando sucedió aquello de la "batalla de Maratón", para comunicar a Atenas la noticia de la victoria sobre los persas, en vez de enviar un fax, o en su defecto una paloma mensajera, los muy bestias mandaron a un pobre atleta, que a base de tracción de sandalias se recorrió cuarenta y pico kilómetros en un santiamén. Evidentemente, el individuo en cuestión después de semejante sesión de "footing" se quedó tieso como un pajarito.

Según nos cuenta Homero en su inmortal "Iliada", por culpa de los troyanos que eran muy cabezones y no se rendían ni a la de tres, llevaba el pobre Ulises con todo su ejército griego diez años haciendo camping a las puertas de la ciudad.

Y eso era grave, porque Ulises, a quien le gustaban las guerras más que a un tonto una bola, le había dicho a su mujer que salía a por tabaco, con lo cual la bronca que le esperaba era de órdago.

Y a caballo entre la realidad y la mitología, pues eso, un caballo, pero gigantesco y de madera, fue el transporte que se inventó el Ulises para entrar en Troya. Los troyanos, que en el fondo eran unos pardillos, se creyeron

Pere del Río

CRUCIGRAMA

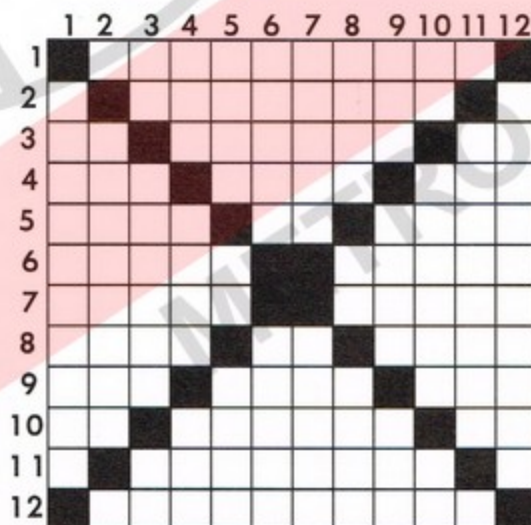
HORIZONTALES: 1. Presentimiento. 2. Cinco. Hipócrita. Cien. 3. Existe. Fresco, joven. Repetido familiar. 4. Grito militar. Habitación. Al revés, número cardinal. 5. Al revés, no paga. Preposición. Al revés, extremidades de las aves. 6. Regalemos. Al revés, vigilar por la noche. 7. Natural de una nación asiática. Se refiere a una persona. 8. Foz. En inglés, encendido. Río de Polonia. 9. Siglas de explosivo. Sumo sacerdote judío. Al revés, cólera. 10. Vocal repetida. Apuntes. Lengua provenzal. 11. Consonante. Pasaban a la ofensiva. Vocal. 12. Naturales de un continente.

VERTICALES: 1. Declaración del jurado. 2. Cien. El que tiene autoridad suprema. Vocal. 3. Forma de pronombre. Al revés, intrigas, enredos. Símbolo químico del americio. 4. Lista de nombres. Regala. Amarre. 5. Al revés, única. Afirmación. Al revés, batracio. 6. Tartajosas. Al revés, imagen pintada en madera. 7. Piedra preciosa. Al revés, prueban. 8. Canción de cuna. Dios egipcio, antiguo reino islámico. 9. Sufixo de adjetivos y sustantivos. Al revés, ondas marinas. Apócope de santo. 10. Nota musical. Da muestra de cortesía. Negación. 11. Vocal. Que se ha de molar. Consonante. 12. Pálido y desfigurado.

(Solución en el próximo nº de HORA PUNTA)

Rufino Alonso

Oficial 1º Electricista. Cocheras de Roquetes.



Resultado del nº anterior: En esta ciudad tenemos el metro y el autobús que además de ser los servicios del futuro son los más económicos que pasean a los barceloneses hoy.

