

HORA PUNTA

MARÇ-ABRIL 1992



L'ESTACIÓ DE FONDO

L'estació de FONDO en Santa Coloma de Gramenet suposa la darrera ampliació de la xarxa de metro i representa la posta en marxa dels últims avanços tecnològics en el camp del telecomandament d'installacions.

19839

ATMB AL SALÓ DEL CÒMIC

S'AGURA QUE EL GRÈGOLE MEDANIA D'ORIEN BOVIA, MÈTOD DE ENDURAMENT NEU TRABET UN ÈXERCTE AL LES MÉS ALGARDA.
10 de maig.



COMO NOS VEN?

Cecilia Marcos (estudiante de márketing)

"No sempre. A vegades es porten bé, però hi ha casos en què es passen coses amb la gent. Jo no he tingut cap problema d'aquest tipus perquè els que em toquen a mi són simpàtiques."

Andrés Coto (estudiant)

"Això depèn, però la majoria es comporten bé amb els usuaris. Normalment no hi ha situacions tenses, més aviat al

PENSA QUE SÓN AMABLES ELS CONDUCTORS D'AUTOBÚS?

(Enquesta publicada al Diari de Barcelona del 19 de gener de 1992)

contrari. Em sembla gent en general molt mica que fa bé la seva feina."

Sandra Cremades (jubilada)

"Al meu parer sí. Jo no agusto sovint l'autobús, però per sort els conductors que m'han tocat són força amables. No he tingut mai cap tipus de queixa referent al seu comportament."

Manuel Moreira (jordalería)

"Sí, de tots tots. Ja viajo molt sovint en autobús,unes quatre vegades al dia, i no m'he trobat mai en una situació difícil amb els conductors. Al comunitat, jo diria que són gent amable."

Encarnación López (jubilada)

"Sí, per què els conductors no hi ha cap problema. El més difícil per la gent gran com ja són els gastos enormes que

tenen molts autobusos. Seria millor que els fessin més baixos," Mariana Gómez (mestressa de casa)

"Nihil ha de tots els tipus que el puguis imaginar, com de gent. En una cosa normal normal segons el seu caràcter es comprendrà d'una altra manera amb la gent. Així de clar," Natalia Sanfeliu (estudiant)

"Depén de quiés. Pots trobar-te de molt diferents. Jo, en general, penso que el seu tracte amb els usuaris d'aquest transport públic és correcte. No hi ha cap problema per culpa seva."

François Sato (conductor d'autobús)

"Sí, jo sóc conductor d'autobús i sóc amable amb la gent. Però que el més dolent sol fer uns trenta favors a la gent en un sol dia de feina. És a dir, que ens portem bé."

NOSALTRES

CENA MIE's 91

El pasado día 7 de marzo se celebró, por segundo año consecutivo, una cena organizada por los MIE's de control y regulación de T. El acto tuvo lugar en el "Milton Convention" de Terrassa. Durante el mismo se hizo entrega a todos los miembros de la última promoción de un Diploma-Recuerdo de su entrada en el CRT. Al igual que en la anterior edición, se entregaron unos simpáticos trofeos tras una encuesta entre los asistentes y acto seguidamente lugar un divertido baile.

Es de resaltar el ambiente cordial y participativo que en todo momento hubo entre los asistentes, así como el compromiso de volvemos a encontrar el próximo año, con más ganas si cabe, en un acto similar.

Francisco Raluy - Subjefe

HOMENAJE DE LA ASOCIACIÓN DE JUBILADOS Y PENSIONISTAS DEL METRO A SUS SOCIOS MAYORES DE 80 AÑOS



El acto registró una masiva participación de los asociados.

El pasado día 20 de febrero se celebró en el Centre Cívic d'Hostalfrancs un emotivo homenaje que la Asociación de Jubilados y Pensionistas del Metro dedicó cada año a sus socios que han cumplido los 80 años de edad.

A la celebración asistieron 19 octogenarios junto con 300 socios y sus familiares. El acto fue presidido por el Honorable Conseller de Benestar Social, Sr. Antoni Comas. Asimismo estuvieron presentes el Director General d'Acció Cívica, Sr. Francesc Xavier Martínez i el Director de Personal de TVB, Sr. Juan Muñoz. Tras la salutación del Presidente de la Asociación, Sr. Moreno, hizo uso de la palabra el Conseller de Benestar Social, quien felicitó a los homenajeados y en general a la Asociación por desarrollar actos tan singulares como este. Seguidamente el Conseller entregó una placa conmemorativa de la Generalitat de Catalunya a la Asociación y el Presidente de ésta ofreció un obsequio a cada uno de los homenajeados.

Durante la velada se sirvió un refrigerio y fue amenizada con la actuación de un grupo de ballet.

Recordamos que esta Asociación, como su nombre indica está formada actualmente por más de 500 jubilados y pensionistas del Metro de Barcelona y tiene su sede en la calle Nàpols, 26 08018 Barcelona. Su número de teléfono es el 309 68 91. Su finalidad es el agrupamiento de todos los jubilados y pensionistas del citado ferrocarril para

promover una mejor defensa de sus intereses. Además de la reunión y el encuentro entre ellos, la promoción de la cultura y de las actividades cívico-culturales mediante visitas y excursiones a centros y lugares de interés nacional, así como conseguir la ayuda mutua necesaria para una vida digna.

Asociació de Jubilats i Pensionistes del F.C. Metropolità de Barcelona, S.A. (S.P.M.)

Director de la publicación

Albert Busquets Blay

Coordinador

Maria Ramos Fontova

Assistente Redactorial

AVALANCHE

Conseil de Redacció

Diego Bolívar Rodríguez, Lluís Brugera

Casan, José A. Dorador Fernández, Enric

García Serrano, Joaquim Gibert Castilla,

Gustavo Lamadrid Santos

Colaboradors: P. T. I.

Associació de Jubilats de Metro, Ramon

Bocardi, Ramon Balcells Bermeij, Manuel

Bellvindr Andreu, Gabriel Cuesta, Pere del

Riu, Salvador Gabarró Ortega, Marcel·lí

Joaquim Orozco, Neus Mollet, Jesús

Montesinos, Santí Pérez, Julián Punter

Guíu, Francisco Raluy, Pere Rived

Bendiges, V. Santín Pérez, Francisco Sanz

Fotografia

Màrius Canet

Assessoria i Disseny

AVALANCHE

Edició

TMB

Impresso INOPROT, S.A. c/ Marañón, 31

08008 Barcelona

ENTREVISTA AMB LLUIS GARCÍA TORRENT DIRECTOR D'ORGANITZACIÓ I SISTEMES D'INFORMACIÓ DE TMB



"Qualsevol necessitat informàtica es pot estudiar i trobar-hi solucions".

