Butlletí d'informació ciutadana de Transports Municipals de Barcelona.

II Epoca: Any III. Juny 1983

Exemplar gratuit.

transports.

TMB entra en las escuelas

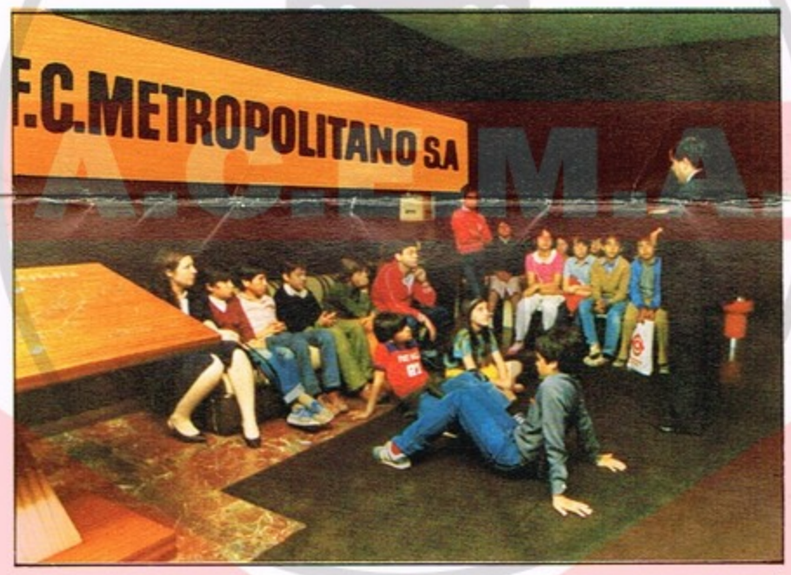
Enseñamos el transporte público a los usuarios del mañana

Desde el pasado mes de octubre y en colaboración con el Instituto Municipal de Educación (IME) se está realizando una campaña para fomentar en las escuelas el conocimiento y estima de los transportes públicos de nuestra ciudad.

Durante este último trimestre escolar se ha puesto en marcha una experiencia piloto consistente en la organización de visitas preparadas a nuestras instalaciones, sobre todo las de Metro, para explicar el funcionamiento de las Empresas y observar sobre la marcha la actividad en el Control de Tráfico Centralizado (CTC). Se visitan también los talleres, tanto los generales como los dedicados a la Formación Profesional. Todas las visitas se realizan con la compañía y guía de un representante de T.M.B.

La preparación de la visita comprende una reunión previa en la que participan representantes del IME, Transports Municipals de Barcelona y los maestros interesados, y la realización de un trabajo sobre los transportes públicos por parte de los escolares, una selección de los cuales se recogerá en EXPO-METRO.
Durante estos tres meses está previsto que visiten nuestras instalaciones alrededor de 50 clases de ciclo medio de EGB procedentes de distintos colegios de Barcelona.

En vista de la buena acogida de la iniciativa por parte de los educadores y de los niños, se prevé una mayor colaboración con el IME, ampliando el número de escuelas que visiten nuestras instalaciones y realizando conjuntamente distintas acciones y concursos, así como la edición de folletos especialmente destinados a los escolares.



DE LA TARTANA AL METRO

Història del Transport Públic al Poble Nou.

Del 1 al 15 de mayo se ha celebrado una exposición gráfica sobre la Historia del Transporte Público en Poble Nou, «de la tartana al Metro».

La muestra gráfica, realizada con el material del Arxiu Històric del Poble Nou, ha sido montada a bordo de un autobús articulado cedido por Transports de Barcelona. Asimismo, TB editó un billete conmemorativo que se distribuyó gratuitamente entre los asistentes a la exposición.

Iniciativas de este tipo abren nuevas posibilidades para facilitar el acercamiento del transporte público a los ciudadanos.

Nueva guía del transporte

Recientemente ha salido a la calle la nueva guía oficial de Transports Municipals de Barcelona puesta al día, editada con el patrocinio de la Caixa de Barcelona.

