

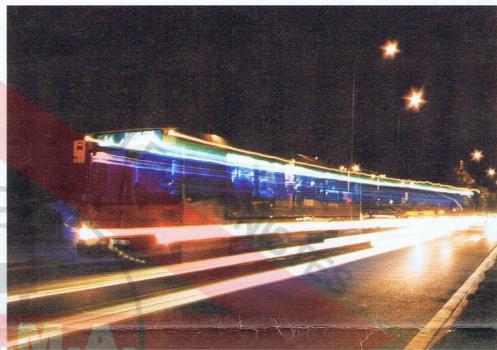
# HORA PUNTA

GENER - FEBRER 1992

## I CONCURS FOTOGRÀFIC HORA PUNTA



1er. Premi blanc i negre: "Línea Aérea" (Catenaria) de Joan A. Rodríguez Gazulla.

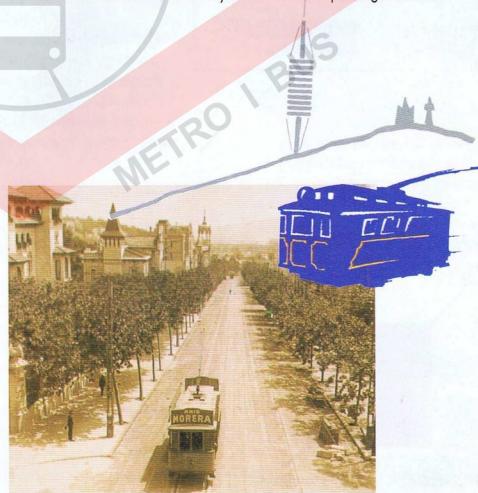


1er. Premi color: "Como un rayo" de Pedro Crespo Delgado.

## 40 ANYS A TB



D'esquerra a dreta Angel Garrido Olivares, Francisco Sepúlveda Mora, Cándido Martín Blázquez.



**Torna  
el Tramvia Blau**

QUALITAT DE VIDA



El fuego se podría definir como una reacción química en la que existe una emisión de luz y de calor. Este calor, generado por la reacción química, sirve para mantenerla activa, por lo que el fuego continúa aunque se suprima la fuente inicial de ignición.

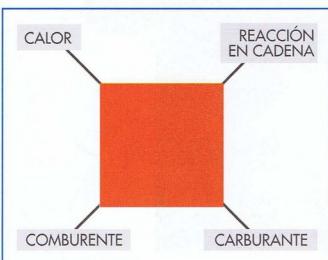
Cuando esta reacción en cadena escapa a nuestro control, surge el incendio.

### ¿COMO ES EL FUEGO ?

Para representar cómo se produce el fuego se utiliza el llamado "triángulo del fuego", en el que quedan representados los tres factores que se necesitan para crearlo.



Una vez creado el fuego, aparece un cuarto factor [la reacción química en cadena] y entonces se representa como un cuadrado en los vértices del cual se sitúan los cuatro factores.



La utilidad de esta forma de representar el fenómeno del fuego, es la posibilidad de mostrar como se puede detener, eliminando uno o más de los factores representados en los vértices (que es, precisamente, lo que más nos interesa en este artículo). Así, el fuego se extinguirá:

# COMO LUCHAR CONTRA EL FUEGO

**"El fuego, fuente de vida y calor, se convierte en destrucción cuando perdemos su control".**

-Cuando se acabe el combustible (madera, gasolina, plástico, etc.) que se está quemando.

-Cuando se acabe el comburante (oxígeno)

-Cuando enfriemos el fuego hasta impedir la emisión de calor.

-Cuando, de alguna forma, detengamos la reacción en cadena.

Los distintos agentes extintores (polvo, espuma, nieve carbónica, agua, etc.) actúan sobre uno o más de estos factores.

El agua, por ejemplo, actúa enfriando el fuego e interponiéndose entre el combustible y el oxígeno, impidiendo que reaccionen.

**Columna seca:** Es una toma de una red contra-incendios que no está en carga de agua. Se dispone de agua cuando se abre la llave general de paso de esta red o se suministra por camiones cisterna por un punto determinado.

**Detector de incendios:** Son sensores distribuidos por las dependencias y que conectados a una centralita avisán de la presencia de humo o de un incremento de la temperatura.

**Pulsador de alarma:** Son pulsadores distribuidos por las dependencias y que conectados a una centralita permiten que cualquier persona que detecte un fuego pueda dar la alarma de forma rápida.

### Departament de Prevenció Laboral

Clase	Tipo de combustible	TIPO DE EXTINTOR					
		Aqua	Espuma	Polvo seco	Polvo poliv.	Nieve carbón.	Deriv. halog.
A	SOLIDOS EN GENERAL (madera, trapos, papel, plásticos, etc.)	★	★	★	★	★	★
B	LIQUIDOS INFLAMABLES (gasolina, petróleo, alcohol, fuel-oil, alquitrán, etc.)	★	★	★	★	★	★
C	GASES (butano, acetileno, etileno, gas ciudad, etc.)	★	★	★	★	★	★
D	METALES (metales, productos químicos y radiactivos)	★	★	★	★	★	★
FUEGOS EN EQUIPOS ELECTRICOS		★	★	★	★	★	★
<b>ADECUADO</b>		<b>PUEDE USARSE</b>				<b>NO DEBE USARSE</b>	

No todos los agentes extintores son buenos para todos los tipos de fuego. Por ejemplo, nunca deberemos utilizar agua para apagar un incendio en un cuadro eléctrico en el que haya tensión.

La siguiente tabla muestra los distintos tipos de fuego y los agentes extintores que se pueden utilizar para extinguirlos.

### TERMINOLOGIA

La tecnicificación de la lucha contra el fuego ha hecho que aparezcan nuevas palabras que muchas veces "suenan a chino". Por esta razón, a continuación explicaremos someramente cuáles son los medios de lucha contra el fuego de que disponemos en los centros de trabajo:

**Extintor portátil:** Es un recipiente metálico en el que hay un agente extintor y un gas propulsor. En nuestros centros de trabajo tenemos extintores de polvo polivalente, de CO<sub>2</sub> y de halón.

