



tercera etapa 2002 n° 66

editorial

Barcelona torna a estar decidida a convertir-se en plataforma universal de convivència i tolerància, de reflexió i diàleg entre tots els pobles del món. Aquesta tasca requereix espais i serveis que en aquests moments s'estan construint i desenvolupant al llarg de tota la zona nord-oriental de la nostra ciutat.

Expliquem, en aquest número, en què consistirà el Fòrum Universal de les Cultures, i hi descrivim dues obres de la nostra xarxa de metro lligades al millor desenvolupament d'aquest esdeveniment: la reordenació de les línies 2 i 4 i la nova estació de Maresme Fòrum.

És palès, així mateix, l'interès d'Hora Punta en focalitzar la seva atenció en els col·lectius professionals que treballen a TMB, ja que és evident que entre tots movem Barcelona. En aquest número recollim una entrevista amb una motorista, que ens atansa al seu lloc de treball, i un article de l'equip de vestuari de TMB, que ens explica la feina que fan i les característiques del nou local.

De tots dos col·lectius (motoristes i vestuari) volem destacar la confiança en si mateixos, així com la motivació i la capacitat d'esforç que demostren. Estem ben orgullosos de llur actuació i volem fer públic el reconeixement de tota l'organització.

Aquests darrers mesos ens ha copsat el problema de la sinistralitat laboral. Les morts a Espanya per accidents de treball han arribat a 574 en un semestre, amb un increment del 10% amb relació a les xifres de l'any passat.

S'ha de planificar la prevenció, s'han d'avaluar els riscos i s'han d'adoptar les mesures d'acció preventiva adequades, segons la natura dels riscos, per tal d'acomplir el mandat constitucional que obliga tothom: la protecció de la salut laboral i la prevenció en el treball.

Mai farem prou per fomentar una cultura preventiva, i en aquest número recollim un seguit d'articles sobre el Sistema de Prevenció a TMB, sobre la importància d'acomplir les normes de seguretat en els llocs de treball, sobre els riscos psico-socials i sobre l'opinió que un conductor té quant a la pressió diària que pateix en el seu lloc de treball.

Incloem també la notícia de la signatura d'un acord amb Montylim i amb l'Associació Cultural Ibn Batuta com a constatació de la corresponsabilitat social que assumim en l'àmbit de la cultura de la diversitat. Així mateix, publiquem un article en què demanem la teva solidaritat mitjançant la donació de sang; com diu l'autora de l'article, donar sang és oferir una gota de la nostra vida perquè un altre, que la necessita, en pugui millorar la seva.

Finalment volem destacar l'article escrit per l'Araceli Sánchez, en Joaquín Lozano i en Francisco Cosmo referent al Camí de Santiago, efectuat per una vintena de companys de TMB.

Un dels pelegrins resumeix la seva experiència tot dient: «He tornat a confiar en les persones, que m'han demostrat un gran companyerisme.» No hi ha millors paraules per explicar aquesta experiència.

Hora Punta



De la Barcelona Olímpica a la Barcelona Universal



Quan fem bé la feina fem prevenció



Accidentes no, gracias



Riscos psicosocials



Camino de Santiago

sumari

 De la Barcelona Olímpica a la Barcelona Universal	3
 Nova estació Maresme-Forum	7
 Integració del Tram "La Pau-Pep Ventura" a la línia 2	9
 Tots movem Barcelona: El nuevo almacén de vestuario	13
 Tots movem Barcelona: Las motoristas de tren	16
 Nova disposició de les agulles a Santa Eulàlia i Vilopicino	18
 Quan fem bé la feina, fem prevenció	20
 Accidentes no, gracias	23
 Riscos Psicosocials	24
 Como ser conductor de autobús y no morir en el intento	25
 Signatura d'un conveni tripartit entre TMB, l'Associació Ibn Batuta i l'Empresa Mantylim	27
 Barcelona: més sang	28
 La Llei de Seguretat Vial	29
 Camino de Santiago	31
 Chile: del Norte al Sur	38
 Associació de jubilats de Metro	42
 Personal de TMB jubilat	43
Primer Torneo de Tenis de Mesa C.O.N. Ponent	44
Mots encreuats (solucions al número anterior)	46
Mots encreuats	47