EL PASE ROSA DE LA "TERCERA JUVENTUD"

El tema que comento a continuación es un poco espinoso; se trata, en general, de la "tercera juventud" y, en particular, del PASE ROSA. La mayoría de personas tiene las que me involucro, utilizan su pase cuando lo necesitan; sin embargo, existe una inmensa minoría que no sólo usa el Pase, sino que abusa de él; me explico. Todas las líneas cuentan con los típicos abuelos que utilizan el bus para desplazarse. Estos, si están "de una pieza" no causan problemas, pero si en la parada vemos que uno de ellos nos pide parada con el gatote, ya podemos adentrarnos a temblar puesto que lo que va a subir es un "puzzle con zapatos". De todas maneras, la peor viene cuando, una vez arriba y con el autobús en marcha, no se sientan en el primer asiento libre sino que empiezan a reventar de flor en flor como las mariposas hasta que, por fin, encuentran un asiento de su agrado.

A mi juicio, a esta gente no se le debería permitir que cogerá el transporte público, pero ¡Ojalá, no lo digo ni por nosotros, las conductoras, ni por TVB! Me refiero a las familias que tienen al pobre abuelo a su cargo. Estos le dicen "¡venga, abuelo, a tomar el sol de buena mañana!" sólo para que no estorbé en casa (cosa que me parece muy cruel); además, la cosa empeora cuando los meten en el autobús porque, como me ha ocurrido varias veces, cuando llegas al final y los avisas, le contestan: "¡No, no, yo sólo para abajo, hasta el otro final!". ¡Y entonces qué se debe hacer! ¿gastar la excepción? La verdad es que, en estos casos, si tienes un poco de orgullo profesional tienes dos acciones: o te pones en tu sitio y haces bajar al abuelo (cosa que luego vuelva a subir con más pena que gloria), o le muerdes la lengua pensando "¡vaya mono!". Con tres abuelos más como éste voy a poner el cocheguarda! Total, como ya parece que ninguna solución a la vista para resolver este problema de momento tenemos que aguantar el chaparrón.

Respecto a la concesión del Pase Rosa, me gustaría que mediante HORA PUNTA alguien me explicara cómo se decide y con qué criterio. Y es que de verdad que a veces me sorprende al ver el tipo de gente que lo lleva: si no fuera por el sello pensaría que más de uno lo falsifica. Claro que hay gente a la que se le trata alguna deficiencia física (o psíquica), pero yo digo que, en mi opinión, más de uno hace tiempo.

Santi Pérez Munera
Conductor de Borbón nº 10938

APRENDER ES FUNDAMENTAL

En una época en que la ciencia y la tecnología avanzan aceleradamente, es necesaria que el hombre aprenda a revisar y a ampliar sus conocimientos. "Hay que aprender a afrontar lo que no ha existido nunca".

El profesional, debido a las transformaciones constantes de su profesión, debe aprender incesantemente para estar al día; el saber ayuda al hombre en todos los aspectos de la vida, no sólo en lo relativo al trabajo.

Por estas razones y por muchas más he venido aprovechando, desde hace algunos años, cuantas oportunidades de aprender me han surgido para así poder ampliar mis conocimientos.

La categoría que poseo en la empresa es de motorista, teniendo la tarea de satisfacer las necesidades humanas en cuanto se refiere al deseo de movilidad o desplazamiento. Tras haber terminado el día 10 de junio los Cursos de Formación Modular que la empresa está impartiendo desde hace tiempo, he considerado, por lo interesante que me ha parecido, que debía dar mi opinión al respecto.

En primer lugar tengo que manifestar que he encontrado idóneas las formas y modos establecidos para efectuar los distintos niveles modulares o a lo largo del curso, por las facilidades de estudiar que este sistema ofrece.

En segundo término he de decir también que me ha merecido una buena impresión al profesorado en su conjunto, no sólo por las ganas de realizar su cometido con la mayor calidad posible, sino también por la mucha voluntad que he podido observar en ellos en todo momento, de querer saber la opinión de los alumnos para modificar o conseguir todas las dificultades y errores que hayan podido surgir a lo largo del curso.

Por último, he de reconocer el avance que se ha conseguido en cuanto a que la empresa valore el esfuerzo que se realiza.