**Batería de extintores:** Es, básicamente, una instalación en la que están conectados varios extintores (más grandes que los portátiles) a una red de tuberías que distribuyen el agente extintor por la dependencia. Las instalaciones que tenemos son de halón.

**Boca de incendios equipada (BIE):** Es la instalación que dispone de toma de agua, manguera y lanza. Habitualmente está colocada en un armario con tapa de cristal.

**Columna húmeda:** Es una toma de agua de una red contra-incendios en la que se dispone de agua al accionar la llave de paso de esta toma. Se distingue de la columna seca en que está provista de un manómetro.

Director de la publicació

**Albert Busquets Blay**

Coordinació

**Maria Ramos**

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 10

**Rafael Arjona, Antonio Baeta, José Cuenca Viñals, Pere del Río,**  
**Departament Prevenció Laboral, Manuel Espinosa, Manuel Monasterio, Sixto Palacios, Santí Pérez, Alfonso Rivera,**  
**Gabriel Sánchez Lozano**

Fotografia

**Màrius Canet**

Assessoria i Disseny

**SUNICSA**

Edició

**TMB**

Impressió F&P Institut Gràfic S.A. C/ Quintana, 45  
08950 Esplugues de Llobregat (Barcelona)

# ENTREVISTA AMB EMILI LÓPEZ BAILÓN, CONSELLER DELEGAT DE TMB

Va arribar el 3 d'octubre al seu nou despatx de TMB. És el nou conseller delegat de TMB, Emili López Bailón. Des de la seva fundació l'any 1982 i fins arribar a TMB ha estat gerent de la Societat Municipal d'Aparcaments i Serveis. A partir d'ara, curiosament, la seva feina contribuirà a millorar la mobilitat a la ciutat de Barcelona gràcies al transport públic.

Abans de res, ens agradarària que ens expliqués quines són les funcions del conseller delegat de TMB?

És la persona que serveix com a connexió directa entre el Consell d'Administració i la línia executiva de l'empresa. La seva funció, a TMB i a qualsevol empresa de les característiques de la nostra, és la de recollir les línies estratègiques de la política d'empresa del Consell i traslladàr-les a l'equip de Direcció, que és el que fa un seguiment diari de les activitats de l'empresa i col·laborar amb aquest perquè aquesta política es porti a terme.

*Som una empresa que hem de satisfer una demanda, sempre infinita, de servei públic.*

Quina valoració fa dels seus primers mesos en el seu càrrec?

La meva primera impressió ha estat molt bona. Jo diria que no es correspon la imatge que la gent té de les empreses públiques, de desordre per definició, amb el que són en realitat. Penseg que TMB té un grau molt elevat d'organització i disposa, en tots els nivells d'aquesta organització, d'uns equips humans i professionals de primera qualitat.

Com se sent pel fet d'incorporar-se a un sector tan complex com és el transport públic, en principi, nou per a vosté? No és un sector on s'utilitza un llenguatge que em sigui desconegut. Si que és veritat que és una companyia impressionant per la mida, per la seva complexitat, per l'enorme sensibilitat de la població vers el servei que presta i per la incidència que té el correr, la qual cosa significa que estem somesos a un examen permanent. Tot això és certament complicat, però és a la vegada el que més anima a treballar en equip, a buscar solucions amb el conjunt de persones que formen l'empresa.

Quin és el repte més important que té ara plantejat TMB?

En aquests moments, el problema que em preocupa fonamentalment és el del finançament. Som una empresa que hem de satisfer una demanda, sempre infinita, de servei públic. Els ciutadans cada vegada demanem, com és normal, serveis de millor qualitat, la qual cosa fa que s'incrementin els costos i les despeses. El nostre repte més immediat consisteix a buscar les millors vies de finançament per afrontar aquesta situació. Per a l'empresa, com a tal, el repte més important no deixa de ser continuar millorant la qualitat del seu servei.

El president de TMB, Joan Torres, opinava al número 9 d'HORA PUNTA, que el Contracte-Programa és millorable. Què opina vostè d'aquest sistema de finançament?

Més que un Contracte-Programa, el que tenim és una eina de compromís de les administracions sobre el sistema de finançament. Un Contracte-Programa potser hauria de contemplar inversions a més llarg termini i tenir un contingut més dens del que té aquest. Dels d'aquest punt de vista si és millorable. També és cert que en aquest Contracte-Programa no està present una de les administracions fonamentals d'aquest país, com és la Generalitat. No deixa de ser

sorprendent que la Generalitat no tingui cap mena de presència a l'EMT, entitat de la qual depèn la nostra empresa i que va molt més enllà de l'àmbit exclusiu de l'Ajuntament de Barcelona. Aleshores resulta que no té cap responsabilitat sobre la gestió, però si que té capacitat decisòria sobre molts elements de la gestió, com per exemple les tarifes. Penso que en el futur el Contracte-Programa ha de ser més ambiciós, però que ha servit com a instrument per fixar línies de treball i, per tant, la seva millora passa per la incorporació d'aquelles institucions que, com la Generalitat, ara no hi són presents.

Quina importància té la futura integració tarifària per a la ciutat?

Jo diria que és el camí de futur, com passa a totes les grans ciutats del món. És un problema complex que es pot resoldre de dues maneres. La primera consisteix en la compra d'un document de transport que és oblidat i jaigat cada vegada que es fa servir, la segona es tracta del tipic passi que permet utilitzar el transport públic sempre que ho desitgi havent pagat una sola vegada. El primer sistema és relativament senzill i estem en la línia d'unificar tarifes de Bus, Metro i Ferrocarrils de la Generalitat perquè aquest document serveixi per a tota la xarxa de transport públic de Barcelona. El segon sistema és una mica més complex pel fet que han d'haverunes compensacions econòmiques que depenen dels viatgers transportats per cada una de les empreses que ofereixen transport públic a la ciutat de Barcelona i la seva àrea metropolitana. Aquesta segona etapa requereix inevitablement l'autoritat única del Transport. Ens que així i reguli tot això i alhora estableixi un sistema de compensacions. Des del punt de vista de l'equidistribució de la renda, aquest segon sistema seria més car, ja que la part de cada viatge que va a càrrec de l'estat públic ha de ser més gran, per tant és un tema que afectaria tot el sistema impositiu general i que és de difícil solució a curt termini.