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

Coordinació de l'edició
i assessoria redaccional:
Consell de Redacció
Rufino Alonso Fernández (Roquetas)
Maria Dolores Álvarez Arranz (Santa Eulàlia)
Diego Balsera Rodríguez (Gerència L-3)
J. Antonio Crespo Fernández (Zona Franca I)
José A. Dorador Fernández (CRT)
Enric García Serrano (Llevant)
Manel García Andreu (Borbó)
Margarita Latorre Pelegrín (Santa Eulàlia)
Isabel León Montero (CRT)
Manuel López Rodríguez (Llevant)
Jordi Orta Roca (Zona Franca II)
Angeles Rodríguez Coto (Santa Eulàlia)

Col·laboradors n° 66:
Alberto Martín
Miquel Mira
José Luis de la Fuente
Francisco Luque
Leoncio Aguirre
Serafin Mampel
Javier Pescador
Antonio Camacho
David Dieguez
Daniel Vives
Jordi Vendrell
Joaquín Lozano
Araceli Sánchez
Francisco Cosmo
Julio Sanjuan
Jesús López Quiles
Fermín Déniz

Edició: Comunicació Interna

Producció: Autoedició

Maquetació: Susana Dominguez

Fotomecànica: ZUMCOLOR S.L.

Impressió: INGOPRINT

n° 66: juliol - agost - setembre

Tirada: 11.000 exemplars



BARCELONA OLÍMPICA BARCELONA UNIVERSAL (1992-2004)

L'any 2004, com ja va fer el 1992, marcarà l'inici d'una nova etapa a la vida de Barcelona. La ciutat serà la seu d'un gran esdeveniment que, novament, la convertirà en protagonista i li permetrà mostrar els seus encants.

**Aquesta ciutat
sempre s'ha
desenvolupat
històricament a
cop de grans
esdeveniments,
com les
exposicions de
1888 i 1929
o els Jocs
Olímpics de
1992**

L'any 1986 Barcelona es va marcar una gran fita: celebrar els Jocs Olímpics del 92. I ho va fer amb un èxit arrasador. Des de llavors, Barcelona es va donar a conèixer al món.

Aquesta ciutat sempre s'ha desenvolupat històricament a cop de grans esdeveniments, com les exposicions de 1888 i 1929 o els mencionats Jocs Olímpics de 1992.

L'any 1996 l'Ajuntament es va marcar una altra fita, la celebració, el 2004, del Fòrum Universal de les Cultures.

Però, què és el Fòrum Universal de les Cultures?

El Fòrum Universal de les Cultures és un compendi de debats, exposicions i fòrums de discussió internacional sobre la convivència de les diferents cultures, les condicions per a la pervivència de la pau i la globalització.

No obstant això, també vol ser un lloc de festa, d'intercanvi i de diversió on es juxtaposaran totes les cultures.

Què es pretén amb aquest esdeveniment?

Amb el Fòrum es pretén crear una plataforma de reflexió i de diàleg, de convivència i de creativitat, des de la qual es pugui qüestionar la lògica perversa, socialment i culturalment destructiva, i ecològicament insostenible, del liberalisme salvatge i de la globalització de tots els components de la nostra vida.

Es tracta de veure com les més diverses tradicions culturals s'enfronten, essencialment, a uns mateixos temes i, d'aquesta manera, crear una plataforma per avançar cap a una nova convivència sense conflictes i en un món habitable.

**El Fòrum Universal
de les Cultures és
un compendi de
debats,
exposicions
i fòrums de
discussió
internacional
sobre la
convivència
de les diferents
cultures**

El Fòrum en xifres:

- 141 dies de durada, del 9 de maig al 26 de setembre del 2004
- 5 milions de visitants esperats
- 50 milions de persones associades al Fòrum Virtual
- 500 milions de persones d'audiència mediàtica
- 20.000 voluntaris
- 50.000 congressistes
- 100.000 participants
- 10.000 artistes, creadors i professionals de l'espectacle
- 400 institucions internacionals i de Barcelona, Catalunya i Espanya
- 28 congressos internacionals previstos
- 4 grans exposicions pròpies
- 20 exposicions en col·laboració
- més de 800 activitats artístiques de petit i gran format
- més de 300 experiències gastronòmiques diferents
- més de 300 pel·lícules i documentals
- 326.000 m² de nou espai públic urbà
- 140.000 m² de nou espai verd
- 2.400 m de nou litoral i zona de banys

Qui l'organitza?

L'organitzen de forma conjunta l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat de Catalunya i l'Administració general de l'Estat, i té en la UNESCO el seu soci principal.

