



1997 1999	125	150	75
Tres anys de commemoracions del transport públic a Barcelona	anys de Tramvia 1872-1997	anys de Ferrocarril 1848-1998	anys de Metro 1924-1999

tercera etapa 2000 n° 52

editorial

Hem finalitzat tres anys de celebracions històriques que ens permeten de veure la trajectòria de TMB amb una llarga perspectiva de 125 anys. Podem dir que som una empresa molt longeva i que tenim i gaudim de bona salut. És clar que no s'arriba a aquesta situació perquè sí. La nostra TMB gaudeix de bona salut, ja que té arrels que ens afermen a la nostra realitat social. Si donéssim noms a aquestes arrels podríem parlar de l'arrel de Formació, de l'arrel d'Innovació Tecnològica, de l'arrel Seguretat, de l'arrel d'Atenció al Client.

Ara bé, no s'ha de pensar solament en les arrels d'una organització. Diu el poeta, reflexionant sobre els fills, que els hem de donar arrels, però també ales. El mateix requereixen les organitzacions. Ales per a volar alt, per a desenvolupar totes les seves capacitats, per a poder fer front als reptes que tenen al davant, que els permetin de fer el tipus de vol necessari en cada moment i desafiament.

Amb ales i arrels es gaudeix de la millor posició per a créixer sans i forts. Uns altres 125 anys, com a mínim.

HORA PUNTA



75 Aniversari del Metro de Barcelona



Grupos de Trabajo de TMB



Nueva Galeria de Exposiciones Foronda

sumari

	Conmemoración de una gran efeméride	3
	Un ferrocarril que ha hecho historia	7
	«África: escolta la seva veu»	9
	Grupos de Trabajo de TMB: una experiencia de participación en la empresa	10
	¡Están locos estos romanos!	15
	Nueva Galería de Exposiciones Foronda	16
	Proyecto de construcción del Triangle Ferroviari	18
	Autobusos: les noves sèries (II)	21
	Fem festa Fem xerínola	22
	Despedimos el milenio	23
	Calçotada a Cambrils i celebració de l'acte d'homenatge als qui fan 80 anys	24
	Personal de TMB jubilado	25
	IX Concurs fotogràfic Hora Punta	26
	Plan de Pensiones de TB	26
	«Yo trabajé en TMB»	27
	Hombre afable y amigo	29
	Racons: Can Farrerons	30
	La Rueda	31
	Mots- encreuats	31



Direcció de la revista H.P.:
Eladio de Miguel

Consell de Redacció:

Rufino Alonso Fernández (Triangle Ferroviari)
Maria Dolores Álvarez Arranz (Zona Franca II)
Diego Balseira Rodríguez (Gerència L-3)
Lluís Bruguera Casas (Zona Franca II)
José A. Dorador Fernández (CRE)
Enric Garcia Serrano (Llevant)
Pilar Dorado Torres (Zona Franca II)
Isabel León Montero (Llevant)
Manuel López Rodríguez (Lutxana)
Jordi Orta Roca (Zona Franca II)
Francesc Martos Roldán (Gerència L-5)
Angeles Rodríguez Coto (Zona Franca II)
Alberto Cervera Azuara (Lutxana)
Juan A. Rodríguez Gasulla (Santa Eulàlia).

Col·laboradors n° 52:

Sergio Torres
Miguel Ángel Enériz
Jaime Pérez
José Antonio Nuel
Josep Manel de Antonio
Carmen Deulofeu
Teodosio Rodríguez
Agustín Gálvez
Junta de Govern de l'Associació de Jubilats
i Pensionistas del Metro

Edició:

Comunicació Interna

Producció:

Autoedició

Assessoria, coordinació:

Infopress

disseny i maquetació:

Cristina Buqueras Munt - DTEC, S.L.

Impressió: INGOPRINT

n° 52: gener-febren

tirada: 11.500 exemplars

75
aniversari

75 años de Metro en Barcelona

Commemoración de una gran efeméride

La restauración del antiguo tren de la Línea 3
ha servido para recuperar la memoria histórica
de los últimos tres cuartos de siglo de nuestra ciudad



Varios coches de las series M1-M10, R1-R10, en los talleres provisionales de Lesseps para su puesta a punto antes de la inauguración en 1924. Obsérvese, en primer término, el transbordador que conducía los coches hasta el ascensor necesario para conectar con la línea subterránea. Foto Brangulí

Con la celebración de hechos, efemérides o acontecimientos históricos, no solo se pretende festejar el recuerdo de dichos actos, sino perpetuar la memoria histórica de los componentes del grupo, permitiéndoles ser una comunidad consolidada en sus bases del pasado, en la realidad actual y, a la vez, proyectada a un futuro prometededor.

Es bien cierto que sólo se aprecia, sólo se ama, aquello que se conoce. Una empresa de servicio público, de la complejidad de Metro, exige a todos sus componentes, además de profesionalidad, un interés y esfuerzo suplementario al de cualquier otra, lo que implica que todos sus empleados, e

incluso sus usuarios, lleguen a considerarla como propia, fruto de este conocimiento de su historia.

Metro de Barcelona, consciente de esta realidad, decidió realizar la restauración de tres coches correspondientes a la serie M1-M10, que en 1924, concretamente el 30 de diciembre, se pusieron en servicio en el tramo Lesseps-Cataluña. Estos coches, correspondientes a los números M1, M6, M8, que posteriormente fueron renumerados como 301, 306, 308, prestaron servicio, conjuntamente con otras series, hasta 1987, fecha en la que fueron sustituidos por modernas unidades que incorporaban la más avanzada tecnología. Así pues su vida útil fue nada menos





Estos coches de principios de siglo estuvieron presentes, de forma totalmente activa, en la celebración del 75 aniversario de Metro

Coche 308, ex M8 de Gran Metro, maniobrado por un tractor ROBEL de Vías, en el apartadero de Can Boixeres a fin de empezar los trabajos de restauración (febrero 1999).

Foto: Antonio García Bañón

que de 63 años, pero con múltiples modificaciones que cambiaron sustancialmente su aspecto.

Gracias a esta previsión, estos coches estuvieron presentes, de forma totalmente activa, en la celebración del 75 aniversario de Metro, el pasado 30 de diciembre de 1999.

Con esta acción, Metro recupera una composición de tres coches en perfectas condiciones de funcionamiento, y con una historia sobre sus ruedas de tres cuartos de siglo, sin duda, una de las más antiguas composiciones de estas características en funcionamiento.

Restauración y búsqueda de material histórico

Para ello, ha sido necesaria una primera fase de investigación histórica, a fin de determinar qué elementos habría que restaurar, e incluso cuáles habría, que construir o reconstruir, utilizando planos y diversos archivos fotográficos; determinando en muchos casos, a través de múltiples y variados sistemas, fechas o épocas de cada elemento, llegando incluso a consultar a antiguos empleados y a historiadores ferroviarios. Simultáneamente se procedió al saneamiento total de los coches, mediante el chorreado con agua y



Reparación y restauración general de cajas apoyadas sobre caballetes. Simultáneamente se procedió a reparar bogies, enganches y equipos eléctricos y neumáticos.

Foto: Antonio García Bañón



Conmemoración de una gran efeméride



Ha sido necesaria una primera fase de investigación histórica, a fin de determinar qué elementos habría que restaurar, e incluso cuáles. habría que construir o reconstruir

Detalle del pintado lateral con filigranas doradas de gran vistosidad, así como escudo de bronce del Gran Metro. En la fotografía, tomada en Can Boixeres, no había finalizado el proceso de restauración. Foto: Antonio García Bañón

arena a presión, así como al desmontaje de todos los elementos que debían ser cambiados.

Seguidamente, se trasladaron a una factoría de Cornellá, donde se realizaron los trabajos de envergadura, emplazando los coches sobre soportes, a fin de liberar los boggies y poder trabajar en todos los elementos situados bajo piso, dichos boggies fueron trasladados a los talleres de Metro de Sagrera, donde se procedió a su total desmontaje y reparación.

Asimismo, distintas empresas colaboradoras procedieron al desmontaje y reparación de todos

los equipos y aparatos eléctricos, mecánicos y neumáticos.

En otro capítulo importante se incluyen los trabajos de chapa exterior, interior, piso, etc., así como la reconstrucción de ventanas, puertas de pasaje, asientos, «cofrets» de pulsadores de puertas, placas de avisos, placas de numeración de boggie, de bastidor, de coche, etc.

Siguió el montaje de aparatos, previamente reparados en taller, así como cableados de baja y alta, tuberías neumáticas, calderines de aire, válvulas y



Composición histórica M1 -M6-M8, restaurada saliendo del lavadero del Taller «Triángulo Ferroviario» pocos días antes de conmemorarse el 75 Aniversario de Metro.

Foto: Antonio García Bañón





Conmemoración de una gran efeméride

grifos, etc., construcción del piso, instalación de asientos, barras protectoras de cristales, así como el pintado total en los colores de origen, incluidas las preciosas filigranas doradas de gran impacto visual. Todas estas labores de pintura se efectuaron en el túnel de pintura de Metro de Can Boixeres.

También se realizaron en Can Boixeres, la puesta a punto y pruebas, escogiéndose diferentes puntos y tramos de la red de Metro para efectuar las pruebas nocturnas en línea.

Una vez realizadas satisfactoriamente las pruebas y rodado convenientemente el tren, fue inspeccionado y dado de alta por personal facultado del Servicio de Actuación Técnica de la Generalitat de Cataluña, quedando pues autorizado para poder circular con pasaje, como tren histórico con carácter singular.

El primer acontecimiento, importante y solemne, en el que hizo acto de presencia este tren histórico, fue el día 30 de diciembre de 1999, fecha en que se conmemoró el 75 aniversario de Metro, al recordar la inauguración del primer tramo de Metro de Barcelona (Lesseps - Cataluña), tal como se cita en la primera parte de este artículo.

Otras ocasiones en las que se podrá lucir esta composición será con motivo de Congresos de Ferrocarriles y Metros (UIC, UITP, etc.), visitas de directivos, técnicos y empleados de otros ferrocarriles, visitas de escue-

Interior de uno de los coches recién terminada la primera fase de restauración. Se aprecia la necesidad de acometer lo antes posible la segunda fase, consistente básicamente en la restauración del techo a su estado original. Foto: Antonio García Bañón

las técnicas, jornadas de puertas abiertas dedicadas a empleados de TMB y sus familiares, visitas de asociaciones de amigos del ferrocarril, así como visitas técnicas nocturnas debidamente anunciadas.