Lluís García Torrent és el director d'una àrea força desconeguda pels la gran majoria del personal de TMB. No obstant això, la funció de l'àrea d'Organització i Sistemes d'Informació és bàsica per al desenvolupament de l'empresa.

H.P.- Quina funció té assignada la seva àrea dins la complexitat de la nostra empresa?

L.G.T.- L'àrea d'Organització i Sistemes d'Informació garanteix la informació de l'empresa. Es diu, som els responsables d'administrar i distribuir de forma eficaç aquest recurs tan valiosos com és l'informació. Vista des d'un punt de vista més global diríem que ens encarreguem d'adequar el Sistema d'Informació de TMB a les seves necessitats.

H.P.- A què s'referixen quan parla de Sistema d'Informació?

L.G.T.- Sense entrar en definicions tècniques podríem dir que el Sistema d'Informació és el conjunt de dades que es genera cada dia a la nostra empresa, agrupades i relacionades de manera que ens ajudin a cadaun de nosaltres a fer de la forma més adequada possible la feina que tenim encomanada. Hem de pensar que la informació no és més que una altra eina que ens permet de treballar millor.

TECNICS AMB UNA GRAN VOLUNTAT DE SERVEI

H.P.- Utilitzant la nostra terminologia... podríem dir que l'àrea que vosté dirigeixés l'àrea tècnica de la informació?

L.G.T.- Efectivament, ja que és una idea que pot adarçar el que és la nostra funció. Som tècnics que tenim una gran voluntat de servei i que ajudem a la resta de les àrees a disposar de la part del Sistema d'Informació que necessiten per realitzar la seva feina. Per tant, la nostra funció és de suport, no tan sols a les àrees productives de TMB, sinó també a aquelles àrees funcionals com són, per exemple, Administració i Personal.

H.P.- Quines pecularitats té el Sistema d'Informació de TMB?

L.G.T.- Potser la peculiaritat més notable és la dispersió geogràfica dels centres de treball. La dispersió pot obrir a les diferents funcions dels centres, però també ens posa que una mateixa funcionalitat estigué dispersa. Per exemple, tenim set magatzems. Això fa que el Sistema sigui més complex, i per tant, requereix una acordadissima gestió de la informació. L'altre factor de complexitat és la diferència

operativa que hi ha entre les dues companyies, Metro i TMB. Es tracta de serveis tan diferents que han de tenir sistemes d'informació també diferents. Es podria dir que tenen sistemes fets a mida.

H.P.- Com està estructurada l'àrea d'Organització i Sistemes d'Informació?

L.G.T.- L'àrea està dividida en dos serveis. El Servei de Sistemes d'Informació és responsable del desenvolupament i el manteniment dels processos que genera la informació. Organització té, per definició, en qualsevol organització,

una vocació generalista. Aquí a TMB, i des que tan sols fa tres anys que es va constituir el Servei, el seu àmbit d'acció va des de la coordinació de projectes de caire corporatiu fins al més mínim detall en el disseny i millora de processos i procediments.

H.P.- TMB ha apostat per la millora de la qualitat del servei. Com pat la seva àrea recolza aquest profès?

L.G.T.- De forma immediata l'efecte és débil. A mig termini, la nostra aposta és fortement. Posar un exemple per tal d'explicar esto: la informació tan rufada. Quan ens proposem incrementar la qualitat mitjançant la millora de la regularitat de pas dels autobusos, necessitem saber quina és la freqüència de pas de la qual portim i quina hem aconseguit amb les accions que hem empres. Sense informació no seríem capaços de poder valorar si millorem o no. Tota aquesta informació que ens pot fer millorar dia a dia és el producte administratiu total de l'empresa per la DOSIF (Direcció d'Organització i Sistemes d'Informació).

H.P.- És cara la informació entesa com a eina de millora de la gestió?

L.G.T.- Si ho és. En aquest sentit, TMB ha fet un esforç d'inversió molt notable en l'últim Pla d'empresa 90-93.

UN LLIBRE DE VUIT MILIONS DE PÀGINES PLEIES

H.P.- Quina capacitat d'informació té actualment TMB?

L.G.T.- Fent un resum, la capacitat de guardar informació dels nostres ordinadors centrals està prop de la que trobaríem un llibre de vuit milions de pàgines pleies. Això fa referència a informació corporativa, aquella que dóna suport a la gestió de les dues companyies de TMB.

H.P.- En els últims mesos, la informàtica ha estat noticia als mitjans de comunicació per motius diversos: confidencialitat de dades, programes pirates, virus informàtics, etc. Poden produir-se en la nostra empresa situacions anàlogues?

L.G.T.- El nivell de risc que TMB té respecte dels programes pirates i els virus informàtics és el mateix que el de qualsevol altre empresa. Això sempre depèn d'una actuació individual i, per tant, és relativament incontrolable. Per tal de minimitzar el risc hi ha instal·lat un control on-line en què es posa en marxa en el moment de connectar-se el sistema. Des d'aquí m'agradaria comunicar a la gent que s'obsingui d'utilitzar

programes pirates, ja que qualsevol necessitat informàtica convenientment roteada, pot ser satisfeta des d'aquesta àrea. Quant a la confidencialitat de dades, jo diria que el Sistema de TMB està "blindat".

H.P.- Creu vostre que els usuaris informàtics de TMB són conscients del risc d'actuacions no regulades?

L.G.T.- Penso que la gent si que n'és, de conscient. De tota manera, crec que el risc d'una actuació irregular existeix, com a tants altres àmbits de la vida quotidiana. Vull tornar a insistir el fet que qualsevol necessitat informàtica es pot estudiar i trobar-hi solucions.

H.P.- Està implicada la seva àrea en la preparació i execució dels Jocs Olímpics?

L.G.T.- Col·labora en aquesta "superfunció" de TMB, com en totes les altres funcions que ha d'acomplir la nostra empresa. La nostra feina en aquest cas se centra sobretot en la coordinació dels esforços de la resta d'àrees. Algunes de les millores que s'estan fent en el Sistema d'Informació seran operatives abans dels Jocs, i, per exemple, TMB disposarà d'una nova eina que li ha de permetre millorar la gestió dels seus recursos.

EINES PER TREBALLAR MILLOR

H.P.- Com veu el futur de TMB des de la seva perspectiva de director d'OSIF?

L.G.T.- En aquest moment s'estan dissenyant i desenvolupant processos corporatius molt importants que a curti mig termini han de proporcionar noves eines de treball que permetin a tot el personal de l'empresa treballar millor. Aquestes són el gran repte de la nostra àrea: proporcionar eines a les persones de TMB perquè treballin millor.