Les tres institucions organitzadores, en la reunió que van mantenir el 24.11.99, van aprovar unànimement l'Agenda de principis i de valors. Aquest document defineix el Fòrum Universal de les Cultures com un nou model de gran esdeveniment basat en idees, principis, valors i codis de conducta específics respecte d'altres models existents. L'Agenda va néixer amb la vocació d'esdevenir el codi ètic inspirador de les actuacions del Fòrum. Es basa en la «Declaració Universal dels Drets Humans» i en els principis programàtics de les Nacions Unides, únics valors acceptats mundialment.

Quin és el programa que trobarem els ciutadans?

El programa s'articula al voltant de tres eixos temàtics: la diversitat cultural, el desenvolupament sostenible i les condicions de la pau.

La proposta de programa que s'ha presentat per a tractar els tres eixos temàtics que es duran a terme al llarg dels 141 dies d'esdeveniments són:

**Amb el Fòrum
es pretén crear
una plataforma
de reflexió i de
diàleg**

- Congressos i jornades. Durant els 141 dies de durada del Fòrum, hi ha prevista la celebració de 28 congressos, debats, conferències i jornades a l'auditori de l'Edifici Fòrum i al Centre Internacional de Convencions.

- Exposicions.

- La Plaça. És un espai participatiu adreçat a tots els públics i sobretot al familiar.

A partir dels tres eixos, les activitats de la Plaça es divideixen en tres grans àmbits: festes i espectacles, mercats i intercanvis, i gastronomia.

- Festival Internacional de les Arts. És l'expressió artística del Fòrum, un espai per a la participació dels artistes i per a la interacció amb el públic. Tot un programa de música, teatre, dansa, circ, cinema i projectes transversals.

- Bones pràctiques. Presenta una selecció de pràctiques i treballs ben fets: actuacions d'èxit i exemplars, arriben de qualsevol part del planeta, però tenen un denominador comú, el fet d'haver contribuït a millorar la qualitat de vida de les persones.

- Solidaritat i Cooperació. Pretén oferir al visitant del Fòrum una visió global de l'estat del món des de la perspectiva de la solidaritat i la cooperació, posant al seu abast informació, contactes, mitjans i instruments que li permetin col·laborar en la resolució d'alguns dels problemes quotidians del planeta, tant els coneguts com els oblidats.

El programa s'articula al voltant de tres eixos temàtics: la diversitat cultural, el desenvolupament sostenible i les condicions de la pau



Es tracta d'un projecte sense precedents, arriscat, en el que tot s'està inventant

I... on es farà Tot això?

Els principals actes del 2004 tindran lloc en unes instal·lacions de nova construcció, d'unes cinquanta hectàrees, situades a prop del Besòs, on la Diagonal arriba al mar, que pertanyen en part al municipi de Sant Adrià. Les activitats del Fòrum, d'altra banda, aprofitaran tota la xarxa d'equipaments culturals de què disposa la ciutat i s'estendran per tot Barcelona.

El recinte serà el resultat d'una important reforma urbanística, una combinació d'estructures temporals i permanents que, després del Fòrum es destinaran a diversos usos. Situat davant del mar, el recinte Fòrum connectarà la façana litoral, al nord de Barcelona, amb la resta de la ciutat.

Espais principals:

Plaça: aquesta gran esplanada que desemboca al nou port de Sant Adrià acollirà nombrosos espectacles, així com l'animació de carrer, concerts i cinema, tallers, jocs i contes, festes, celebracions, mercats i restaurants del món i moltes altres activitats permanents.

Edifici Fòrum: seu d'alguns congressos i de l'exposició sobre llengües i comunicació.

Centre Internacional de Convencions de Barcelona: seu també de congressos i de l'exposició sobre sostenibilitat.

Auditoris del Mar: escenaris de grans concerts i espectacles.

Es tracta d'un projecte sense precedents, arriscat, en el que tot s'està inventant i algunes coses estan per inventar. La seva força resideix en la voluntat, la fantasia i el somni d'una ciutat com Barcelona, combinats amb molta feina i amb la voluntat de generar un veritable espai de trobada i contrast social i cultural.

Barcelona aposta pel coneixement; l'educació i la creativitat com a factors sostenibles, de convivència pacífica i de celebració de la diversitat.

Barcelona, durant 141 dies, sabrà treure el millor de si mateixa, tal i com ho va demostrar el 1992, i oferirà al món un esdeveniment nou, diferent i necessari en els temps que ens envolten.