Cabe destacar que, a pesar de la notable tarea de restauración efectuada, queda pendiente una parte importante, concretamente el techo, totalmente distinto del actual, que era del tipo denominado "lintemón», muy vistoso exteriormente, y sobre todo en su interior, ya que presentaba alumbrado incandescente a base de brazos de bronce fundido con tulipas de cristal, así como iluminarias de socorro de latón y cristal.

Nuestro deseo es que esta iniciativa tomada por TMB no quedara solo aquí, y que el importante éxito que ha tenido este tren histórico, sirviese de ejemplo para restaurar otros medios de locomoción como, el tranvía de caballos, el coche 126 y el 425. Ello serviría para poder crear un conjunto histórico, adecuado a la importancia y trascendencia del Metro de Barcelona. Para completar esta muestra, podrían incluirse también, debidamente recopilados y expuestos en lugar adecuado, materiales pertenecientes al antiguo funicular de Montjuïc, material de vías, de señalización, comunicaciones, subestaciones y peaje y pequeño material y billeteaje.

LUÍS BRUGUERA
Material Móvil





**Clausura de los actos conmemorativos
del 75 aniversario del Metro**

Un Ferrocarril que ha hecho historia

La celebración del 75 aniversario del Metro de Barcelona, se clausuró con un recorrido histórico por la que fue primera línea de Metro, la actual Línea 3.

El día 30 de diciembre de 1999, sobre las 12,30 h., un tren de la serie 300 R, formado por 3 coches motores, salió de Paral·lel con dirección Montbau, para hacer el recorrido histórico de lo que fue el Gran Metro L-3 en el año 1924, es decir, Catalunya-Lesseps.

Al llegar a la Estación de Catalunya, el tren fue recibido entre aplausos por la comitiva de personalidades que se habían dado cita para conmemorar el aniversario.

Presidía el acto el Infante Don Carlos de Borbón, en representación de, la Casa Real. Acompañaban al mismo la Delegada del Gobierno, Julia García Valdecasas, el Alcalde de Barcelona Joan Clos, el Presidente de TMB, Xavier Casas, el Consejero Delegado de TMB, Emilio López Bailón y una nutrida representación de personalidades de la Compañía y de Administraciones y empresas invitadas. Un tropel de periodistas seguía a los asistentes, que quedaron impresionados por la excelente restauración del antiguo convoy, sintiéndose por unos momentos transportados por el túnel del tiempo a aquellos pasados años 20.

El acto contó con la participación de importantes personalidades entre las que se encontraba un representante de la familia Real.



Don Carlos de Barbón descubre la placa conmemorativa, junto con Joan Clos y Julia García Valdecasas



El presidente de TMB, Xavier Casas junto a las personalidades que asistieron al acto.





Un Ferrocarril que ha hecho historia

Comienza el viaje

Una vez entraron en el tren, el jefe del mismo tocó el silbato y cerró puertas hasta Lesseps donde bajaron para realizar el recorrido en sentido contrario.

Su restauración cabe considerarla una obra de artesanía, pues se ha cuidado hasta el mínimo detalle (escudo, apliques, filigranas etc.) para darle su aspecto original:

Hay que añadir que, el personal que conducía el tren, eran los motoristas habituales en éstos trenes, cuando estaban activos en L-3. Además, para estar más en concordancia con el acto, buscando una semejanza con los años 20, vestían el uniforme ferroviario de aquella época.

Con la misma rapidez a que nos tiene acostumbrados el Metro, se acabó la celebración. Parecía que se había hecho corto, y que la importancia del acto requería de más tiempo.

Pero lo cierto es que el festejo fue un gran éxito y supone un buen precedente para futuras ocasiones, pues además de clausurar el 75 aniversario, el viaje ofreció a la ciudad de Barcelona una parte de su historia, su Metro... su Ferrocarril.

DIEGO BALSERA RODRIGUEZ



De izquierda a derecha, Emilio López Bailón, Consejero Delegado de TMB; Xavier Casas, Presidente de TMB; Joan Clos, Alcalde de Barcelona; el Infante Don Carlos de Borbón y Julia García Valdecasas, Delegada del Gobierno, posan ante las escaleras de entrada al metro de Plaza Cataluña.

Su restauración cabe considerarla una obra de artesanía, pues se ha cuidado hasta el mínimo detalle



Inauguració del G.M.B., presidit per l'Infant D.Fernando en representació de S.M. EL REY 30-12-1924





Exposició de Mans Unides al Metro de Barcelona «Àfrica: escolta la seva veu»

La mostra amb fotografies de Kim Manresa va estar oberta fins al 7 de gener al vestíbul de l'estació de Metro d'Universitat

Dins els actes efectuats al llarg de l'any 1999 per a commemorar el 75 aniversari del Metro de Barcelona, cal destacar l'exposició «Àfrica: escolta la seva veu», una mostra amb fotografies de Kim Manresa i organitzada per Mans Unides, que va estar instal·lada al vestíbul de l'estació de metro d'Universitat fins al dia 7 de gener.

Les imatges de Kim Manresa, fotoperiodista internacionalment reconegut i guardonat, van ser enregistrades durant la seva estada de dos anys a trenta-quatre països de l'Àfrica subsahariana, en la qual va estar acompanyat per l'antropòleg africanista David Serra.

Aquesta exposició tenia com a objectiu sensibilitzar la nostra societat i l'opinió pública

mostrant la realitat de la vida en aquell continent i la seva condició i situació. Així mateix, també es pretenia donar a conèixer les possibles solucions a problemes concrets, en molts de les quals ja està treballant Mans Unides.

Així mateix, cal destacar que durant aquesta exposició, d'entrada gratuïta, es van recollir nombrosos donatius, que serviran per a finançar diferents projectes de desenvolupament a l'Àfrica:

TMB va voler col·laborar amb Mans Unides, per això va facilitar la instal·lació d'aquesta mostra en un recinte del suburjà, quan justament celebrava el 75 aniversari de la posada en marxa del Metro de Barcelona.

HORA PUNTA



Kim Manresa, autor de l'exposició, junt a David Serra, antropòleg africanista.



Consuelo Lobo, presidenta de Mans Unides, durant la presentació d'aquesta exposició



Diferents aspectes de l'exposició Mans Unides a l'estació de Metro Universitat.





Grupos de Trabajo de TMB: una experiencia de participación activa en la empresa

Desde hace tiempo, los Grupos de Trabajo son una realidad consolidada y bien conocida por todos en TMB. La celebración de la jornada anual, que este año alcanzará ya su IV edición, así como la reciente exposición itinerante conos trabajos correspondientes a la III Jornada y las presentaciones de proyectos finalizados, que se realizan periódicamente, han sido, acontecimientos que, sin duda, han servido y servirán para difundir los logros conseguidos por estos Grupos.

Creemos, sin embargo, que aún existen algunos ámbitos de información referente a la actividad de los Grupos que permanecen, en cierta medida, sin cubrir. Nos referimos, básicamente, a la actividad que día a día rodea a los Grupos y que, en muchas ocasiones, no se conoce más allá del entorno cercano al propio grupo.

A partir del presente número los Grupos de Trabajo de TMB contarán con un espacio fijo en la revista Hora Punta

Noticias de los grupos

- Colaboración entre instituciones

Por vez primera, un grupo de trabajo de TMB y una institución externa colaboran estrechamente en el desarrollo de un proyecto. Se trata del Grupo BUS-10 (Explotación TB - Luchana), que actualmente está trabajando en un proyecto que persigue identificar y hacer accesible al personal afectado (conductores, mandos, etc.), un catálogo de los «puntos negros» existentes en el recorrido de las distintas líneas de TB. Para desarrollar este trabajo cuenta con la participación activa de dos agentes de la Guardia Urbana de Barcelona, integrados en el grupo como dos miembros más.

Con el objetivo de subsanar esta deficiencia, a partir del presente número los Grupos de Trabajo de TMB contarán con un espacio fijo en la revista Hora Punta.

También queremos aprovechar la ocasión para traeros, en cada número, dentro del apartado denominado «Grupos de Trabajo con Solera», la historia de algunos de los Grupos con más tradición en TMB. Para inaugurar este apartado los miembros del Grupo Técnicas Aplicadas (Material Móvil de Metro) han elaborado el texto que incluimos en el citado apartado.

Esperamos, con todo ello, fomentar vuestro interés por los Grupos de Trabajo y, como no, invitaros a participar activamente en los mismos.

JOSÉ ANTONIO NUEL CHAVARRIAS
Responsable de Sistemas de, Participación

Un grupo de trabajo de TMB, junto con una institución externa, colaboran en el desarrollo de un catálogo de los «puntos negros» de las distintas líneas de TB

- Presentación de nuevos proyectos

A lo largo del mes de febrero, está previsto realizar la presentación de doce proyectos desarrollados por Grupos de Trabajo del Area Operativa de Autobuses, y de otros tantos del Area Operativa de Metro. En el próximo número de Hora Punta se incluirá información mas amplia sobre estas presentaciones.



- Exposición Itinerante

El pasado mes de enero finalizó la exposición itinerante de los trabajos de la III Jornada de Grupos de Trabajo, que desde el mes de Septiembre de 1999 ha ido recorriendo, a bordo de un autobús habilitado al efecto, los distintos centros de trabajo tanto de Metro, como de TB. A tenor del éxito de la iniciativa, está previsto repetir la experiencia tras la celebración de cada jornada anual.



Proyectos en fase de desarrollo

Dada la imposibilidad material de incluir en un solo artículo la descripción de todos los proyectos que actualmente tienen en fase de desarrollo los distintos Grupos de Trabajo, hemos optado por traer cada mes la información de algunos de ellos que pueden ser, en cierta medida, representativos del resto. En esta ocasión os traemos información de ocho proyectos, cuatro de Metro y otros cuatro de TB.