Aquestes eines no estan encaminades només al treball individual, sinó que estan destinades a donar resposta a les noves necessitats d'informació generades pels grups de treball. Avui dia la tendència és clara, i cada vegada ho serà més en el futur: proporcionar als grups de treball eines que juguin a millorar la seva productivitat.

H.P.- Quins són els projectes més immediats de la DOSIF?

L.G.T.- Aprofundint en la resposta anterior, els projectes de l'àrea són la creació d'una base de dades corporativa de despeses i pressupostos i d'un sistema d'informació específic per a l'àrea de Personal. Ambdós estarán a l'abast de totes les persones que necessitin aquest tipus d'informació. A més d'això, treballen també en els nous models de servei, tant de TB com de Metro i en un sistema de control d'incidències a les estacions de Metro.

H.P.- Què els diria afí escàpic que encara no creuen, o que tenen por de la informàtica com a eina de gestió?

L.G.T.- Jo els diria que no cal que ells s'acostin a les noves eines de gestió, sinó que ells el que cal és que deixin que aquestes s'els acostin a ells, perquè això serà inevitable. Aquest més evoluciona tan de pressa que és necessari que estiguin oberts als seus avantatges. També els diria que aquesta eina farà només el que ells vulguin que faci. Així de senzill.

INICIATIVAS



Julián Punter ha sido 3 veces campeón de España de Taekwondo. En la foto haciendo un Dolsi-Choqui.

El Taekwondo es un arte marcial originaria de Corea y transformada en deporte internacional en el último siglo. Su antigüedad se remonta al descubrimiento de murales representando hombres frente a frente, utilizando sus técnicas en las tumbas reales de la dinastía Koguryo en el año 37 a.C.

PANORAMA



- ¡Hola, buenos días!
- ¿Qué hay? ¡Buenos días!
- Aquí tiene tu boleto; no hay muchos cambios... Ya se sabe, como ayer fue festival... El billete está bien, ya lo he comprobado. Tenemos una canceladora que no funciona pero ya le he dado de baja. La escalerilla nº 4 la tienen parada para revisión, ya los darás de alta cuando esté lista. ¡Hasta mañana! y Buen servicio!

PATADAS ORIENTALES

La finalidad del Taekwondo abarca desde la disciplina mental que proporciona (reflexión ante las acciones y sus consecuencias, fortaleza de espíritu, nobleza y concentración), hasta la exhaustiva potenciación de los facultades físicas tales como fuerza, elasticidad, resistencia y adaptabilidad al medio, para lo que se necesita lograr un perfecto desarrollo del organismo.

El taekwondoka solamente dispone de su cuerpo para rechazar o defendarse de un posible ataque enemigo, por lo que ejercitó todos sus músculos y articulaciones hasta lograr que cualquiera de sus partes pueda ser utilizada como arma defensiva y así responder a la agresión como un "todo", convirtiéndose de "atacado" en "atacante".

El respeto y la responsabilidad deben ser inseparables en esta disciplina, así como la consideración hacia los demás, cualquiera que sea su grado. Es potestativo del maestro el otorgar diferentes cinturones para los que, sin embargo, se exigirá un mínimo tiempo de preparación y práctica que puede variar según las aptitudes y dedicación del alumno. El maestro deberá también guiar, enseñar y saber exigir en cada período y a cada persona, lo necesario para que recorra el largo camino con perseverancia y alegría, inculcándole valores tales como justicia, coraje, humildad, o comprometido.

Los cinturones van desde el blanco hasta el negro, pasando por el amarillo, el naranja, el verde, el azul y el marrón. En los niños estos grados suben de medio en medio, de blanco a blanco-amarillo, de blanco-amarillo a amarillo y así sucesivamente. Hasta llegar al cinturón negro los exámenes suelen hacerse en los gimnasios y, luego, éste se otorga mediante un examen que tiene lugar en la sede de la Federación. Los siguientes Dones o grados en el cinturón negro pueden llegar hasta diez, si bien hay pocos en el mundo. Además, en cada país, cuando el Maestro aspira a un Dan

superior o los que ostentan los examinadores, éste se le otorga en función a su dedicación a la Federación o al Taekwondo. También es de destacar la progresiva incorporación de la mujer a este deporte, que ha pasado de ser un caso aislado a tener una presencia constante en los tatamis de las gimnasias.

AUMENTA EL NUMERO DE LICENCIAS

Cada año se celebran en España torneos casi mensuales que coinciden con festividades nombradas, cambios de estaciones, etc., incluyendo, como no, los campeonatos autonómicos y nacionales, cuyos competidores van más allá de los de Europa, etc.

Nuestro país se ha situado como potencia mundial tras Corea y junto a otros, como por ejemplo Turquía. En los últimos quince años las licencias han sufrido vertiginosamente y el Taekwondo, que empezó a enseñarse como una variante del Karate japonés, con el tiempo se separó del mismo, consiguiendo una Federación independiente y convirtiéndose en un arte marcial destacado y en un deporte que se practica en cientos de colegios.

Actualmente sigue habiendo campeonatos universitarios, y entre las filas de nuestros cinturones negros encargados de vigilar la forma y evolución de dichos campeonatos, contamos con un campeón mundial y varias medallas de plata, así como con horribles segundos puestos conseguidos en las Pre-Olimpiadas de 1985 en Corea. Fue en esta ocasión cuando el Taekwondo se presentó por primera vez como deporte aspirante a Juegos Olímpicos, suerte que repetirá nuevamente en los Juegos Olímpicos de Barcelona '92, donde intentará lograr por fin el puesto que se merece.

**Julián Punter Guiu
3er Dan
Jefe de Tren**

EL JEFE DE ESTACION

- Me da una tarjeta T28. Estas monedas tan pequeñas son difíciles de coger, y con la ranura tan pequeña aún restaban más!
- ¿Es usted el jefe de Estación? míre, en aquella salida hoy dos individuos cuyo aspecto no me ha gustado demasiado... Se lo comentaré para su conocimiento...

Los monitores de vídeo indican que un tren permanece inmóvil con las puertas abiertas; los minutos pasan; algún pasajero se impacienta; se recibe alguna consulta por los interfonos; suena el teléfono selectivo; es una regulación de tráfico. El servicio continúa... El pasaje se va moviendo, a veces formando pequeños grupos y otras veces largas fileras o grandes aglomeraciones; en ocasiones puede incluso llenar totalmente los andenes. La afluencia de los pasajeros varía según la hora y el día.