Hora Punta

Nota: Informació obtinguda a la web del Fòrum Universal de les Cultures Barcelona 2004,

Barcelona aposta pel coneixement, l'educació i la creativitat com a factors sostenibles, de convivència pacífica i de celebració de la diversitat



NOVA ESTACIÓ MARESME-FÓRUM

A la Línia 4, entre Selva de Mar i Besòs Mar, s'està construint una nova estació, que serà inaugurada l'abril de 2003

La nova estació estarà situada al carrer Llull, entre el carrer Maresme i la Rambla de Prim

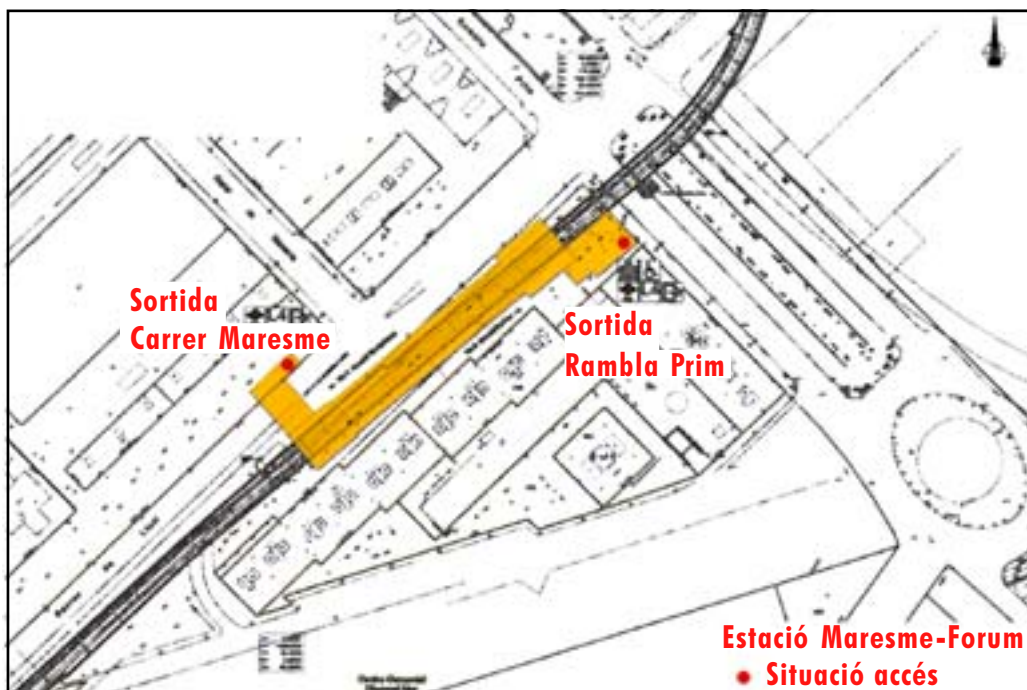
Entre les estacions de Selva de Mar i Besòs Mar s'està construint una nova estació a 663 m de Selva de Mar i a 523 m de Besòs Mar.

La nova estació estarà situada al carrer Llull, entre el carrer Maresme i la Rambla de Prim. Constarà de dos vestíbuls: el principal tindrà sortida a la Rambla de Prim i el secundari al carrer Maresme, a prop del centre comercial Diagonal Mar.

El projecte ha estat redactat per les enginyeries CAST i AZM i per l'estudi d'arquitectura MORA-SANVICENS. Aquestes empreses han redactat un projecte que concep un espai arquitectònic espaiós que elimina, en la seva pràctica totalitat, llocs difícils de vigilar; així, els dos vestíbuls són amplis i des de llur nivell hi haurà visió directa a les andanes.

La nova estació Maresme-Fòrum serà plenament adaptada a les persones amb mobilitat reduïda, equipada amb dos ascensors d'andanes a vestíbul i un ascensor de vestíbul a carrer, tots ells elèctrics de baix consum.

Els accessos des del carrer a tots dos vestíbuls consten cadascun d'una escala mecànica i d'una de fixa. Els ascensors estan situats al vestíbul de la sortida a Rambla de Prim. Així mateix, cada vestíbul disposa de dues escales mecàniques i de dues de fixes per accedir a les andanes.



**La nova estació
Maresme-Fòrum
serà plenament
adaptada a les
persones amb
mobilitat reduïda**

Les escales mecàniques disposen en tots els casos d'una barana de vidre, i hi porten il·luminació incorporada.

Les línies de peatge seran equipades amb Passos Automàtics Reversibles (PAR) -un dels quals serà especial per a persones amb mobilitat reduïda- i amb màquines expenedores de bitllets.

Els graons dels accessos i el revestiment de les seves parets seran de granit de color gris, sense polir, segons acords amb l'Ajuntament de Barcelona.

Els paviments dels vestíbuls i de les andanes estaran enrajolats amb terratzo de color gris basàltic, amb encaminaments per a invidents.

