



editorial

La reflexió sobre la relació entre empresa i societat mereix, cada cop més, una més gran atenció.

Actualment l'empresa gestiona 4 capitals: l'econòmic, l'humà, el social i el medi ambiental. La seva actuació ha d'ésser valorada en relació amb tots ells i no només en relació amb l'econòmic.

En el futur les empreses que tindran més èxit seran aquelles que treballin més dur per a assegurar-se de que es troben en sintonia amb les necessitats i desigs de la societat i de les persones amb les quals s'interactua.

No es pot entendre en els propers anys una empresa que no assumeixi responsabilitats ètiques, socials i de medi ambient, de la mateixa manera que han assumit, en el passat, les responsabilitats del marketing i de la qualitat.

D'altra banda, la persona ja no veu el seu treball com una cosa reduïda a donar el seu esforç i hores de presència a l'empresa a canvi de seguretat i d'un salari, sinó que busca realitzar-se personalment i professionalment. No vol que se'l consideri com un recurs humà, sinó com a persona amb recursos propis

Les empreses estan redefinint el que significa ser un bon ciutadà corporatiu.

Una empresa és ciutadana en la mida en que valora la seva contribució a les persones i a la societat, i no sols per la seva capacitat de maniobra en el mercat i davant de la legislació.

En anglès s'utilitza el terme Stakeholders per a referir-se a aquells grups que contribueixen a l'èxit, es beneficien, afecten o estan afectades per les activitats de l'empresa.

Els Stakeholders d'una empresa podem agrupar-los de la següent manera:

- Clients, empleats en actiu i jubilats, proveïdors i accionistes són els grups que es relacionen més directament amb l'empresa.
- Les organitzacions socials, les empreses en el seu conjunt, els sindicats, les associacions professionals, les associacions de consumidors, i els partits polítics, tots ells integrants del teixit socioeconòmic institucional.
- Les administracions públiques, organismes reguladors i autoritats de tutela, que dicten i velen per el compliment de les normes.
- Tots els grups o persones que treballen en la configuració de l'opinió pública, que el seu recolzament es necessari per al desenvolupament de la societat i de l'empresa.

Les empreses venen obligades a demanar-se quines relacions volen construir amb aquests grups i quin es el paper en el si de la xarxa de relacions en la que esta socialment immers.

Les empreses han de clarificar com s'entén i es valora la seva aportació a la societat, tenint en compta la diversitat de Stakeholders amb les que es relacionen.

El resultat final d'una empresa ciutadana es que sigui capaç de crear capital social i exercir el liderat social.

Es crea capital social si a partir de les seves pràctiques empresarials genera vinculs i compromisos que repercuteixin en una major cooperació social i en un major clima cívic.

I exerceix liderat social quant les seves pràctiques són un referent en l'entorn en el qual s'actua.

Hora Punta



**El pla de cotxeres
d'autobusos**



**Els programadors
de línia ja estan
als C.O.N.**



**TMB solidari
amb Kosovo**



**Concurs fotogràfic
Hora Punta**

sumari

	«TMB solidari» con Kosovo	3
	El Pla de Cotxeres d'autobusos	5
	La nueva formación técnica	8
	Instalación de los proyectos desarrollados por dos Grupos de Trabajo de TB	9
	Sistemas de Peatge: Punta de lanza en la calidad de mantenimiento en TMB	10
	Projecte Nemo de TB continua	11
	Gaudí: L'home	12
	X Concurs fotogràfic Hora Punta	15
	Acte de signatura del Conveni de Col·laboració entre TMB, Prosegur i el Casal del Raval	16
	Asociación de coleccionistas empleados de metro y autobuses	17
	Estudiantes en prácticas, una experiencia de 8 meses	18
	Associació de jubilats i Pensionistes del Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	19
	Personal de TMB jubilat	20
	iDisculpen las molestias!	21
	El record dóna pessics al cor	22
	Violencia doméstica, responsabilidad de todos	23
	Bodas de Plata de TB	25
	La picaresca	26
	Mots encreuats. Solució al núm. 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 Balseira Rodríguez (Gerència L-3)
Lluís Bruguera Casas (Zona Franca II)
Alberto Cervera Azuara (Lutxana)
Juan A. Crespo Fernández (Zona Franca I)
José A. Dorador Fernández (CRE)
Pilar Dorado Torres (Zona Franca II)
Enric García Serrano (Llevant)
Manel García Andreu (Borbó)
Margarita Latorre Pelegrín (Santa Eulàlia)
Isabel León Montero (Llevant)
Manuel López Rodríguez (Lutxana)
Jordi Orta Roca (Zona Franca II)
Angeles Rodríguez Coto (Zona Franca II)
Juan A. Rodríguez Gasulla (Santa Eulàlia).

Col·laboradors n° 58:

Carmen Deulofeu
J. Antonio Nuel
Ramón Vilaró
Guillem Camarasa
J. Lluís Marrón
Victor Balaguer
Jordi Aguado
Joana Aloy
María Josep Franch
Alberto Martín

Edició:

Comunicació Interna

Producció:

Autoedició

Maquetació:

Susana Domínguez

Fotomecànica ZUMCOLOR S.L.

Impressió: INGOPRINT

N° 58: gener-febrer

Tirada: 11.500 exemplares



«TMB SOLIDARI» CON KOSOVO

«TMB SOLIDARI» continúa efectuando acciones sociales a través de diferentes programas; esta vez la ayuda ha tenido a Kosovo como destino final.

Ésta ha sido mi primera intervención importante. Estas acciones, que siempre había visto de lejos, «TMB SOLIDARI» las coloca al alcance de sus empleados y de todas aquellas personas que, con espíritu solidario, deseen emplear parte de su tiempo libre, en ayudar a los demás.

El día 15 de febrero a las 12 en punto de la mañana, salían del puerto de Valencia a bordo del buque del Ejército «Martín Posadillo» nuestros 7 autobuses donados a Kosovo.

El pasado día 13 de Enero nos reunimos a las siete de la mañana en la Operativa de Levante, donde recogimos los autobuses que personal de material móvil, nos tenían preparados. Seguidamente nos dirigimos a la Pl. Sant Jaume, donde nos esperaba el presidente de TMB, Sr. Xavier Casas, y diversos representantes de la empresa, que dieron al acto la magnitud que merecía.

Con tantos kilómetros de servicio prestados a la ciudad, sobre las diez de la mañana arrancaron, por ultima vez en la ciudad de Barcelona, los siete buses Pegaso de la serie 7000 donados por TMB en su campaña solidaria.

Después de haber recorrido con ellos la ciudad, fue toda una experiencia viajar hasta Valencia a 70 kilómetros por hora por autopista. Estuvimos siempre





Fernando Iniesta Pérez, conductor en el momento de la marcha.

Después de haber recorrido con ellos la ciudad, fue toda una experiencia viajar hasta Valencia a 70 kilómetros por hora por autopista.



Carlos Porcel Guirao y Eladio de Miguel junto con David Fernández García, en el centro de la foto, que es el mecánico que fue a Kosovo con los autobuses.

acompañados por vehículos de asistencia en línea, una furgoneta y un remolque de Poniente, que no intervinieron ya que el viaje se realizó sin incidencias.

Una vez llegados a Valencia aparcamos estas unidades en el puerto de la ciudad, a la espera de que durante el mes de febrero, sean embarcados hacia su destino.

El día 15 de febrero a las 12 en punto de la mañana, salían del puerto de Valencia a bordo del buque del Ejército «Martín Posadillo» nuestros 7 autobuses donados a Kosovo. 5 de ellos se van a Prístina, la capital, y 2 a Istok, localidad situada a 60 Km de Prístina y que es sede del destacamento español.