Hay pasajeros habituales que entran y salen siempre a la misma hora; ellos cruzarán una mirada o un saludo con el jefe de Estación y, con el tiempo, quizás se llegue al comentarista, a la confidencia, a la confidencia. Hay ombras de casas, colegiales, jubilados, turistas... Su comportamiento es distinto y su indumentaria también; estos aspectos indican su estado de ánimo y su condición social. Unos japoneses consultan sus próximos planes... ¡No hay duda de que están buscando la Sagrada Familia!

- ¡Mi mamá! ¡Mi mamá!
- ¡No llores, hombre! Dime ¿dónde está tu mamá?
- Se ha ido con el tren! ¡Se ha ido con el tren! repite el niño
- Bueno, no te preocupes; llamaré por teléfono y tu mamá vendrá a buscarte enseguida; no tengas miedo.

Observo que el niño lleva unos pistolas de juguete y una estrella de Sheriff.

- ¡Veo que los Reyes Magos se han portado muy bien contigo este año! ¡Mira, ahí viene tu mamá! ¡Vamos a despedirnos: dame la mano y repite contigo! ¡Si el Señor nos lo da, nos encantaremos después del festejo en Rancho Corral! ¡yo también fui un hombre

Por el equipo de megafonía suena una canción triste... los andenes están vacíos; el último tren de pasaje hace sonar el silbato por dos veces; los últimos pasajeros salen a la calle; la estación está a punto de cerrarse...

Dedicado a todos los Jefes de Estación.

**Ramón Balcells Bermeij
Jefe de Estación de 2º**

L'ÚLTIMA NOVA ESTACIÓ DE METRO: FONDO.

El dia 18 de febrer d'enguany es va posar en servei el tram Santa Coloma-Fondo de la línia 1 de metro.

La nova prolongació té una longitud de 852 metres, dels quals 600 són els metres de distància entre l'antic final de la via del monòrroe de Santa Coloma i el centre de l'estació Fondo, 252 metres són els existents entre el centre de l'estació Fondo i la seva sortida de monòrroe. La distància entre centre d'estacions és de 899 metres.

L'estació Fondo consta d'un ampli vestíbul al davant hi pot accedir per dos passos: 6 trams d'escales mecàniques; 6 trams més corresponents a escacs normals i dos ascensors. Cada andana té una longitud de 99 metres i una amplària de 4 metres, amb dues sortides.

També cal destacar que és la primera estació de metro en què s'ha previst facilitar al màxim l'accésibilitat de les persones amb mobilitat i circulació reduïdes. Disposa d'ascensors i d'un tipus de paviment al vestíbul i andanes amb franges de textura especial que serveixen de guia a les persones amb deficiències de visió.

Amb aquesta prolongació, la L1 de metro ja té 20,6 km i 30 estacions, mentre que el total de la xarxa passa a tenir 99 estacions i 71,6 km de via.

L'ESTACIÓ DE FONDO: PUNTA DE LLANCA DE LA TECNOLOGIA DE TELECOMANDAMENT A METRO

L'estació de Fondo de la L1 incorpora a Metro una sèrie d'innovacions en el camp del telecomandament d'instal·lacions electromecàniques que s'emmarquen dins la tecnologia més moderna de l'àmbit elèctric i de les comunicacions.

Les innovacions tecnològiques de l'estació de Fondo de la L1 volen ésser punts de referència per a l'aplicació més extensiva d'aquestes a la L2.

L'automització dóna més seguretat i més bon manteniment. Aquestes innovacions tenen com a objectiu principal el de reforçar la seguretat de les instal·lacions de Metro i fer que el manteniment i explotació posteriors siguin més comòdes, eficients.

El primer criteri que s'ha tingut en compte per al disseny del telecomandament d'instal·lacions, és que sigui el més autònom possible. Per això s'ha dotat cada instal·lació d'una certa " intel·ligència ", perquè pugui seguir les pautes de funcionament establegudes davant de diferents esdeveniments. El segon criteri que s'ha considerat per al seu disseny ha estat el d'integrar sistemes de comunicacions, per tant un control de la cabina del cap d'estació com per tenir el control dels ascensors, més endavant, dels del CTC.

El tercer criteri ha estat el de la supervisió a distància: en cas

de produir-se una avaria en una de les instal·lacions, saber de quin tipus es tracta, sense haver d'estribar-ho en situ.

Escalaes mecàniques "inteligents".

S'incorporen per primer cop al nostre país escales dotades de sensor per detectar continuament la presència de passatge. D'aquesta manera quan l'usuari premi l'aturada d'emergència ja no caldrà que el cap d'estació es traslladi fins a l'estació per posar-la en marxa. llavors l'estació detectarà si hi ha o no

passatge i si s'ha produït algun tipus d'incident, i es posarà un altre cop en marxa automàticament.

les escales tenen senadors per avisar al passatge de l'accésibilitat o no d'aquestes, ja que l'estació requereix un determinat temps per detectar l'absència de gent i posar-se en marxa. Igualment indicaran el sentit de la marxa, ja que és fàcil conviar el seu sentit localment. Un altre element que incorporen les escales és un circuit econòmizador d'energia que, segons el nombre de persones que les utilitzen, té un consum a un altre nivell no cal consumir tota l'energia quan hi ha poca gent.

Ampli aquesta idea, línies d'economitzar energia, les escales poden posar-se en marxa de forma contínua o mitjançant un mecanisme que, quan detecta la pujada del passatge, es posa en marxa. D'aquesta manera les escales poden estar aturades quan no les utilitzem ni gaire.

Tots aquests automates i d'altres estan controlats per un microprocessador en paral·lel amb els elements de seguretat més clàssics de l'estació.

Ascensors hidràulics d'habitacle transparent.

L'estació de Fondo disposa de tres ascensors: un per accedir des del carrer i dos per accedir des del vestíbul a cada una de les andanes.

L'entorn transparent dels ascensors augmenta la seguretat del passatge que es troba en el seu interior, i disminueix així la sensació de claustrofòbia.

La maquinària és hidràulica, per la qual cosa davant d'un tall de corrent, els ascensors baixaran a la planta inferior i s'obriran les portes.

Per augmentar la seguretat i el confort s'està desenvolupant un nou sistema que s'introduirà posteriorment als ascensors: una veu electrònica per advertir del seu estat a les persones amb problemes de veu; relòs lumínics i un conjunt d'automatics reforçats per un sistema de comunicacions amb la cabina del cap d'estació.

El sistema de comunicacions facilitarà el manteniment. Es pot estirar, per exemple, quin tipus d'avaria s'ha produït, o quan cal fer una revisió de la maquinària, etc.

No cal dir que el conjunt de la xarxa té uns milions d'òrdes amb la incorporació d'ascensors amb aquestes novetats. T'que l'estació de Fondo pot ésser una bona experiència per a la resta de línies i sobretot per a la L2.