Contiene sobre el plano de la ciudad todos los recorridos de Metro, Autobuses Urbanos y Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya. Al dorso lleva esquemas de la red de Metros, FF.CC. de la Generalitat y de los autobuses interurbanos, relación de líneas con sus recorridos y horarios, un gráfico de enlaces entre puntos clave de la ciudad, información y un callejero.

Esta guía continúa el sistema de distinción por color de cada línea de Metro y de líneas de autobuses según su recorrido sea transversal o mar-montaña, pasando por el centro o periféricas. Está a disposición de los usuarios en las Oficinas de Relaciones Públicas de TMB, las cabinas de los jefes de estación del Metro y las Oficinas de la Caixa de Barcelona.

Cambio de numeración en líneas de autobús

Para evitar confusiones con los números de las líneas de Metro, los autobuses 1, 2, 4 y 5 han cambiado su numeración, sin variar por ello su trayecto ni su horario.

Asimismo, para facilitar a los usuarios la distinción entre las líneas 23 Exterior y 23 Interior, la última de éstas ha pasado a denominarse línea 58.

Datos básicos a 31-XII-82

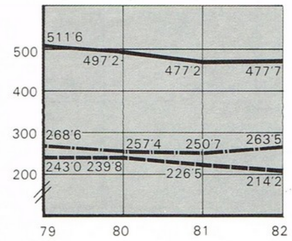
	Transports de Barcelona, S.A. (autobuses) (*)	F.C. Metropolità de Barcelona, S.A. (**)
Empleados	5.522	3.016
Coches (parque real)	1.052	402
Viajeros transportados	263'5 millones	214'2 millones
Velocidad media	12'1 km./h	26'04 km./h
Paradas	1.952	–
Estaciones	–	77 (20 corresp.)
Viajes realizados (bus)	3.114.451	–
Viajes/coche (metro)	–	2.790.975
Coches/día (media) bus	795	–
Carriles bus/km	44'19	–
Longitud líneas/km	1.892	54'2

(*) Se incluyen los datos acumulados de líneas urbanas e interurbanas.
(**) Hace referencia al Metro sin contar teleférico ni funicular.

Pasajeros transportados por Transports Municipals de Barcelona (En millones)

No contabilizados pasajeros con abonos y pases (por ejemplo Tarjeta Rosa)

El número total de pasajeros transportados por el conjunto de las redes de Metro y Autobús se ha incrementado durante al año 1982 rompiendo con la línea *descendente de los últimos años*. Este incremento global ha sido consecuencia de la mayor utilización de la red de autobuses.

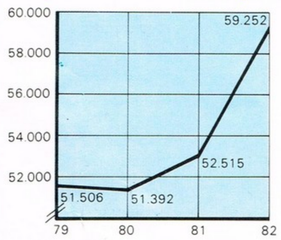


Bus Urbano e interurbano
Metro
Conjunto

Número de trenes y vagones en servicio

	Línea 1		Línea 3		Línea 4		Línea 5		Total	
	Dic. 81	Dic. 82	Dic. 81	Dic. 82	Dic. 81	Dic. 82	Dic. 81	Dic. 82	Dic. 81	Dic. 82
Trenes	14	16	12	14	12	19	22	20	60	69
Vagones	4	5	4	4	4	4	4	5	–	–
N.º total vagones	56	80	48	56	48	76	88	100	249	312

Capacidad de viajeros en hora punta



La puesta en circulación de un mayor número de trenes y la incorporación de un quinto vagón en las líneas 1 y 5 durante los años 1981 y 1982 han permitido aumentar en un 15% la capacidad de viajeros en las horas punta, lo que facilita una mejor atención de la demanda durante esas horas.

Ampliación y mejoras en la Red de Metro

–La Red de Metro ha visto ampliada durante 1982 su longitud en 5,998 Kms. El 20 de Abril se puso en funcionamiento el tramo de la línea 4 entre Guinardó y Roquetes, con tres estaciones (Maragall, Llucmajor y Roquetes). El 15 de Octubre se procedió a una nueva prolongación de la Línea 4 –esta vez en el otro extremo– entrando en servicio las estaciones de Mina, Besòs y La Pau.
–El 5 de Junio se efectuó la unión de las Líneas 3 y 3b eliminando así el obligado transbordo que debía realizarse en Paral·lel (antes Pueblo Seco).
–Se ha ganado más capacidad y comodidad, particularmente en las horas punta, con la incorporación de un quinto vagón en todos los trenes de las líneas 1 y 5.

