



editorial

Fa 10 anys es presentava Hora Punta com el periòdic fet per tots i per a tots, i com la base del coneixement del nostre treball i del nostre entorn.

Hora Punta naixia per a crear nous vincles entre la gent, nous canals de comunicació i d'integració col·lectiva

Es considerava molt difícil, però, d'aconseguir projectar cap a l'exterior una bona imatge d'empresa si no aprofundíem abans en un coneixement de nosaltres mateixos. Per aquesta raó es definia aquest coneixement com l'objectiu primordial d'Hora Punta.

Des d'aquell moment, Hora Punta ha viscut tres etapes diferents que han suposat un permanent esforç d'innovació i d'actualització.

Tanmateix, durant aquests 14 anys s'han publicat 618 articles, que podem agrupar en quatre grans grups.

Les persones i les seves interaccions amb l'activitat laboral son el primer gran àmbit d'articles publicats. Així, entrevistes i perfils personals (65 articles), formació i grups de treball (37), la salut i la prevenció de riscos (33), els jubilats (33), així com l'oci i els esports (102) ocupen, entre altres temes, un lloc preeminent.

En segon lloc, s'ha tractat el tema dels valors i del coneixement, en el qual destaquen els 153 articles d'opinió que han estat publicats.

La tercera de les grans àrees temàtiques de les quals s'ha parlat es correspon amb els articles relatius a l'explotació, la tècnica i la innovació (142).

L'últim àmbit correspon a temes de procedència molt diversa.

En definitiva, el conjunt d'articles recull una imatge molt rica, variada i complexa d'allò que hem anat fent durant aquests anys. El Consell de Redacció ha cregut interessant de fer un índex cronològic dels continguts d'Hora Punta, que s'adjunta com a separata d'aquest número i que'ns permetrà tenir una idea precisa del coneixement que atresoren les seves pàgines.

Periòdic de tots i per a tots. Així era en néixer i així continuarà sent.

Autobuses de Barcelona recuerdo en fascículos



Dia sense cotxes



El correo postal de TB



Donación de 4 autobuses a Choloma (Honduras)



 Se hace camino al andar	3
 A voltes amb el correo de "TB"	5
 Balanç de la jornada: El transport públic de TMB "El dia sense cotxes"	8
 Dia sense cotxes, divendres negre	11
 Aneto 2000	12
 TMB col·labora amb l'empresa de transport públic de Rotterdam durant d'Eurocopa 2000	15
 Rotterdam Eurocopa 2000	16
 Racons: la Mola de Colldejan	19
 Conductora dentro y fuera de TMB	20
 Personal de TMB jubilado	22
 Associació de Jubilats i Pensionistes del Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	23
 Solidaritat	23
 Convocatoria	24
 La Jubilació no és un temps d'avorriment	25
 La ignorancia que nos aplasta	27
 Mots encreuats: solucions del n° anterior	27

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

Coordinació de l'edició i assessoria
redaccional:
Consell de Redacció
Rufino Alonso Fernández (Triangle Ferroviari)
María Dolores Álvarez Arranz (Zona Franca II)
Diego Balsera Rodríguez (Gerència L-3)
Lluís Bruguera Casas (Zona Franca II)
José A. Dorador Fernández (CRE)
Enric García 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° 56:

Josep Cuenca
Antoni Calzada
Manel García
Manuel Llanos
Josué León
Jaime Pérez
Manuel Moreno
Margarita Latorre
Victor Homedes
Francesc Capdevila
Jordi Aguado
Alberto Martín

Edició:
Comunicació Interna

Producció:
Autoedició

Maquetació:
Susana Domínguez

Fotomecànica ZUMCOLOR S.L.

Impressió: INGOPRINT

N° 56: setembre-octubre

Tirada: 11.500 exemplars



SE HACE CAMINO AL ANDAR

Donación de cuatro autobuses a la población de Choloma (Honduras), una de las más castigadas por el huracán Mitch.

TMB SOLIDARI ha dejado de ser un proyecto para convertirse, por la fuerza de los hechos, en una realidad.

Poco a poco hemos ido viendo como se realizaban pequeños actos que empezaban a dar sentido a esta idea. Pero nos empezaba a hacer falta uno que nos diese más sensación de plenitud, aunque no por ello lo considerásemos más importante, y éste por fin ha llegado.

SE HAN DONADO 4 AUTOBUSES A CHOLOMA (HONDURAS).

En principio podría parecer que estamos hablando de un acto de Empresa sin más, pero en este caso no es así. Cuando se produjo la gran catástrofe del huracán Mitch todos nos volcamos en una ayuda inmediata que sirvió para paliar las carencias más urgentes, pero que no serviría para reconstruir un país o zonas del mismo.

Una vez pasada la gran avalancha, los países pasan a reconstruir sus infraestructuras, y es entonces cuando empiezan a aparecer las deficiencias e intentan arreglarlas como mejor pueden, dándose cuenta de lo mucho que les hace falta y lo poco que se les ofrece.



Diversos representantes de TMB y de la Agencia de Aduanas, acompañan a la Cónsul de Honduras y al Alcalde de Choloma.





Los cuatro autobuses donados ante la fachada del Palau de la Generalitat.



Momento de la firma en el Salón de la Reina Regente. De izquierda a derecha: Sra. Cónsul de Honduras, Alcalde de Choloma, Alcalde accidental de Barcelona y Consejero Delegado de TMB.

A través de Cooperación Internacional de TMB nos ponemos en contacto con Choloma, población hondureña situada en el valle de Sula y una de las zonas más castigadas por el huracán, y nos presentan un proyecto para crear un servicio de transporte escolar en este municipio que servirá para acercar a la infancia a las escuelas.

A la vista de lo positivo del proyecto, se llega a un acuerdo de donación de 4 autobuses y el alcalde de la población, Sr. Armando Galé, que a la postre será el encargado de instruir a los otros conductores en el manejo de los vehículos viene a Barcelona el día 19 de septiembre para firmar el protocolo de donación junto con nuestro Presidente, Sr. Xavier Casas, quien, por esas casualidades era el alcalde accidental de Barcelona.

Se procedió a la firma en uno de los salones del Ayuntamiento, en un acto que para el alcalde de Choloma fue muy emotivo. No podemos pensar en la figura de este alcalde comparándola con los de por aquí, sino verlo como un ciudadano más que asume más responsabilidades y que se muestra muy satisfecho y agradecido ante una donación que servirá para que su pueblo tenga mejor acceso a la cultura, y por tanto mayor posibilidad de salir de la pobreza.

La figura de los cuatro autobuses, con sus conductores a la cabeza, en la plaza Sant Jaume dio al acto una magnitud y relevancia que hizo pensar a alguno: en esos versos de Machado:

"Caminante, no hay camino, se hace camino al andar".

Esperamos que una vez abierta la senda sepamos seguirla y conseguir que la solidaridad de los compañeros de TMB llegue muy lejos.

**TMB Solidari
gestiona el
acuerdo de la
donación para
crear un servicio
de transporte
escolar.**

TMB Solidari.