- El grupo Arelacse (Infraestructuras Metro - Sta. Eulalia) está desarrollando el proyecto «Reducfacil», consistente en el diseño y construcción por parte de los miembros del propio grupo de un utillaje destinado a favorecer el proceso de cambio de reductores y motores en las escaleras mecánicas de la red de Metro.
- El grupo Auriga (Asistencia Móvil TB - Ponent) tiene ultimado el proyecto «Forter», consistente en el diseño y construcción, por parte de los miembros del grupo, de un utillaje extractor de los postes de las paradas de TB ubicadas en la vía pública.
- El grupo Castor (Material Móvil Metro - Sagrera) tiene muy avanzado el diseño y construcción de un utillaje que facilita la separación de la suspensión secundaria de la caja en los coches de la serie 4000.
- El grupo Dir (Talleres Centrales TB - Levante) trabaja en el proyecto de remodelación del antiguo banco de pruebas de bombas de dirección del taller de Levante, a fin de hacerlo útil para su utilización con las bombas y cajas de los vehículos de las nuevas series de autobuses de la flota de TB.
- El grupo Fem (Gerencia L-2 Metro) trabaja en el proyecto «O.A.S.I.S.» consistente en el diseño de un sistema, especialmente pensado para el personal que habitualmente no baja a la zona de agujas, que permita el conocimiento exacto de la posición resultante tras la manipulación de los motores de aguja.
- El grupo Luchana-2000 (Explotación TB - Luchana) está desarrollando un proyecto para incorporar en la flota de autobuses un avisador acústico que se activará automáticamente cuando el vehículo se desplace hacia atrás.
- El grupo Sin Café (Explotación TB - Levante) trabaja en el proyecto «Retrorapid» consistente en el diseño de un sistema que permitirá que los espejos retrovisores de los autobuses puedan ser regulados por los propios conductores sin necesidad de disponer de herramientas especiales, o de la asistencia de personal de talleres.
- El grupo Servei Parcial (Gerencia L-3 Metro) tiene muy avanzada la elaboración de un dossier y unos paneles, destinados a mandos intermedios y jefes de estación en el que se incluye, para la totalidad de la red de Metro, información útil para el caso de tener que ofrecer servicio parcial (información agujas disponibles, inhabilitación de andenes, líneas de bus alternativas, etc.).





Últimos proyectos implementados

- Cartera de trabajo para conductores/as TB

Desde el pasado mes de noviembre, se está entregando al personal de conducción de TB la nueva cartera de trabajo diseñada por el Grupo Delta-4 (Explotación- Luchana). La cartera fue diseñada recogiendo los requerimientos manifestados por los propios conductores a través de más de 700 encuestas.

Pedro Vilches Rosillo, Manuel López Rodríguez, Jordi Mitjans Sánchez, Cristóbal Palma López, Alberto Cervera Azuara y Manuel Comino Marín, componentes del Grupo Delta-4.



- Impreso de tarifas

Ya está en imprenta el impreso de tarifas diseñado por el Grupo Intocables L-2 (Gerencia L-2 Metro). Pronto estará en todas las estaciones y será de gran utilidad a la hora de ofrecer información a los clientes.

Tania Bertrán, Laura Alberola, José Manuel Vega, Cristina Domech, Sergio Hidalgo, Susana Rubio, Isaac Guzmán, Isabel Villafaina, Alonso Fernández y Rafa Jurado, componentes del Grupo Intocables.

- Descargador de intervalos

La primera unidad de este dispositivo, diseñado y construido por el Grupo Energía-1 (Energía e Instalaciones Electromecánicas de Infraestructuras Metro), se instaló a finales del año 1999 en el túnel de lavado de Sta. Eulalia y, desde el mes de febrero del presente año también han sido instaladas unidades en la cámara de seccionadores de las siguientes dependencias: Urquinaona L-4, Taller Roquetes, túnel de lavado de Roquetes y estación de Trinitat Nova.



Manuel Belda García, Vicente Bort Bruñó, Francisco Matilla Martínez y Francisco Núñez Rubio, componentes del Grupo Energía 1.



Torno de ruedas realizado por M. Ángel Sebastián Sauca y José Sebastián Valle, componentes del Grupo Torno 3.

- Instalaciones del torno de ruedas de Sant Genís

Desde finales del año pasado ya están operativas las mejoras en las instalaciones del torno de ruedas de Sant Genís propuestas y construidas por el Grupo Torno-3 (Material Móvil - Metro).



- Carro de repostaje de líquido refrigerante

En el taller de la U.O. de Borbón, ya está en totalmente operativo el carro para repostaje de líquido refrigerante diseñado y construido por el Grupo Sin Espacio (Material Móvil - TB).

José Manuel Lorenzo y Manuel Soler, componentes del Grupo Sin Espacio.



- Mantenimiento de los equipos de aire acondicionado en los coches de la S/4000.

A finales de Noviembre de 1999 finalizó la implementación en el último de los 120 coches que componen la flota de trenes S/4000, del sistema de mejoras en el mantenimiento de los equipos de aire acondicionado desarrollado en el taller de Sta. Eulalia por el Grupo Esmeca (Material Móvil - Metro).

César Arce Prieto, J. Antonio Arqueros Hermsillo, Nicolás Díez Navares, Florentino Gálvez Bravo, Conrado González Angulo, Guillermo González Pérez, Juan Navarro Miras y Miguel Pérez Gálvez, componentes del Grupo Esmeca.

Grupos de Trabajo con Solera

«Técnicas Aplicadas»

El 22 de febrero del año 91 se clausuraron las cocheras de Zona Universitaria y se inauguraron las de Sant Genís. Para todo el personal de material móvil de la Línea 3, la nueva instalación, suponía un cambio cualitativo muy importante, ya que posiblemente se cubrían dos sueños que hasta ese momento considerábamos inalcanzables, disponer de unas instalaciones modélicas, que más tarde sirvieron de ejemplo para la construcción de otras cocheras, y sobre todo, por el paso de una tecnología caduca, a otra moderna y vanguardista, como eran los coches de la Serie 3000.

Estos dos factores paralelos, y común al deseo de los trabajadores, despierta en todos y cada uno de nosotros, la iniciativa propia y el deseo de mejorar, de tal forma, que pronto nos damos cuenta, que aunque lo básicamente importante lo teníamos, aún faltaba mucho para conseguir la

cochera ideal, en la que todos nos encontraríamos a gusto.

Muy pronto, se escuchan ideas, sugerencias, y se hacen proyectos que había que llevar a la práctica, para lo que sólo hacía falta, la coordinación y canalización de toda esta energía creadora.

Así lo hacemos, y de forma instantánea, un equipo de personas comienzan a hacer realidad algunos proyectos que habían ido surgiendo, naciendo así, lo que más tarde vendría a llamarse «Grupo de Trabajo».

Efectivamente, este equipo de personas formado por: Antonio Tarragó Reminder, Emilio Avilés González, Manuel Ibañez Solsona y José Muñoz Carrero, empezó realizando trabajos en el año 91, siendo en el mes de diciembre del 94, cuando se presenta como «Grupo de Trabajo» en la «1ª Jornada de Presentación» bajo el nombre de «Técnicas Aplicadas Sant Genís».



Grupos de Trabajo con Solera (Cont).

Desde sus inicios, hasta el momento actual, no hemos cesado en nuestro empeño de mejorar y superarnos a nosotros mismos, y así lo demuestra nuestra presencia en todas y cada una de las Jornadas que desde entonces se vienen realizando, y nos sentimos orgullosos por ello.

No obstante, el pasado año 99, fue especialmente significativo para nosotros, al resultar elegidos por nuestra Empresa, merecedores de un viaje al extranjero por nuestro proyecto «Centrador de Boggies», que nos llenó, porque no decirlo, de orgullo y satisfacción.

Desde aquí, queremos agradecer a todas las personas de Sant Genís, que de una forma u otra, siempre han colaborado para que esto sea posible, y como no, queremos recordar de forma especial, a nuestro compañero Antonio Tarragó, componente histórico del Grupo, que en estos momentos está disfrutando de una feliz jubilación.

GRUPO TÉCNICAS APLICADAS SANT GENÍS



Antonio Tarragó Reminder, Emilio Avilés González, Manuel Ibañez Solsona y José Muñoz Carrero, componentes de Grupo Técnicas Aplicadas Sant Genís.

**«El pasado año 99,
fue especialmente significativo
para nosotros, al resultar
premiados por nuestra Empresa,
gracias a nuestro proyecto de
Centrador de Boggies»**

¿Qué hacen otras empresas?

RENFE

Renfe, empresa pionera en nuestro país en la creación y difusión de los Grupos de Trabajo, creó hace diez años los primeros grupos, coincidiendo con una apuesta estratégica por la calidad hecha por la empresa. En esta última

década el crecimiento de los grupos ha sido constante, y así a lo largo de 1999 han sido 93 los proyectos desarrollados por otros tantos Grupos de Trabajo que, en conjunto, han supuesto la participación activa de unos 900 empleados de la compañía.

El modelo en que organizan su actividad los grupos es, en muchos aspectos, similar al de TMB, condicionado, eso sí, por una dispersión geográfica muy acusada, ya que la empresa tiene presencia en todo el territorio español. Una singularidad en Renfe es la coexistencia de dos tipos de Grupos de Trabajo: los denominados GIM (Grupos de Iniciativa y Mejora), y los denominados (EIM) (Equipos de Iniciativa y Mejora). La diferencia más significativa entre unos y otros consiste en que en el caso de los primeros

(GIM), tanto la propuesta como el desarrollo del proyecto nacen directamente de un grupo de empleados implicados en el trabajo que se pretende mejorar, mientras que en los segundos (EIM), tanto la propuesta de mejora, como la participación vienen enmarcados en decisiones directivas.

Renfe, al igual que TMB, organiza una jornada anual denominada «Convención de Calidad de Renfe» en la que se hace balance de los proyectos realizados a lo largo, del año. La última edición se celebró en Madrid el pasado día 10 de noviembre. En esta ocasión se alcanzó ya la octava edición y se desarrolló bajo el lema «Vía a la excelencia». Enmarcado en ese acto, se falló el «V concurso de Grupos de Participación» en el que fueron premiados trece trabajos, seleccionados de entre los 93 elaborados a lo largo del año.