Les parets dels vestíbuls seran revestides de peces de granit polit de 22,8 cm x 100 cm x 2 cm, amb tires d'acer inoxidable.

D'altra banda, les parets de les andanes es revestiran amb panells prefabricats de formigó arquitectònic, polit, de dimensions 120 cm x 250 cm x 8 cm.

Perquè la nova estació assoleixi les característiques de traçat d'una estació ha calgut desmuntar 300 metres de via doble i rectificar la rasant del túnel.

Cal destacar la quantitat de serveis de tota mena que s'han hagut de modificar per poder executar l'obra. En podem destacar els següents:

- Línia elèctrica aèria de baixa tensió.
- Línia elèctrica subterrània de 110 kV.
- Línia elèctrica subterrània de 25 kV.
- Conducció de gas natural d'Alta Pressió de 12" de diàmetre.
- Conducció de gas natural d'Alta Pressió de 18" de diàmetre.
- Conducció d'aigua de diàmetre 60 cm.
- Conducció d'aigua de diàmetre 15 cm.
- Canalització de telèfons de 6 conductes, diàmetre 12 cm.
- Xarxes de distribució local d'electricitat, telèfons, semàfors, etc.

L'obra es va començar el maig de 2002. Ha comportat el tancament de la línia 4 entre les estacions de Selva de Mar i La Pau per poder enderrocar el túnel antic, prèvia construcció de les pantalles perimetrals de la nova estació. La posada en servei de l'estació és prevista per al mes d'abril de 2003.

El pressupost de l'obra és de 12.333.559 €, i el dels desviaments de serveis és de 2.373.877 €; així, doncs, el pressupost total és de 14.707.436 €.

Unitat de Construcció i Obra Civil



INTEGRACIÓ DEL TRAM «LA PAU-PEP VENTURA» A LA LÍNIA 2

El dia 1 d'octubre s'ha procedit a l'obertura de la nova Línia 2, amb la prolongació del tram La Pau - Pep Ventura.

TMB, es veu obligada a adaptar-se als milions d'usuaris que utilitzen els seus serveis i a atendre llurs necessitats de mobilitat

TMB, com a empresa explotadora de la xarxa integrada de Metro i Bus, es veu obligada a adaptar-se als milions d'usuaris que utilitzen els seus serveis (recordem que el Metro va transportar 305 milions de passatgers l'any 2001), i a atendre llurs necessitats de mobilitat.

La integració del tram La Pau - Pep Ventura a la Línia 2 compleix amb aquest objectiu ja que racionalitza la xarxa de Metro en explotació en el context de la xarxa final definida al Pla d'Infraestructures 2001-2010.

Cal considerar tres punts bàsics:

1.- La reestructuració de la Línia 2 amb la integració del tram La Pau -Pep Ventura compleix un objectiu principal que és l'acostament dels centres urbans

L'obertura de la nova línia 2, prevista per a 11 d'octubre, té una gran incidència per al personal que dona servei a les Gerències de les Línies 2 i 4



**La nova L-2,
segons els
estudis
efectuats, farà
que per les
estacions
reconvertides
passin 2.623
nous viatgers
per dia**

Badalona i Barcelona. Cal tenir present que és prevista la prolongació de la L-2 fins a Badalona Centre dins el Present Pla d'Infraestructures.

La nova Línia 2 posa el Passeig de Gràcia a una distància de tretze estacions de Pep Ventura, davant de les setze estacions actuals, amb una reducció de cinc/sis minuts en el temps de durada del viatge.

2.- Es racionalitza l'intercanviador de La Pau per atendre els requeriments de mobilitat detectats a les enquestes: la destinació dels residents a Badalona és majoritàriament cap a Barcelona Centre i no Poble Nou.

La nova L2, segons els estudis efectuats, farà que per les estacions reconvertides passin 2623 nous viatgers per dia la majoria dels quals vindrà de les línies d'autobusos existents a la zona (un 70%); un 20% seran usuaris que no utilitzaven el transport públic; i un 10% seran usuaris de Metro que reconduiran els seus hàbits.

3.- La reestructuració té present la prolongació prevista a la L-4 entre l'estació de La Pau i Sagrera TAV (estació de Metro nova que donarà servei a l'Estació del Tren d'Alta Velocitat que unirà Barcelona amb Madrid en dues hores i mitja).