A VOLTES AMB EL CORREU DE "TB"

En el número 43, de Juliol-Agost/98, de la nostra revista Hora Punta, a la pàgina 15 i amb el títol de "El correo postal de TB", presentàvem respecte de la posada en funcionament del servei postal en els tramvies de Barcelona, una sèrie de dades més o menys fiables, que ens portaven a deduir com a data de començament d'aquest servei l'1 de març de 1915.

Totes aquestes suposicions les basàvem en una curta anotació, no del tot certa com hem pogut comprovar, que havíem trobat casualment i que'ns va dur a fer un llarg treball de recerca que no ens va portar, però, a cap resultat satisfactori. La nota, com en el seu moment vam publicar, deia escaridament:

"En la orden laboral nº 1262, de 24 de febrero de 1915, archivada en el Libro 14, se encuentran las instrucciones oportunas para instalar los buzones de correos en los tranvías"

D'aleshores ençà ni els nostres amics ni nosaltres havíem pogut aportar cap nova dada sobre el tema.



"Le Maison Dorée". Plaça de Catalunya cantonada del carrer Ribadeneira. Davant d'aquests cafè es trobava situat un dels punts de recollida del correu.

Però a la fi, la nostra paciència es veuria recompensada. Degut als contactes mantinguts amb els Srs. Díaz i Rodríguez, per tal d'aportar la nostra petita col·laboració en la preparació de la seva magnífica "Exposició Forondotèlica" que amb motiu dels actes del "125 Aniversari del Tramvia" i del "75 Aniversari del Metro" a tingut lloc als expositors de les Aules de Formació existents a l'estació de Tarragona, vam poder repassar detingudament una bona quantitat de documents relatius a les antigues empreses de tramvies que molt amablement el Sr. Díaz va posar al nostre abast.

Un d'aquests documents, un vell quadern que en el seu desfilat l'hom portava el nº 14, i a les tapes, de cartró dur, decorades d'ennegrides aiguamarines hi havia enganxada una etiqueta, a la qual, mig esborrat podia llegir-se:

***"Movimiento"
Ordenes de Servicio"
Del Nº 1104 al
Empezó el 14 Diciembre 1913
Terminó el***

El cor ens va donar una batzegada. Seria aquest el famós i buscat llibre 14?. Vam obrir el quadern i a les seves pàgines, escrit a ploma i tinta i amb bona cal·ligrafia hi havia una relació d'avisos oficials de l'empresa de tramvies, escrits i signats a mà pel mateix director Sr. Foronda. Tots tenien





Magatzems "El Globo". Plaça de Catalunya, cantonada Pelai i Rambles. Davant dels magatzems El Globo es trobava un altre dels punts de recollida del correu tramviàrie.

al seu començament un curt titular i un número de sèrie. No ho vam dubtar, vam passar amb presses les pàgines fins arribar a la que tenia l'ordre que nosaltres buscàvem: la 1262.

Al seu títol i començament deia:

Movimiento

Buzones – Nº 1262.

Se hace presente al personal que desde mañana empezará a regir en algunos coches los buzones para la recogida de Cartas, etc., etc., etc.....

Després d'una sèrie d'instruccions referents als llocs de recollida pel personal de Correus, continuava amb unes recomanacions pels empleats dels tramvies i finalment tancava amb la data i la signatura. La signava el propi director.

Tot el document tenia una gran importància històrica, el més important, però, per a nosaltres era la data. Signada el dia 27 de febrer de 1915 i dient al seu començament "que desde mañana...." era evident que el començament del servei de correu va ésser el dia: **28 de febrer de 1915**. La nostra alegria era gairebé incontinguda. Teníem tota la informació i la data; l'havíem trobat.

Ja més calms, repassant les anotacions ens vam adonar que hi havien altres dades sobre el correu tramviàrie molt interessants. Especificava clarament els llocs de recollida i la seva ubicació. Eren situats a punts estratègics on passaven o convergien varies línies. El qual vol dir que van ésser gairebé totes les línies les que en un moment

Els llocs de recollida van ser fixats a les parades de:

"Plaça del bisbe Urquinaona"
(2 punts – 7 línies)

"Pla de Palau" (1 punt – 2 línies)

"Plaça de la Pau" (1 punt – 1 línia)

"Ronda Sant Antoni" (1 punt – 1 línia)

"Rambla Santa Mònica"
(1 punt – 1 línia)

"Passeig de Gràcia/Consell de Cent"
(1 punt – 1 línia)

"Plaça de Catalunya" (3 punts – 4

determinat oferien aquest servei, i per tant els vehicles que les cobrien portaven instal·lat en el tester la seva bústia.

Cal recordar els llocs de recollida de la Plaça de Catalunya. Una era a la parada que hi havia davant de "**Le Maison Doreé**", un bonic cafè de moda situat a la cantonada del carrer Ribadeneira. Un altre a la parada de davant del "**Salón Cataluña**"; un popular i molt visitat cinema de l'època, situat a la meitat



Cinema Catalunya. Plaça de Catalunya, entre Pelai i Bergara. Tot just davant del cinema hi era la parada del tramvia amb el punt de recollida del correu.



del recorregut entre els carrers Bergara i Pelai, prop de l'actual Zurich. I per últim la que es trobava a la cantonada dels carrers Pelai i Rambles, tot just davant dels magatzems "El Globo", que es dedicaven a la venda de bosses, maletes, paraigües, sabates, etc.. En el seu lloc avui dia hi ha una coneguda botiga especialitzada en aparells de mesures de precisió i d'òptica.

Curiós és també l'afegit de normes que l'esmentat avís comunicava als empleats:

- 1 El públic no farà parar el tramvia amb la sola idea de fer servir la bústia.
- 1 Les bústies només es faran servir quan el vehicle estigui detingut a la parada.
- 1 El servei de correu no serà motiu d'allargament del temps de parada del vehicle.
- 1 El servei de bústies es farà per agents de Correus sense intervenció dels empleats del tramvia.
- 1 Els accidents que puguin patir els agents de Correus o els que puguin patir el públic per causes de dipositar les cartes a les bústies en cap cas serà imputable a l'empresa o als seus

Recomanava també evitar les desgràcies ocasionades amb motiu de qualsevol imprudència del públic i finalitzava amb la frase de:

Lo que se comunica al personal para su conocimiento y cumplimiento.