Si deseáis obtener más información relacionada con los Grupos de Trabajo en Renfe así como con la política de calidad desarrollada en esa empresa, podéis encontrarla en su web: www.renfe.es/comunicacion/ampliar_noticia6.html





Viaje a Roma del grupo de trabajo «Delta-4» **¡Están locos estos romanos!**

Los componentes de Delta-4, uno de los Grupos de Trabajo de TMB ganador de los premios a los mejores planes presentados el pasado año nos explican sus experiencias del viaje a Roma, que recibieron como premio a su proyecto

A finales del pasado mes de octubre, los componentes del Grupo de Trabajo Delta-4, tuvimos la oportunidad, junto a nuestras esposas, de poder disfrutar del premio que recibimos por la realización proyecto TB-Cart (cartera de trabajo para el conductor/a de línea), que consistía en un viaje a Roma para 2 personas y 2 noches de hotel, para cada uno de los integrantes del grupo.

Desde nuestra llegada, y debido seguramente a una deformación profesional, ya que los componentes del grupo somos, o habíamos sido conductores de autobús, pudimos comprobar el tremendo caos circulatorio que vive Roma y como consecuencia ello, una gran anarquía a la hora de conducir. Este hecho daba la razón al personaje de cómic Obélix cuando decía, «¡ están locos estos romanos!». Si bien hay que tener en cuenta que Roma es una ciudad muy complicada urbanística mente, debido a la gran cantidad de monumentos y ruinas que existen. Prueba de ello es que llevan cerca de 10 años intentando construir la tercera línea de metro, y no pueden llevarla a cabo, debido a las constantes ruinas con que se tropiezan en cada una de las excavaciones que realizan.

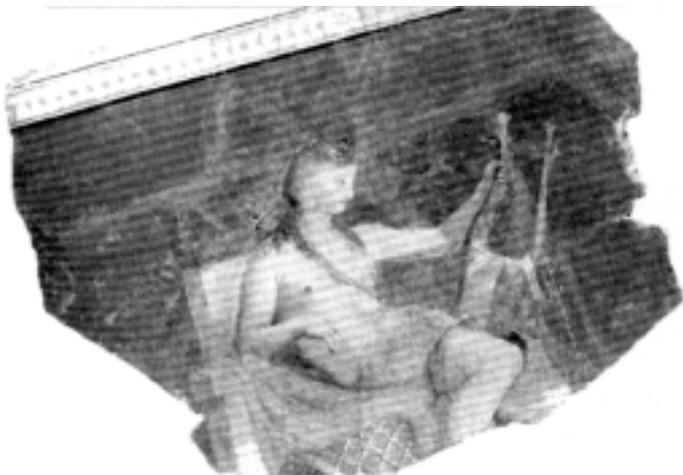
Lo que más nos gusto y llenó de curiosidad, en lo referente al transporte público, fue poder viajar en los tranvías articulados. Respecto a sus monumentos históricos y artísticos, ahí sí que es una ciudad insuperable e impresionante. Lamentablemente sólo pudimos ver una pequeña muestra de lo que es Roma, ya que nos hubiera hecho falta tener bastantes días más.

Cuna de un imperio

Poder apreciarla majestuosidad del Coliseo con casi 2000 años de antigüedad, vigilante siempre de las ruinas de lo que fue el Foro Romano, cuna de lo que llegó a ser un gran Imperio. La Piazza de Venezia con su imponente monumento de mármol dedicado al emperador Víctor Manuel II, también llamado «la máquina de escribir». El Vaticano, con la enorme Basílica de San Pedro, los museos y los frescos de la capilla Sixtina.

También estuvimos paseando por Vía Veneto hacía la Piazza di Spagna y llegar hasta la Fontana di Trevi para poder seguir la costumbre de lanzar una moneda a la fuente antes de partir de Roma, si se quiere regresar, ¡cómo no! Arrivederci Roma.

ALBERTO CERVERA ÀZUARA
Grupo DELTA-4



El grupo Delta-4 durante su estancia en Roma.



Situada en las aulas de formación de la estación de Tarragona **Nueva Galería de Exposiciones Foronda**

Su inauguración se celebró con la «Exposición Forondotélica» en la que se recogen diferentes documentos y materiales relacionados con el transporte público de Barcelona

Coincidiendo con las celebraciones del 125 aniversario del Tranvía y del 75 aniversario de Metro, se ha inaugurado en nuestras aulas de formación de la estación de Tarragona, la «Galería de Exposiciones Foronda», que recibe su nombre en conmemoración del Marqués de Foronda, que fue el gran organizador de la red de Tranvías y Metro de Barcelona a principio: del siglo XX (1904-1931).

Está previsto que esta nueva sala se dedique, en el futuro, a la realización de exposiciones de diferentes y variadas temáticas como, el coleccionismo histórico, grupos de trabajo, producción artística, etc.

Con motivo de la inauguración de esta Galería, se presentó la «Exposición Forondotélica», basada en la historia del transporte público urbano (Metro y Autobuses) de nuestra ciudad. Esta es, a juicio de los entendidos, la mejor exposición sobre este tema, que se ha hecho nunca en Barcelona.

La exposición ha sido posible gracias a nuestros compañeros Ramón Díaz Quero y Juan Antonio Rodríguez Gazulla, el primero aportando su colección-archivo y el segundo su asesoramiento técnico, así como diversas piezas y documentos, y juntos, los dos, poniendo en el empeño un entusiasmo y una ilusión extraordinaria.

El acto de inauguración, que tuvo lugar el día 29 de diciembre, contó con la presencia de nuestro Consejero Delegado, Emilio López Bailón, y la asistencia de los biznietos del Marqués de Foronda, Blanca y Juan de Foronda.



Eladio de Miguel, Responsable de Comunicación Interna de TMB, durante el acto de inauguración de la nueva galería, junto con Juan de Foronda, biznieta del Marqués de Foronda y Emilio López Bailón, Consejero Delegado de TMB.



Personal de la Cia. Gral. de Autobuses, 1922

Tranvía de la línea Pedralbes, 1921

Titulo de la primera Cia. de Ripperts, Inaugurada el 16 - 2 - 1882



Un viaje por nuestra historia

La Exposición hace un recorrido por diversos momentos de la rica historia de las compañías que conforman TMB, desde los meros Ripperts y Tranvías a finales del siglo XIX, pasando por el nacimiento del Gran Metro y del Transversal en los años 20. Se detiene en momentos como la Semana Trágica, o la celebración de la Exposición Universal del 29. Nos explica como se produjo la colectivización de las empresas durante la Guerra Civil y como se fueron desarrollando los procesos de crecimiento y mejora una vez finalizada esta.

En esta exposición, que permanecerá abierta hasta el próximo mes de marzo, podemos ver una excelente selección de títulos y billetes, placas y trofeos, planos y documentos, que seguro harán las delicias del visitante. Es una exposición para recordar, y por ello, se ha editado un catálogo que se reparte a todos los que la visitan.

La Exposición es, como decimos, un recorrido por nuestra historia, y la historia es como las raíces de nuestra empresa. Es una gran suerte poder estar en una empresa con tanto pasado y poder conocerlo. Aprovechemos la ocasión y hagamos caso del consejo de Raimon cuando nos dice que «qui perd els seus orígens perd la seva identitat».

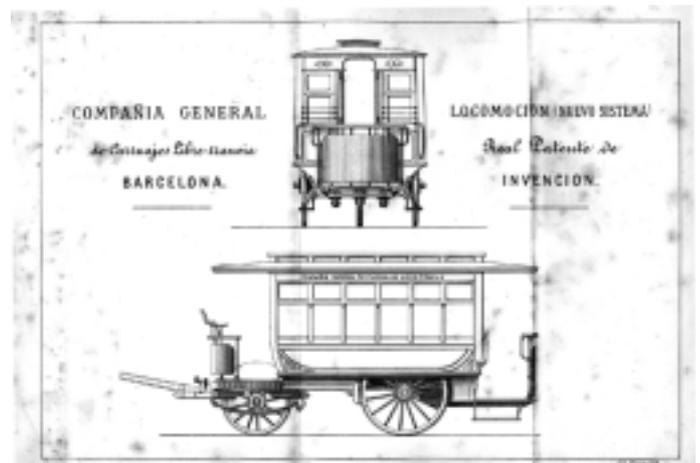
HORA PUNTA



Trabajadores del G.M.B. en los talleres de Lesseps, 1957.



Ramón Díaz Quero, propietario de la colección y Juan A. Rodríguez Gazulla, comisario artístico de la exposición.



Proyecto de Rippert, con y sin railes, 1884.



Postal educativa n.º 3, para la buena utilización del transporte, editadas en el periodo de la exposición, 1929.



Disposarà de tres nivells superposats, Metro, Bus i Ciutat Projecte de construcció del Triangle Ferroviari

El projecte ubicat en el districte de Sant Andreu, il·lindant amb la Sagrera, s'anomena Triangle Ferroviari, la peça de territori delimitada per les línies de Renfe de Laminats, Sagrera-Sant Andreu i Rodalies de la costa Sant Adrià-Sagrera, que queden tancades formant un triangle aïllat de la resta del teixit urbà.

Implicacions urbanístiques, tècniques i econòmiques, canviant al llarg dels últims dotze anys, han fet del procés de concreció, tant de la Cotxera de Metro com de la d'Autobusos, dins aquest espai imprecís del Triangle Ferroviari, una feina llarga i complexa, un difícil encaix de peces, d'interessos no sempre coincidents i d'opinions sovint contraposades. Finalment creiem que s'ha assolit el primer objectiu: dotar a aquest espai de les condicions físiques i urbanístiques necessàries per a permetre la implantació dels tres nivells: Metro - Bus - Ciutat, superposats funcionalment i que afecten tant el subsòl com la superfície.

Això ha estat possible gràcies a la col·laboració de la firma d'arquitectes Fabré & Torras, autors de la redacció de l'estudi de detall, el projecte executiu de la cotxera d'autobusos i del projecte dels ponts de connexió amb la futura xarxa viària, entre altres tasques.