Automàtiques programables a la ventilació i als pouys d'esgotament.

Tant la ventilació com els pouys d'esgotament tenen automàtiques programables: un microprocessador controla els circuits elèctrics. Aquests elements donen uns nivells de seguretat més elevats i davant de certes anomalies es poden prendre decisions perquè les instal·lacions no s'aturin i informin a la cabina del cap d'estació.

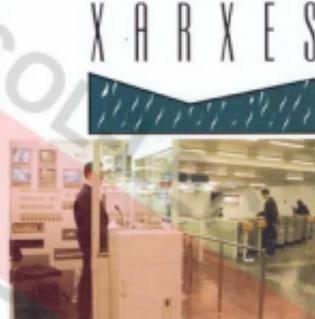
Així, el sistema de bombes i boles per a l'extracció de l'aigua, està controlat per un microprocessador que en tot moment supervisa l'estat del sistema i davant d'una anomalia intenta estirar quin element ha fallat, fer funcionar el pou amb la resta d'elements. El sistema de comunicacions advertirà

d'aquesta fallada.

Aquest és un tema important per a la xarxa, ja que una fallada d'un pou, pot arribar a tollar el servei on s'hagi produït.



Totes les instal·lacions de l'estació es poden telecomandar des del quadre de comandament situat a la cabina del cap d'estació.



La L1 de metro ja té 30 estacions.

El sistema de ventilació, a part del clàssic aspirat de velocitat, realitzat mitjançant un règim distint de funcionament depèn de si estem a l'estiu o a l'hivern. Igualment el sistema de comunicacions ens advertirà de qualsevol anomalia. Control des de la cabina del cap d'estació: sinòptic.

Totes les instal·lacions de l'estació es poden telecomandar des del quadre de comandament situat a la cabina del cap d'estació, d'aquí, en diem "sinòptic".

Aquest també incorpora un automàtic programable, tot aconseguint d'aquesta manera que el quadre sigui fàcilment ampliable.

El conjunt d'ordes enviades a totes les instal·lacions passa solament per quatre fils. Això simplifica el cabling de les estacions i augmenta la capacitat de transmissió pel telecomandament.

La innovació tecnològica augmenta la qualitat del servei.

Aquestes innovacions volen contribuir a augmentar la qualitat del servei, ja que aconsegueixen, entre altres coses, que el nivell d'aturada de les escales mecàniques, de la ventilació, dels ascensors, etc., per culpa d'anomalies, batixi considerablement.

Això també comporta un nivell més alt de confort per al passatge perquè facilita l'accésibilitat a les estacions i la integració al Metro de la població amb alguna deficiència física.

Aquest esforç que s'està realitzant per renovar i millorar tecnològicament el servei del Metro de Barcelona s'inscriu dins la tendència europea actual d'innovació tecnològica a diverses explotacions de metro, com són Lisboa, París o Frankfurt, on se centralitza el telecomandament de les seves instal·lacions.

Ramon Bacardí.

Sots-cap del Servei d'Estudis i Projectes.



Maximino Castaño es el Jefe de la Operativa nº 1 de TB Levante. Nació en Santa de Langreo (Oviedo) hace 58 años y llegó a Barcelona acompañado de sus padres cuando tenía 16 años. Era el mes de julio de 1951. En octubre del mismo año se incorporó a Maquitrans, empresa auxiliar del transporte urbano, que hacía reparticiones de tranvías y autobuses.

HP.- ¿Cuál fue su primer trabajo en esa empresa?

MC.- Me incorporé como aprendiz en el equipo eléctrico de la Sección de Encendidos, a los órdenes de un encargado al que recuerdo con cariño, llamado Joaquín Adrián Uller, que era jubilada de la empresa y que todavía hace poco tiempo.

HP.- Hicimos un rápido repaso a su trayectoria profesional dentro de la empresa.

MC.- Durante los años 1951 y 1952 trabajé como aprendiz. En ese año aprobé un concurso para ser Oficial de 3º. En el año 1957 gané unas oposiciones de cronometrador, por lo que pasé automáticamente al área de oficinas con este cargo. En el año 1960-1961 era jefe de Cronometradores, cargo que ocupé hasta 1965, año en que me hice cargo del departamento de Estadística y Control de Material Móvil y Talleres. En el año 1970 pasé a ser Jefe de Comercios en Wipetrola. En 1980 pasé a Exploración en Barbón, después pasé a Levante, responsabilizándome de Levante, Lutiana y Puigcerdà y cuatro años más tarde estuve un año y medio en Zona Franca. Después regresé a Levante.

MAXIMINO CASTAÑO CASAL, JEFÉ DE LA OPERATIVA N° 1 DE TB

"ESTAMOS TRABAJANDO PARA QUE TMB GANE UNA GRAN MEDALLA ANTE LOS OJOS DEL MUNDO"

24 HORAS AL DÍA, TODOS LOS DÍAS DEL AÑO

H.P.- ¿En qué consiste su trabajo actual como Jefe de la Operativa nº 1?

MC.- Consiste en poner en práctica todo lo que el Departamento de Programación y Control diseña sobre el servicio de nuestros líneas, lo que implica la asignación de recursos, tanto humanos como materiales, a cada una de las rutas de cada una de las líneas. Y todo ello a lo largo de las 24 horas de cada día del año. Para llevar a cabo este labor cuenta con la colaboración de quince jefes intermedios; además, lógicamente, de todo el personal de conducción.

H.P.- Por su forma de explicarla se podría pensar que su trabajo es relativamente sencillo. Pero seguro que no lo es tanto.

MC.- Es la experiencia del trabajo cotidiano lo que me hace hablar así. Lo realmente complicado es la relación humana con el personal. El llegar a establecer una armonía personal y profesional con cada uno de las personas que aquí trabajan se aparta de lo rutinario y tengo que decir que estoy atisbando del ambiente de trabajo que se vive en esta Operativa y de la comprensión que se ha alcanzado entre mi personal y yo mismo. El ser conscientes de que todos nosotros necesitamos es la base para un buen clima laboral.

H.P.- ¿Ser Jefe de la Unidad Operativa significa ser el responsable, tanto de la explotación como del mantenimiento y reparación de los vehículos?

MC.- No. Antiguamente el jefe de la Operativa era el responsable del centro. A partir de 1985 se separaron las funciones de Exploración y Material Móvil con el fin de que el jefe de la Operativa se dedicase por completo a la explotación, ya que hasta ese momento, estaba prácticamente absorbido por la problemática de Talleres.

LA ESCUELA DE LA EXPERIENCIA

H.P.- ¿Dónde se adquieren los conocimientos necesarios para desarrollar su trabajo?