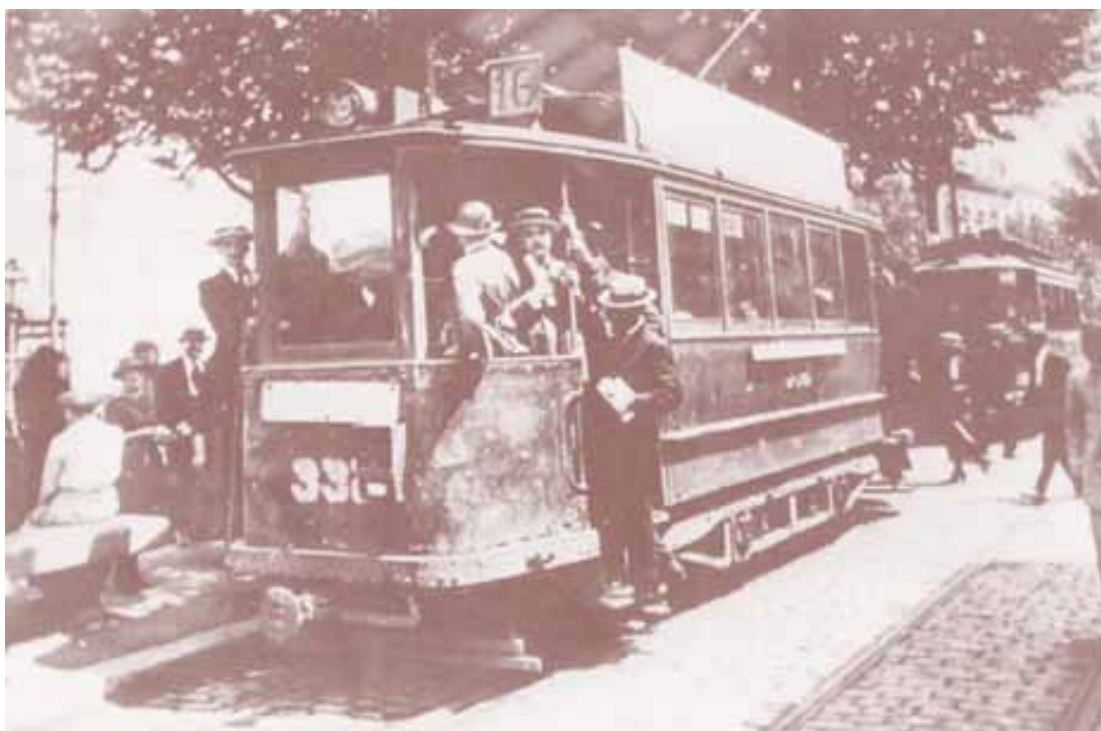
I al igual que el document acabava amb aquesta autoritària frase, nosaltres concluïm la presentació d'aquest "avís", que'ns ha suposat la satisfacció de poder oferir a tothom reviure un record de la històrica de la nostra ciutat i la nostra empresa a través d'una dada que la llunyania del temes s'havia encarregat de protegir a l'interior de les grogues pàgines d'un antic i vell quadern.

Ben pintades i amb un vistós sobre blanc al mig, les bústies eren instal·lades a les capçaleres del sorollosos tramvies. Era el dia 28 de febrer de 1915 i s'iniciava el servei de correu als tramvies de Barcelona.

D'això fa una mica més de vuitanta-cinc anys; gairebé ahir.

Josep Cuenca i Antoni Calzada

El tramvia 332, amb la seva bústia.





BALANÇ DE LA JORNADA: EL TRANSPORT PÚBLIC DE TMB "EL DIA SENSE COTXES"

La jornada del "Dia Europeu sense cotxes" convocada per diverses institucions, entitats polítiques i cíviques ciutadanes, i a la qual TMB es va afegir reforçant els serveis de Metro i Bus, es va dur a terme el passat dia 22 de setembre.

El balanç global del funcionament del transport públic de Metro i Autobusos durant aquell dia va ser el següent.

Servei de Metro: El servei es va desenvolupar sense incidències

Tal com estava previst, es va mantenir al llarg de tota la jornada el servei habitual d'hora punta del matí. En conseqüència, els 94 trens que van circular des de les sis hores del matí van suposar un increment de servei del 12% en relació al d'un divendres qualsevol.

El servei va funcionar sense produir-se cap mena d'incidències.

Servei d'Autobusos: La manca d'incidents va ser la tònica de la jornada

Igual que al Metro, el servei d'hora punta es va mantenir durant tot el dia. Això va significar, comparat amb un dia feiner normal, un increment del 3'4%.

No es van produir incidències, tot i que cal destacar que les mesures i controls policials establerts als accessos i les sortides de Barcelona van afectar en diverses hores del dia la circulació d'algunes línies d'autobusos: L60, L40, L62 i L76.

Destinar més recursos al transport públic és el millor camí per a aconseguir la qualitat que tots volem.



Viatgers a Metro: Increment d'un 8% d'usuaris

**Està en mans
dels ciutadans
el fer una ciutat
sostenible.**

	Període	Acumulat
De 6 a 9 hores	+5%	+5%
De 9 a 12 hores	+8%	+7%
De 12 a 16 hores	+10'5%	+8%

Increment mig ponderat : +8%

Durant les primeres hores del matí es va constatar un increment del passatge transportat que es valorava en un 5%. A les hores del migdia i a primera hora de la tarda l'augment en Metro era superior a l'habitual en un dia feiner. Conseqüentment, l'increment mig ponderat va ser del 8%.

Viatgers d'Autobusos: Increment d'un 4% d'usuaris

**De l'èxit
d'aquestes
iniciatives
depèn la
qualitat de vida
en les ciutats.**

	Període	Acumulat
De 6 a 9 hores	+1/2%	+1/2%
De 9 a 12 hores	+5%	+3/4%
De 12 a 16 hores	+5%	+4%

Increment mig ponderat : +4%

Durant l'hora punta del matí no es van observar increments espectaculars en la utilització dels Autobusos. Tan sols s'ha de destacar els nivells d'ocupació similars a dies precedents en tots els autobusos.

Aquesta circumstància es va repetir al llarg de la jornada, la qual cosa, degut a l'increment d'oferta [del 3'4%) durant el dia, va motivar un increment global del 4% d'usuaris.

**TMB es va comportar en la línia
que s'espera del servei públic:
contribuir i facilitar la mobilitat
dels ciutadans en qualsevol
circumstància.**



Valoració final

**Hem de
fomentar
patrons de
comportament
compatibles
amb una
mobilitat
urbana
millorada i la
protecció del
medi ambient.**

TMB se sent moderadament satisfeta del resultat de la jornada del "Dia sense cotxes" d'enguany. Per tres aspectes que destaquem:

- a) Per l'aspecte simbòlic que aporta al conjunt de la societat, com a reconeixement implícit de que la qualitat de vida de les ciutats i dels seus ciutadans està directament relacionada amb la qualitat i quantitat del transport públic de que gaudeixen aquestes ciutats.

El fet que per uns dies els mitjans de comunicació i les forces polítiques i socials hagin apostat per la conveniència d'incrementar les xarxes de metros i la necessitat de destinar més recursos al transport públic, és el millor camí per a aconseguir la qualitat que tots volem per a les nostres ciutats.

- b) Perquè els serveis que ofereix TMB, és a dir Metro i Autobusos es van comportar en la línia del que s'espera del servei públic: contribuir i facilitar la mobilitat dels ciutadans en qualsevol circumstància i situació.
- c) Malauradament, la jornada que havia de ser un dia de reflexió en un entorn lúdic i festiu va veure condicionada la resposta ciutadana per un fet trist i aliè, com va ser el de l'assassinat de José Luís Pérez Casado, regidor de Sant Adrià.