Pensa vostè que hi ha equilibri entre l'oferta i la demanda del transport públic a Barcelona?

Com a gairebé tots els serveis, hi ha hores que la nostra oferta és insuficient i hores en què aquesta sobrepassa la demanda. El transport públic s'ha de dimensionar per mitjanes i amb reforços a les hores punta. Des del punt de vista del nostre personal, perso que s'hauria de fer un esforç de flexibilitat en la disponibilitat per aconseguir una millora substancial en aquest sentit. Des del punt de vista d'infraestructura, penso que TMB té, en general, unes xarxes ben dotades, tant a Metro com a Autobusos.

Què necessiten el metro i l'autobús per convertir-se en l'alternativa definitiva al cotxe particular?

Hi ha tres elements que fan que la gent utilitzi el cotxe particular: la rapidesa, la possibilitat d'anar porta a porta i el confort. La rapidesa és una batalla que té guanyada, amb claredat, el transport públic, tant el Metro com l'autobús. La possibilitat d'anar porta a porta dintre la ciutat ha desparegut pel problema que comporta l'aparcament. Quant al confort, el cotxe encara està per davant del transport públic, perquè ho considerem una prolongació de casa nostra. No obstant això, s'estan fent veritables esforços per reduir les diferències

ON ANEM?



Emili López Bailón, Conseller Delegat de TMB.

i això es fa amb l'aire condicionat, els autobusos de pis baix, etc. A més, ara ja comença a no considerar com un desprécio el fer útilitzar el transport públic. De totes maneres, les administracions públiques hauran de fer un gran esforç pedagògic vers la població en el sentit d'informar, per exemple, que garcir pot ser molt beneficiós, que agafar el cotxe és molt contaminant, etc.

Què en pensa de la forta restricció circulatoria que es posarà en marxa al centre de Barcelona durant els JJO '92? Els JJO '92, des del punt de vista del trànsit, provocaren certes problemes, però jo no voldria ser alarmista. Els JJO coincideixen amb plena època estival i el normal serà que una gran part de la població de la ciutat i de la seva àrea metropolitana estigui gaudint de les seves vacances; per tant, penso que no es produiran situacions d'emergència. Crec que l'esdeveniment exigirà prendre totes les mesures que calguin per controlar possibles dificultats. L'Administració està obligada a preveure aquest tipus de situacions i estudiar mesures per a la seva solució. El que seria ideal és que després no s'haguessin d'aplicar.

Com creu que seran el Metro i l'autobús de l'any 2.000?

Penso que des del punt de vista tecnològic no hi haurà grans canvis. Jo desitjaria per a Barcelona i la seva àrea metropolitana un creixement molt important de la xarxa de transport públic, sobretot pel que fa al Metro i els ferrocarrils de rodalies. I parlo de l'àrea metropolitana de Barcelona, perquè ens equivocíem quan identifiquem el problema del transport només amb la ciutat de Barcelona. Barcelona és Barcelona i la seva àrea metropolitana, malgrat el que puguin dir les llets d'ordenació del territori, i els feits ho demostren: Barcelona rep cada dia mig milió de cotxes de l'àrea metropolitana. En aquest sentit és la Generalitat de Catalunya qui ha de fer els esforços necessaris per millorar l'accésibilitat a la ciutat de Barcelona mitjançant el transport públic.

La seva incorporació a TMB s'ha produït poc abans dels JJO '92, ocasió en la qual el transport públic tindrà un important paper.

Espero que l'èxit dels JJO signifiqui també l'èxit del transport públic a Barcelona i que se'n recordi com un servei ràpid, eficaç i amb tots els avantatges del millor transport públic del món. Voldiria aprofitar l'oportunitat que m'ofereix "HORA PUNTA" per adreçar una solució a tots els col·laboradors de TMB i, ja que estem en aquestes dates, desitjar-los un felic Any 1992. Moltes gràcies!

HORA PUNTA

XARXES



Mercè Sala, presidenta de RENFE i anterior presidenta de TMB, Patricio Zaplana, jubilat de TMB encarregat de la reconstrucció de la "jardineria" i el tramvia de cavalls, Pasqual Maragall, alcalde de Barcelona, i Joan Torres, president de TMB, el dia que el Tramvia Blau va tornar a donar color a Barcelona.

El 14 de desembre va tenir lloc l'acte de reinauguració de la línia del Tramvia Blau coincidint amb el seu 90 aniversari de servei a la muntanya del Tibidabo.

L'acte va comptar amb l'assistència de l'Alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, que va rebre de mans del Regidor de l'Ambit de la Via Pública, Joan Torres, una reproducció d'aquest històric mitjà de transport, avui símbol de la ciutat. TMB va voler fer extensiva la celebració a tots els barcelonins i per això, va preparar per als dies 14 i 15 de desembre unes jornades de portes obertes a l'abord que vulgués visitar les instal·lacions i fer un recorregut amb el tramvia. Des de les 10 del matí a les 8 del vespre tots els visitants seren

# TORNA EL TRAMVIA BLAU



El Tramvia Blau "més blau que mai".

obsequiats amb un fulllet amb la història del tramvia adhesius, caramels i un billet commemoratiu, amb el qual, per acció del Parc d'Attraccions Tibidabo, també van poder utilitzar gratuïtament el Funicular.

L'Associació d'Amics del Ferrocarril va col·laborar en l'organització de la celebració, editant un cartell commemoratiu i amb altres objectes diversos al llurs al Tramvia Blau, que van restar a disposició dels interessats en un stand situat a les cotxeres.

El Tramvia Blau, que comunica el Passeig de Sant Genís amb el peu del Funicular, va ser tornat el dia 20 de febrer de 1990 amb motiu de les obres del Segon Cinturó de Ronda que afectaven a la seva central elèctrica, subministradora de l'energia de la línia. Durant aquest temps, l'Institut Municipal de Promoció Urbanística (IMPU) ha

construct una nova estació transformadora i TMB ha aprofitat per realitzar treballs d'adiconaliment a les vies i cotxeres. Per altra part, Metro de Madrid ha cedit l'equip transformador per a la nova central elèctrica.