Cotxera de metro

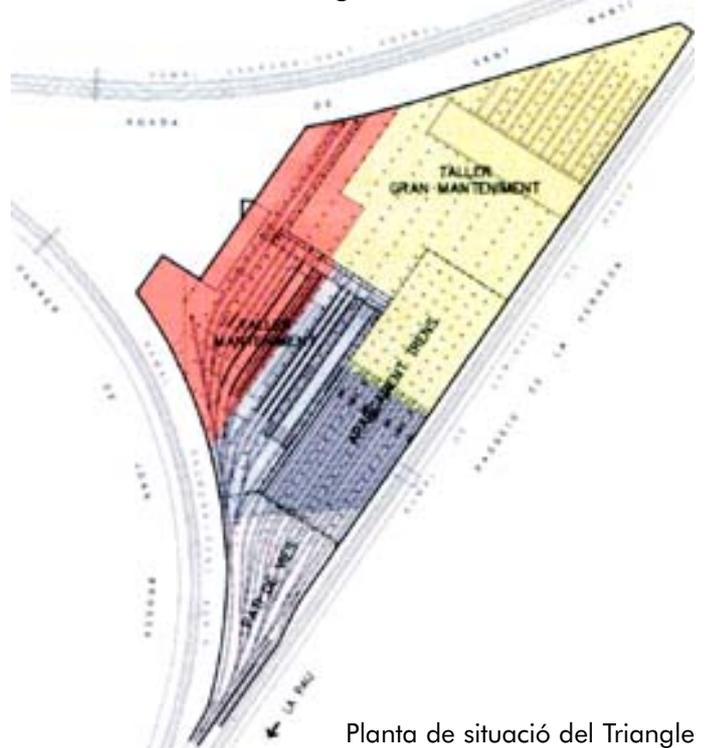
METRO

Cotxera-Taller de Metro

Situada en la cota + 10.00, es troba ubicada en el subsòl. La mateixa llosa de cobertura d'aquesta instal·lació conforma el que serà la base de la cotxera de bus, situada en el nivell immediatament superior.

Els trens accedeixen a la Cotxera-Taller mitjançant la platja de vies del telescopi, situada a l'aire lliure, que conflueix en un túnel que enllaça amb la cua de maniobres de l'estació La Pau, línia 4, que alhora enllaça amb el túnel de la línia 2, entre les estacions de la Pau, línia 2, i Verneda, línia 4. Aquest enllaç permet que puguin accedir-hi, a més dels trens de la línia 2, els de la 4 que, des del passat 11 de novembre de 1998 i amb motiu de les obres de la prolongació d'aquesta última línia a Trinitat Nova, no podien dirigir-se als seus tallers de Roquetes.

En aquesta cotxera-taller es poden distingir el taller de manteniment de primer nivell, ja operatiu actualment, i el taller de gran manteniment, o de segon nivell, del qual està executada la infraestructura de la primera fase i en execució la infraestructura de la segona fase.



Planta de situació del Triangle



Llindant amb el taller del primer nivell hi ha la Cotxera amb dotze vies d'aparcament de trens, amb capacitat d'un tren per a cada una d'elles. La capacitat de la cotxera es veurà duplicada amb la posada en marxa del segon nivell. La cotxera disposa d'un túnel de rentatge que inclou, a més de la maquinària per al rentatge d'un tren, equips de depuració i reciclatge de les aigües del rentatge.

El taller del primer nivell, destinat a les revisions periòdiques a curt termini, disposa de cinc vies amb fossat per a efectuar les revisions. Tres d'elles amb passeres per a poder accedir als nivells pis i sostre dels trens, i dues de muntades sobre pilarets, dins un ampli fossat, on tenen cabuda els bancs de treball necessaris. Així mateix hi ha dues vies per a l'aixecament dels cotxes del tren, una d'elles dotada amb gats per a elevar un tren sencer i permetre el canvi de boggies, els quals s'amunteguen a l'altra via. Dues vies addicionals serveixen per a efectuar revisions complementàries i per a l'aparcament de la maquinària de vies.

Es disposa d'un túnel de bufat, equipat amb aire comprimit, extractors i filtres d'aire viciat, per a dur a terme el bufat de les caixes d'aparells i motors de tot un tren. Finalment, hi ha dues vies amb cabuda per a dos trens cada una d'elles, una amb fossat per als canvis de motors i, l'altra, amb torn de rodes per al tornejat d'aquestes sense necessitat de desmuntar-les dels boggies.

El taller disposa d'instal·lacions complementàries per al seu funcionament, com són la xarxa d'aire comprimit, la detecció d'incendis i la instal·lació contra incendis amb hidrants, la ventilació, l'estació transformadora que rep el corrent o 25 kv procedent de la subcentral Verneda, la cambra de seccionadors de distribució del corrent continu de 1200 v. a les catenàries rígides i el pou d'esgotament.

La cotxera-taller per a autobusos, ocupa en planta la mateixa superfície que la del Metro

Cotxera d'autobus

Les vies pròpies de taller estan controlades des del mateix taller, des de la porta de les cotxeres, i és disposa d'un enclavament específic de tecnologia electrònica. Pel que fa a les vies de cotxeres, aquestes són controlades localment des de l'estació de la Pau o a distància des del CCM.

Els vestidors, sanitaris, oficines, menjador i zona de descans del personal del taller estan ubicats en un mòdul independent amb accés directe a la superfície de la llosa +19.70. A la zona de cotxera, i situats en la cota +16.00, es troben els vestidors, sanitaris i zona de descans del personal d'exploració. També a aquest nivell s'ha construït un aparcament propi per a vehicles particulars amb una capacitat per a 165 cotxes.

AUTOBUS

Cotxera-taller per a autobusos

Aquesta se situa damunt la llosa +19.70 de cobriment de Metro i és prevista per a 227 autobusos estàndard i 18 unitats d'articulades. Ocupa en planta la mateixa superfície que la del Metro i resultarà en part coberta i en part descoberta, a causa de la topografia de l'entorn i la implantació dels nous vials, segons la Modificació del Pla General Metropolità en el sector Sant Andreu - La Sagrera. Les obres ja s'han adjudicat i és imminent l'inici d'aquestes.

S'accedirà a la cotxera mitjançant els ponts esmentats des del passeig de la Verneda o bé des del carrer Joan Brossa. Després de l'accés hi ha una zona oberta o un pati, necessari per a fer de «pulmó», que materialitza l'espai d'espera a l'arribada dels autobusos a la nit.



A continuació trobem la zona d'aprovisionament de combustible, aspiració interior i detecció de possibles desperfectes o avaries, coberta amb una gran pèrgola que protegeix la zona de la pluja. Des d'aquí els cotxes van a l'aparcament o bé al taller, si és necessari. Prèviament passen, amb una freqüència determinada, pels túnels de rentatge.

L'àrea d'aparcament consisteix en una gran esplanada, coberta majoritàriament, però dotada d'obertures puntuals permanents i amb el frontal completament obert. El pati també disposa d'una zona per a ubicar-hi totes les instal·lacions i dipòsits necessaris per al subministrament i funcionament de la cotxera: bombes, recuperació i depuració d'aigua, gasoil, aigua de reserva per a incendis, grup electrogen, etc., situats a l'aire lliure, amb excepció de la cambra de bombes i el grup, que aniran en locals tècnics tancats.

Edifici del taller

Situat davant el pulmó d'accés, i desplaçat a l'esquerra, l'edifici del taller és previst per a dur a terme reparacions quotidianes, el manteniment regular dels cotxes, com també les revisions periòdiques i la ITV Compta també amb una cabina de pintures i un lloc específic per a reparacions a sostre dotat d'una estructura especial.

Edifici d'exploració

Ubicat paral·lel a les vies de Laminats, en l'edifici d'exploració s'organitza la distribució de les línies i és on es troben els conductors abans i després del servei. Conté tots els serveis necessaris a tal fi: dotacions per als conductors, oficines de comandaments, servei mèdic, aules de formació, etc. És, en definitiva, des d'on es controla el funcionament de la Cotxera. Aquesta construcció comptarà amb PB + 3 i, de moment, s'habilitarà l'interior de les dues primeres plantes.

És prevista la construcció d'uns ponts per passar sobre les trinxeres de les vies de Laminats i Rodalies de la costa

Ciutat

Ponts de connexió

És prevista la construcció d'uns ponts per passar sobre les trinxeres de les vies de Laminats i Rodalies de la costa, com també per damunt de les vies del telescopi descobert. Aquestes construccions seran el vincle de connexió amb la ciutat, tant dels autobusos que accedeixin a la Cotxera Bus com dels vehicles de servei i transport de vagons que accedeixin a la Cotxera-taller del Metro, a través de l'accés «carreter». Actualment la connexió es produeix per un petit pont i mitjançant un camí provisional.

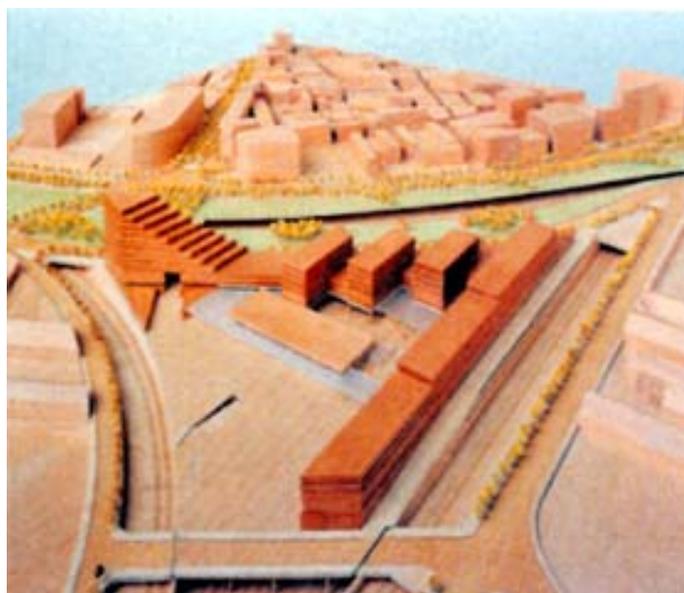
CIUTAT

Pel que fa a les edificacions en superfície, dins l'àmbit que anomenem Ciutat, previstes segons la modificació de PGM abans esmentada i l'estudi de detall per al Triangle Ferroviari, estaran destinades a serveis tècnics i usos complementaris i dotacionals públics, amb un sostre potencial de 60.000 m². La seva volumetria i ubicació ve determinada per l'estructura i fonaments, que són coincidents per als tres nivells Metro-Bus-Ciutat. Així, en els projectes però la cotxera Metro i Bus s'han calculat cada un dels elements estructurals segons el que hauran de suportar, i s'han disposat de manera que sigui possible el funcionament de les cotxeres i, alhora, viable la construcció del sostre edificable previst.