Com a conclusió global es va apreciar una continuació amb el "Dia sense Cotxes" celebrat el passat 29 d'abril de 1999. Es a dir, els ciutadans que van utilitzar el transport públic l'any passat van deixar el cotxe a casa també aquest any i van seguir confiant en el transport públic.

Finalment, TMB vol agrair públicament als empleats de Metro i Autobusos de Barcelona l'esforç, realitzat i la seva col·laboració perquè el servei d'aquesta jornada es pogués desenvolupar sense incidents i com qualsevol altre dia de l'any.

Hora Punta





DIA SENSE COTXES, DIVENDRES NEGRE

L'objectiu de la diada sense cotxes és el de permetre que les ciutadanes i els ciutadans descobreixin altres mitjans de transport, alternatius al vehicle privat, sense restringir les seves necessitats de mobilitat. Aquestes iniciatives encaixen en les prioritats de la Unió Europea pel que fa a la mobilitat, el transport urbà i la qualitat de vida a les ciutats. Per això, la Direcció General de Medi ambient de la Comissió Europea va decidir donar suport polític i financer, com a part del programa LIFE, a l'organització del dia 22 de Setembre com a dia europeu sense cotxes.

A Barcelona, aquest dia va ser un dia negre, es varen col·lapsar els carrers principals de sortida de la ciutat i la circulació per Barcelona va ésser d'allò més complicada, amb més cotxes que el mateix dia de l'any passat.

El col·lapse es provocà per un motiu: els controls policials per l'assassinat del regidor de Sant Adrià. La quantitat de cotxes va ser deguda al fet de ser divendres i el pont de la Mercè, on ni havia tres dies de festa.

Això va fer que algun mitjà de comunicació parlés de fracàs, al dia següent; fins i tot a la premsa podia llegir-ser que el transport públic va ser discret, en especial l'autobús, i no tinguèren protagonisme.

Jo no parlaria de fracàs, si no una mostra mes que els cotxes en la ciutats són incompatibles.

El servei de autobús no va ser discret, ans al contrari, però encara no podem posar ales als vehicles; l'any passat al no veure embotellaments podíem acomplir els horaris, en canvi en aquesta ocasió estàvem aturats per la circulació; no pot parlar-se d'escàs protagonisme del autobús, quant ni havia línies reforçades amb mes servei.

Hi ha que continua sensibilitzant als ciutadans dient que el cotxe no cal a la ciutat, sensibilitzant-los per a que agafin els transports públics, treballant dia a dia, hi ha que continua donant més protagonisme al vianant, per exemple amb voreres més amples i amb illes per a vianants. Fent la ciutat més agradable i pujant el seu nivell de qualitat, guanyarem tots.

Serveixi d'exemple la Barcelona de 1980, de la qual tots volien sortir a viure a les rodalies; era insostenible viure a Barcelona, en canvi ara, es viu molt millor, els indicadors dels preus dels pisos, l'augment de ciutadans que tornen a viure a Barcelona, i els que es queden, serveixen per a valorar positivament els canvis fets a Barcelona, des de 1980 a 2000.

**Una defensa
de la feina del
servei públic
de transports
el "dia sense
cotxes".**

**Manel García Andréu
Conductor de Borbó**





ANETO 2000

Tres companys de TMB varen aconseguir, el passat juliol, d'arribar al cim de l'Aneto.

La vida es pot afrontar principalment de dues maneres: una veient-la passar, i una altra buscant participar activament de la mateixa. Si bé ambdues son igualment lícites i respectables, és bo que provinguin almenys d'una decisió presa de forma personal, conscient i pensada.

Si encara no heu fet profundament aquesta reflexió i no us heu decidit clarament per una o per l'altra, intentaré en aquestes quatre ratlles convèncer-vos de la bondat de la segona opció.

Que pot fer que una persona vulgui celebrar el seu 60è aniversari dalt del cim més elevat dels Pirineus com és l'ANETO (3.404 mts.), tant bé que s'està al sofà de casa veient «El gran hermano»?

Doncs, entre moltes altres coses, el fet de voler compartir amb la natura, d'on procedim i a on acabarem diluint-nos, l'envelliment del nostre cos i la nostra ment.

Preparar-te per fer l'ascensió de l'Aneto, fer una marató, fer el camino de Santiago, o qualsevol altre d'aquests suposats mites, et permet retrobar-te amb tu mateix.

**En la vida
no es pot
envellir
sense
embellir el
cos i la
ment, dia si i
dia també.**



D'esquerra a dreta:
Josué León, Joan A.
Rodríguez Gazulla i
Rafael Ojeda.





Permet escoltar-te internament, i conèixer quins poden ser els teus límits físics i mentals, i quan ho fas te n'adones que pràcticament no n'hi ha de límits.

Qualsevol pot pujar l'Aneto o córrer una marató etc. si ho vol, s'ho proposa i per tant es mentalitza. La ment és qui disciplina al cos per aquests reptes, permetent-li aconseguir físicament el que s'ha proposat mentalment. Per això tan sols manca el buscar-se, abans o després de les llargues jornades laborals i compromisos familiars i socials, poc més de mitja hora per dedicar-s'hi, i per tant ser capaços de renunciar a alguns dels suposats plaers passius que'ns pot tenir preparat el nostre entorn mediàtic.

La recompensa a aquest petit sacrifici us ben asseguro que val la pena ja que resulta impensable i envejable i creix exponencialment amb l'edat.

S'assaboreixen i percebeixen sensacions difícils d'explicar d'immensa satisfacció personal.

La millor bondat i més saludable d'aquesta opció resulta a la vegada de que tot i que pots fer participar a d'altres o compartir amb d'altres aquests moments, és que competeixes en tot moment i en tots els casos tan sols amb tu mateix, pel que aconsegueixes objectius i reptes inimaginables sense deixar a ningú malmès pel camí.

Aquesta opció, ja fa força anys que alguns l'han descobert. Un d'ells és el nostre company Joan Antoni Rodríguez Gazulla qui, el darrer 6 de juliol i coincidint amb el seu 60è aniversari, tenia molt clar on havia de ser; amunt l'ANETO, demostrant així que és un home que té clar que en la vida no es pot envellir sense embellir el cos i la ment, dia si i dia

**Competeixes
en tot
moment i en
tots casos tan
sols amb tu
mateix.**



A dalt del cim fent costat a la Verge del Pilar.

també, situació que li està permetent ser una mica més jove cada cop que fa anys.

Aquest darrer cop ens va atorgar al Rafael Ojeda i a mi, l'honor de compartir amb ell l'aconseguit d'un d'aquests mites com és l'ascensió a l'ANETO, i vàrem poder gaudir amb ell la culminació d'un objectiu que'ns va proporcionar un gran i intern embelliment personal.