El Tramvia Blau disposa en l'actualitat de 7 vehicles històrics, entre els quals destaca un tramvia de 1901 (un dels quatre primers que van inaugurar la línia) i un model de Jardineria que antigament feien les línies de la platja, restaurats artesanalment per TMB segons els models de l'època.

El Tramvia Blau que retorna, continuara dedicant a la ciutat el tradicional servei a l'oci i a l'isure que caracteritzen la muntanya, funcionant tots els caps de setmana i els períodes vacacionals de l'estiu, Setmana Santa i Nadal, amb horaris des de les 7 del matí fins a les 10 del vespre.

HORA PUNTA



L'efecte "kneeling" fa que el vehicle quedi a només 8 cm de la vorera

El passat dia 12 de novembre, se celebrà l'acte oficial de presentació del nou model de vint autobusos de pis baix que Transports Metropolitanos de Barcelona ha encarregat a l'empresa MAN per a l'ampliació i millora de la qualitat del servei de la xarxa de superfície.

L'acte, al qual va assistir el president de TMB i de l'Entitat Metropolitana del Transport, Joan Torres Carol, va consistir en l'explicació de les característiques diferencials del nou

## NOUS AUTOBUSOS DE PIS BAIX

model d'autobús i la realització, posteriorment, d'un recorregut en el qual es va fer una demostració d'aquestes característiques.

Els nous autobusos tenen com a principal característica diferencial la seva fàcil accessibilitat, que els fa especialment idonis per a usuaris que presenten problemes de mobilitat. En aquest sentit, destaquen la incorporació dels següents elements:

1.- Efecte "Kneeling", gràcies al qual es pot baixar del vehicle fins a una distància del terra de 21,4 cm., quedant a només vuit centímetres de la vorera.

2.- Interior del vehicle sense esglaons.

3.- Possibilitat d'utilització, quan sigui necessari, d'una petita rampa de descens que s'obre a voluntat del conductor.

També, com en els últims autobusos incorporats a la flota, aquests portaran aire condicionat, suspensió pneumàtica integral, canvi automàtic, etc.

El cost total de les vint unitats que TMB ha adquirit puja a cinc-cents milions de pessetes. D'aquests, cent seixanta milions és la inversió corresponent al cost dels elements



Aquests autobusos són especialment idonis per a persones amb mobilitat reduïda.

diferencials esmentats anteriorment, i dels quals el 75% (cent vint milions) els aporta l'INSERSO.

Aquests nous autobusos donaran servei durant els Jocs Paralímpics que se celebraran a Barcelona el proper estiu, passats els quals s'integraran a les diverses línies de la xarxa de Transports de Barcelona.

HORA PUNTA

# I CONCURS FOTOGRÀFIC HORA PUNTA

El 9 de desembre d'enguany es va reunir el jurat del Concurs Fotogràfic HORA PUNTA, per tal de decidir les obres guanyadores. Aques jurat va estar compost per Albert Busquets, director general de TMB, tot l'equip de redacció del periòdic, Maria Ramos, coordinadora del mateix, i Antoni Ruiz Correa, de l'Associació de Fotògrafs de Catalunya.

Els resultats del I Concurs Fotogràfic HORA PUNTA van ser els següents:

## Fotografies en blanc i negre:

1er premi: "Línea Aérea (Catenaia)" de Joan A. Rodríguez Gazulla.

2on premi: "Aluminotérmica" de Oriol Espinàs i Masip.

3er premi: "Amigos inseparables" de Pedro Crespo Delgado.



Joan A. Rodríguez Gazulla, autor de la fotografia guanyadora en la modalitat de blanc i negre.

## Fotografies en color:

1er premi: "Como un rayo" de Pedro Crespo Delgado.

2on premi: "París, Zagreb, Venècia; tres cultures, tres medios de transporte" de Rafael García Valenzuela.

3er premi: "Panorama ferroviari" de María Teresa Sala i Franch.



El passat 1 de novembre es va realitzar el Primer Torneig de Futbol Sala "HORA PUNTA". Els equips que participaren foren: TMB, LLEVANT, EXPLOTACIÓ BORBÓ i HORA PUNTA. El mosa va transcorrer de la següent manera:

A les 8.30 es va efectuar el sorteig per a les semifinals, d'on van sortir els següents aparellaments: TMB contra Llevant i HORA PUNTA contra EXPLOTACIÓ BORBÓ. Aquests dos partits es van jugar simultàniament a les 9 i els resultats foren: TMB 4 / LLEVANT 2 i HORA PUNTA 6 / EXPLOTACIÓ BORBÓ 1.

## Millor col·lecció blanc i negre:

Lema: "Cúncer". Autor: Joan A. Rodríguez Gazulla.

## Millor col·lecció color:

Lema: "París, Zagreb, Venècia, tres cultures, tres medios de transporte". Autor: Rafael García Valenzuela.

## LLIURAMENT DE PREMIS DEL I CONCURS FOTOGRÀFIC "HORA PUNTA"

El passat divendres 20 de desembre se celebrà l'acte de lliurament de premis, corresponent als resultats del CONCURS FOTOGRÀFIC HORA PUNTA.

L'acte va tenir lloc a la Sala d'Exposicions de l'Estació de Metro "Universitat" on, previament, s'organitzà l'exposició de totes les obres presentades a concurs.

El lliurament dels premis (que consistiren en un trofeu i un val per material fotogràfic) el realitzà el director general de TMB, Albert Busquets, qui aprofità l'ocasió per alabar la iniciativa del concurs fotogràfic i per fomentar el futur desenvolupament d'aquest tipus d'activitats en el si de l'empresa.

Tal com havia quedat establegit a les bases del concurs, van entregarse vuit premis, establerts en funció a tres categories: fotografía en color (1er, 2on i 3er premi), fotografía en blanc i negre (1er, 2on i 3er premi), i dos premis més a la millor col·lecció de tres fotografías d'ambdues disciplines.