MC.- En la escuela de la experiencia, la mejor escuela. El trabajo de Exploración no se enseña, ni se aprende en ninguna universidad, se aprende en el trabajo. Y aprendes de tus propias errores y de los demás.

H.P.- ¿Cuántos autobuses salen de esta unidad cada día?

MC.- Cada día salen de aquí 270 autobuses, que vienen por

la noche y que a la mañana siguiente vuelven a salir. Y así sucesivamente.

H.P.- ¿Qué significa para usted el año 1992?

MC.- Como jefe de una Unidad Operativa significa un gran reto, porque además formo parte del Comité Olímpico de Empresa y hace tiempo que estamos trabajando para que durante estos fechas podamos cumplir con nuestra misión, transportar a todos los ciudadanos de Barcelona y del mundo que "circularán" en esos momentos por nuestra ciudad.

H.P.- ¿Ganará TMB la medalla del transporte público?

MC.- Estamos trabajando para que gane una gran medalla ante los ojos del mundo.

"Nuestra mejor 'propaganda' es el mantenimiento de la frecuencia de paso".

UN BUEN EQUIPO DIRECTIVO

H.P.- ¿Cómo recuerda el pasado de TB?

MC.- Para mí el pasado fue una época floreciente porque abastecímos de transporte público a todo el área metropolitana de Barcelona. Erámos "grandes" en esa época. De eso, sólo hace 15 años.

H.P.- ¿Y el presente?

MC.- Presente lo veo con mucha ilusión. La ilusión es algo que nunca me lo habrá perdido y es lo que me ha ayudado a salir de situaciones difíciles y a "luchar" para adelante.

H.P.- ¿Y el futuro?

MC.- Personalmente, mi futuro en TB se define dentro de dos años, pues me llega la jubilación, lo cual no quiero decir que no vaya a seguir trabajando con la misma ilusión. ¡Lo veáis... a siempre la misma paloza, ilusión...

En cuanto al futuro de la empresa creo que podemos estar tranquilos porque hay un buen equipo de profesionales tanto en la Dirección como en niveles inferiores.

H.P.- ¿Y el servicio?

MC.- Bien, estamos poniendo en marcha elementos importantes para la regulación, como es el SAE (Sistema de Ayuda a la Exploración), cuya segunda fase se iniciará este año, con la incorporación de más de 150 nuevos autobuses y que será un empleo importante para la regulación del paso de nuestras autobuses.

H.P.- ¿Cómo cree que percibe el usuario el servicio de TB?

MC.- Nuestra mejor "propaganda" es el mantenimiento de la frecuencia de paso de los autobuses. Si eso se incide el usuario nos verá bien, si no es así..., no creerá en nosotros. Y la verdad es que eso ocurre en más ocasiones de lo deseable.

H.P.- ¿Qué destaca más como más positivo en su experiencia de 41 años en la empresa?

MC.- El trabajo en equipo. Sobre todo a partir de la década de los 80. Antes se trabajaba demasiado a base de favores por amistad y no se cuidaba tanto la consecución de objetivos gracias a una labor de equipo.

H.P.- ¿Qué opinión le merece HORA PUNTA?

MC.- Estoy convencido de que se convertirá en un órgano de convivencia y además me parece muy bien el recibimiento en el domicilio lo cual ayuda a que las familias conozcan mejor nuestra empresa.

MEGAFONIA CENTRALIZADA



Merce Lasa es el locutor del CDIU.

"El servei en aquesta línia ha estat normalitzat".

Amb aquestes paraules es clou per finalitzada la informació que el CDIU (Centre de Difusió i Informació a l'Usuari) emet per megafonia a les estacions quan es produeix una avaria.

La veu del locutor ha entrat a vestíbul i andanes de tota la xarxa.

Marcel·lí Jansà i Orozco

HORA PUNTA,

con la colaboración de Carlos Saura,

CICLISMO

Apreciados lectores de HORA PUNTA, apreciada Empresa: Soy un motorista que practica el ciclismo desde hace siete años. En este tiempo he participado en diferentes pruebas de algunas de las modalidades de este deporte, como son el cicloturismo, marchas, montaña o contrarreloj, organizadas por el club al que estoy afiliado.

Considero que el ciclismo es una forma ideal de mejorar el nivel de salud y de calidad de vida del que la practica siempre en un marco de respeto del medio ambiente.

Atendiendo al auge actual del ciclismo, tanto de carretera como de montaña, creo recoger la opinión y el deseo de muchos de nuestros compañeros al considerar que sería una buena medida de fomento de este deporte, el que la empresa nos proporcionara los maillots y culotes con los programas de Transportes de Barcelona, decidiendo en su momento el formato y color de dichos maillots.

Atentamente,

Pere Rived Benages Motorista

EL TENIS DE MESA "SI ES VIDA"

Cuando se empieza a jugar al ping pong, que es definitivo es el nombre que recibe este noble juego a nivel de salón, no se advierte qué cotas de agilidad y concentración se pueden llegar a alcanzar. En principio, sirve para agilizar tu cuerpo, también te hace pensar, en décimas de segundo, el tipo de jugada que vas a realizar. Una vez introducidos en la competición, te hace decir que como cualquier otro deporte se juega por unas reglas.

El escenario de juego es una mesa de madera lacada y una red que separa los dos campos. En cuanto a la vestimenta, el jugador o jugadora debe ir debidamente uniformado con camiseta de color -nunca blanca-, pantalón corto y zapatos. La paleta es la "ferozmenta" indispensable para practicar el Tenis de mesa y tiene dos partes: la madera y las gomas. Hay maderas más rápidas que otras. En el caso de las gomas también existen distintos tipos. Existen gomas que se utilizan para lanzar la pelota con más rapidez o con más efecto. Por lo que respecta a la competición quiero comunicaros que hay varios empleados que, juntamente con el que escriba, ya participan, con licencia federativa, defendiendo unos colores que en un futuro próximo seña la interesante reñida de los TVB. Una vez hecho esta breve descripción del tenis de mesa, sólo queda por exponer una vez más, que con el tipo de trabajo que se realiza en la empresa, creo que es básico desarrollar este tipo de deportes, ya que tu cuerpo y tu mente "están en juego".

Jesús Montesinos

EL PUNTO SOBRE LA "I"

Una vez más el colectivo de conductores ha sabido responder a las necesidades del servicio cuando la ciudad ha requerido su sacrificio. Ellas han sido las primeras en prescindir de su horario de trabajo y han dejado a un lado otras cuestiones para dedicarse de pleno a su profesión.

Esto no es más que un ejemplo de qué grado de compromiso con los objetivos de empresa está alcanzando este colectivo, que ante la adversidad en que han tenido que desenvolverse durante la huelga de Metro ha hecho prevalecer su condición de profesionales del "transporte colectivo".