A mi juicio el curso realizado ha sido muy positivo, no sólo por lo aprendido, sino también por la oportunidad que he tenido de relacionarme y de conocer a nuevas compañeros. Por tanto, ha merecido la pena el esfuerzo realizado; a pesar de todas las inconveniencias que solemos padecer los que tenemos responsabilidades familiares y profesionales.

"Hacer don de la cultura; decía mi padre, es hacer don de la sed. El resto vendrá como consecuencia".

Juan Gómez Márquez
Motorista

¿INFORMACION? SI, GRACIAS.

Al volver a mi trabajo en la línea 20, un domingo de Agosto, tras las vacaciones, me encuentro con una carpa de horario en la que constan toda una serie de medidas, al parecer sustitutorias del cartón horario. Según se nos dice se trata de una iniciativa experimental que pretende incrementar el nivel de interrelación entre conductores y M.U.E. del puesto central. Conocido esto, paso a exponer mi punto de vista sobre el tema: este sistema contribuye a deteriorar la imagen del conductor ante el usuario porque, pequeños errores aparte (el intervalo real de coches es de 17 minutos en lugar de los 11 previstos), es frecuente que en un final un usuario nos pregunte: "¿A qué hora sale?" y si contestamos que no lo sabemos es lógico que piensen, como mínimo, que somos antipáticos. Por esa razón, considero que este cambio añade

una incertidumbre más a las que ya tiene el conductor durante la jornada laboral; es decir, se trata de otro experimento con factores negativos para el conductor.

Me gustaría aportar desde aquí una alternativa que, entre otros cosas, nos haría sentir personas importantes y necesarias para el buen funcionamiento de nuestra empresa: si realmente se pretende mejorar la interrelación conductores-M.U.E., se nos podría sustituir algún servicio por unas charlas con dichos mandos en las que nuestra opinión contara para algo. Y echo por mucha información que ellos reciban de los ordenadores, los que realmente estamos en la calle somos nosotros.

Felipe Verdejo
Conductor de Luchana

CARTA BLANCA

L'HORIZÓ DE L'HORA PUNTA

Senyors del Consell d'HORA PUNTA,

Des del començament he procurat estar atent al desenvolupament d'aquesta revista. Amb el temps, (encara que no massa), he vist que s'ha fet una "revista" i això, sota el meu punt de vista, és dolent perquè molts estorps del Consell de Redacció se'n van en orris.

Això ha dit del desinterès per part dels empleats a llegir-la, ja que a cada HORA PUNTA les opinions i entrevistes amb els directius són excessives; de fet no tinc res a dir-me, però això fa que L'UNA DIRECTA sembli una prolongació d'HORA PUNTA.

Crec que el METRO es produeixen uns fets molt encertats i altres de no tan afortunats i és així el que defenso; els comentaris de defectes i d'altres poc afortunats no han de molestar ningú perquè la majoria, per no dir tots, aprenem dels errors.

Tot i així HORA PUNTA no ha de ser forçament una revista reivindicativa; però si heu d'exposar els temes i les opinions tal com vagen, amb honestat i respecte al públic.

Si podem aconseguir tot això, no dubieu que HORA PUNTA pujarà uns esglaons; personalment crec que així fa algú.

Agustí Duch i Prats
Inspector

TRANSPORTE MAS COMODO Y SEGURO

Gracias al esfuerzo que está realizando TVB en la renovación de nuestra flota de transporte, tanto usuarios como empleados de metro y autobús ya podemos empezar a disfrutar de ella.

En lo que respecta al autobús, yo, como conductor, puedo decir que los nuevos modelos Mercedes y Pegaso son de una conducción muy cómoda y suave, hecho muy importante para el pasaje y aún más para nosotros ya que estamos en ellos un promedio de siete horas diarias.

Gracias al equipo de mantenimiento que llevan instalado la jornada de verano se hace más cómoda y agradable tanto para nosotros como para los pasajeros, en cuyos cards se refleja una sensación de bienestar al entrar en el autobús tras largos minutos de espera en la parada. Con esta breve carta quisiera hacer llegar mi más sincera felicitación a todas aquellas personas de TVB que con su aportación están consiguiendo que nos situemos en la línea del progreso de una Barcelona evolutiva.

Angel Lapeña Aparicio
Conductor de Borbón