Després del lliurament de premis es va celebrar un aperitiu, el qual va oferir a tots els assistents a l'exposició, la possibilitat de felicitar els guanyadors del concurs i de desifar, a tots els companys en general, un bon Nadal i un felicí 1992.

Pedro Crespo Delgado rep de mans d'Albert Busquets el premi a la millor fotografia en color.



Rafael García Valenzuela (esquerra), premi a la millor col·lecció en color, xera sobre la seva obra amb el director general de TMB, Albert Busquets.



Per acabar, HORA PUNTA voldrà agrair la seva participació als col·laboradors de TMB que han presentat fotografies a concurs, i animar a tothom que participi en el que serà el II Concurs Fotogràfic HORA PUNTA que celebrarem durant 1992.

HORA PUNTA

## PRIMER TORNEIG DE FUTBOL SALA "HORA PUNTA"

Una vegada acabats, es realitzà un petit esmorzar entre tots els participants i companyants.

A les 11 es va iniciar el partit per decidir el tercer i el quart lloc, entre els equips LLEVANT i EXPLOTACIÓ BORBÓ, que va guanyar el primer equip amb el resultat de 8 a 5.

A les 12, com estava previst, es va disputar la final entre TMB i HORA PUNTA, a la qual va assistir el conseller delegat de TMB, Emili López Ballón, i el director de Personal, Juan Murcia. Al final dels cincanta minuts el marcador reflectia el resultat de: TMB 5 / HORA PUNTA 3; per tant, es va proclamar campió del Torneig l'equip TMB.

Seguidament es va fer el lliurament de premis, amenitzat per Pedro Vilches.

Maria Ramos, coordinadora d'HORA PUNTA, i organitzadora del Torneig, va atorgar els trofeus de tercer i quart lloc als capitans dels equips EXPLOTACIÓ BORBÓ i LLEVANT,

Salvador Tarodo i Miquel Casas. També es va lliurar un trofeu especial al jugador més veterà, que va guanyar Salvador Tarodo de l'equip EXPLOTACIÓ BORBÓ.

El trofeu de subcampió el va rebre el capitán de l'equip HORA PUNTA, Urbano Blasco, de mans del director de Personal de TMB, Juan Murcia.

El conseller delegat de TMB, Emili López Ballón, va fer lliurament del trofeu de campió al capitán de l'equip TMB, Alfonso Rivera.

Cal destacar que el campionat es va desenvolupar amb la més absoluta esportività i que estava magníficament organitzat. Agrair, també, la presència dels senyors Emili López Ballón, Juan Murcia i María Ramos i esperem que aquesta iniciativa que fomenta l'esport, la participació i l'esperit d'equip, estableixi un precedent en la nostra empresa.

Alfonso Rivera



# SAN JERONI DE LA MURTRA

## INICIATIVAS



Vista general del monasterio de Sant Jeroni de la Murtra.

No obstante, el lugar merecía una visita, puesto que escocía verdaderas maravillas. El cenobio o monasterio fue fundado a finales del siglo XIV y posee un claustro gótico que es la pieza noble por excelencia; contiene esculturas de papas, reyes y obispos, entre ellas las efigies de los Reyes Católicos, Isabel y Fernando, quienes aportaron dinero para la construcción del monasterio. Las claves de las bóvedas son delicadísimas por su diseño y labor y ostentan escenas del evangelio. El monasterio de San Jerónimo es una obra de arte que se conserva prácticamente intacta, ya que si el hombre ni el paso del tiempo han podido destuir su belleza, a pesar de haber

padecido terribles vicisitudes históricas, como por ejemplo, la guerra contra los franceses en 1808, o la Guerra Civil de 1936. Hoy en día, este paraje sigue pareciendo una isla de calma en medio del bullicio que nos rodea.

Para comprender la existencia de este monasterio en este lugar, debemos retroceder en el tiempo y remontarnos hasta los años de su fundación. En aquel tiempo no existían en el lugar más que sencillas casas de labranza. A lo lejos, recordando su silueta en el puro azul del cielo, se divisaban los empinados montes de la Sierra de la Marina, cubiertos de espesos bosques poblados de jabalíes y de abundante caza menor.

No es de extrañar, entonces, que la orden de San Jerónimo, que figuraba entre las de más arraigo y prestigio de la península, decidiera instalarse aquí; las bellezas que próximamente habían derramado la naturaleza en este bello jardín, habían de influir poderosamente en el espíritu, puro y sencillo, de aquellos hombres dedicados a la contemplación mística de Dios. Y tan grato y ameno debió de parecerles el lugar, que no vacilaron en bautizarlo con el emotivo nombre de Valle de Belén, en cuyo fondo existió, en aquella época, un pequeño lago, hoy desecado y desaparecido totalmente. El ilustrado y docto historiador de los jerónimos, Fr. José de Singenzo, con su sencillo estilo nos relata así la fundación del monasterio: "...estos montaños están en verano y en invierno igualmente llenos de verduras apacibles a los ojos de los

naranjos, cídros, murtras y arrayanes y otras alegres plantas, en tanta copia que parecen nativos del suelo, y en medio de ellos se ven encinas robustas y robles antiguísimos, pinos y madroños de grande espesura. Desde las mismas celdas de los religiosos, se descubre una vista honda espaciosa, compuesta de cosas tan variadas que recrea el espíritu: cielo muy abierto, un mar ancho y azul, muchas viñas en la campiña y un bosque densísimo..."

¡Qué distinta sería la visión del paisaje, si hoy se asomaran a través de sus celdas los padres jerónimos que habitaron el monasterio hace quinientos años! Seguro que se morirían del susto al ver el entorno de las grandes ciudades, tan maltratadas por las actividades humanas que han borrado casi completamente el mundo rural que las envolvía; los vestigios de las casas de payés, tan abundantes en otro tiempo, no son hoy más que un montón de ruinas -si no han desaparecido totalmente-, y la intensa desforestación ha borrado hasta las menores particularidades del antiguo paisaje.