Desde mi puesto de mando que trabajo en la calle, doy fe de su comportamiento aprovechando este espacio para agradecer su predisposición para el servicio. El punto sobre la "I" estaria en que la Dirección de esta empresa sepa valorar este colectivo en su justa valía.

Francisco Sanz M.I.E.-TB

¡BORBÓN VIVE!

Como es sabido por todos, la cochera de Borbón ha sido apodada con el sobrenombre de "el asilo". Si lo pensamos bien, este apodo es bastante coherente puesto que la media de edad es un poco elevada, pero esto no quiere decir que sea una cochera "muerta". No. Ni pensarlo. Ultimamente se han realizado una serie de actividades con la colaboración de los compañeros de la Operativa de Borbón que dan testimonio de que aquí algo se mueve. Voy a hacer una relación de las actividades que se han promovido en este centro. En primer lugar quisiera explicaros algo sobre el factor humano, para un número parejero de historias de las múltiples mejoras fisicas del centro.

Empecemos pues por el principio.

Para la temporada 91-92 de Fútbol Sala de F.S. Valdaura se creó un equipo con el fin de competir en esta liga. El nombre del equipo es "Explotación Borbón" y está compuesto por los siguientes jugadores, todos ellos de reconocida calidad técnica: Carlos Marín, Jesús María Soler, Manolo Martínez, Pedro Vilches, Luis Gómez, Ricardo Martínez, Germán Domínguez, Alberto Peris, Salvador Torado, Antonio Reposa, Antonio Sanz, Luis García-Jato y Sami Pérez. Con esta formación y desde esta humilde pluma que redacta estas líneas grito a los cuatro vientos.... ¡emblad, porque ha llegado Explotación Borbón!

Bien... una vez formado el equipo, llegó la hora de financiarlo. Para ello, además de recibir una subvención por parte de la empresa, cada uno de los componentes del equipo hizo una aportación personal y, por último, organizaron un sorteo. Los premios de este sorteo consistían en un viaje para dos personas a Malibúceq -9 fines de semana en Lloret de Mar para dos personas. A los ganadores de los viajes a Lloret de Mar se les unieron 49 compañeros con sus respectivas esposas. Entre todos ellos hicieron un autocar y se lanzaron de pieno a "la paranda", que por cierto resultó "el aburrido", como diría mi amigo Enric.

Y para terminar el testimonio de este número acabaré mencionando una "señora Sardina". En total, 135 kilos de sardinas, que fueron "rebozadas" con 96 litros de vino y acompañados de 41 kilos de pan, 3 kilos de ajos con su aceite y perejil que hacen una salsa verde que... para qué contarlo. Todo estaba más bueno que el pan y reconozco, yo que no soy de comer sardinas, que aquella día me puse las botas, pero bien puestas, entre las sardinas, la salsa y el pan...

En estas reuniones participaron muchos compañeros, y creo que eso es bueno porque son cosas que con el paso del tiempo se pierden y la verdad es que en estos encuentros se pueden pasar unos ratos "chachá pirulí", como diría mi amigo León.

Santi Pérez
Conductor de Borbón

GRACIAS SR. SANTIN

Ripoll, a 16 de febrero de 1992.

Estimados Señores: Deseándoles una inmejorable salud... les escribo un jubilado, es decir de Caja. Jubilado desde ya el año 1973, a los 65 años.

Sólomente les escribo estas líneas para expresarles mi agradecimiento por el periódico que me envían de vez en cuando, titulado "Hora Punta". He sido cobrador de esta noble Empresa, durante casi las 33 años.

Mucha salud les deseo, tanto a los activos como a los pasivos. Les saludo atentamente vuestro compañero, 757.

V. Santin Pérez

CARTA BLANCA

COMENTARIO DE CONSUELO al compañero Manuel Espinosa

Iamento de verdad que sufres tanto con tu trabajo y que debidas a él, tanto tú, como tu familia lo paséis tan mal con las relaciones sociales.

Por si te sirve de ayuda te diré, que entré en Metro a los 18 años, como electricista. Lo primero que me enseñaron fue a conducir trenes en la línea. A los 15 días me examinaron y me dieron el carnet de motorista, "aptó para conducir trenes en la linea", las veces que llevabas trenes por falta de motoristas, tengo que decir que me lo ha pasado fabuloso, no sólo porque es un trabajo muy independiente, sino porque te permite pensar en todo aquello que tu quieras. El tiempo para ello, todo tuyo.

Mi primer trabajo fue en punto de cocheras, en donde estuve aproximadamente 20 años. Trabajábamos 10 horas diarias y 12 las viudas y festivos. La mayor parte de esta época estuve en turno II. Teníamos una sola fiesta de turno por semana less cuando podíamos hacerla rotativa, lo que equivale a tener un solo domingo cada seis semanas. Con estos horarios, turnos y festivos live ferme para estudiar y tener novia; por cierto, el bocadillo de los días de fiesta me lo traía ella y me lo comía en la estación en su compañía. Fueron muchas las veces que tuve que interrumpirla para atender alguna incidencia.

Más tarde llegaron los hijos (por cierto que en aquel entonces no tenía televisión). Los días de fiesta por la mañana los pasaba con ellos sin importarme que tenía que trabajar por la tarde y terminaría la de la madrugada. Mi mujer llevaba ella solo las restantes horas del día con los chicos.

Esa ahora que mis hijos son mayores y ya no me necesitan, de lo que estoy muy orgulloso, cuando puedo hacer fiesta los domingos.

Con todo ello quiero decirte, que a lo mejor lo que te hace falta es replantearte tu vida para no sentirte tan descontento, dato está que si el trabajo que desempeñas no te gusta la tienes bastante mal. Pienso en la cantidad de horas que te da tu trabajo, que no exige una atención especial, para hacer volver un poco tan sólo tu imaginación, pensando en tus casas, tus proyectos, tu familia, tus hobbies y en largo etc... Recuerda que la mayoría de las personas que trabajan no pueden disfrutar de ese precioso privilegio que es pensar en sus casas a sus anchas.

Mira a tu alrededor y veás que como nosotros hay mucha gente con trabajos peores que también trabajan los festivos... hospitales, restaurantes, salas de fiestas, bomberos, etc.

De todas maneras, como en casa no se está en ninguna parte, pero señores, si hay necesidad de trabajar es mejor que trabajemos contentos. ¡ANIMO!

Salvador Gabarró,
auxiliar térmic., nº 913.