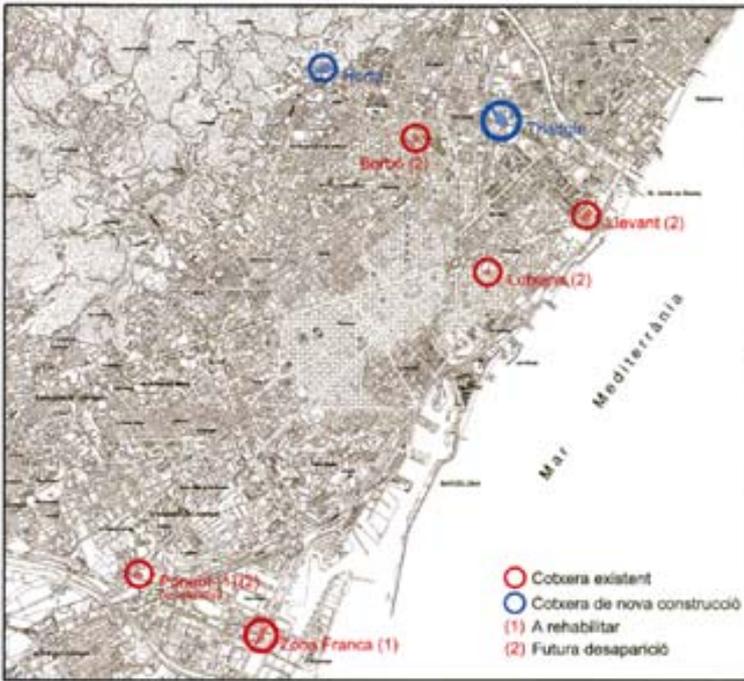
Con los autobuses hace el viaje el mecánico de Borbón, David Fernández, que nos explicará sus experiencias a la vuelta.

Nos queda la ilusión de que estos «pegasitos», en desuso para nosotros, puedan hacer un gran servicio en la zona de Kosovo, hacia la que se dirigen, sin averías y dando satisfacción para sus usuarios, tal como lo han hecho durante tantos años en Barcelona.

Nos queda la ilusión de que estos «pegasitos», en desuso para nosotros, puedan hacer un gran servicio en la zona de Kosovo.

**Isabel León
Mando Intermedio TB**





Pel que fa a la Cotxera de Zona Franca I, cal tenir en compte la seva imminent adequació a gas natural (doncs serà la Cotxera dotada amb aquesta energia alternativa) i la remodelació integral de l'edifici existent.

Finalment, també s'ha de marxar de la Cotxera de Borbó pel compromís adquirit, ja fa temps, amb els veïns ja que la seva ubicació comporta molèsties i problemes a aquests.

Noves Cotxeres

Des de desembre de 1999 s'està construint la Cotxera del Triangle, que està situada damunt la Cotxera de Metro i sota una futura estructura anomenada llosa +25.50 (per trobar-se a aquesta cota respecte al nivell del mar a Alacant) que permetrà disposar d'un «solar» per a construir-hi ciutat.

Transports de Barcelona ha adquirit a prop del velòdrom d'Horta terrenys per a una nova cotxera que s'inaugurarà a finals del 2002

Formen també part de l'obra els ponts de connexió d'aquesta Cotxera amb el viari que envolta el Triangle Ferroviari al districte Sagrera - Sant Andreu. Aquesta Cotxera està dimensionada per a 227 standard i 18 articulats (258 equivalents Standards)

Veient que aquesta Cotxera no podia absorbir les noves necessitats abans esmentades, Transports de Barcelona va adquirir a l'abril del 2000 uns terrenys que l'empresa privada Pryco, SA tenia al peu de la muntanya de Collserola sobre la Ronda de Dalt i prop del Velòdrom d'Horta.

En aquests terrenys està previst construir la cotxera d'Horta que en gran part romandrà soterrada, possibilitant d'aquesta manera la recuperació d'un parc per a la ciutat, que es situarà just damunt de la cotxera.

Finalment, tot i no tractar-se d'una nova Cotxera, tornarà a ser operativa la Cotxera de Ponent per la qual cosa començaran en breu les obres de condicionament. Hem de tenir present que aquesta operativitat és provisional, per uns anys, ja que també aquesta Cotxera és troba afectada per el Pla l'Hospitalet 2010.

Pla de Cotxeres d'autobusos

El Pla de Cotxeres intenta donar ubicació a la flota d'autobusos, de que es disposa a cada moment, tenint en compte les afectacions i/o desaparicions d'algunes cotxeres, i el condicionament o posta en marxa d'altres de noves.



La cotxera de Ponent tornarà a ser operativa a l'octubre del 2001

Com podem veure en el gràfic i quadre adjunts, passaríem de tenir actualment 4 cotxeres (Zona Franca I, Llevant, Borbó, Lutxana) a tenir 5 cotxeres a finals del 2002 (Zona Franca I, Triangle, Horta, Ponent, Lutxana). També la flota s'incrementarà en 117 autobusos al 2001 i possiblement en 60 autobusos al 2002.

Any 2000

De forma imminent sortiran 50 dels cotxes de Zona Franca I cap a Ponent, on només hi aparcaran, per a fer front a les obres d'adequació a gas natural d'aquesta cotxera. Ja en el mes de març, amb l'arribada de 94 cotxes, s'ampliarà Ponent fins a la seva màxima capacitat: 110 cotxes, quedant-ne 34 per a ubicar en un solar vigilat (campa). D'aquests 144 cotxes, només 50 són operatius (Zona Franca I) i els altres no ho seran fins l'octubre del 2001.

Al juliol del 2001, amb l'arribada de 23 cotxes més, s'incrementarà fins a 57 el nombre d'autobusos a aparcar dins la campa. Durant aquests temps s'hauran fet les obres de condicionament del pati, edifici d'explotació i taller de Ponent, per a que a l'octubre del 2001 ja sigui operativa.

També per aquesta data està previst que s'acabin les obres de la Cotxera del Triangle, cosa que permetrà ubicar el total de la flota operativa i desallotjar parcialment Llevant, per a que puguin començar les construccions del 2004.

Paral·lelament, a principis de març, començaran les obres de la Cotxera d'Horta i a principis de juny les de condicionament de la Cotxera de Zona Franca

Any 2002

La possible arribada de 30 autobusos, al segon trimestre no operatius fins l'octubre, s'absorbiria ubicant-ne 10 a Zona Franca I (ja haurien acabat les obres) i 20 a Llevant.

A finals d'any ja es disposaria de la Cotxera d'Horta i s'absorbiria l'arribada de 30 autobusos més ubicant tota la flota operativa en les cinc cotxeres abans esmentades i havent pogut desallotjar completament la Cotxera de Llevant i la de Borbó.

Anys 2003 i 3004

El desallotjament de les cotxeres de Ponent i Lutxana passa per la construcció d'una nova cotxera, independentment del possible increment de flota que pugui haver-hi en aquests anys.

En el quadre es pot veure quin seria el mapa de Cotxeres en ambdós casos: amb nova cotxera i sense nova cotxera

A principis de juny començaran les obres de condicionament de la cotxera de Zona Franca

**Carmen Deulofeu
Construcció i Obra Civil**





LA NUEVA FORMACIÓN TÉCNICA

Con la llegada del nuevo año se presenta «La formación técnica básica 2001» en T.M.B. preparada por el departamento de formación de la misma empresa.

'Historia de TMB' y 'Medio Ambiente' entre los nuevos cursos

En el anterior número de Hora Punta se podía obtener información amplia de todos los cursos y programas, incluso se incluía una hoja para inscribirse en uno o varios de ellos.

Se puede observar la gran cantidad de nuevos cursos, que nunca se habían impartido en nuestra empresa, sobre todo relacionados con la salud laboral.

No hay ningún impedimento para que cualquier trabajador, con cualquier responsabilidad, los realice, excepto aquellos que por cuestiones técnicas obliguen a tener unos conocimientos básicos de la materia, como pasa con la informática. También como novedad están los cursos de «Historia de T.M.B.» o «Medio Ambiente».