Al recorrer estos lugares no podemos dejar de planteárnos si la forma de vida del hombre moderno es la correcta o si, por el contrario, tenemos que intentar recuperar aquel entorno mucho más natural en el que vivieron nuestros antepasados, quizás como única forma de encontrarnos con un entorno mucho más humano y real.

José Cuenca Viñals

## APUNTS



El sistema situat al CTC compara els nivells de vibració recollits amb els nivells preestablerts.

En el número 6 d'HORA PUNTA parlàvem del torn de roda de Roquetes. Vegem ara com funciona el dispositiu que indica què cal tornear les rodes. Es tracta del Sistema Detector de Vibracions.

Per conèixer més a fons aquest sistema hem parlat amb José Arribas Sanz, sotscap del Servei de Material Mòbil de Metro.

## SISTEMA DETECTOR DE VIBRACIONS

Les vibracions produïdes pels ferrocarrils incideixen negativament en el material i en l'entorn. La seva causa és prou coneguda: el contacte entre les rodes i el carril no sempre és ideal, el progressiu desgast ocasiona irregularitats geomètriques que produeixen les vibracions.

El problema del desgast és el del peix que es mossega la cu, les vies en mal estat fan malbè les rodes i aquestes fan molbé les vies a còpia d'anor passant.

El nou Sistema Detector de Vibracions funciona a la Línia 5 des del juny del 1988, concretament a l'estació de Sagrada Família. Aquest sistema presenta la particularitat que està especialment adaptat per al control de vibracions dels trens que circulen per una línia. Altres aparells existents en el mercat, en canvi, només són útils per detectar les vibracions en màquines estacionades i no en moviment.

La instal·lació consta de dos equips:

- **Equip de túnel.** Situat a la línia 5 entre les estacions de Verdaguer i Sagrada Família. L'equip del túnel consta d'un acceleròmetre, un preamplificador-integrator i un circuit de modulació tensió-freqüència. La seva missió és captar les vibracions i transformar-les en senyals que són enviats per fil telefònic al CTC.

- **Equip de CTC.** Situat en els locals de Centre de control de

Trànsit Central del Metro a l'estació Sagrada Família. Aquest equip té els següents elements: un desmodulador freqüènciatiensí, un calculador de mitjanes, un detector de pics, la lògica de senyals d'alerta i un enregistrator de nivell. El CTC compara els nivells de vibració recollits amb els nivells preestablerts. Si els nivells recollits no són satisfactoris, emet senyals lluminosos i acústics.

El Sistema Detector de Vibracions pot operar de tres maneres: **Operació Contínua.** Es el més usual. Identifica el tren que passa pel punt de mesuratge.

**Operació de registres.** Es la que es realitza quan interessa tenir la comparació de vibracions de tots els trens que circulen per la línia. S'obté un registre gràfic del nivell de vibració de cada tren (que recorda curiosament un sísmograma).

**Anàlisi detallada.** La vibració queda fixada en un enregistrator magnètic de freqüència modulada i es porta després a un laboratori.

En funció de les dades obtingudes i de la seva comparació amb els nivells establerts, es decidirà si cal portar algun cotxe al torniejat. La precisió matemàtica fa així una tasca que abans depenia de l'agudeza d'oïda de qui feia la inspecció.

HORA PUNTA

## OBRAS PRE-OLIMPICAS Y CONGESTION CIRCULATORIA

Uno de los puntos negros más importantes de la ciudad de Barcelona, en lo que a congestión circulatoria se refiere, es el del cruce de la calle Guipúzcoa con Bach de Riba. El conflicto es producto de las obras de la Línea 2 de Metro, linea que cuando esté acabada será, según cabe esperar, muy importante en cuestión de densidad de pasaje. Sin embargo, de momento, el inconveniente de contar con dos cariles e incluso, en ocasiones, con uno sólo en la calle Guipúzcoa dirección Barcelona (donde en condiciones normales hay cuatro), provoca lógicamente una densa congestión, sobre todo en las horas punta.

Y eso, a pesar de la gran labor que realiza la Guardia Urbana dando mayor paso a la circulación de la calle Guipúzcoa que a la de Bach de Riba, cuyos conductores habituales, ya sea por mala formación o información, incrementan la congestión quedándose en medio de los cruces y taponando importantes vías como, por ejemplo, la Gran Vía. Este hecho incide directamente en el servicio y frecuencia de las líneas de autobuses que circulan por estos puntos, produciendo retrasos que

afectan al pasajero que a esas horas suele dirigirse hacia su puesto de trabajo.

Ante estas situaciones sólo cabe alegrarse por poder contar con un personal tan profesional y competente en Explotación, ya que de no ser así, seguro que el problema causado por los retrasos sería mucho peor de lo que ya es. Por lo tanto, compañeros, tan sólo me queda aconsejáros que sutráis estos inconvenientes con paciencia y agradeceros vuestra colaboración.

José Antonio Dorador



Les obres de la línia 2 del Metro al carrer Guipúzcoa han reduït la mobilitat del transport de superfície.

## LA RELACION SOCIAL FUERA DEL METRO

La relación social fuera del metro que tiene un empleado del sector de Explotación dejó mucho que desear, no por su culpa sino, sobre todo, por su dedicación profesional. Es decir, un empleado de Explotación no tiene fiestas ni domingos ni festivos, lo que ocasiona el no poder alternar ni conocer a otras familias; entonces, tiene que buscar a los mismos compañeros para que puedan disfrutar las familias y especialmente los niños que, en este caso, son los más perjudicados, ya que cuando llegan el lunes al colegio y los demás niños hablan y cuentan lo que han hecho el fin de semana, nuestros hijos tienen que escuchar por no tener nada más que contar que lo que hacen por la televisión.

Muchos de nuestros niños y familias tienen que quedarse en casa viendo los muchos roles que ponen en la tele, o esperando a que venga el padre del trabajo para poder salir a la calle después de haber comido. Estos casos son la mayoría puesto que los servicios de los domingos y festivos son los que terminan más tarde y, después de la jornada que ha efectuado

en la línea, el padre llega a casa a las 15.30 (habiendo empezado a trabajar a las 0.00) sin ganas de salir, tan solo deseoso de relajarse en casa. La consecuencia en la vida de esta familia es la falta de relación social, que he dicho anteriormente.