Haviem estat tres estadis generacionals i tres personalitats diferents, amb una similar visió, però, de la vida; més de vuit hores compartint les dificultats que es deriven d'anar pujant i baixant per grans vessants escarpades, roques granítiques i glaceres amb l'ajut de piolets i grampons. El propòsit que compartíem era que l'ANETO havia de ser nostre tot i les dificultats que'ns podríem trobar pel camí (pas de Mahoma, climatologia, esgotament, indecisió, etc.).

Abans del migdia, però, ja havíem assolit el cim i la sensació que'ns envaïa als tres havíem no la voldríem canviar ni ara mateix per res del món. S'havia d'assaborir i gaudir entre amics però en silenci; era única. Només de pensar-ho encara se'm fa un nus a la gola.

Havia estat el respecte, la responsabilitat, l'autocontrol, la disciplina, la perseverança, la tenacitat, l'entrega, la creativitat i la il·lusió en el projecte el que'ns havia donat els seus fruits i el que'ns havia permès aconseguir envellir embellint-nos. En Joan, un bon exemple a seguir, ens havia tornat a donar una lliçó de fortaleza humana i nosaltres l'havíem sabut aprofitar.

Josué León Latorre





TMB COL·LABORA AMB L'EMPRESA DE TRANSPORT PÚBLIC DE ROTTERDAM DURANT L'EUROCOPA 2000

Participació de TMB a l'organització dels grups de treball de transport públic a Rotterdam (Eurocopa 2000).

Amb motiu de l'EUROCOPA'2000, competició esportiva que es va portar a terme a Bèlgica i Holanda, l'empresa de transports públics de la ciutat holandesa de Rotterdam (RET) va demanar la col·laboració de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) per a l'organització de diversos equips destinats a orientar i canalitzar als espectadors que van assistir als partits de futbol que van tenir lloc en aquella localitat.

La RET va demanar la col·laboració de TMB considerant l'experiència olímpica de 1992

Aquests equips, formats per personal de l'empresa holandesa i d'algunes de les empreses de transport públic de les nacions que participaven a algun dels seus partits a Rotterdam, tenien la funció d'informar als espectadors a l'entrada i a la sortida del partit sobre els mitjans de transport públic més òptims per desplaçar-se des dels seus punts d'origen a la ciutat fins a l'estadi i viceversa, procurant a la vegada canalitzar el flux d'assistents de la millor manera per tal d'evitar confusions i aglomeracions.

Així, per al partit que van jugar les seleccions d'Espanya i Noruega el passat dia 13 de juny, la RET va demanar la presència als grups del seu personal a diferents empreses de transport públic noruegues i a TMB, com a representant d'Espanya i, molt especialment, per la seva experiència en

l'organització d'esdeveniments esportius demostrada durant els Jocs Olímpics celebrats a Barcelona l'any 1992.

TMB va seleccionar cinc empleats de Metro i Autobusos de Barcelona que es van desplaçar fins a Rotterdam que, juntament amb cinc representants noruecs i cinc holandesos, van configurar els cinc equips de treball que formaven part del dispositiu del partit.

La RET va demanar la col·laboració de TMB per a aquest dispositiu logístic de suport considerant l'experiència olímpica de Barcelona. L'únic requisit sol·licitat, en tots els casos, era que els components seleccionats per les empreses col·laboradores tinguessin coneixements de l'idioma anglès i dels transports públics.

TMB i els empleats participants van acollir amb il·lusió la iniciativa des d'un principi, tant pel que suposa la cooperació internacional amb altres empreses de transport públic d'Europa com per la possibilitat d'aportar la seva experiència en el bon desenvolupament dels esdeveniments lúdics, esportius i culturals d'altres ciutats.

Ocasions com aquestes, que mouen moltes persones, serveixen per a demostrar també la funció integradora dels transports públics en el correcte funcionament d'una ciutat, sigui en situacions normals o en situacions més excepcionals, com la que representa l'organització d'una Eurocopa de futbol.

Hora Punta





ROTTERDAM

EUROCOPA 2000

Crónica de la participación de TMB en la gestión del transporte urbano de Rotterdam con motivo de la Eurocopa 2000

El pasado mes de Junio recibimos en TMB un fax en el que nos invitaban a formar parte de una delegación de mandos intermedios.

El remite del citado fax provenía de Rotterdam (Holanda), en concreto de RET, empresa que gestiona el transporte público de la ciudad, metro, tranvías y autobuses. El proyecto consistía en una colaboración de empresas de transporte público para llevar a cabo con la más absoluta normalidad la organización del traslado de pasajeros desde el centro de la ciudad hasta el campo de fútbol, en un evento como era la EUROCOPA de fútbol del año 2000, celebrada en los Países Bajos.

La idea surgió y se desarrolló por Eef van As y Steven de Vos, jefes de Control y Regulación y de Seguridad e Inspección de RET, respectivamente; los cuales pensaron que si en los partidos que se celebraran en Rotterdam hubiera unos profesionales del transporte público del mismo país que los seguidores de los equipos de fútbol participantes se podría dinamizar el problema de los traslados hacia el lugar de la competición, pudiendo darles información en su propio idioma. Para poner en marcha el proyecto, en el partido celebrado el día 13.06.2000, donde jugaba España contra Noruega, RET requirió la colaboración de TMB (Barcelona) por parte de España y de SPORVEIER (Oslo) por parte de Noruega, ambas, lógicamente, empresas de transporte urbano en sus referidas ciudades. Ubicados en sitios estratégicos, como estaciones centrales, lanzaderas, etc., se formarían equipos de cuatro mandos: un español, un noruego y dos holandeses, paliando así la barrera del idioma, estando los "supporters" de ambos países mejor atendidos con las indicaciones que necesitaran.



Mandos de TMB a la llegada al aeropuerto de Ámsterdam.





Mando de TMB junto
a mandos de

Después de una selección de personal, ya que una de las peculiaridades del proyecto era que el idioma común entre todos los mandos (Holanda, Noruega y España) debía de ser el inglés, y con gran ilusión por poder formar parte de un proyecto tan interesante a nivel europeo, el día 12.06.2000, a las 06:55h de la mañana los cinco integrantes del equipo de mandos de TMB, J. Carles Plana, F. Javier Campos y Manuel Llanos por parte de TB junto con Máximo Alejandro Andrés y Ramón Rovira por parte de Metro, partimos hacia Ámsterdam, donde en su aeropuerto, Schiphol, nos esperaba la delegación holandesa.

Una vez en Schiphol, nos vinieron a recoger nuestros anfitriones Chris y María (MIE's de RET), y conocimos a los colegas de Noruega, (Tracey, Erik, Lill-Grethe, Raja y Elsie), más tarde con un minibús nos trasladaron a Rotterdam, a un bonito y acogedor hotel, donde pudimos cambiarnos y comer un poco (sí, digo comer, porque allí a las once o doce del mediodía, ya están comiendo). Después del pequeño refrigerio pudimos realizar una visita turística a la bella ciudad de Rotterdam y a las instalaciones más emblemáticas de RET: Centro de Control de Metro, Tranvía y Bus, dónde al ser sabedores que venían Mandos de Metro de Barcelona, tuvieron la amabilidad de dejar conducir a los compañeros Joan Corles, Alex y Ramón un convoy de Metro en línea, sin pasaje.