A mi modesto entender, encuentro a faltar un curso, que podría llamarse «T.M.B interno», en el que se podrían obtener, con más o menos profundidad, explicaciones sobre todo el «enjambre» que es T.M.B.

Muchas veces nos vemos abocados a utilizar o trabajar con otros departamentos, y entonces te

La formación técnica aumenta nuestra capacidad de vida laboral

parece mentira que lleves 20 años en la empresa, pues ni conoces a nadie y no sabes por donde vas. Igualmente facilitaría el trabajo de los compañeros que quieran adquirir conocimientos para alguna promoción interna, incluso para informar mejor al usuario.

Estos cursos no dan titulación. Entonces ¿para qué hacerlos?, se preguntará el trabajador más escéptico.

Un curso al año no hace daño

Un buen motivo es para realizar su trabajo más cómodamente y para obtener conocimientos que quiten las frustraciones provocadas por no entender su entorno o el trabajo de los demás, pues a veces nosotros mismos por desconocimiento causamos frustraciones, y para encontrar nuevos motivos de relación con los compañeros, algo que de otra forma jamás sería posible. Estoy seguro que cada uno sabrá encontrar un buen motivo para participar.

Cuando se lea este artículo se habrá acabado el periodo de inscripción, pero seguro que si nos ponemos en contacto con el departamento de formación, aún podrán encontrar un «hueco»; será mas problemático, pero... no perdemos nada por intentarlo.

Realizar un curso al año, 'no hace daño' y aumenta nuestra calidad de vida laboral.

**Manel García Andreu
Conductor de Borbón**





INSTALACION DE LOS PROYECTOS DESARROLLADOS POR DOS GRUPOS DE TRABAJO DE TB

El pasado 12 de diciembre, varios miembros de los grupos de trabajo de TB CERASA y LUTXANA 2000, acompañados por personal del Servei d'Enginyeria de l'Àrea Operativa de Bus, encabezados por el Sr. Óscar Sbert, director del mismo, realizaron una visita a las instalaciones de la empresa Noge ubicada en Arbúcies.



Esta empresa, que se dedica al carrozado de vehículos destinados al transporte de viajeros, entregará en breve diez autobuses que vendrán a incrementar la flota de TB.

La reunión se inició con una visita a la planta donde se efectúan los trabajos de carrozado. Allí, la delegación de TMB, acompañada por responsables de la empresa Noge, pudo seguir todo el proceso de carrozado de los vehículos, desde las primeras fases, hasta su entrega final al cliente.

A continuación, los miembros de los dos grupos de trabajo expusieron a los responsables técnicos de la empresa Noge sus respectivos proyectos. En el caso del grupo CERASA, se trata de un sistema que mejora el proceso de remolcado de los autobuses averiados, mediante una conexión entre el vehículo de asistencia y el propio autobús, de forma tal que desde el primero se controlan las señales (intermitentes, etc) del autobús remolcado. Por lo que respecta al grupo LUTXANA 2000, su proyecto contempla la instalación en los autobuses de una señalización acústica que se activará al poner la marcha atrás y que advertirá de esa maniobra al personal que rodea al autobús, evitando con ello posibles accidentes.



En ambos casos, los proyectos fueron evaluados por los técnicos de Noge y, una vez aceptados, serán implantados por dicha empresa en los diez vehículos a entregar a TMB.

**José Antonio Nuel Chavarrías
Sistemas de Participación**





SISTEMES DE PEATGE: PUNTA DE LANZA EN LA CALIDAD DE MANTENIMIENTO EN TMB

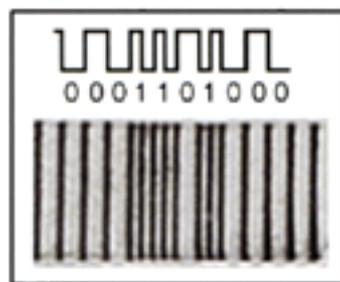
Labanda es la parte de un Grupo de Trabajo complejo, dentro de un programa de calidad de mantenimiento en Sistemas de Peatge.



Queríamos hacer un Grupo de Trabajo que fuera didáctico y hasta curioso para acercar al no entendido al mundo que es la grabación magnética. No era cuestión de poner gráficas, cálculos etc. y pensamos que un buen objetivo a conseguir sería ver como se graban los datos en una tarjeta magnética de transporte. Una curiosidad que este grupo ha satisfecho, 'revelando' una banda magnetizada y mostrándola en un monitor de vídeo, eso sí, muy amplificada, ya que estamos hablando de unas barras separadas entre sí por distancias muy pequeñas, del orden de 338 millonésimas de metro.

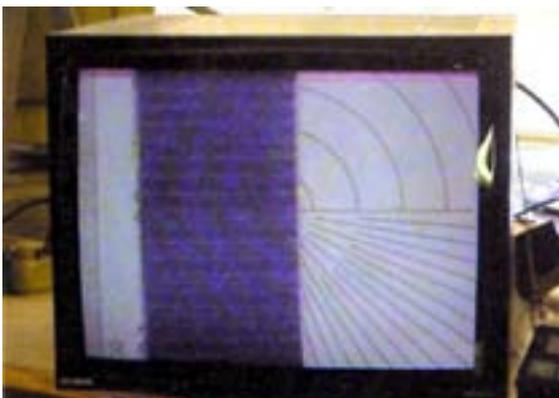


De izquierda a derecha: Ramón Vilaró, Joaquín Hinestroza y Miquel Monclus efectuando pruebas de visualización de la banda.



La idea surgió de un razonamiento muy simple. Analizamos densidades, amplitudes etc. en definitiva señales eléctricas, todo ello muy abstracto para el profano, pero ¿cómo se magnetiza la banda magnética? y ¿verla?. Eso ayudaría a comprender muchas cosas.

Si aplicamos un campo magnético a una banda, ésta se magnetiza orientando las partículas que la componen, si aplicamos polvo de hierro muy fino y en suspensión, el polvo de hierro se orienta con la magnetización de la banda haciéndola visible. Luego, a través de una lupa y una cámara la vemos en un monitor de televisión.



Con esta idea surgió este Grupo de Trabajo. Cuando enseñamos las barras magnetizadas mucha gente saca su tarjeta ó pase y pregunta ¿así está grabada mi tarjeta?

Así es la curiosidad.

Ramón Vilaró Benitez
Sistemas de Peatge





PROJECTE NEMO DE TB CONTINUA

Els Programadors de Línia, ja estan als Centres Operatius de Negoci.

El projecte NEMO (Nou Enfoc del Model Organitzatiu de TB) segueix avançant i aconseguint les fites que s'havia marcat. Hem pensat que ara, quan el projecte ha assolit un objectiu molt significatiu (els programadors de línia ja són al Centre Operatiu de Negoci), és un bon moment per a tornar a arribar a tota la Organització i comunicar que el projecte segueix desenvolupant-se tal i com estava previst.

Efectivament, des de el passat dia 5 de febrer, els Programadors de Línia ja estant treballant als Centres Operatius de Negoci. Després d'un important període de formació que va iniciar-se el mes de juliol de l'any passat, i que va finalitzar al novembre, s'han estat realitzant les tasques de construcció d'horaris des de Serveis Centrals, per a completar la seva formació i consolidar els nous coneixements.

Des d'ací volem felicitar-los, en primer lloc, per haver superat unes proves de selecció molt restrictives i, en segon lloc, per la seva motivació i ganes de treballar i aportar idees, però sobretot perquè han aconseguit crear un equip molt implicat i compromès en la construcció d'horaris de qualitat, conscients de la importància que la seva funció suposa en el treball dels conductors, i del impacte que la feina té en el servei que desenvolupa Transports de Barcelona.