Y por si no es suficiente, ese mismo padre, cuando tiene fiesta los días entre semana, se queda muy frustrado al ver que su familia le deja sola porque los niños van al colegio y la mujer tiene que hacer las faenas de la casa. Entonces, tiene que buscar las amistades dentro de lo conocido y esto origina un círculo vicioso.

Lo que interesa es hacer nuevas amistades, pero eso es imposible o casi imposible, para un empleado del área de Explotación de Metro.

Pero no extenderme mucho ya que las vacaciones de los días señalados como Fin de Año, Navidad, Reyes, etc.

Sin más se despide.

Manuel Espinosa Pascual. Jefe de tren nº 3431

## POR DECIR ALGO...

Me llamo Gabriel Sánchez Lozano. Soy Jefe de Estación de 2º y llevo color años en la empresa. En todo este tiempo, y como la mayoría de compañeros, he pasado los buenos, los regulares y los malos. De los últimos que menciono, no sé si ha sido por mi culpa o por no tener medios al alcance o a alguien que me pudiera solucionar la capaleta... pero dejemos la historia y lo que vamos. No se si os habéis dado cuenta de la propaganda que hay en algunas estaciones sobre el nuevo sistema de pago. Yo estoy, junto con otros compañeros, en la prueba piloto de este nuevo sistema. No se si elegí "a dedo", sino que lo solté con un par de pellizcos de servicio (Avia 73/91).

El nuevo sistema de pago (la estación piloto) tan sólo se diferencia de los demás en que la adquisición de billetes y de titulos (como puede ser la 12), debe realizarla el propio pasajero a través del expendedor automático. Con este sistema tienes más libertad para moverte dentro de la estación, como el teléfono sin hilos y te das donde quieras (dentro del ámbito de trabajo, puntualcemos). El no tener que tocar tanto dinero ya supone un ahorro, puesto que al ser menores las ventas tienes menores posibilidades de equivocarte; sólo se venden tarjetas T1 y T4, como todos sabéis, el 95% de estas titulos se les llevan a la calle. Se comenta y se dice que, más adelante, dichos titulos se venderán en otra parte, pero mientras tanto los tendremos que tener, aunque en el futuro supongo que no tendremos que vender nada. Hoy quien prefiere estar dentro de la cabina, yo soy de los que prefieren estar dando vueltas por la estación. He observado que al estar más cerca del pasajero te lo pasas más distendido, teniendo en cuenta que todos son diferentes.

Mi he entendido un rato en escribir unas cuantas cosas por si algún compañero o compañero la quisiera leer... si os aburre, lo siento. No fue esa mi intención.

Gabriel Sánchez Lozano. Jefe de Estación de 2º

## PUBLICIDAD INMORAL

Estamos en una sociedad de consumo muy fuerte y debido a esto muchas empresas viven o subsisten de la publicidad; como ejemplos tenemos la televisión, emisoras de radio, imprentas e incluso las empresas que se dedican a éste fin.

Por este motivo dan prioridad a los valores financieros, siendo apartados a los valores morales y éticos.

Pero en el caso de Metro, como empresa de servicio público donde el pasajero paga su billete y, además, el Estado español aporta dinero en caso de déficit, yo me hago una doble pregunta: ¿Es tan importante la publicidad? ¿verdaderamente aporta tantos beneficios? Quisiera responderme que sí, que con este medio no seríamos tanto

carga para el gobierno de la nación y pagariamos menos impuestos. Pero quisiera hacer una llamada a nuestra Dirección o al responsable de este departamento porque entre los usuarios que da a da pagar su billete hay personas de diferentes clases sociales y morales, entre ellos muchos niños.

Puesto que nuestros directores entienden que les interesa la publicidad y no creen que por respeto a estos menores y usuarios en general deberían cuidar y evitar las anuncios como el que hay en el enlace de Sagrera. Por si ustedes no lo han visto ni leído, les expongo el mensaje: "Queréis que contemos como si folgáramos".

Rafael Arjona. Jefe de Estación de 1º N° 3429

## CARTA BLANCA



## LA FEINA MAL FETA NO TÉ FUTUR!

El pasado dia 14 de agosto de 1991, tras previos comentarios de algunos conductores preocupados por la seguridad que se produce en la Plaza Lluchmajor cuando llueve o cuando empleza el regadio de las plantas del moramiento, se llevó a cabo una recogida de firmas por parte de los conductores de TMB, a quienes hay que agradecer su completa disposición a prestar cualquier colaboración para mejorar las condiciones laborales.

Con esta recogida de firmas instamos al departamento correspondiente a movilizar a quien corresponda para poner solución a este problema, ya que cuando se moja el pavimento de esta plaza hay que pensarlo bien antes de frenar o acelerar, porque lo más fácil es que si no se va con cuidado se haga un impacto directo contra algún turismo que circule por ahí en ese momento.

Hoy en nuestra ciudad muchos puntos negros como éste, pero el peor y el más extendido, en mi modesta opinión, es el de las rayas de pintura. Los pasos cebra, el carril bus, etc. son en mojado muy peligrosos y para ir con cierta seguridad, se han de coger dos carriles y no pisar la roja; ésta es una solución, pero no creo que sea la mejor.

Podría mejorarse la adherencia de los neumáticos pintando una rayas de unos 15 cm. para el carril bus que fuera de algún color llamativo: amarillo, verde, rojo, etc. Lo que no sé es si el código de circulación lo permite, pero lo que sé es que el conductor quién ha de manejar el bus y no el busejar al conductor.

Santi Pérez Munera. Conductor Cochera Borbón

## EXCUSADOS PARA EL 92

Recibo puntualmente la revista HORA PUNTA y, por su contenido, creo que es una revista amena y divertida, pues en ella se exponen temas de gran importancia, que nos llenan de ilusión a los que formamos parte de la gran familia de TB.

A través de HORA PUNTA quisiera manifestar lo siguiente: a pasos agigantados se está renovando la flota de autobuses; éstos son más cómodos, rápidos y seguros, tanto para los conductores como para el público que los utilizan en general.