Por la tarde, después de la cena (18:30h) tuvimos un "breefing" (reunión de trabajo) en la que se nos expuso el motivo de nuestra presencia, así como las características y personas del proyecto, la ubicación de las instalaciones y las estrategias del trabajo del día siguiente.

**Una magnífica
experiencia de
colaboración
entre tres
empresas de
transporte
público, de
diferentes
países, con una
misma finalidad.**





Original construcción "Cubista" con típico tranvía.



Entrada metro en



Típico molino holandés.

A las 09:00h de la mañana del día siguiente partimos hacia Rotterdam, (ya que el hotel estaba en las afueras). Nuestro primer destino fue la sede de "controllers" de RET, donde pudimos conocer al resto de MIES y a los compañeros asignados a cada uno de los equipos mixtos. Por la tarde, después de comer y ya hechos los equipos, salimos a los destinos asignados: Estación Central, salidas de las lanzaderas (tranvías y autobuses articulados, en la llegada en el estadio del Feijenoord y al final del mítico Tram 23, (línea especial de tranvía que sólo funciona cuando hay grandes eventos, como partidos de fútbol, festivales, conciertos, etc.).

Tanto la entrada cómo la salida del partido se desarrolló según lo previsto, sin altercados y dando las indicaciones precisas a quienes lo necesitaran. No pudimos entrar a ver el partido, pero lo vimos en una pantalla gigante en un área de descanso especialmente preparada para todos los conductores y mandos que participaban en este proyecto, ubicada en un estadio adjunto donde pudimos tomar un pequeño refrigerio. Por cierto, todos los mandos y conductores holandeses y nuestros colegas noruegos eran simpatizantes del equipo de Noruega (5 vs 215).

**RET (Holanda)
requirió la
colaboración
de TMB por la
profesionalidad
demostrada
en las
Olimpiadas de
Barcelona'92.**

Por la noche, después de un duro día de trabajo, celebramos con los compañeros noruegos, en el hotel, tanto la colaboración en este proyecto a nivel europeo como la victoria de su equipo en el partido. El último día lo empleamos en hacer turismo y comprar detalles para la familia, además de ver alguna que otra villa típica holandesa, siempre con nuestro colega MIE holandés, Chris, quien, desde que llegamos hasta que nos marchamos, no nos dejó ni a sol ni a sombra, acompañándonos en todo momento.

A las 19:30h embarcábamos en el avión de KLM, de vuelta a Barcelona, después de dejar atrás una bella ciudad y una magnífica experiencia de colaboración entre tres empresas de transporte público, de diferentes países, pero con una misma finalidad.

Manuel Llanos



RACONS: LA MOLA DE COLLDEJAN

Una proposta d'excursió pel Baix Camp.

La proposta d'avui és una excursió que'ns permetrà gaudir d'unes vistes impressionants de la Serra de la Llaberia, de les Muntanyes de Prades i de gran part de la costa de Cambrils i el Golf de Sant Jordi.

Des de Barcelona agafarem l'autopista A-7 fins la sortida 37. Prendrem la T-312 direcció Montbrió del Camp, en aquest poble agafem la T-310 fins Montroig del Camp i aquí agafem la T-322 fins a Colldejou.

FITXA

Època recomanable: Primavera, estiu i tardor. A l'hivern hi ha moltes probabilitats de trobar neu i per tant no és aconsellable, si no tenim experiència en caminades per la neu.

Dificultat: Mitjana – Baixa

Equipament: Calçat adequat per a la muntanya, roba d'abric i portarem aigua, ja que no hi ha cap font al llarg del camí.

Duració total:

2 h 40' (anada i tornada)

Un cop al poble hem de pujar el carrer principal (força costerut i estret) fins al final del mateix, on comença la pista que va des de Colldejou a Llaberia. En aquest punt deixarem el cotxe i començarem la nostra excursió.

1.- La pista coincideix en aquest primer tram amb el sender GR7 (marques blanques i vermelles) travessant camps de conreus i va pujant suaument.

2.- 40' Arribem al Coll del Guix on trobem una cruïlla de camins. Abandonem el sender GR7 i agafem el camí que surt a la dreta, senyalitzat amb un cartell que diu "Sender GR7" i agafem el camí que surt a la dreta, senyalitzat amb un cartell que diu "LA MOLA".

3.- 45' El caminet es converteix en un corriol que començarà a guanyar altura ràpidament.

A partir d'aquí hem d'anar amb molt de compte si anem amb nens, ja que hi ha llocs on l'altura de les parets és considerable. També anirem amb compte amb els senyals del camí (blanques i vermelles) ara més espaiades.

4.- 1 h. 18' Es passa al costat d'una bassa d'aigua cercada.

5.- 1 h. 25' Cim de la Mola de Colldejou (859 m.), on trobarem una antiga i inusual construcció medieval rodona amb una torre de guaita, protegida per un fossar.

Des de aquí podem contemplar un espectacle de muntanyes i valls impressionant.

El retorn el farem per el mateix camí.

Jaime Pérez Gómez
Responsable Operatiu Gerència L-4



Cim de la Mola.





CONDUCTORA DENTRO Y FUERA DE TMB

Por primera vez se ha realizado en España un Raid exclusivo para mujeres. Más de un centenar de aspirantes respondimos a la oportunidad que nos ofrecía el fabricante Toyota para disfrutar de esta aventura.

Realizamos una selección que incluía pruebas físicas en mountain bike, orientación con brújula, interpretación de planos y conducción de vehículos en pista. Fuimos 20 chicas las acogidas, con dedicaciones tan dispares como bombero, profesora de educación física, abogada y como no, una conductora de autobuses de Transportes de Barcelona.

El "1er. Raid Femenino de Toyota" partió de la ciudad de Girona, con un recorrido muy sinuoso y diverso de 1.000 Km, circulando siempre por pistas y caminos de montaña, para finalizar en Madrid. Tuvimos la oportunidad de conocer y conversar con grandes figuras del deporte del motor (Servià, Touriñán, etc.) y con otros relacionados con el encargado de organizar el evento.



Isabel León en plena prueba de habilidad.





En nuestro recorrido realizamos diferentes pruebas en deportes de aventura, orientación y habilidad, franqueo de obstáculos, trial y eslalon cronometrado con los vehículos. Visitamos ciudades y pueblos, donde sus alcaldes y autoridades nos obsequiaron con visitas guiadas, mostrándonos su historia y encanto. Desde ciudades como Girona y Zaragoza, a localidades como la Poble de Claramunt, Daroca, Mequinenza, Molina de Aragón, etc. El Raid finalizó en el recinto ferial de Madrid durante la celebración del Salón Internacional del Automóvil.