Aquesta acció s'emmarca en un dels objectius principals del projecte que radica en apropar la presa de decisions a la base de l'organització, per tal d'aprofitar el coneixement que tenim del

carrer i incidir en la definició del servei que posem a disposició dels nostres clients, per tal d'aconseguir millor qualitat i millors resultats.

Si fem una mica d'història hem de recordar que, tal i com estava previst, primer vam atacar la definició i l'estructura dels Centres Operatius de Negoci (CON); el març de l'any 2000 es van anomenar els Directors de Centre i el mes de juny els Caps d'Explotació. El següent pas va ser la creació dels Caps de Línia (octubre), amb l'objectiu de que els CON sortissin al carrer i tinguessin un coneixement exhaustiu de les línies.

Ara acostem una eina molt important als Centres per a aconseguir incidir en el producte que donem: LA CONS-TRUCCIÓ DELS HORARIS. Amb aquest moviment es tanca el cicle per a que els CON tinguin a les seves mans la realització, el coneixement, l'anàlisi i les eines per a ajustar el producte que oferim als nostres clients.

Val a dir que la construcció d'horaris és una eina. Volem subratllar «eina», perquè no és la solució de tots els problemes dels horaris (hi ha altres eines que utilitzem), però a ningú no se li escapa que és un element molt important per a ajustar el servei a les necessitats que diàriament en sol·liciten els nostres clients. Per un altre costat també cal dir que és una eina que està limitada per la visió de conjunt de la xarxa d'autobusos i per les limitacions que imposen les pròpies línies en quan a itineraris, temps, etc.

Finalment volem agrair a tothom la bona acollida que ha rebut el nou model organitzatiu, especialment en els Centres Operatius de Negoci. A mida que el projecte continuï el seu desenvolupament us n'informarem puntualment.

Guillem Camarasa
Serveis Centrals de TB

**Un equip molt implicat i
compromès en la construcció
d'horaris de qualitat**





GAUDÍ: L'HOME

Fer un passeig en tramvia, sobretot ara que només gaudim del Tramvia Blau, potser divertit i agradable. Abans, però, tothom anava en tramvia, hi va haver una època que el transport públic només eren tramvies, òmnibus, diligències i tartanes.



Parc Güell.

De vegades pensem en aquells anys com a molt romàntics, les coses no corrien presa, Barcelona era més petita i menys sorollosa, començàvem a créixer després d'enderrocar les muralles i d'altres fets que marquen aquella època.

Però el tramvia dissortadament també ha esdevingut en algun moment un motiu de tristor; quan el 10 de juny de 1926 va morir l'Antoni Gaudí, vam perdre, possiblement, l'home més genial de l'era moderna, i ens ho va prendre un tramvia, ja que se'ns va anar a conseqüència de les lesions que va patir en ser atropellat pel de la línia 30, en el carrer de les «Cortes» entre Bailén i Girona.

La llegenda sobre Gaudí és variada, des de la seva fama d'home innovador a la d'home de vida modesta, i la faceta d'amant del mar del que deia que no podia passar ni una setmana sense veure'l. També se n'ha parlat molt del seu mal caràcter. Què hi ha de cert en això?

L'Antoni és el petit de cinc germans d'una família de menestrals, el seu pare i el seu avi eren calderers. Dels cinc, només van sobreviure tres, i un d'ells, el seu germà gran, morí amb 25 anys, com veieu en plena joventut.

El nen era malaltís, i els pares, amb la por que no se'ls hi morís l'enviaren tota la seva infància al mas que la família tenia a Riudoms. Vet aquí que el nen creix entre masovers, menestrals i tota mena de gent senzilla d'aquell poble. No és estrany, doncs, que les formes de la natura l'impactessin de tal manera que sempre es va refugiar en aquestes formes, una mica com no volent deixar aquella infància feliç a la masia.

Però el nen, en comptes de veure la natura tal com nosaltres la veiem, la transformà en la seva imaginació i així, on hi havia una sargantana, ell podia veure un drac; on nosaltres veuríem un xiprer, ell veia un camí al cel; només queda afegir els contes i llegendes que segurament sentiria dir als adults del seu voltant i es genera en el seu interior un món diferent que després plasmarà en la seva obra.

Així, un Gaudí adolescent es trasllada, amb el seu germà, a Barcelona, per a estudiar. El germà va ser metge. De l'Anton van decidir que, com que tenia força traça per al dibuix, s'hi dedicà a delineant, encarregat d'obres i, més tard, arquitecte. Entre els seus clients del principi es deia que en Gaudí era un «manetes» i es que havia après l'ofici tot treballant per pagar-se els estudis, primer amb

Les formes de la natura el van impactar de tal manera que sempre es va refugiar en elles, com no volent deixar aquella infància feliç a la masia



un fabricant de motlures de guix, també amb un fuster, amb un forjador de ferro i amb un vidrier.

Poc a poc veiem un Gaudí més humà que el que estem acostumats a sentir. Criat entre gent senzilla del poble, aprenent de diferents oficis i amb una superioritat intel·lectual que la majoria no podia entendre, arribem al jove Gaudí.

Dos fets afecten l'Antoni quan era encara massa jove, la mort sobtada del seu germà gran recent acabada la carrera de metge i la mort de pena de la seva mare, dos mesos més tard. No s'acabaria aquí la ratxa; la seva germana morí amb 35 anys deixant òrfena una nena de tres anys. Encara afegirem que Gaudí va tenir un gran amor frustrat.

Un noi jove, de tarannà perfeccionista i amb un gran dolor interior no exterioritzat, no tenia, com és normal, les característiques dels joves, tampoc tenia un caràcter obert, més aviat era tímid, i a més la seva intel·ligència estava per damunt de la mediocritat que l'envoltava.

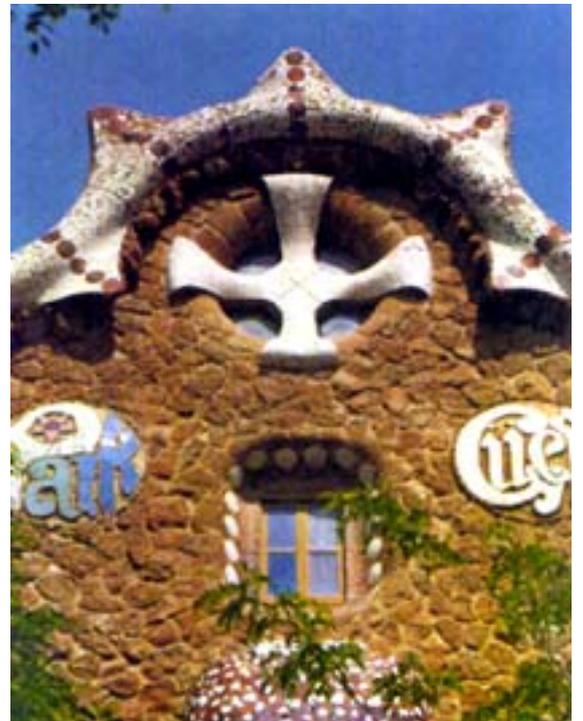
També, i degut a la diferència entre les seves obres i les que feien d'altres, s'havia guanyat l'apel·latiu d'excèntric.

Gaudí era la persona ideal per a imaginar coses diferents a una Barcelona que volia canviar. L'enriquiment de la burgesia degut als indians, i també els desitjos d'aquests mateixos per destacar troben a la Barcelona modernista un camp de conreu important. Així «el geni» desenvolupa la seva obra pràcticament amb tota llibertat, això sí, a canvi d'honoraris altíssims que li proporcionaven un alt nivell de vida.