Les actuacions més importants, conseqüència de la integració del tram La Pau - Pep Ventura, es poden englobar en dos grans àmbits:



Estació Verneda-Pep Ventura.



a) MILLORA DE LES CONDICIONS D'EXPLOTACIÓ DEL TRAM

Cal destacar en primer lloc les obres que s'han dut a terme a la infraestructura per adaptar l'accessibilitat de les cinc estacions a PMR (Persones de mobilitat reduïda), construcció de sortides d'emergència, impermeabilització del túnel i reparació de la infraestructura de via, així com la construcció de nous pous de ventilació.

Pel que fa a les actuacions més destacades a cadascuna de les estacions, són les següents:

Pep Ventura: S'hi instal·len tres ascensors i una nova escala mecànica amb sortida a l'Avinguda Marqués de Mont-Roig.

També es renoven els paviments, els sanitaris i vestuaris i es construeix una sortida d'emergència.

Gorg: S'hi instal·len dues noves escales mecàniques, una d'accés a l'andana de la via 2 i una altra per a la futura L-9 de Metro.

També s'hi remodela l'antiga escala mecànica i es renoven la totalitat dels paviments. A més, a Gorg s'ha construït la nau d'andanes de L9 a sobre de l'estació actual.

Joan XXIII: Canviarà el seu nom per Artigues/Sant Adrià. S'instal·laran tres ascensors i dues noves escales mecàniques: una d'accés a l'Avinguda Joan XXIII i una altra d'accés a l'andana.

**La
reestructuració
té present la
prolongació
prevista a la
L-4 entre
l'estació de
La Pau i
Sagrera TAV**

A més, s'hi està fent un nou pou de ventilació i una nova sortida d'emergència.

Verneda: S'hi construeix un nou pou d'esgotament d'aigües i una sortida d'emergència.

b) HOMOGENEITZACIÓ DE LES FUNCIONALITATS I DELS SISTEMES

- Es reconverteix el sistema de captació de corrent amb la instal·lació de catenària rígida a l'esmentat tram per unificar el sistema d'electrificació amb L-2.

- S'implanten nous sistemes de seguretat d'operació i control ferroviaris fonamentats en ATP-ATO i sistemes de senyalització.

- S'adeqüen i s'amplien l'alimentació elèctrica a la tracció i les instal·lacions a través de les subcentrals. Es modifica l'esquema d'alimentació elèctrica per a la tracció procedent de la Subcentral de Verneda en funció de les necessitats del tram incorporat. Hi ha una nova instal·lació de feeders i seccionadors de tracció.

- S'homogeneïtzen els sistemes de telecomunicacions amb l'adequació de la L-2 a la resta de les línies.

- Es dota les cinc estacions incorporades a la L-2 de telecomandament d'instal·lacions fixes i de sistema de vigilància centralitzada.

Altres conseqüències derivades de la reestructuració de la línia són:

- Trens: es passa de 10 a 16 en hora punta, al matí (increment de sis trens)
- Motoristes: es passa de 46 a 74
- Personal d'estacions: es passa de 128 a 156 persones

Pel que fa a les freqüències:

FREQÜÈNCIES	L-4 (actual)	L-2 (actual)	L-2 (previst)
Hora punta matí	4'29"	4'	3'37"
Hora punta tarda	4'57"	4'27"	4'08"
Hora vall	5'32"	5'	4'27"
Darrera hora	8'33"	8'	7'20"



TOTS MOVEM BARCELONA

Hora Punta quiere dar a conocer los diversos colectivos profesionales que trabajan en TMB y manifestar públicamente el reconocimiento de toda la organización a su tarea.

EL NUEVO ALMACÉN DE VESTUARIO

El almacén de vestuario, que se encontraba ubicado en la Cochera de Autobuses de Borbón, se trasladó el 16 de septiembre a los nuevos locales de la Cochera de Triángulo Ferroviario, y más exactamente al altillo del Taller de Material Móvil de autobuses.

¿Por qué se ha realizado este traslado?

La inminente desaparición de la Cochera de Borbón nos hizo plantearnos, hace ya tiempo, la necesidad de un cambio de ubicación del almacén de vestuario, y la puesta en marcha de la nueva Cochera del Triángulo nos proporcionó un espacio ideal para esta nueva localización.

Además, este desplazamiento nos ha ayudado a conseguir tres objetivos importantes:

1. La mejora de las condiciones de trabajo de los miembros del equipo de vestuario.

El traslado del almacén de vestuario nos ha supuesto una importante mejora en nuestras condiciones de trabajo

La inminente desaparición de la Cochera de Borbón nos hizo plantearnos la necesidad de un cambio de ubicación del almacén de vestuario



Armarios ignífugos para guardar las prendas.