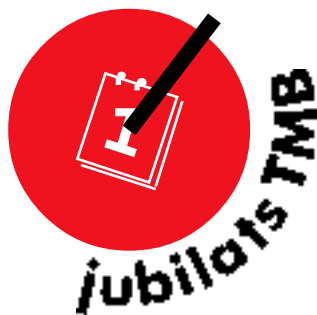
La expectación creada estuvo a gran nivel, siendo grabados diversos programas televisivos a nivel autonómico y reportajes en las más prestigiosas revistas.

Terminamos nuestra aventura con pena, pero satisfechas, en una cena donde el director de Toyota España nos hizo entrega de unos diplomas de participación y premios a las diferentes pruebas, consiguiendo nuestro equipo el premio a la conducción.

Isabel León, conductora de TMB, consigue con su equipo el premio a la conducción en el "1er. Raid Femenino Toyota".

Isabel León Montero





PERSONAL DE TMB JUBILADO

Desde Hora Punta felicitamos a todos los compañeros "que se han jubilado en los meses de julio, agosto y septiembre."

¿Conocéis alguna
anécdota
divertida de
estos
compañeros?

¿Nos la podéis
hacer llegar?

Agradeceremos
vuestra
información para
publicarla en
Hora Punta

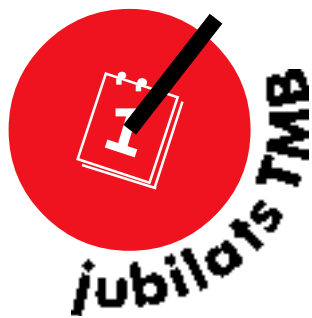
Relación de personal de Autobuses

Núm.	Apellidos y Nombre	Fecha de jubilación
6750	ATENCIA PEREZ FRANCISCO	7/1/2000
4958	ARCOS CONEJO FRANCISCO	7/7/2000
8110	OROZCO DABLANCA JOSE	7/21/2000
6150	REDONDO DOMINGUEZ ANDRES	7/28/2000
6419	MONZON MOLINA BENITO	8/12/2000
7437	CASTRO MORON SALVADOR	8/12/2000
4421	LUENGO COBOS JUAN B	8/30/2000
8340	RODRIGUEZ RGUEZ SEBASTIÁN	8/30/2000
4671	ADIN JIMENEZ JOAQUIN	9/1/2000
5843	LOPEZ VÁZQUEZ CESAR AMADO	9/7/2000
5485	PEREZ GOMEZ DIMAS	9/10/2000
3225	FERNÁNDEZ SANCHIS JUAN	9/24/2000
9183	CAPDEVILA HIDALGO JOSE	9/24/2000

Relación de personal de Metro

Núm.	Apellidos y Nombre	Fecha de jubilación
2664	MARTIN HERNÁNDEZ PIO	7/12/2000
624	MACH FERRER NIEVES	8/1/2000
1129	MOLINA MARIN PABLO	8/1/2000
1814	FERRETE BENITEZ MANUEL	8/15/2000
2080	SAURA TENA IRENE	8/21/2000
3353	SANTIAGO VICENTE EFREN	8/22/2000
1497	PERERA CUPONS RAMON	9/5/2000
2466	MARTINEZ HERNÁNDEZ MANUEL	10/1/2000





ASSOCIACIÓ DE JUBILATS I PENSIONISTES DEL FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA

L'Associació ha estat inactiva al llarg dels mesos de juliol i agost perquè també nosaltres fem vacances tot gaudint de la família i dels amics, encara que també es veritat que ens molts casos hem de dedicar-nos a fer de cangurs dels nostres nets, oi?

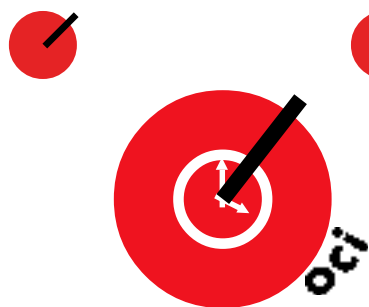
Ara, us hem d'anunciar que estem preparant una Assemblea general de Socis d'aquesta Associació per a finals d'any i que es farà tot el possible perquè coincideixi amb la inauguració del nou local a Sagrada Família, actualment en construcció.

Es del tot necessari que hi assisteixin el màxim nombre de socis a aquesta Assemblea, on es produirà la renovació del 50% de la Junta Direc-

tiva, tal i com estableixen els Estatuts de l'Associació.

Tenint en ment que en un futur molt proper podrem disposar d'un local, reivindicat per aquesta Associació durant molts anys, esperem poder realitzar els nostres somnis de potenciar noves activitats pels nostres socis.

Manuel Moreno i Giménez
President de l'Associació de Jubilats



SOLIDARITAT

Una reflexió sobre la situació de la gent gran.

Solidaritat és una paraula i és un fet. Un fet que moltes persones practiquen calladament. Des d'aquí envio un missatge d'agraïment a totes aquelles persones que fan treballs de voluntariat sense fer propaganda.

Diàriament veiem a les notícies que han mort persones intentant passar l'Estret en una patera, sabem que hi ha nens que passen gana, sabem que hi ha dones maltractades, sabem que hi ha malalties per a les quals no hi ha remeis, que encara causen mortaldat a molts països; també hi ha avis i aquests no són lluny de nosaltres, els tenim al costat.

Avui el meu escrit el dedico als avis. Passen els anys, això no té solució. Se'n van les forces, t'abandona la salut, perds, algunes vegades l'humor i, fins i tot, després de treballar tota la vida, t'arriba un moment que has de subsistir amb

una pensió de misèria que, molts cops, no arriba ni per menjar.

Et poses malalt i observes que et deixen a una sala d'hospital on et donen les cures necessàries, sense malgastar, però, i et veus voltat d'altres avis que estan igual. Això en el cas que tinguis una família que se'n faci càrrec de tu. No parlem si aquesta família no existeix i et trobes abandonat i sol o bé, en el millor dels casos, en un centre geriàtric.

Aquests avis que avui no respectem, abans eren persones joves que tiraven endavant d'una família i que treballaven i eren útils a la societat que ara, de vegades, els rebutja.

Estem en una empresa gran, plena de persones que ben segur han pensat en aquestes coses més d'una vegada. Us deixo la idea. Espero que algú la reculli i algun dia, no massa llunyà, els nostres avis també tinguin el seu merescut reconeixement.

Margarita Latorre





CONVOCATORIA

Comidas de confraternización de los trabajadores, jubilados o en activo, de los talleres de Lesseps.

El compañero José Miró, en la actualidad jubilado estaba preocupado porque los encuentros esporádicos con antiguos trabajadores de los Talleres de Lesseps, sólo se produjeran en los casos de fallecimiento de otros compañeros. Él nos propuso la idea de reunirnos al menos un par de veces al año para comer juntos y disfrutar de la compañía de todos los que de, una manera u otra, se habían podido localizar, y así poder recordar las "batallitas" de nuestra época en activo, e intercambiar en algún momento nuestros "achagues".