Transports Municipals de Barcelona

Resultados ecorómicos de 1982

Utilización de documentos de viaje

	1981	1982
Bus urbano		
Tarjeta Multiviaje T.1	52'8%	49'6%
Abonos	7'8%	11'9%
Billete sencillo	35'4%	34'0%
Resto	4'0%	4'5%
Metro		
Tarjeta Multiviaje T.2	35'3%	43'4%
Abono ida y vuelta	19'1%	19'3%
Billete sencillo (lab.)	39'7%	32'9%
Resto	5'9%	4'4%

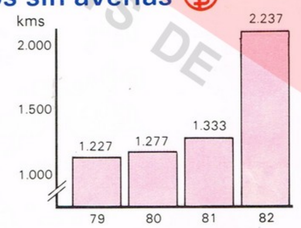
La Tarjeta Multiviaje se ha consolidado como el documento de viaje más habitualmente utilizado, lo que es lógico dadas sus ventajas en comodidad y precio.

Nuevos autobuses puestos en servicio

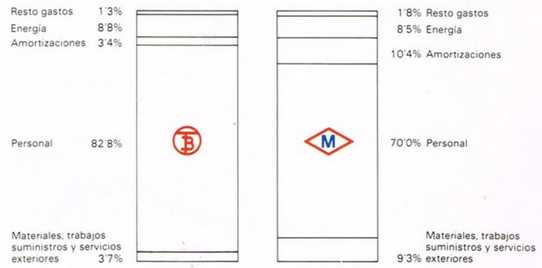
Durante 1982, y dentro del programa de renovación de la flota, se incorporaron al servicio 97 nuevos autobuses. Estas nuevas unidades junto con las incorporadas en los últimos años han permitido reducir a 7'2 años la edad media de los autobuses.

Kilómetros recorridos sin averías

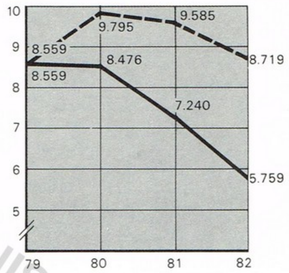
El rejuvenecimiento de la flota de autobuses y la mejora en los sistemas de trabajo de mantenimiento y reparación de los vehículos han supuesto reducir en un 29'2% el número de averías anuales, pasando de 39.810 averías en 1981 a 28.172 en 1982.



Composición de los costes/km. por gestión propia



Evolución del déficit de explotación de Metro y Autobuses por gestión propia (1)



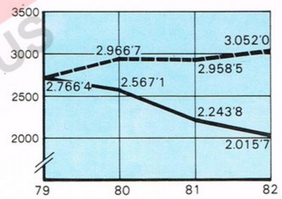
Pesetas corrientes
Pesetas constantes

(1) No incluye los costes salariales del personal de autobuses que no prestan servicio en Transportes de Barcelona, sino que lo hacen en áreas del Ayuntamiento y cuyo importe, en 1982, ha sido de 532 millones.
No se han considerado las amortizaciones en Metro ya que, por la regularización del activo patrimonial efectuada en 1980, las cifras de 1981 y 1982 no serían homogéneas con las de años anteriores.

Déficit de explotación ex-amortizaciones Metro (1) En millones

Año	En pesetas corrientes	En pesetas constantes
79	2.766'4	2.766'4
80	2.966'7	2.567'1
81	2.958'5	2.243'8
82	3.052'0	2.015'7

Pesetas corrientes
Pesetas constantes



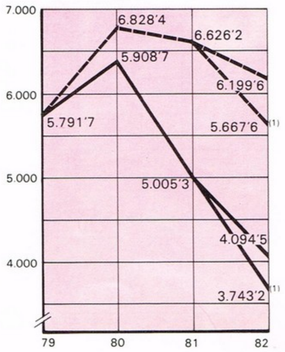
(1) No se han considerado las amortizaciones en Metro ya que, por la regularización del activo patrimonial efectuada en 1980, las cifras de 1981 y 1982 no serían homogéneas con las de años anteriores.