La evolución tecnológica nos exige caminar hacia la modernización; los Juegos Olímpicos están a la vuelta de la esquina y cuando escribo estas líneas estoy un gran escalofrío al pensar en los miles de millones que se invertirán en ellos. Las obras, como no, quedarán para disfrute de todos, por lo que yo la calificaria como de gran trascendencia para todos los que vivimos en Cataluña.

Deseo hacer hincapié, sin embargo, y sin temor a exagerar, en el grave problema que tenemos los conductores de TB para poder circular: las cabinas antiguas van desapareciendo, las de nueva implantación son insuficientes, están mal ubicadas, no están todas las días en funcionamiento y, además, con muchísima frecuencia se encuentran fuera de servicio. Es cierto que existe un compromiso con determinados bares para hacer uso de los servicios, pero éstos, lamentablemente, no están a nuestra disposición cuando los necesitamos; por otro lado existe el problema de que los mencionados bares cierran por vacaciones... y yo pregunto: "Señores responsables de TB, ¿dónde oriamos los conductores?". Que diguen me lo explique.

A los empleados que trabajan en la vía pública, lo primero que les instan es el servicio; en TB todos los empleados disponen de esos servicios, excepto los conductores. Soy consciente de que el trabajo es diferente, por lo que a los conductores se nos deben facilitar más servicios e instalar cabinas al final de la línea. En este sentido, los conductores somos el hermano pobre.

Con el conocimiento que se asevina, nos visitarán turistas de muchísimos países, y el transporte público tiene y debe jugar una baza importanzísima; tenemos que estarlos al máximo: todos para ofrecer una gran imagen pero, por favor, que los conductores no tengamos que orinar junto a algún comín en el final de la linea, junto a la rueda del autobús o donde podamos.

Sixto Palacios. Conductor nº 9106 Levante

# MOSTRA D'HONESTEDAT

## ULTIMA HORA

TMB vol agrair la mostra d'honestedat que Luis Martín Cores, conductor d'autobús núm. 10748, va oferir el passat 3 de desembre quan va donar al Departament d'Objectes

## PUNTO Y APARTE

Si a lo largo de toda la historia del transporte hubo alguien que dio el golpe, ese fue un genial cartaginés llamado "Aníbal" que les tenía una manía a los romanos que no los podía ni ver.

Así pues, decidió ser consecuente con la mala uva que gastaba y se dispuso a darle "el golpe" al Imperio Romano.

## LA VERDADERA HISTORIA (MAS O MENOS) DEL TRANSPORTE URBANO

### CAPITULO V 218 a.d.C. ANIBAL Y SU PANDA CRUZAN LOS ALPES SIN BUFANDA



Si una cosa tenía clara el cartaginés, era que el golpe tenía que ser gordo, gordísimo... para ser más exactos "de

## REUNIÓ DE PRESENTACIÓ

El passat dia 6 de novembre es va celebrar la reunió de presentació del president de Metro i TB, Joan Torres Carol i del conseller delegat, Emili López Bailón, a les seccions sindicals i la Permanent dels Comitès d'Empresa de Metro i Autobusos. A l'acte hi van assistir, a més, el director general de TMB, Albert Busquets, el director de Personal, Joan Múrcia, i el cap de Relacions Col.lectives, Jordi Maset. En l'acte, el president exposà els projectes a desenvolupar a curt i a llarg termini, entre els quals hi ha la potenciació del transport públic, la modernització i millora del servei i de la nostra organització, i molt especialment la superació de la situació econòmico-financera d'ambdues companyies.

### HORA PUNTA

toneladas", que era lo que pesaban, en limpio, cada uno de aquellos animalitos que se llamaban elefantes. El único problema consistió en que aquellos mastodónticos angelitos procedían de África y, claro, acostumbrados al calorcito de la sabana africana, no les hizo ninguna gracia la paliza que les dio el "animal" del Aníbal, haciéndoles cruzar (con un montón de tíos encima y de camino a Roma) los Pirineos y los Alpes, con un frío... que si no se encontraron con "Inuk el esquimal" fue de pura casualidad.

Todavía hoy en día podemos comprobar las secuelas de aquella epopeya. Basta con acercarse al zoológico más cercano y a cualquier elefante que ande por allí gritarle la palabra "Aníbal" y veréis como, ante vuestros ojos, el pobre animal agarra una mala gaita de muy señor mío. ¡Un elefante nunca olvida!

Pere del Río

## CRUZADA DE DEPORTES

**Reglas de Juego:** Colocar las palabras siguientes en sus casilleros correspondientes, situando una letra en cada cuadrado y logrando que todos encajen a la perfección. ¡Suerte!

**Cuatro letras:** Remo, Vela. • **Cinco letras:** Esquí, Tenis, Rugby, Boxeo. • **Seis letras:** Hoquey, Karate, Fútbol, Squash. • **Siete letras:** Béisbol, Ajedrez, Esgrima. • **Ocho letras:** Ciclismo, natación, Voleibol. • **Nueve letras:** Balonmano, Taekwondo, Atletismo. • **Diez letras:** Baloncesto, Fútbol sala, Equitación. • **Doce letras:** Motociclismo. • **Trece letras:** Automovilismo. • **Quince letras:** Fútbol Americano.

Antonio Baeta  
Jefe de estación de 1º

Solución al crucigrama del nº anterior:

**Horizontales.** 1. Corazonada • 2. V. Solapado. C • 3. Es. Lozano. Ma • 4. Ros. Sala. soD • 5. ebeD. So. claS • 6. Demos raleV • 7. Irani. Alude • 8. Cara. Un. Oder • 9. TNT. Anas. Ira • 10. OO. Anotas. Oc • 11. S. Atacaban. O • 12. Americanos.

**Verticales.** 1. Veredictos • 2. C. Soberano. A • 3. Os. semarT. Am • 4. Rol. Dona. Ate • 5. aloS. Si. anaR • 6. Zazas. onocl • 7. Opalo. nataC • 8. Nana. Ra. Saba • 9. Ado. salO. San • 10. Do. Saluda. No • 11. A. Moledero. S • 12. Cadaverico.