Ya va para dos años que celebramos estos encuentros y últimamente se nos han añadido algunos compañeros de Lesseps aún en activo, que se encargan de ponernos al día de los cambios que van sucediéndose en la Empresa.

Comer juntos y disfrutar de la compañía es uno de los placeres de la vida.

Es la primera vez que hacemos pública esta iniciativa, y he querido aprovechar las facilidades brindadas por Hora Punta para dar a conocer esos encuentros a todos los compañeros de Lesseps, en activo o jubilados, que quieran participar en ellos, para lo cual os podéis poner en contacto con el compañero en activo **Antonio García Bañón**, cuyo teléfono es: **93.298.71.86**. Él os facilitará todos los detalles que preciséis para participar en nuestros encuentros.

Recibid todos un fuerte abrazo de vuestro compañero

Víctor Homedes Castro



Talleres
Lesseps





LA JUBILACIÓ NO ES UN TEMPS D'AVORRIMENT

La jubilació cal que sigui un temps d'oci, de lleure, dedicació a la família i de fer aquelles coses per a les quals mai no em tingut temps.

Hola!, sóc en Capdevila.

Us preguntareu el perquè d'aquest a l'"Hora Punta". Es molt senzill.

Quant surto a passejar i miro als meus companys, o que ja són a prop de jubilar-se, observo en els seus comentaris i expressions una manca de ..., trobo que hi ha una manca de desig de fer alguna cosa, alguna cosa que pugui ésser un repte personal, allò que han volgut fer durant tota la vida i que, per un o altre motiu, sempre ha estat impossible.

Quan vaig ingressar al Metro, l'any 1967, sentia un neguit de joventut i el vaig posar a la pràctica jugant a futbol amb els companys de la feina, encara recordo que els dijous, després d'haver estat treballant des de les sis de la matinada, al acabar la jornada anàvem a jugar a futbol a L'Hospitalet, Sant Andreu... encara sento el desig de poder jugar.

El pas dels anys ens va marcar, jo vaig tenir la sort d'adonar-me de que tenia infinitat de probabilitats de fer allò que més m'agrada i, dit i fet.

El que vaig a explicar-vos és per a riure, però crec que si no ho hagués fet tindria un caràcter molt diferent.



La coral "La Vinya de Sants" en plena actuació.





Sóc un cantaire de la coral "la Vinya de Sants", puc assegurar-vos que de joventut n'hi ha molt poca, però d'amistat n'hi ha molta. Quant cantem ens posem vermells de l'esforç que fem, però ho fem amb tanta il·lusió que la satisfacció de després compensa l'esforç.

També sóc membre de la "banda de música"; no sé música ni solfeig, el que no em manca és l'entusiasme i les ganes de gaudir d'aquests moments. La competència entre les "bandes" sempre ha estat molt forta, és molt noble, però, i després de cada actuació ens felicitem de cor, uns als altres, encara que la interpretació no surti tant bé com voldríem, però tots junts participem de l'ambient de joia dels altres i ho fem sense cap interès material. Puc assegurar que em sento molt satisfet.

Una altra activitat que practico és el patinatge; ho faig amb patins clàssics, de quatre rodes. Quant més gaudeixo d'aquesta activitat és quan la puc practicar amb la meua companya; tots dos participem a la cursa del "Corte Inglés" i practiquem al Port, al Moll Vell, passeig de Badalona i al de Vilassar de Mar, lloc on resideixo.

Us puc dir que, per a sentir-se satisfets no fa falta ni participar, en una coral o banda de música, tan sols el desitjar alguna cosa per fer-la, si podem; aquest desig és el que'ns proporciona la satisfacció i el tenir ganes de viure i fer coses.

Ben aviat estareu jubilats o prop de jubilar-vos, confio que aquestes vivències meves us puguin ser útils i pugueu disfrutar d'aquesta vida que'ns queda, que és fantàstica.

El vostre company i amic.

Francesc Capdevila Gibert

Per a sentir-se satisfets tan sols cal el desitjar alguna cosa per a fer-la. Aquest desig es el que'ns proporciona la satisfacció i el tenir ganes de viure.





LA IGNORANCIA QUE NOS APLASTA

Yo me creí ser conocedor de la biología, pero desde que me puse un "rosco" * como alimento y dos o tres puertas como sustento, no he podido encontrar lo humano que hay dentro del ser.

Y me aventuré en su búsqueda creyéndola empresa fácil. Pero entre tanta indiferencia, palabras que achicharran, algún que otro ilustrado sin mirillas a este mundo, gestos y miradas grapados a un perdón. Que más que el hallar, estuve por el intentar abrir el compartimiento de la ética a ese animal que habita dentro de mí, y dejarlo vagar por los asientos para controlar un poco al redil. Tentado en declararme bisexual de la palabra y mirar al frente como buen mesnadero.

....., y después del arduo trabajo: revisión de las portadas de todas las conversaciones, hurgar las esquinas de las frases, incluso indagar las comisuras de las miradas. Me hubiera agradado declararos su encuentro pero no solo pensé en no hallarlo sino que después de todo tendría que buscarme a mí.

Con lo que solo pude concluir con dos aproximaciones: o estaba sumergido en una vorágine de inconclusos o en un refugio de insensateces.

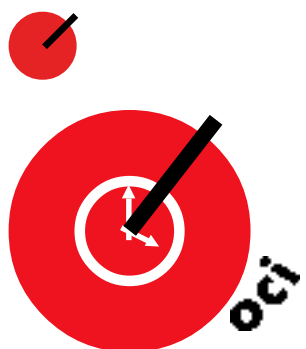
Opté por caminar en esta última, dada la profundidad de mis alegatos, abriendo la puerta de esas noches sin luna y así hallé lo que tarde o temprano se me hubiera precipitado.

Eran unos seres de bioenergía inmutable, ademán inagotable de mirada achispada y de sonrisa afable.

Nacen con valor prescrito, la sociedad les habilita un trastero en el mundo con vista a un océano de otras realidades. Los más versados los denominan "deficientes" las gentes vulgarmente los proclaman "subnormales" y yo creo, simplemente, que somos víctimas de un lenguaje que ignoramos, víctimas de una ignorancia que nos aplasta.

Jordi Aguado Castillo
Conductor Borbón

* "rosco": Volante



MOTS ENCREUATS

**SOLUCIONS
DEL Nº ANTERIOR**

Rufino Alonso.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	E	L	I	M	I	N	A	M	O	S		
2	P		A	S	O	M	A	R	A	S		P
3	R	O		A	N	I	T	A	S			T
4	E	L	E		A	T	A	C		O	I	R
5	D	I	L	E		A	L			U	N	G
6	O	V	A	L	O				A	S	A	R
7	M	E	D	A	N				S	A	B	E
8	I	R	I	S		S	A		S	U	S	I
9	N	A	O		S	U	B	E		C	A	N
10	A	S		S	O	M	A	R	E		S	O
11	R		R	E	P	E	T	I	R	E		S
12		S	A	M	A	R	I	T	A	N	O	