Poc se n'ha parlat d'un Gaudí que es va fer càrrec de la seva neboda i del seu pare. La seva germana havia mort deixant una nena de tres anys que va ser educada pel «tiet» Anton. El pare d'en Gaudí, home de gran salut, contràriament als fills (va viure 93 anys) es converteix, després de morts el germà, la germana i la mare, en l'única família que li queda, juntament amb la nena. Hi ha una anècdota que explica que va ser convidat a dinar a casa de la que seria el seu gran amor; sabent que a la casa hi havia nens, es va presentar amb la neboda per a que la nena hi pogués jugar; sembla més un comportament propi d'una persona capaç de sentir tendresa que no d'una persona amb mal caràcter.

Sempre es coneix un Gaudí molt religiós però el cert és que la seva religiositat li va esdevenir de més madur. De jove fins i tot va fer l'ull viu a pensaments utòpics lluny del camí de Déu.

Puc imaginar un home sol, trist, malalt i tip de diners que no li havien aportat allò que ell més desitjava: la salut i l'amor. No és estrany que poc a poc, a mida que la Sagrada Família creixia, ell es fes cada vegada més religiós; diuen que només va servir un Senyor en tota la seva vida, aquest era Déu.



Parc Güell.



Casa Batlló.





Sagrada Família.

Quan va acabar de fer La Pedrera i va presentar els seus honoraris als senyors Milà, aquests no li van voler pagar perquè els consideraven massa cars. Posat un plet entre Gaudí i els Milà, el va guanyar ell. Un cop cobrats els diners, els va donar a un convent de monges. Només volia tenir el dret que la raó li assistia, els diners, en canvi, no eren del seu interès en aquells moments; havia trobat un amor més gran que el llançaria a oblidar pràcticament el món material per a submergir-se en el món espiritual.

Un altre fet es va afegir a la ja feixuga carrega de desgràcies de la família Gaudí i Cornet, la mort de la neboda que vivia amb ell als 36 anys. Aquell home es va sentir tan sol que va perdre les ganes de viure i va deixar de menjar.

No era la primera vegada que en Gaudí feia dejú. ja l'havia fet altres vegades i només els consells d'alguns amics íntims, entre ells mossèn Torres i Bages, l'havien retornat les ganes de lluitar per la vida.



La Pedrera.

Un cop va tornar a treballar, dormia al taller que tenia a les obres de la Sagrada Família i moltes vegades menjava amb els seus obrers, dels qui es preocupava personalment. En aquell moment ja feia anys que havia decidit viure com un captaire més, i fins i tot sortia a demanar diners per aixecar la gran catedral que havia somiat.

D'aquesta manera arriba el final de la seva vida. Tots sabem que el va atropellar un tramvia. També sabem que el van dur a la Santa Creu confonent-lo amb una persona sense mitjans de vida. Finalment, sol, vençut per la malaltia i abatut per les desgràcies, l'home va morir.

El seu enterrament va ser multitudinari. El poble es va llançar al carrer per a donar-li l'últim adéu. Als balcons, coberts per crespons negres, la gent sortia en silenci per retre-li el darrer homenatge. S'ho ben mereixia. L'adéu del poble és el més humil i el més sentit i el seu cadàver va ser acompanyat per tota una Ciutat que l'estimava.

Mal caràcter? Genialitat? Timidesa mal dissimulada amb cops de geni? Intel·ligència i creativitat molt per damunt de la mitjana? Sensibilitat exagerada que augmentava les seves penes per la pèrdua d'aquells que estimava? El cert és que sempre va ser feliç entre la gent senzilla i la gent humil; va saber ser un més dels seus obrers, va saber arribar al poble i no li va fer cap vergonya tornar-se captaire per tal de servir el seu únic Senyor.

Ens ha deixat la seva obra que, ben mirat, no sembla l'obra d'un home geniüt i malcarat sinó més aviat la d'un home tocat per la mà de Déu.

**Havia
decidit viure
com un
captive més**

**Margarida Latorre
Comunicació Interna i Formació**





X CONCURS FOTOGRÀFIC HORA PUNTA

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:

TMB, el seu material mòbil, els seus edificis i instal·lacions fixes, la seva explotació, la gent, els autobusos al carrer.

Modalitat:

1-Blanc i negre.- 2.-Color.

S'admetrà un màxim de 3 fotografies per autor a cadascuna de les modalitats.

Format i presentació

Blanc i negre: el format mínim de les fotografies serà 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 tema al conjunt de les fotografies presentades, i cadascuna d'aquestes ha de tenir un títol. Al dors de cada fotografia s'hi ha 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:

Premi acció: placa i val per a material fotogràfic. Premi arquitectura: placa i val per a material fotogràfic.

Premi vehicles: placa i val per a material fotogràfic. Premi qualitat humana: placa i val per a material fotogràfic.

Color:

Els mateixos premis que a blanc i negre.

CALENDARI

Inscripció de participants:

Comunicació Interna. Zona Franca 2

Període del concurs:

Del 23 al 29 d'abril de 2001

Admissió de fotografies:

1 de maig de 2001

Adreça:

Comunicació Interna. Zona Franca 2

Veredicta:

22 de maig de 2001 a les 11 del matí. Zona Franca 2

Exposició:

Hora Punta informará oportunament dels emplaçaments concrets i de les dates.

Lliurament de premis:

2 de juny de 2001 a les 12 del migdia. Zona Franca 2

Consultes:

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

NOTES

- Us demanem que les fotografies siguin lliurades prou protegides per a evitar-ne el deteriorament, sobretot de les cantonades.
- Es molt important que el suport de cartolina sigui gruixut i que les fotografies estiguin ben enganxades amb cola.





ACTE DE SIGNATURA DEL CONVENI DE COL·LABORACIÓ ENTRE TMB, PROSEGUR I EL CASAL DEL RAVAL

Posta en marxa d'un programa destinat a joves en risc d'exclusió social.

El passat dia 26 de gener, Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), l'empresa de seguretat Prosegur i 'Associació Casal dels Infants del Raval van signar un acord per a col·laborar en el desenvolupament del programa «xarxa d'accés al treball» per a oferir a persones joves en risc d'exclusió social una oportunitat laboral.

Aquest conveni estableix la participació de TMB i Prosegur en una iniciativa social que reafirma la no discriminació, per raons de procedència ètnica i/o sexe, dels treballadors de seguretat contractats per l'empresa Prosegur i que presten els seus serveis a la xarxa de Metro de Barcelona.

La xarxa d'accés al treball és un projecte del Casal dels Infants del Raval per a promoure la implicació de les empreses en la millora de la realitat social dels joves del barri, oferint-los llocs de treball.

Així, i segons aquest conveni, TMB actuarà com a enllaç entre l'empresa Prosegur i l'Associació Casal del Raval per a col·laborar amb la xarxa d'accés al treball, iniciativa promoguda per la pròpia associació, dins del programa d'inserció laboral de joves en risc d'exclusió.

Per la seva banda, Prosegur promourà dins els processos de selecció de personal per a fer tasques de seguretat al Metro aquells nois i noies derivats de la xarxa d'accés al treball. Les persones seleccionades prestaran serveis a les dependències de TMB en el marc dels contractes firmats entre ambdues companyies.

Posta en marxa del programa 'xarxa d'accés al treball'

Finalment, la xarxa d'accés al treball del Casal es compromet a seleccionar els joves participants del programa que s'adiguin al perfil requerit per Prosegur i tinguin possibilitats reals de superar el procés de selecció.

A l'acte de signatura del conveni, que va tenir lloc a la seu de l'Associació Casal dels Infants del Raval, hi van assistir el conseller delegat de TMB, Emili López Bailón, el director de seguretat de Prosegur, Joan Casanova i el president de la Associació Casal dels Infants del Raval, Xavier Muñoz Andreu.

Amb aquesta col·laboració, que pretén promoure la vinculació de joves amb risc d'exclusió social a l'activitat laboral oferint-los una oportunitat, TMB vol mantenir un compromís constant i decidit amb la societat i amb la ciutat i la seva àrea metropolitana que vagi més enllà de les activitats pròpies de les empreses, és a dir, de la prestació d'un servei de transport públic de Metro i Autobusos eficaç i de qualitat.