PUNTO Y APARTE

Allá por el año 64 d.d.C. en Roma, la gran metrópolis de la época, la vida transcurría plácida. El pueblo, aficionado a los deportes, acudía entusiasmado al Coliseo a ver el partido de la semana entre los esclavos y los leones, pero eran partidos que no tenían emoción, porque siempre ganaban los leones por goleada.

Otra de las aficiones que más destacaban entre los buenos degustadores de la música culta, eran los recitales de "Nerón" el divino César, y aunque el tío cantaba como una

LA VERDADERA HISTORIA (MAS O MENOS) DEL TRANSPORTE URBANO

CAPITULO VI

64 d.d.C NERON DA EL TOSTON CON SU LITERA A TRACCION



calandria, sus actuaciones se contaban por éxitos y el pueblo aplaudía a rabiar. Y no es que el ciudadano de Roma hubiera perdido el buen gusto. Precisamente aplaudían como descosidos para conservarlo..., el gusto, el oído, el olfato, y el resto de la cabeza, porque la guardia

pretoriana, siempre atenta, se cepillaba en un periquete al pobre despiñado que no palmeaba como uno de esos que acompañan al "Pere".

Sin embargo, a pesar de no estar especialmente dotado para el canto, el César demostró tener una visión muy clara del transporte porque se hacía llorar de aquí para allá tumulado en una especie de litera con tracción de esclavos. Y teniendo en cuenta que el angelito pesaba alrededor de 120 kilos (sin contar la lira), contrastaba la clara visión del asunto que tenía el César, con el parvenutismo que tenían por delante los esclavos.

Eso nos demuestra una vez más que nunca llueve al gusto de todos.

Pere del Río

MAQUETA DE UNA VIEJA GLORIA



Maqueta del coche 252 de F.C. Metropolitana de Barcelona, S.A., construida en 1948 en galga 'O', escala aproximada 1/50, por D. Francisco Fabregat Jordana que fue Contramaestre de Talleres Santa Eulàlia.

Ha sido reconstruido por D. Manuel Beltrán Andreu, Contramaestre Jefe de Material Móvil, jubilado.



HISTORIA DEL METRO

El próximo 23 de abril se pone a la venta el libro "El metro de Barcelona. Historia del Ferrocarril Metropolitano de Barcelona" de Carlos Salmerón. El libro tiene 208 páginas y 200 ilustraciones y su precio es de 2.875 pesetas. Editado por Terminus, es el volumen nº 16 de la colección "Els trens de Catalunya" y el primero de dicha colección dedicado a los transportes urbanos. Está prevista la edición de un 2º volumen dedicado al material móvil, instalaciones y datos diversos de la empresa, que se pondrá a la venta en Navidad del presente año.

LA COMUNICACION NO VERBAL: Mensaje a distancia y en proximidad.

El sentido del Yo de la persona no está limitado por su piel, sino que se desplaza en el interior de una especie de burbuja privada, que representa la cantidad de espacio que siente que debe haber entre él y los otros. Es evidente que estructuramos un espacio vital.

La distancia no es para todas las razas la misma, sino que está en función de la climatología y la cultura recibida. Los árabes pertenecen a una cultura de contacto, y en sus conversaciones rodean a la otra persona, le toman la mano, le miran a los ojos y le envuelven en su aliento. Para los norteamericanos, cultura de no contacto, la distancia al hablar es muy superior. Para nosotros, cultura de aproximación, la distancia es intermedia entre las dos anteriores. Existen verdaderas incompatibilidades para encontrar una distancia adecuada en una conversación, inscrita en un acto social, entre personas de diferentes países.

También los animales reaccionan al espacio, y en forma predecible para cada especie, tienen una distancia crítica y otra de fuga.

La burbuja del espacio personal de un ser humano representa el mismo margen de seguridad: cuando un extraño irrumpie en ella surge la necesidad de huir o de atacar. A la falta de espacio, los hombres y las mujeres reaccionan de diferente manera. Los primeros se vuelven desagradables y agresivos, mientras que las mujeres lo toleran mejor pudiéndose, incluso, aumentar el nivel de amistad o intimidad. Pero, ¿qué sucede en las grandes ciudades, al subir en un ascensor o en los transportes públicos en horas punitas?

Sucedía que seguimos necesitando ese espacio vital. Es obvio que en situaciones en que nos vemos forzados a estar demasiado cerca de otras personas, trabajan mecanismos de defensa que compensan ese desequilibrio: se mira hacia otro lado, se observa la publicidad como si fuera lo que más nos interesa en esta vida, se lee descaradamente el periódico del vecino, etc. Todo ello para paliar la falta de espacio.

Aplicando como método de trabajo la Observación Participante sobre las pautas de comportamiento espacial realizadas en Metro, tanto en los trenes como en los andenes se pueden observar, entre otras, las siguientes reacciones:

En trenes:

- * Existe una tendencia generalizada a ocupar los asientos banco a banco, prioritariamente los extremos a primera hora de la mañana.
- * Cuando hay bancos desocupados pero algo distantes del lugar por donde se entra, se ocupa el mismo banco que otra persona, pero en el extremo opuesto. Cuando el pasajero va leyendo o se encuentra ensimismado no selecciona el lugar donde va a sentarse, pero mantiene la distancia crítica.
- * Cuando hay bancos desocupados y un segundo viajero se sienta próximo al primero, éste se pone a la defensiva y algo nervioso, cruza las piernas y en algunos casos se levanta buscando un nuevo lugar.
- * Cuando un viajero se sienta en el centro del banco puede mantenerlo un rato más para él solo.

En las estaciones:

- * Los bancos son un elemento repartidor de viajeros por todo el andén.
- * Cuando el viajero es habitual busca asiento en el banco más próximo al lugar por donde va a salir. Como en la mayoría de estaciones las salidas están en los extremos, provoca aglomeraciones en las puntas de los andenes y en los trenes.
- * Cuando el asiento del interesado está ocupado -no hay espacio superior a 50 cms.- prueba en los otros más próximos, pero generalmente no se desplaza al otro extremo del andén -prefiere permanecer de pie- priorizando su idea de salir de los primeros en la estación de destino.
- * A diferencia de los trenes en los que se suelen sentar en los extremos del banco -por ser más largos- pero si a una distancia reservada.
- * A partir del 3º y 4º viajero que se sienta en el mismo banco, la tendencia general es a hacerlo en el centro geométrico. Las mujeres se aproximan más entre ellas, los hombres guardan más distancia.

Hay una distancia espacial para cada acto de comunicación personal que realizamos -diálogo, pelea, disputa, galanteo, discurso-, pudiendo ser ésta signo de status. Esto es debido a que el ser humano no tiene únicamente un sentido muy arraigado respecto al espacio conveniente para sus relaciones humanas, sino una necesidad real y biológica.

Diego Balsera Rodríguez