Per tal d'aconseguir una implantació i explotació de les cotxeres i dels edificis respectuosa amb el medi ambient, TMB va encarregar un estudi d'incidència ambiental, no preceptiu segons la legislació vigent, iniciativa amb la qual hem estat pioners.

CARME DEULOFEU

cap de la Unitat de Gestió d'Infraestructura i Obres





Autobusos: les noves sèries (II)

En la nova flota d'autobusos adquirits per TMB, a banda d'aquells de què ja vam parlar en la revista anterior, destaca l'augment dels vehicles articulats, ja que en poc més de tres anys s'ha passat de tenir 133 cotxes a haver-n'hi 174. No obstant això, per la seva singularitat, la novetat més significativa està en els nous autobusos turístics i en els busitos.



L'autobús Cívaro estrena disseny i tecnologia.



El 2101, encara a les dependències del carrosser.



L'èxit del Bus Turístic ha portat la compra dels autobusos de dos pisos de la sèrie 2100.



La Sprinter, sèrie 4200, el bus del barri.

SÈRIE 3800

Autobús articulat de pis baix MAN NG 312 F, els primers cotxes articulats de la marca MAN a l'empresa. Se n'han rebut dotze unitats entre l'any 1997 i 1998.

Motor: D2865 LUH 05 (310 CV de potència). Aquest motor té la particularitat de treballar amb cinc cilindres Euro 2.

Canvi de velocitats: ZF 5 HP 590.

Carrosser: Castrosua.

Aire condicionat: Hispacold.

Ofereix un total de 145 places, 42 d'assegudes i 103 dempeus.

SÈRIE 3300

Autobús articulat de pis baix MAN NG 313 F

Se n'han rebut vint unitats en l'any 1999.

Motor: D0866 LUH 26 (310 CV de potència) amb sis cilindres Euro 2.

Canvi de velocitats: ZF 590.

Carrosser: Castrosua.

Aire condicionat: Hispacold.

Ofereix un total de 153 places, 43 d'assegudes i 110 dempeus.

SÈRIE 2100

Autobús de dos pisos que porta el xassís MAN NL 222-F i que estan adaptats per cercar segons el plec de condicions presentades per TMB.

Se n'han rebut cinc unitats en l'any 1999.

Motor: D0826 LUH 12 (220 CV de potència). Euro 2.

Canvi de velocitats: ZF 5 HP 500.

Carrosser: SERCAR.

Aire condicionat: EMAR-VOGEL.

Aquestes unitats aniran destinades a reforçar el Bus Turístic. Per la gran acollida que ha tingut aquest servei a Barcelona, Ofereix un total de 80 places, totes ells assegudes.

SÈRIE 4200

Aquesta sèrie la componen vehicles que deriven del model de M.B. 412 D (SPRINTER) i adaptats per INDCAR en la seva utilització en el transport de viatgers.

Per les seves dimensions és un vehicle capaç d'efectuar un eficaç servei en aquells recorreguts on hi ha poca demanda de viatgers.

Disposa també de plataforma o rampa exterior i espai reservat per a passatgers proveïts de cadira de rodes.

Se n'han rebut onze unitats en l'any 1999.

Motor: OM 602 LA (122 CV) de potència Euro2.

Canvi de velocitats: Mercedes Benz W4A028

Carrosser: INDCAR.

Aire condicionat: Thermo-King.

Ofereix un total de 22 places, 8 d'assegudes i 14 dempeus.

**SERGIO TORRES
MIGUEL ÀNGEL ENÉRIZ**

Oficina Tècnica Material Mòbil i Tallers - Llevant





Fem festa Fem xerinola

Apunta-t'hi per a la propera vegada

TELEGRAMA URGENT

II Trobada de boletaires al Berguedà,
STOP Dia 6 de novembre de 1999, STOP

Vam sortir a les 6 hores de les cotxeres de Borbó i Llevant, STOP
Vam dinar al Restaurant Sta. Bàrbara. Sant Corneli, STOP



Quan vam acabar de dinar no vam ser capaços ni de moure'ns de la cadira.



Grans esforços vam haver de fer per aixecar-nos i moure l'esquelet ballant.



Però una vegada ho vam aconseguir, ens vam fer nostra la pista de ball.



De bolets, el que es diu bolets, pocs en vam trobar, llevat de dos companys amb molta SORT



De menjar si que em vam trobar! en abundancia i varietat.



TOT UN ÈXIT LA II TROBADA DE BOLETAIRES!





DESPEDIMOS EL MILENIO

**No se acabó el siglo,
ni el milenio, y
del efecto 2000 inada!**



**Así de felices y contentos
celebramos el nuevo año.**



**Pero por si acaso, en TMB,
decidimos estar preparados
para tales eventos,
y organizamos una buena comida
que celebramos el día 12 de
diciembre, en el Restaurante
Chimarrao, no fuera que el fin del
mundo nos cogiera con el
estómago vacío.**

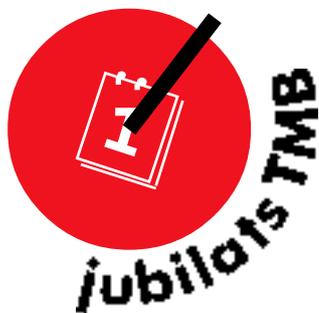


**No somos Carreras ni
Pavarotti pero aquí canta
todo el mundo.**



**Los nuevos ritmos de moda
no tienen ningún secreto
para estos compañeros que
los bailan todos.**





Associació de Jubilats i Pensionistes del Metro **Calçotada a Cambrils i celebració de l'acte d'homenatge als qui fan 80 anys**

Aquesta activa Associació la prepara les noves activitats per aquest any, que, com sempre, es caracteritzen per la important participació de tots els seus socis.

Desitgem que hàgiu passat unes bones festes de Nadal i que l'any present ens conservi la salut a tots.

Com que no podem disposar encara d'un local que ens permeti reunir-nos amb certa assiduïtat, el que solem fer, per no perdre contacte, és organitzar una excursió mensual i dos viatges d'una setmana a l'any.

Les últimes excursions realitzades varen ser tres dies a Andorra amb visites a l'estació d'esquí de Pal i als pobles d'Orina i Os de Civís. També vam poder gaudir d'una tarda als banys termals de Caldea.

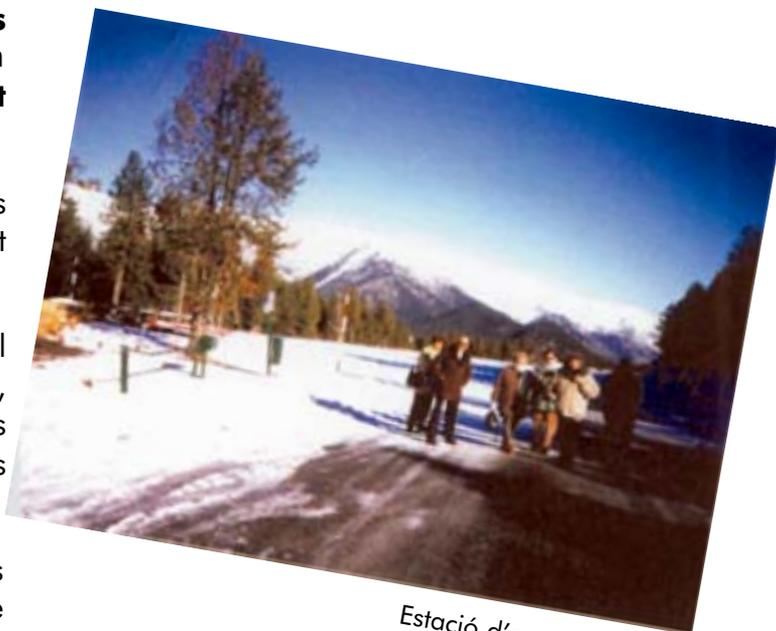
Sabem que l'anunci de l'excursió d'abans de Nadal us va arribar tard, però així i tot vam poder formar un grup de 108 persones. Va resultar un dia molt agradable per a tothom.

Ara ja us podem avançar que tenim organitzada una sortida per gaudir d'una calçotada a Cambrils, el dia 29 de febrer. Si us arriba a temps aquesta notícia, i teniu interès a assistir-hi, podeu trucar al telèfon 93 309 68 91.

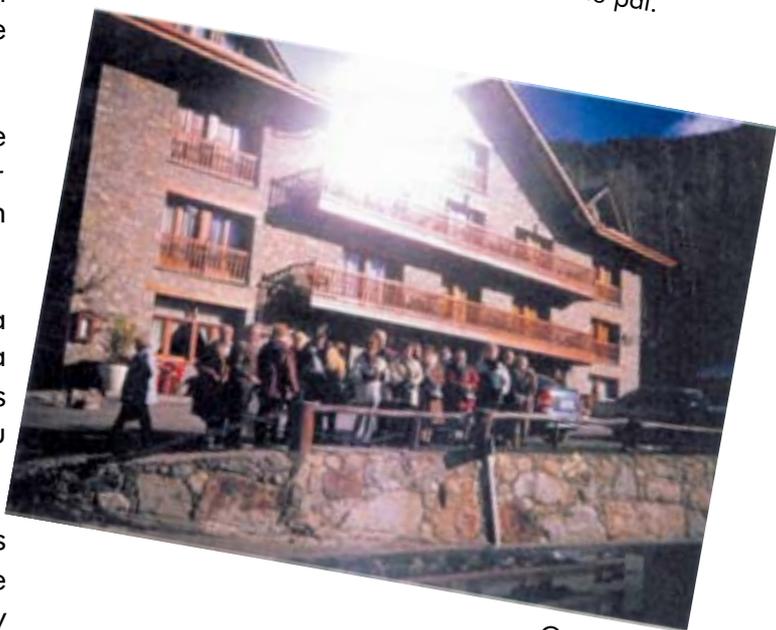
També us fem saber que, com cada any, els propers mesos d'abril i maig organitzarem un acte d'homenatge a tots els nostres socis que enguany compleixin vuitanta anys i que són, ni més ni menys, disset dels nostres associats.