Hora Punta

TMB vol mantenir un compromís constant i decidit amb la societat i amb la ciutat i la seva àrea metropolitana





ASOCIACION DE COLECCIONISTAS EMPLEADOS DE METRO Y AUTOBUSES

El pasado día 14 de noviembre tuvo lugar la presentación de la Asociación de Coleccionistas empleados de Metro y Autobuses a nuestro Director General, Sr. Albert Busquets.



De izquierda a derecha:
Sr. J. A. Rodríguez, Sr. A. Busquets, Sr. R. Díaz y Sr. J. Escoda.

Dicha Asociación tiene como objeto reunir a todos nuestros compañeros aficionados a algún tipo de coleccionismo para fomentar y coordinar nuestras aficiones. En ella contamos con coleccionistas de temas tan diversos como: 'forondotelia', filatelia, numismática, heráldica, chapas de cava, etc. Tiene su sede en el edificio de Santa Eulàlia, 4^ª planta.

Con el fin de poder exponer nuestras colecciones, la Empresa nos facilita la Galería Foronda, en la Estación de Metro de Tarragona, junto a las Aulas de Formación.

¡Animaos a formar parte de nuestra Asociación!
Para informaros podéis dirigirlos a:

Asociación de Coleccionistas empleados de
Metro y Autobuses
Sr. Ramón Díaz Quero o Sr. Josep M. Escoda
Rovira

Sta. Eulàlia- 4^ª planta

CALENDARIO DE REUNIONES

MARZO: 14-MIÉRCOLES
28-MIÉRCOLES

MAYO: 9-MIÉRCOLES
23-MIÉRCOLES

ABRIL: 4-MIÉRCOLES
25-MIÉRCOLES

JUNIO: 6-MIÉRCOLES
20-MIÉRCOLES

LUGAR:
OFICINAS STA. EULALIA 4º PLANTA
CHARLAS INTERCAMBIO DE MATERIAL,
INFORMACIÓN SOBRE COLECCIONISMO,
ETC...)





ESTUDIANTES EN PRÁCTICAS, UNA EXPERIENCIA DE 8 MESES

Estudiantes, eso éramos nosotros cuando entramos en esta casa, hace ya un año, y salimos sintiéndonos uno más de la empresa.



Los siete que en principio vinimos a TMB bromeábamos sobre si nos tocaría limpiar algún autobús o conducir el metro. No obstante, rápidamente cuando vinimos a hacer nuestra primera toma de contacto con M^{ra}. Dolores Álvarez nos percatamos de la envergadura de la empresa, de su seriedad y gran organización, aunque el organigrama cambie casi cada semana.

Nuestro primer día fue un poco duro. Todos sentados en una sala, sin saber aún el departamento al cual estábamos destinados con el fin de realizar las tan esperadas prácticas. A continuación nos dirigimos a nuestros puestos y empezó el reto. Venimos dispuestos a todo, a integrarnos en el sistema y participar en todo lo posible.

Un sinfín de experiencias que nos han permitido entender los entresijos del mundo laboral

Han sido ocho meses en los cuales hemos, y digo hemos, aprendido muchísimo sobre el funcionamiento de la empresa, de su gente, de las relaciones entre los compañeros y de los líos que conlleva el ser una empresa de esta magnitud. Valorar más o menos el trabajo que ha desempeñado cada uno de nosotros en nuestro puesto (Compras, Costes, Contabilidad, Tesorería, Billetaje, OSI y Administración y Finanzas) no sería justo, porque todos hemos trabajado, o al menos lo intentamos hacer en su momento, de la forma más diligente y apropiada en cada circunstancia, obrando lo mejor que hemos sabido.

Agradecemos sinceramente el apoyo y la paciencia de todos y cada uno de nuestros compañeros de trabajo, sabiendo que los primeros meses estábamos un poco verdes en todos los temas de la empresa. Sin embargo, poco a poco nos hemos ido haciendo con el dominio de herramientas, como ese gran invento alemán que nos trae por el camino de la amargura, el SAP R/3 (o R/2), con el que tantas horas hemos pasado. Ninguno de nosotros olvidará situaciones como la huelga convocada por los conductores, que nos sorprendió mucho o la complicidad que adquirimos con los problemas que surgían en el día a día.

Agradecemos sinceramente el apoyo y la paciencia de todos nuestros compañeros de trabajo

Han sido un sinfín de experiencias que nos han permitido entender un poco más los entresijos del mundo laboral. Mas ahora, llegado el momento de la despedida, nos parece haber estado unos pocos días y sólo nos queda tiempo de escribir unas pocas líneas. Gracias, otra vez, por todo lo compartido y esperamos que también haya sido una buena experiencia para aquellos que nos han conocido.

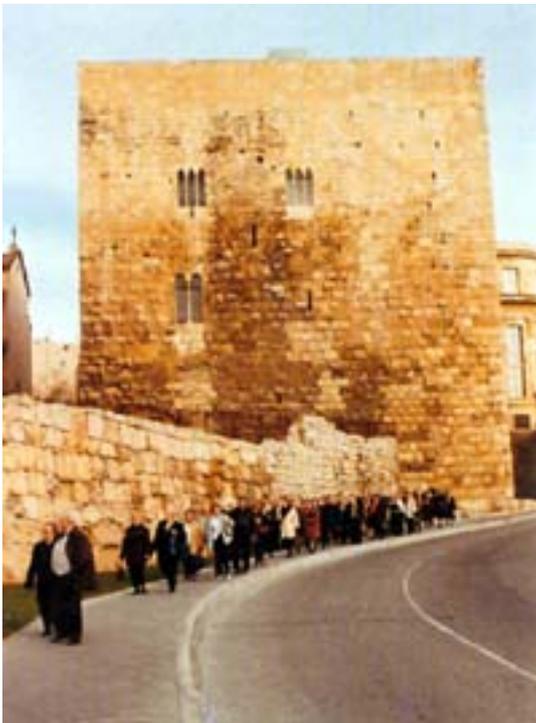
Víctor Balaguer Solé, Albert Bofill Serrate, Núria Cascales Siscart, David Gaya Medina, Esther Roig Poyato, Joan Sanchez Moreno





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

Como ya anunciamos en nuestra crónica de la anterior HORA PUNTA, el pasado día 24 de enero realizamos la tradicional «Calçotada» de cada año. En esta oportunidad superamos el número de asistentes de la del año pasado y necesitamos dos autocares.



Como que ésta tenía lugar en Cambrils dedicamos la mañana a realizar una visita turístico-cultural a Tarragona, como sabéis recientemente declarada Patrimonio de la Humanidad.

Debemos anunciar que el pasado día 10 de febrero pudimos visitar el estado de las obras de nuestro futuro local de Sagrada Familia y pudimos comprobar que están ya muy avanzadas y que, según nos manifestaron el Director, Sr. Castillo, y el jefe de Comunicación Interna, Sr. de Miguel, es posible que se pueda inaugurar a finales de Marzo o principios de Abril.

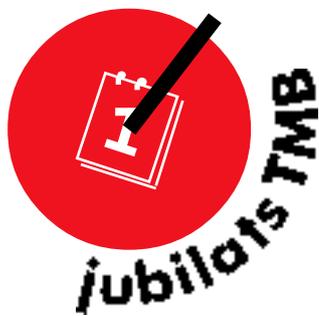
Para el acto de inauguración se invitará a todos los jubilados y pensionistas de la Empresa.

Hasta ese día recibid todos un afectuoso saludo

J.L. Marrón

Nuestro futuro local en Sagrada Familia es posible que se pueda inaugurar a finales de Marzo o principios de Abril





PERSONAL DE TMB JUBILADO

Desde Hora Punta felicitamos a todos los compañeros "que se han jubilado en los meses de enero, febrero y marzo."