Déficit de explotación Autobuses (En millones)

Año	En pesetas corrientes	En pesetas constantes
79	5.791'7	5.791'7
80	6.828'4	5.908'7
81	6.626'2	5.005'3
82	6.199'6	4.094'5
	5.667'6 (1)	3.743'2 (1)

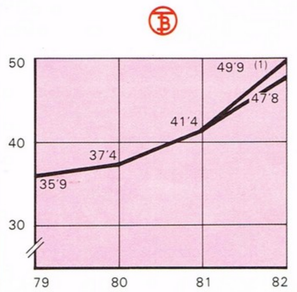
Pesetas corrientes
Pesetas constantes

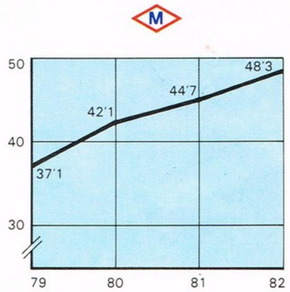
(1) Déficit por gestión propia, es decir, excluidos los costes salariales del personal que no presta sus servicios en la propia compañía.



Coeficiente de cobertura tarifaria

El coeficiente de cobertura tarifaria indica la parte de los gastos totales de las Empresas que queda cubierta por los ingresos obtenidos por la venta de billetes sin incluir ningún otro tipo de ingresos.
Dado el carácter social del transporte público el nivel de tarifas debe mantenerse relativamente bajo y por tanto no puede igualar el nivel de gastos, sino sólo cubrir una parte de ellos tendiendo, sin embargo, a alcanzar una cobertura cada vez más acorde con las necesidades de las Empresas y el contexto social en el que se mueven. La mejora en el coeficiente de cobertura se produce por dos causas que están actuando simultáneamente: aumento de ingresos y contención de gastos.





(1) Sobre el coste por gestión propia

Integración de las redes de autobús y Metro

Durante 1982 se han iniciado diferentes actuaciones, acordes con la política de entender las redes de los medios de transporte municipal (Metro y autobuses) como una Red integrada en la que ambos modos sirven al objetivo común de facilitar un transporte ciudadano eficiente y barato en el que el Metro y autobuses se complementen para aprovechar mejor los recursos disponibles. En este sentido cabe destacar:

–Las modificaciones en la red de autobuses con ocasión de las prolongaciones de la Línea 4 de Metro y las llevadas a cabo en la zona del Coll-Carmelo particularmente en la Línea 25 que, con una modificación en su trazado, pasó a unir entre sí los dos barrios y a su vez conectó a los residentes en la zona, que ya disponían de un enlace con Metro (Línea 3, Lesseps), con una nueva línea de Metro –la 4– a través de la estación de Alfons X.

–La extensión del sistema tarjeta billete combinado, T-3, a las líneas urbanas de Barcelona: 25 (Gràcia-El Coll/Metro Alfons X) y 76 (Guineueta/Ciutat Meridiana) y de Cornellà SU1 (St. Ildefons/Mercado (Cornellá) y SU4 (B.º Alameda/Mercado St. Ildefons) y a las interurbanas Barcelona-Cornellá, BC y Bl, mediante la creación de la tarjeta-billete combinado para líneas interurbanas, T 5.

–La concentración de líneas de superficie en tres zonas de la ciudad (Valencia-Mallorca, Avda. Meridiana y Gran Vía), estableciendo en el Ensanche un eje de transporte equidistante de las líneas 1 y 5 de Metro.