Rebeu una cordial salutació.

**JUNTA de GOVERN
de l'ASSOCIACIÓ de JUBILATS
i PENSIONISTES del METRO**



Estació d'esquí de pal.



Os de Civís.

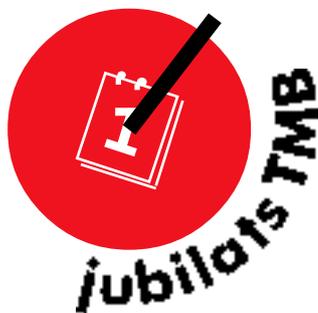
**Associació de Jubilats i
Pensionistes del Metro**

C/ Nàpols 26

Tel. 93 309 68 91

08018 Barcelona





PERSONAL DE TMB JUBILADO

Desde Hora Punta felicitamos a todos los compañeros "que se han jubilado en los meses de noviembre de 1999 y enero del 2000."

¿Conocéis alguna
anécdota divertida
de estos
compañeros?

¿Nos la podéis
hacer llegar?

Agradeceremos
vuestra información
para publicarla en
Hora Punta

Relación de personal de Autobuses

Núm.	Apellidos y Nombre	Fecha de jubilación
3076	JOSE GONZALEZ MEDEL	01/11/1999
3084	SALVADOR SERRA SEVILLA	01/11/1999
2083	ANTONIA GIRON TREMOSA	14/11/1999
3406	MIGUEL ESPELETA PELLICER	27/11/1999
2411	JOSE MARTIN LACAL	09/12/1999
1988	FRANCISCO SUÑER FELIU	31/12/1999
2955	MARCIANO GOMEZ CRUZ	02/01/2000
2825	MANUEL TORREBLANCA DOMINGUEZ	03/01/2000
4046	JOSE MADRID BUDIA	09/01/2000
2464	CESAREO NOHALES ESCRIBANO	12/01/2000
1220	VICTORIANO TEJEDOR GARCIA	18/01/2000

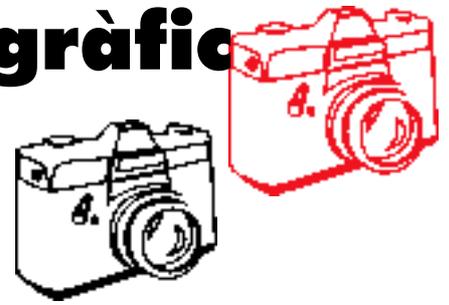
Relación de personal de Metro

Núm.	Apellidos y Nombre	Fecha de jubilación
7696	ILDEFONSO LOPEZ GALINDO	01/11/1999
7059	JOSE HERRERA GARCIA	05/11/1999
7739	JOSE BARRES MARTINEZ	16/11/1999
6931	ANTONIO CAMPILLO LUQUE	24/11/1999
7748	JUAN LINDE ROSILLO	26/11/1999
7753	PEDRO CARRILLO CARRILLO	30/11/1999
5747	MANUEL LOPEZ GALLEGO	04/12/1999
4193	JOSE ARIAS ALONSO	05/12/1999
7152	FERNANDO AMORAGA MADRIGAL	05/12/1999
6752	ANTONIO FERNANDEZ ARAGON	09/12/1999
7464	JUAN EXPOSITO HURTADO	13/12/1999
8133	JULIO MARTIN LOPEZ	14/12/1999
5224	MANUEL FERNANDEZ FERNANDEZ	23/12/1999
8643	ANTONIO RODRIGUEZ ALONSO	23/12/1999
7011	ALEJANDRO HERRANZ NAVIO	12/01/2000
6653	MIGUEL BLANCO GAGO	13/01/2000
8328	JUAN ANTONIO DIAZ RUIZ	13/01/2000
7482	ANTONIO BOCANEGRA GIRALDEZ	18/01/2000
4308	PEDRO FERNANDIZ GUIMERA	23/01/2000
10002	MANUEL CARPALLO BAUTISTA	30/01/2000





IX Concurs fotogràfic Hora Punta



BASES

Participants:

Hi poden prendre part tots els empleats actius i passius, i els seus familiars pròxims; cap d'ells no pot ser professional, de la fotografia:

Tema:

Lliure, amb un premi especial per als temes relacionats amb el transport públic.

Modalitats: 1- Blanc i Negre / 2- Color

S'admetran un màxim de 3 fotografies per autor en cada una de les modalitats, tenint en compte que no hagin estat premiades en altres concursos.

Format i presentació:

Blanc i Negre: el format mínim de les fotografies és de 18 x 24 i el màxim, de 24 x 30 cm, enganxades sobre cartolina. Es recomana deixar un petit marge al voltant de la fotografia (passe-partout).

Color: les mateixes normes que en l'apartat de Blanc i Negre.

Identificació:

Cada autor ha de posar un lema al conjunt de les fotografies presentades, i cada una d'aquestes ha de tenir un títol. En el dors de cada fotografia s'hi han d'indicar el lema i el títol.

En un sobre tancat s'hi ha de posar una targeta amb el lema i els títols de les fotografies; a més del nom, cognoms i adreça de l'autor, i el lloc de treball a l'empresa de TMB.

Jurat:

La composició del jurat encara no és definitiva.

PREMIS

Blanc i Negre:

Primer premi:	placa i val per a material fotogràfic.
Segon premi:	placa i val per a material fotogràfic.
Tercer premi:	placa i val per a material fotogràfic.
Premi especial(*):	placa i val per a material fotogràfic.

Color:

Els mateixos premis que en Blanc i Negre.

(*) El premi especial s'adjudicarà a la millor fotografia relacionada amb el transport públic.

Aquest premi es podrà declarar desert si el jurat ho creu convenient.

CALENDARI

Admissió:

Fins al 12 de maig de 2000

Adreça:

Zona Franca II - Comunicació interna

Veredict:

23 de maig de 2000 a les 11 del matí als locals de Zona Franca II.

Exposició:

Hora Punta informarà oportunament dels emplaçaments concrets i les dates.

Lliurament de premis:

2 de juny de 2000 a les 12 del migdia a la Zona Franca II

Devolució d'obres:

A partir del juliol de 2000 mitjançant valisa interior o bé a domicili.

Consultes:

Per a qualsevol consulta dirigiu-vos als organitzadors. (responsables i corresponsals d'Hora Punta).

NOTES:

Us demanem que les fotografies siguin lliurades prou protegides per a evitar-ne el deteriorament, sobretot de les cantonades.

És molt important que el suport de cartolina sigui gruixut i que les fotografies estiguin ben enganxades amb cola.

El fet de prendre part en la convocatòria pressuposa que s'admeten les bases de la convocatòria.

Qualsevol qüestió imprevista que sorgeixi en aquest concurs serà resolta pels organitzadors.



Plan de Pensiones de TB

La oficina Técnica del Plan de Pensiones de Transportes de Barcelona, S.A. es ya una realidad. En ella podremos atender, e intentar resolver todas vuestras dudas respecto este tipo de Plan.

Nuestras oficinas se encuentran ubicadas en el edificio central de Zona Franca II, planta 5ª-N. El horario es de 8 a 17 horas, y nuestros teléfonos son:

93.298.75.18 / 93.298.74.79

Comisión de Control del Plan de Pensiones de TB





Memorias de un estudiante en prácticas

«Yo trabajé en TMB»

TMB, mediante los acuerdos que tiene con diferentes universidades, acepta a estudiantes de los últimos cursos para que realicen prácticas en nuestra empresa. Esto les permite adquirir un conocimiento real

Supongo que no digo nada nuevo si afirmo que «el tiempo pasa volando». Y sin embargo, me veo obligado a comenzar esta intentona de artículo con dicha afirmación. Parece que fue ayer nuestro primer día en la empresa, además de nuestro primer día en el mundo laboral, lo cual lo hace más reseñable, y, en cambio hoy, ya estamos fuera. Lo que entonces era para nosotros futuro, hoy ya es historia y, en mi caso, queda una tenue sensación de que estos ocho meses no han sido más que un abrir y cerrar de ojos...

Pero comenzaré por donde hay que comenzar. Nuestra historia se remonta más allá del día en que iniciamos nuestras prácticas en TMB. De hecho, lo hace cuando nos apuntamos a un plan de cooperación Universidad-Empresa que nuestra facultad, Ciencias Económicas de la UAB, ha suscrito con diversas entidades tanto públicas como privadas, con el fin de facilitar a un grupo de estudiantes la realización de prácticas en el mundo «real». Esto nos da, a los estudiantes de Administración y Dirección de Empresas, la oportunidad de foguearnos antes de finalizar nuestros estudios, con las ventajas que ello conlleva.



de lo que es el mundo laboral y poder enfrentarse a él, con mayor seguridad y formación. Uno de esto: jóvenes, que realizó sus prácticas con nosotros, nos relata aquí sus experiencias.

Este año fuimos siete estudiantes de la UAB los que hemos hecho prácticas en esta empresa, situados en los departamentos de: Nóminas, Tesorería, Contabilidad, Administración, OSI y Aprovisionamientos. En ellos permanecemos durante ocho meses, repartidos en dos periodos, de enero a abril y de septiembre a diciembre.

¿A dónde iremos?

Recuerdo perfectamente el día en que nos comunicaron el nombre de las empresas a las que habíamos sido asignados. Quien más, quien menos tenía la ilusión de ir a una gran multinacional (Nestlé, Arthur&Andersen, La Caixa, etc.), así que cuando nos dijeron que iríamos a TMB nos quedamos, cuando menos, un poco parados. La verdad es que en aquellos momentos todos ignorábamos la magnitud de la empresa que nos iba a cobijar. Es muy triste, pero parece que la inmensa mayoría de los universitarios, por lo menos los de mi facultad, que son de los que puedo hablar, piensan que los metros y autobuses funcionan solos. Así que, no es de extrañar, que alguno de nosotros se imaginara que sus prácticas iban a discurrir picando billetes, o en alguna ventanilla de la Línea 5.

Josep Manuel de Antonio, situado a la izquierda, junto a sus compañeros de prácticas de la UAB.