¿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
10560	ARREBOLA CRUZ JOSE	1/1/2001
9167	ESTEBAN LÁZARO RAFAEL	5/1/2001
9517	CARDENAS RUBIANO AQUILINO	8/1/2001
7479	FERNANDEZ BELTRAN JAIME	15/1/2001
4720	FERNANDEZ GARCIA ALONSO	18/1/2001
8781	FERNANDEZ VIDAL EUGENIO	18/1/2001
5394	PRIETO SEARA BENIGNO	19/1/2001
7647	YUSTE PUERTO CRISTOBAL	25/1/2001
6186	LLANDRES LÓPEZ JULIO F	1/2/2001
7133	AREVALO ARIAS GUNDEMARO	1/2/2001
9361	ALONSO DIEZ JOSE LUIS	5/2/2001
3765	BAREA SERRANO ATANASIO	13/2/2001
9683	SOTO GONZALEZ CEFERINO	16/2/2001
8349	RAMOS SÁNCHEZ ANTONIO	22/2/2001
9578	VICO TORRENTE FRANCISCO	26/2/2001

Relación de personal de Metro

Núm.	Apellidos y Nombre	Fecha de jubilación
3015	CREGO DE ARRIBA INICIAL	1/1/2001
3703	VEGA AGUILAR MANUEL	3/1/2001
1193	LOPEZ BERMEJO MANUEL	7/1/2001
1571	CALVO CHAVERO ANTONIO	12/1/2001
1579	FERRER MAMPEL PILAR	22/1/2001
1315	GUELL BADUELL JUAN	1/2/2001
3474	SERRANO ALFARO JOSE	1/2/2001
913	GABARRO ORTEGA SALVADOR	2/2/2001
1189	ARRIBAS ALCOCEBA FRANCISCO	12/2/2001
1469	MANCHEÑO BENITEZ ANTONIO	19/2/2001
2474	ALCALÁ MARZO FRANCISCO	21/2/2001
3791	SANCHEZ NAVARRO MIGUEL	26/2/2001
1014	CANET CUEVAS MARIO	1/3/2001
1724	ANDUJAR NUÑEZ PEDRO	1/3/2001
2165	CUACO JIMENEZ ANDRES	1/3/2001





¡DISCULPEN LAS MOLESTIAS!

Ayer, cuestionaba los acontecimientos acaecidos en ese día, el desfile de imágenes, pensamientos y demás quehaceres que se suelen repasar si el cansancio no te invade de forma imprevista, cuando tu posición es horizontal al mundo. Cuando la única luz son tus pensamientos y tu libreta los recuerdos.

Sobre la barra del bar se había representado en poco tiempo un ejercito multirracial de botellas

La mañana había pasado en otro mundo, ese en que todo lo olvidas y quieres recordar, ese menos cierto. La tarde se había sumergido en un bar dosificado de alcohol, charlas copiosas, de un partido de fútbol mediocre en una de la mitades del campo.

Sobre la barra aparte de nuestras voces que a cada trago se proclamaban más costosas, los cigarros más permanentes entre los dedos, se había representado en poco tiempo un ejercito multirracial de botellas que invadían de forma rutinaria y sin molestar un espacio que a primeras horas de la tarde yo mismo había bautizado, colocado la primera bandera que más tarde sería estandarte.

Iba a dar por finalizado el día, concediéndole vacaciones a mis ojos, permitiendo exclusivamente alterar mi decisión por ruidos fuera de lo comúnmente previsto a mis oídos, cuando un frío viento roza mis pestañas, deteriorando mi viaje al más allá. Sólo fue un instante que no olvido. Tendría que remontar meses para recordar eventos similares, viajes que parecen sin retorno, cuando no solo tu cuerpo si no tu mente se despiden de lo que presumiblemente debes ser tú. Viaje hacia la depresión, ese lugar tan cuestionado, del que todo el mundo parece hablar de un modo atento, como sabiendo lo que dicen.

Esa noche vino a mí un sueño vertedero. Un mar de oleajes descabe-llados inundó mi bahía de peces muertos.

Ella me hablaba de cuchillas, de días sin sol, de fríos veranos, de una prisión. Yo agitaba mi cuerpo como un niño que no entiende, que llora sin razón. Más tarde y con el tiempo como único testigo del camino, abrí otro espejo, después de muchos libros y alguna que otra rampa.

Yo paseaba mis dudas, como quien se pasea perro, cuando alguien cogió mi cuerda. Ahora paseo la luz de mis noches con velas y me río de ti, presumida, embustera.

Quisiera desvestir con palabras lo que otros intentan disfrazar con fármacos



**Esa noche vino
a mi un sueño
vertedero.
Un mar de
oleajes
descabellados
inundó mi bahía
de peces muertos**

Quisiera desvestir con palabras lo que otros intentan disfrazar con fármacos, quisiera dar la mano a la locura como parte, compañera, de la vida.

Ésto, que solo es parte de una biografía cualquiera, pero yo he querido desnudar al mundo, dándole forma de papel, no quisiera que quedara bloqueada en el olvido, ese azaroso agujero que no conlleva cabida, ese lugar tan alejado que nunca se logra recordar.

Sigo sin entender este mundo de recetas, de dioses comerciantes. Este mundo que ya no me interesa.

Estamos faltos de días de besos, de dioses que guíen la manada que se aleja, de... ¡Disculpen las molestias!

Jordi Aguado Castillo
Conductor Luchana



EL RECORD DONA PESSICS AL COR

Mirant aquesta fotografia recent feta, concretament el 17 de novembre de l'any 2000, em vénen records dels anys 50.

La vida la podríem dividir en dues parts: l'última es meravellosa. De fet, no té comparació amb la primera, on tot es energia física: la pressa, les responsabilitats, la família, el treball..., quan un compta amb la seva aparença física, però després d'aquests camí arriba la segona part: els pensaments són més tolerants, l'equilibri interior indica bons records i per això sempre que puguem ens reunirem per avivar temps passats al nostre Lesseps.

Joan Rodríguez Gazulla
Comunicació Interna i Formació

**L'última part de
la vida és
meravellosa**





VIOLENCIA DOMESTICA, RESPONSABILIDAD DE TODOS

Todos debemos ser conscientes de la gravedad de los malos tratos y luchar, cada uno según sus posibilidades, contra ellos.

Los medios de comunicación han permitido sensibilizar a la opinión pública sobre el problema

Cuando hablamos de violencia doméstica definimos aquellas actitudes, acciones o intenciones contra las mujeres y los niños, dentro del marco de una relación sentimental, por parte de su pareja, marido, expareja o padre, de una manera reiterada, coaccionando y lesionando la libertad de la persona, ocasionando daños físicos, psicológicos, sexuales o económicos. Los malos tratos se dan en todo el mundo, sin distinción de culturas, clases sociales ni religiones y corresponden a la forma de violencia de género más extensa en nuestro país.

En los últimos años, la incidencia en los medios de comunicación, informando de las muertes y lesiones a mujeres y a niños, ha permitido sensibilizar a la opinión pública sobre el problema, pasando de ser un delito de ámbito estrictamente privado a ser, además, una responsabilidad pública y social.

Esta violencia nunca es puntual si no se para en sus inicios. Es un proceso que va aumentando en grado e intensidad a lo largo del tiempo. Puede empezar con un insulto, un desprecio o un empujón, pero si no se detiene a tiempo, puede acabar anulando la voluntad de la víctima y en abusos sexuales continuados, graves lesiones físicas e incluso en el asesinato.