–Nuevas utilizaciones de las Tarjetas Multiviaje. Se ha potenciado el sistema de Tarjetas Multiviaje al ser ampliada su utilización a las líneas urbanas de los Ferrocarriles de la Generalitat. Este es el cuadro de utilización actual:

T·1	Autobuses Metro Red urbana de los Ferrocarriles de la Generalitat
T·2	Metro Red urbana de los FF.CC. de la Generalitat
T·4	Utilizable sólo con Tarjeta Rosa
	Tarjetas billete combinado Bus + Metro
T·3	Servicio urbano
T·5	Servicio interurbano

ASOCIACIÓN DE COLECCIONISTES A.C.E.M.A. EMPLEATS DE METRO BUS

Billete combinado

en líneas interurbanas BC, BI y próximamente en la SJ

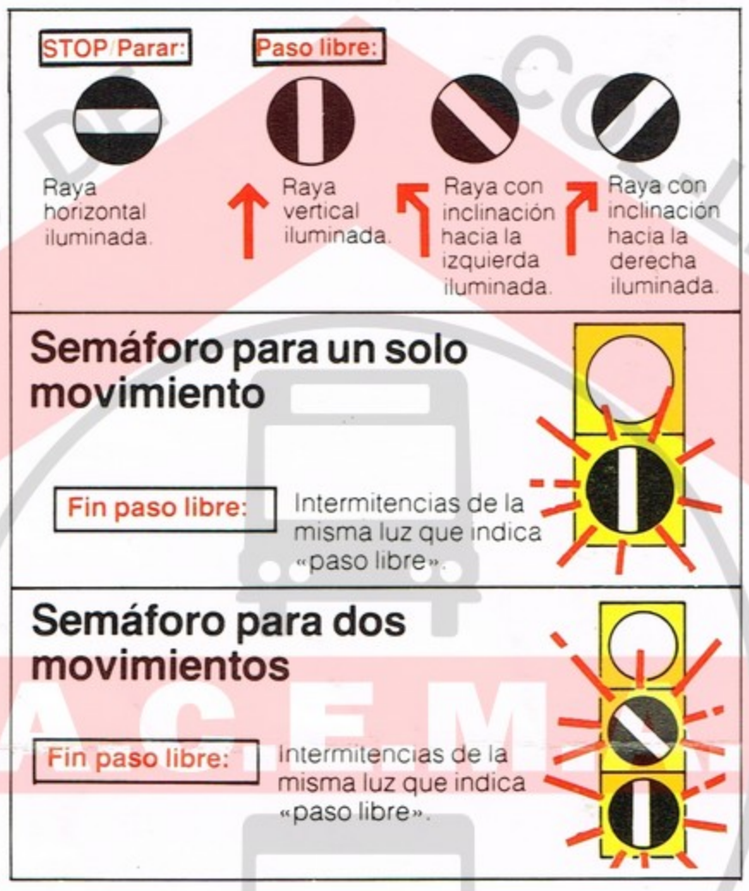
En breve plazo se implantará el sistema de Tarjeta Billete Combinado T-5 en la línea SJ (Barcelona-Sant Just Desvern), tal como se hiciera en las líneas interurbanas de Cornellà.

La T-5 ha sido creada para aquellos usuarios que precisan de dos medios de transporte, autobús y metro, para realizar un único trayecto en sus desplazamientos interurbanos. De la misma forma que con la T-3, con esta tarjeta la utilización del autobús y metro o del metro y autobús, debe ser consecutiva, ahorrando tiempo y dinero y evitando molestias. Es válida para cualquier día y hora.

NUEVOS SEMAFOROS PARA AUTOBUSES

Con el fin de agilizar al máximo la circulación de los vehículos de transporte público en la ciudad, los servicios municipales de circulación han sustituído recientemente los semáforos especiales de dos posiciones por modelos de tres posiciones que permiten indicaciones para dos movimientos combinados.

En ellos se ha mantenido el mismo tipo de señal indicadora de maniobra, según muestra el gráfico.



un tranvía de 1901

Próximamente va a ponerse en circulación un tranvía de 1901, concretamente el coche n.º 2 que junto con el 1, 3 y 4 inauguraron el 29 de octubre de 1901 la línea que ahora cubre el «Tramvia Blau».

A pesar de que existe muy poca documentación sobre los tranvías de esa época, ya que gran parte de la misma se quemó durante la Guerra Civil, el Tranvía de 1901 se está reconstruyendo fielmente según su estado originario.

Este modelo es similar a los denominados popularmente «Cadeneros», los primeros tranvías eléctricos que comenzaron a circular por Barcelona.