«Yo trabajé en TMB»

Nuestros primeros días

La primera cosa que nos llamó la atención fue la mala comunicación que había para llegar hasta la Sede Corporativa, entonces la llamábamos así, ahora es Z.F. II, y, sobretodo, que no hubiese una parada de metro ni remotamente cerca, pero supongo que eso es algo que seguirá llamando la atención a mucha gente. Pese a todo, nos apañamos bastante bien para encontrarlo, y allí nos plantamos el día 10 de Enero de 1999. Solo llegar ya nos sorprendió encontrarnos con un edificio «tan grande». Después nos recibieron calurosamente María Dolores Alvarez y el Eladio De Miguel, y fue entonces cuando comenzamos a hacernos una idea de cuan grande es TMB. Una de las primeras cosas que nos dijeron, y que nos dejó sorprendidos, es que TMB no existía jurídicamente como empresa, sino que es la cobertura de dos compañías, TB y Metro. Después nos comentaron cifras que ni de lejos imaginábamos, que si tantos trabajadores, que si tantos autobuses, infinidad de kilómetros de vías, cifras astronómicas de dinero... Es fácil imaginar como nos sentíamos, minúsculos y desorientados.

«Fuimos aprendiendo, yo en particular jamás dejé de aprender, y creo que conseguimos sintonizar con nuestro entorno»

Los primeros días fueron los más extraños, pero supongo que eso debe pasarle a todo el mundo, y en todas las empresas. No hay que olvidar que para nosotros era nuestro primer trabajo, y eso acarrea cierto desconocimiento. Pero en mayor o menor medida nos fuimos adaptando, fuimos aprendiendo, yo en particular jamás dejé de aprender, y creo que conseguimos sintonizar con nuestro entorno, y con lo que se esperaba de nosotros.

Me gustaría hacer hincapié en que para los estudiantes como nosotros el verdadero aprendizaje, lo que realmente nos motiva, no es quizás desarrollar uno u otro trabajo específico, sino entrar en contacto con lo que es la vida laboral, con esta vida dentro de la vida que es el ejercer un trabajo pero, sobretodo, relacionarse con otras personas para poder llevar a cabo ese trabajo, y dentro de un marco, y de unas normas casi siempre no escritas que para nosotros eran totalmente desconocidas.

«Con mayor o menor facilidad cada uno fue encontrando su sitio en su entorno, aprendió a identificar el suelo que pisaba»

Dicho de otra manera, el único bagaje que nos dio nuestro coordinador en la universidad fue el famoso dicho «donde fueres haz lo que vieres». La verdad es que ahora creo que es casi suficiente equipaje para poder moverse por la vida. Y es ese aprendizaje lo que en general todos los estudiantes de mi promoción resaltan por encima de todo, ese enriquecimiento que hemos obtenido en un entorno controlado y sin presión, y que de cara al momento de la verdad, cuando en breve hayamos de buscar el trabajo que queramos, nos aportará una ventaja plausible.

«Todos estamos de acuerdo en que éste ha sido el año que más rápido ha pasado en nuestras vidas»





«Yo trabajé en TMB»

Con mayor o menor facilidad cada uno fue encontrando su sitio en su entorno, aprendió a identificar el suelo que pisaba. Eso fue sin duda lo más difícil. Después lo demás fue más o menos pan comido, aunque a veces fuera menos que más.

Por lo demás, poco se puede decir sin entrar ya en detalle en la vida de cada uno. Para todos nosotros ésta ha sido una experiencia muy positiva, por supuesto todos hemos pasado momentos buenos y malos, algunos frenéticos y otros más tranquilos, pero sobretodo al final permanece un buen sabor de boca, una sensación de satisfacción general que permanece por encima de to-

dos los momentos individuales. Y además, las prácticas no se han hecho tan largas como en un principio esperábamos: De hecho, todos estamos de acuerdo en que éste ha sido el año que más rápido ha pasado en nuestras vidas. Por eso, comenzaba diciendo que todo ha parecido un abrir y cerrar de ojos, como un rápido y ligero rumor de viento que nos ha dejado una larga sonrisa en nuestras bocas. Y si alguna vez en el futuro nos preguntan, cuál fue nuestro primertrabajo, con orgullo contestaremos:

«Yo trabajé en TMB».

JOSEP MANUEL de ANTONIO
Estudiante de Económicas UAB



Hombre afable y amigo

Cálida y emotiva poesía dedicada, por sus compañeros de trabajo, a Ignacio Ramírez, trabajador del Metro de Barcelona, como recuerdo de los treinta años que estuvo en esta compañía.



A un compañero de verdad

Treinta años de servicio
en el subsuelo catalán,
cuántos días trabajados
para poderse jubilar.

Cuantas vivencias pasadas
a los jóvenes puedes contar.
Entró llenando botijos
y el PC domina ya.

Rodríguez de la Fuente
lo quiso contratar,
al ver los animales de papel
que suele fabricar.

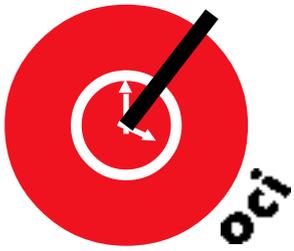
Ranas, canguros, jirafas,
pajaritos y mucho más,
que hace con cariño
para a los niños regalar.

Un niño pasó ayer
y le dijo a su mamá,
el señor de los pajaritos
ya no viene o trabajar

Ignacio se llama de nombre,
por Ramírez lo conocemos más.
Hombre afable y amigo,
«compañero, compañero» de verdad

TEODOSIO RODRÍGUEZ MERINA
Jefe Estación 3573 - Noviembre 1995





Racones: CAN FERRERONS

Ruta a peu



Masia de Can Ferrerons.

FITXA TÈCNICA

- **Època recomanable:** Tot l'any.
- **Dificultat:** Baixa.
- **Equipament:** No requereix cap equipament especial, però haurem de portar aigua, ja que no hi ha cap font en tot el camí.
- **Durada total:** 1 hora 10 minuts (anada i tornada).
- **Comarca:** el Maresme - Vallès Oriental.



Ens aquesta ocasió us proposem una agradable passejada pel Parc Natural del Corredor, situat entre el Maresme i el Vallès Oriental, que podem fer amb tota la família i a qualsevol època de l'any.

Com arribar-hi?

Des de Barcelona agafarem l'autopista A-19 i prendrem la B-20, direcció Granollers, a l'alçada de Mataró. Passat el poble d'Argentona agafarem la B-510 direcció Dosrius, travessarem aquesta vila i continuarem per la mateixa B 510 direcció Llinars, fins a arribar al Coll de Can Bordoi (senyalitzat). D'aquí, després d'un revolt, surt una pista que indica «Santuari del Corredor». L'agafarem fins al Santuari de Sant Andreu del Far, que forma un conjunt amb la masia restaurant de Can Guinart. A l'aparcament d'aquesta masia hi deixarem el vehicle i començarem la nostra ruta a peu.

0 minuts - Continuarem per la pista principal en direcció al Santuari del corredor.

2 minuts - Trobarem una pista senyalitzada a la dreta i que no agafarem.

4 minuts - A l'esquerra surt una pista que no deixarem mai, ja que ens condueix, sense pèrdua, fins a Can Ferrerons (hem d'anar amb compte, ja que durant el recorregut trobarem diverses pistes secundàries).

35 minuts - Masia de Can Ferrerons, actualment abandonada, es troba envoltada d'un agradable entorn. Cal parar atenció a una impressionant alzina centenària, situada al costat d'aquesta masia, amb unes mides poc usuals. El retorn el farem pel mateix camí.

JAIME PÉREZ GÓMEZ
Gerència L-4





La Rueda

Ese ingenio que revolucionó el porvenir del hombre.
 Esa circunferencia alada rauda en ansiedades.
 Esos rastros de ebonita cansada que irrumpen en los horizontes, cual pirámide desmoronada.
 Ese perfecto autismo de la línea.
 Ese aro recauchutado sediento forzoso de asfalto.
 Ese circulo solidario eslabón de mi jornal.
 Esa fiel compañera de tantas horas.
 Esa imprescindible irrefutable de la metrópolis.
 Esa rueda compañera externa de nuestras fugas.
 Esa, demostrativo femenino metáfora a recorrer.
 Esa rueda, mi rueda, y yo os deseamos

Feliz 2000
AGUSTÍN GÁLVEZ



mots encreuats

HORIZONTALES.-1.- Dabas algo desagradable. 2.- Vocal. Amontonarás. Vocal. 3.- Letra griega. Denunciar, delatar. Símbolo químico. 4.- Superficie donde se trillan las mieses. Tostar. Moneda europea. 5.- Dícese de lo que se toma o se comprende eternamente. Contracción. Al revés quito la vida. 6.- Vano, inútil. Al revés, sitúa en un lugar. 7.- Vasijas grandes. Al revés, barnizar, esmaltar. 8.- Al revés quito la humedad. Símbolo químico. Altura pequeña. 9.- Señal de socorro. Al revés asigna bienes a una fundación. Religiosa. 10.- Forma del pronombre. Guardias de ciertos animales. Preposición. 11.- Consonante. Halagamos. Consonante. 12.- Ricas, con mucho dinero.

VERTICALES.- 1.- Gustosos, sabrosos. 2.- Consonante. Burlones finos. Vocal. 3.Dios egipcio. Hombres desaliñados. Preposición inseparable. 4.- Oferta pública de adquisición. Al revés, sin enfermedades. Al revés, faltar de juicio. 5.- Lanza larga. Existe. Nombre de mujer. 6.- Que tiene esperanzas infundadas (femenino). Amárrele. 7.- Relativo a la nariz. Residir, habitar. 8.- Labrar la tierra. Voz de mando. Mujer noble. 9.- Establecimiento donde se sirven bebidas. Dícese de ciertas frutas muy gustosas. Al revés, número cardinal. 10.- Campeón. Moralistas. Siglas comerciales. 11.- Consonante. Terminamos. Consonante. 12.- Aumentaron, juntaron.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	■											■
2		■										■
3			■								■	
4				■						■		
5					■				■			
6						■	■	■				
7												
8							■		■			
9										■		
10											■	
11												■
12	■											■

Rufino Alonso