2. El incremento de la calidad de servicio que se presta desde esta unidad a los empleados de TMB

3. La optimización del sistema de almacenamiento de las distintas prendas de uniformidad, mejorando la logística de depósito y la conservación de las partidas almacenadas.

¿Cómo es el nuevo almacén?

El almacén se divide en dos dependencias:

- Un almacén de recepción de mercancías, donde se depositan y clasifican las distintas partidas que nos entregan nuestros proveedores de vestuario.
- Un local de atención al cliente (vosotros), en el que se dispone de probadores, de un amplio mostrador desde el que os atenderemos y de las herramientas informáticas necesarias para realizar nuestras tareas, así como de un amplio espacio, para el almacenamiento de las piezas que más nos solicitáis, dotado de modernos sistemas de clasificación.

¿Qué tareas se realizan en el almacén de vestuario?

Desde nuestra unidad, nos encargamos de suministrar a los empleados de TMB, tanto de Metro como de Autobuses, las prendas necesarias para que puedan desempeñar correctamente sus funciones en nuestra organización.

En esta definición general de nuestras responsabilidades se esconden tareas diversas, todas ellas dirigidas a que las dotaciones de vestuario lleguen a nuestros compañeros de trabajo en los plazos y condiciones óptimas. Entre ellas destacan:

1. Edición de los «vales» que se utilizan para la recogida de la uniformidad de imagen en los locales de los proveedores, el control de dicha entrega y el seguimiento y resolución de las incidencias que se producen.

**Todos nosotros
deseamos que
este cambio
nos ayude a
trabajar mejor**



De izquierda a derecha: Leoncio Aguirre, David Diéguez, Javier Pescador y Serafín Mampel.

2. Elaboración, personalización y envío a los diferentes centros de trabajo de los conjuntos de uniformidad para talleres (conocida como «sarga azul»).

3. Entrega del calzado de protección reglamentario, así como de otro tipo de complementos.

4. Recepción, clasificación, control y conservación de las partidas servidas por los distintos proveedores de vestuario.

5. Reposición de las prendas que por diversas causas nos son solicitadas por los empleados de TMB.

¿Quiénes somos?

Nuestro grupo está formado por personas de las dos empresas de TMB y dependemos de las Unidades de Gestión y Administración de Personal de las Áreas Operativas de Autobuses y Metro.

Las personas que estamos a vuestro servicio en esta Unidad somos:

- Leoncio Aguirre
- Serafín Mompel
- Javier Pescador
- David Diéguez
- Antonio Camacho

Todos nosotros deseamos que este cambio nos ayude a trabajar mejor, en aras de que todos os sintáis mejor servidos y más orgullosos de vestir el uniforme de TMB que os entregamos.

¡Un saludo a todos!

El equipo de vestuario de TMB





TOTS MOVEM BARCELONA

Hora Punta quiere dar a conocer los diversos colectivos profesionales que trabajan en TMB y manifestar públicamente el reconocimiento de toda la organización a su tarea.

LAS MOTORISTAS DE TREN



Desde hace algún tiempo conducir trenes ha dejado de ser cosa de hombres. Algunas mujeres se han incorporado al colectivo de motoristas integrándose plenamente en una función que, sin ir más lejos, nuestras madres (por ejemplo) consideraban que no era oficio de mujeres. Una vez más TMB se identifica totalmente con el avance de los tiempos de manera que hombres y mujeres trabajan codo a codo en las mismas funciones.

Para hablarnos de su trabajo, nadie mejor que la persona que lo realiza, una motorista. Hemos entrevistado a Susana Rubio Fernández. Entró a trabajar en la empresa en mayo de 1996, como Jefe de Estación. Hace dos años decidió cambiar de trabajo y se presentó a Motorista, y aquí está, entrando día a día en las entradas oscuras de la ciudad dentro de su cabina de tren.

Susana, ¿cómo es que te decidiste a conducir trenes?

Sentía pasión por los trenes desde que era pequeña; de hecho me habría gustado ser mecánico de trenes, pero al no tener la FP no podía acceder a este oficio y lo más parecido era llevar el tren.

¿Qué sensación se tiene cuando se conduce un vehículo tan importante como un tren dentro de un túnel oscuro?

A mí, particularmente, me encanta. Durante ese tiempo me concentro en la conducción, me fijo en las señalizaciones, las balizas, los cambios de agujas y así estación tras estación, hora tras hora; no me disgusta.

Sin embargo, la responsabilidad de llevar pasaje es mucha. ¿Cómo lo digieres?