El Tranvía de 1901 fue construido por la compañía «Industrial Eléctrica».
La disposición de los asientos es longitudinal. Como datos curiosos hay que reseñar que algunas de las piezas de este modelo han tenido que ser rescatadas de otros coches fuera de servicio y que estos tranvías ahora denominados «Tramvia Blau» originariamente circularon pintados de color verde.

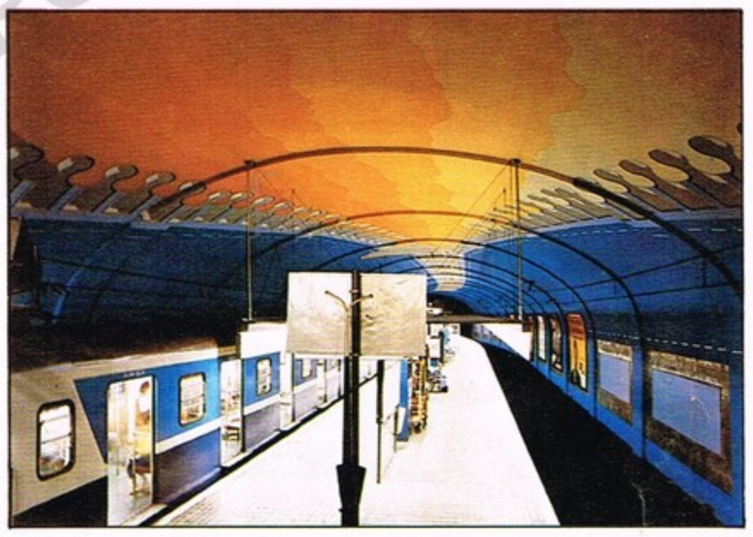
Estaciones singulares

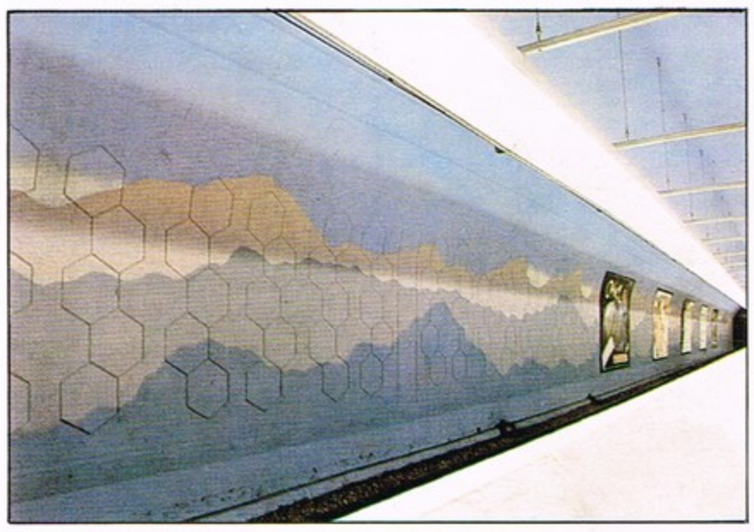
Para romper la monotonía de las estaciones y ofrecer un mayor confort a los usuarios se está llevando a cabo una nueva e interesante experiencia en Metro. Consiste en pintar las estaciones de una forma más original de lo que habitualmente se hacía, intentando conseguir una mayor luminosidad y alegría mediante el empleo de colores más claros y atractivos.
Además, en algunas de estas estaciones han sido pintados temas naturales de estilo sencillo y realista, con lo que éstas cobran un aspecto más agradable y vital. Como muestra cabe citar las estaciones de Hospital de Sant Pau (L. 5) decorada con nubes, Verdaguer (L. 5) con montañas, Horta (L. 5) con una cremallera abierta y Navas (L. 1) con un invernadero.

La realización de esta nueva experiencia la están llevando a cabo brigadillas de trabajadores procedentes del empleo comunitario, ocupados durante seis meses en estas tareas. En los trabajos han participado también, de forma notoria, el equipo de pintores del F.C. Metropolità.

Este acondicionamiento de las estaciones ha recibido una acogida muy positiva por parte de los usuarios.

Estación Navas


Estación Horta


Estación Verdaguer

Estación Fabra i Puig