Algunos datos públicos, sobre esta violencia, nos hacen reflexionar, sin duda, en que estamos realmente ante una problemática grave y extensa:

- Cada año, únicamente en Asia, más de un millón de mujeres y niñas son vendidas a la industria del sexo.
- Cada año, dos millones de niñas están en peligro de sufrir mutilaciones genitales.
- UNICEF afirma que entre un 20% y un 50% de mujeres han sufrido o sufrirán violencia doméstica.
- En el Estado Español, durante 1999, hubo 21.782 denuncias por malos tratos, y entre, 1966 y 1999, una media de 60 mujeres murieron cada año a manos de su pareja o expareja.
- En el año 1999, se contabilizaron 5.914 delitos contra la libertad sexual (hemos de tener en cuenta que la mayor parte de estos delitos nunca llegan a denunciarse).

Estamos ante una problemática grave y extensa



En el Estado Español entre 1966 y 1999, 60 mujeres murieron cada año a manos de su pareja

Enseñemos a nuestros hijos a resolver sus problemas de forma no violenta

¿POR QUÉ LAS MUJERES SE DEJAN MALTRATAR?

Es un hecho establecido que muchas mujeres se sienten culpables de las agresiones que reciben, la educación tradicional, los valores culturales que todos y todas compartimos, les inculca que de ellas depende evitar los conflictos familiares; pero dejemos claro que la responsabilidad de la violencia es, únicamente, de quien la ejerce, nunca de la víctima.

La relación violenta es siempre un abuso de poder, pues si no existe desigualdad la víctima siempre podrá responder a la agresión o bien huir, y no hablamos solo de la fuerza física, si no económica y social. El agresor cree en su superioridad sobre la víctima, la víctima acepta, en mayor o menor medida su inferioridad, y su entorno social y familiar refuerza este desequilibrio.

Existen mitos que dificultan la comprensión de la violencia. A menudo la asociamos o incluso la justificamos, sobre todo por parte de las propias víctimas, por problemas de dependencia alcohólica, del juego, del sexo o por estrés emocional, pero estos no son los causantes de la violencia, además debemos recordar que ningún argumento justifica la violencia. Estos factores son los que dificultan a veces la observación, la toma de consciencia y las denuncias por malos tratos.

¿QUÉ PODEMOS HACER?

Posiblemente no podremos erradicar la violencia, pero sí podemos combatirla y prevenir su aparición.

Las administraciones públicas deben asumir la responsabilidad de perseguir y penalizar las agresiones, proteger y atender correctamente a las víctimas, establecer programas preventivos y buscar nuevos modelos de rehabilitación de los agresores.

Las asociaciones de mujeres, primeras en combatir esta situación, han de continuar con su trabajo de denuncia pública, buscando nuevos modelos de relación entre hombres y mujeres y atendiendo y apoyando a las víctimas.

Pero todos nosotros, hombres y mujeres, padres y madres tenemos un papel central:

Cuando enseñemos a nuestras hijas a decir NO a la violencia y a hacerse VALORAR Y RESPETAR, cada vez que enseñemos a nuestros hijos a resolver sus conflictos de manera pacífica, cada vez que nos manifestemos en la calle, que participemos en actos públicos, cada vez que escuchemos y ayudemos a nuestra vecina, hermana, madre, hija o amiga que creamos puede ser mal tratada, ESTAMOS LUCHANDO CONTRA LA VIOLENCIA.

**Joana Aloy, Antropóloga, A.T.S.
María Josep Franch, Treballadora Social**





Estas han
sido las
Bodas más
numerosas de
los últimos años

BODAS DE PLATA DE TB

267 compañeros celebraron los pasados días 9 y 23 de febrero su 25 y 40 aniversario e ingreso en la empresa con opípara cena en el restaurante «la Pérgola»



En un ambiente de gran cordialidad se libraron los diplomas y medallas conmemorativas a los celebrantes por parte del Consejero Delegado Sr. López Bailón, del Director General Sr. Albert Busquets y del Director del Área Operativa de TB Sr Satorres.

No dejó de tenerse un recuerdo para los compañeros que no han podido acompañarnos, destacando el emocionado tributo rendido al compañero Bartolomé Menacho Pozo.

Tras ello y en un ambiente tremendo de fiesta, se disfrutó de un gran baile.

Hora Punta





LA PICARESCA

Con la puesta en marcha de las nuevas puertas automáticas de entrada y salida a nuestras estaciones sustituyendo al torniquete y, asimismo, la entrada en funcionamiento del sistema tarifario integrado se ha podido constatar como parte del pasaje ya ha aprendido los trucos para superar cualquier barrera o sistema.

Con relación a las nuevas puertas, las formas de pasar fraudulentamente son:

- Intentar forzar las puertas y pasar.
- Con una sola picada pasan dos personas.
- Saltar por encima de las puertas, o saliéndose por las validadoras.
- Tirar bolsas, macutos y prendas por encima de las puertas de salida para que se abran y poder pasar.

En cuanto a la integración tarifaria he constatado algunas situaciones curiosas.

En relación a los transbordos, algunos usuarios se piensan que tienen 75 minutos para hacer sus transacciones y después tomar el transporte, confunden el significado, y es cuando ambas partes no nos aclaramos con una lectura de validación comprimida y confusa en sus códigos para un rápido vistazo, que no nos permite explicar al cliente el significado del transbordo.

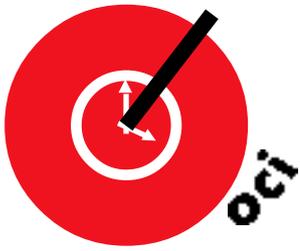
Por otro lado, si hay una avería de TMB o ajena a nuestra empresa, tendremos el problema de hacer cumplir los horarios de transbordo.

La picaresca también entra en juego en el nuevo sistema cuando algunos usuarios rasgan ligeramente la banda magnética para que les demos un canje y así se pasa de la cuestión horaria de los transbordos con una sencilla manipulación que puede costar millones al año.

Lo bueno ha sido la T-Mes que con el DNI ya es suficiente y no hace falta el pase específico, además a partir de abril podrá comprarse como la T50/30, no serán meses naturales, sino 30 días consecutivos evitando las colas de finales y principios de mes.

Ramón Masagué
jefe de Estación de 2ª





MOTS ENCREUATS

SOLUCIÓ AL NUM. ANTERIOR

HORIZONTALS.-1.- Materiales pétreos que viajan por el espacio y en ocasiones, suelen llegar a la Tierra. 2.- Consonante. Sueldos, salarios. Consonante. 3.- Dios egipcio. Terrenos extensos, no cultivados y muy poblados de árboles. Nombre de consonante. 4.- Tribu indígena sudamericana. Al revés, existas. Condimento. 5. Alisa o perfecciona una cosa. Símbolo químico. Papagayo americano. 6.- Rinda culto de adoración. Al revés, conjunto de celdillas de cera. 7.- Natural de una región alemana. Obedezco. 8.- Altares. Repetido familiar. Pez de la familia de los escómbridos. 9.- Adverbio de cantidad. Capital de Italia. Cerveza inglesa. 10. Al revés, negación. Ciudad bíblica, que fue destruida por el fuego. Campeón. 11.- Consonante. Desconfiado, temeroso. Vocal. 12.- Imprudentes.

VERTICALES.-1.- Excedemos más de lo razonable. 2. Número romano. Ataron con ligaduras. Consonante. 3.- Existe. Introduces o acoplas, una cosa dentro de otra. Nota musical. 4. Movimiento respiratorio brusco y violento. Dios griego del amor. Hijo de Noé. 5.- Nombre de consonante, plural. Preposición. Toque ligeramente. 6.- Al revés, líquido que resulta, de cocer en agua una vianda. Fuerza que se tiene, para mandar o ejecutar una cosa. 7.- Apellido de un célebre, compositor francés. Saca punta o filo o una herramienta en la muela. 8. Dementes, locas. Artículo. Apasionado afecto hacia una persona. 9. Yunque de platero. Barniz que se extrae de la resina. De esta manera. 10.- Forma del pronombre. Composición musical. Vocal repetida. 11.- Consonante. Portada de una revista o libre. Consonante. 12.- Península meridional de la Grecia continental.

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