La vida diaria está llena de responsabilidades que aceptamos, por ejemplo, criar un hijo, o conducir un coche. Cuando uno asume un trabajo tiene que asumir también la responsabilidad que ese trabajo conlleva.

Sentía pasión por los trenes desde que era pequeña; de hecho me habría gustado ser mecánico de trenes

En ocasiones el trabajo de Susana puede resultar estresante, sobre todo cuando tiene que cumplir el «carrusel» de horarios en horas punta y en estaciones con mucho pasaje. No es fácil, pero con el tiempo todo llega a dominarse.

¿Qué inconvenientes encuentras?

Hay que estar muy alerta. En ocasiones a algunos pasajeros se les ocurre bajar a la vía a recoger algo que se les ha caído, o se han equivocado de andén y cruzan por el medio, no piensan que puede llegar un tren en ese momento y arrollarlos.

Otras veces son los niños que se cuelgan de las puertas de los vagones finales y que son difíciles de ver porque el tren es largo y no ves cuándo lo hacen; otras personas se entretienen en intentar abrir las puertas..., en fin, que los inconvenientes son aquellos relativos a la seguridad del pasaje y al incumplimiento por parte de algunas personas de las más elementales normas de educación.

¿Te fue difícil aprender a ser «motorista?»

No es fácil al principio; sobre todo, si no has visto nunca un tren, te puede sonar raro aplicar las cosas, más que nada porque desconoces los nombres y lo que son. Después de hacer unas prácticas ya conoces algo más pero cuando realmente te identificas totalmente con el tren es cuando ya llevas algunos meses conduciendo. En estos primeros tiempos de motorista es cuando el apoyo del CCM se hace necesario para salir de posibles situaciones de apuro.

¿Cómo reacciona la gente cuando te ve en la cabina, al entrar en la estación?

Entre el pasaje, a veces les divierte. Los niños les dicen a sus padres «mira una mujer»; otros están esperando cualquier fallo para hacerte el típico comentario machista de «mujer tenías que ser», pero en general la reacción es buena.

En el colectivo de motoristas me siento totalmente integrada y en ningún momento he sido discriminada por el hecho de ser mujer por parte de ningún compañero.

Todo cambia y, poco a poco, las mentalidades también. Es de agradecer que puedas acceder a tu puesto de trabajo sin sentirte diferente por el hecho de ser mujer. Es una lucha que debe seguir, y en empresas como la nuestra, en las que el público se fija en todo, debemos dar ese ejemplo.

Gracias a Susana, y a todos los motoristas en general, por darnos la sensación de que viajar en el metro es una cosa sencilla y rutinaria cuando en realidad detrás de ello hay un oficio con mucha responsabilidad.

Margarita Latorre - Hora Punta

**Cuando uno
asume un
trabajo tiene
que asumir
también la
responsabilidad
que ese trabajo
conlleva**

**Los niños les
dicen a sus
padres «mira
una mujer»
otros están
esperando
cualquier fallo
para hacerte
el típico
comentario
machista**



NOVA DISPOSICIÓ DE LES AGULLES D'ENTRADA A LES COTXERES DE SANTA EULÀLIA I VILAPICINA

L'ampliació de l'horari de servei ha posat de manifest la necessitat d'agilitar la maniobra que actualment fan els trens de la Línia 1 i de la Línia 5 per entrar a les seves respectives cotxeres

L'objectiu és adaptar les instal·lacions a les noves necessitats d'explotació

L'ampliació de l'horari de servei ha fet que Metro s'hagi replantejat molts aspectes de l'explotació i del manteniment dels trens i de les instal·lacions fixes. Així, s'ha posat de manifest la necessitat d'agilitzar la maniobra que actualment fan els trens de la Línia 1 i de la Línia 5 per entrar a les seves respectives cotxeres.

En efecte, si un tren procedent d'Horta ha d'entrar a la cotxera de Vilapicina, cal que arribi abans fins el cap d'andana de l'estació de Vilapicina (via 2), s'aturi davant el senyal de sortida i allà esperi que es canviïn les agulles i s'autoritzi la maniobra. Aleshores, fent marxa enrera, cap a Horta (d'on venia), passarà de la via 2 a la via 1 pel canvi diagonal que hi ha en aquest costat; i parará quan tot el tren hagi sobrepassat les agulles. Allà esperarà de nou que canviïn les agulles i s'autoritzi la maniobra. Finalment, el tren entrarà a cotxera avançant a contravia per la via 1, ja que el canvi actual està col·locat de taló sobre la via 1. Per entrar a la cotxera de Santa Eulàlia, la maniobra és encara més llarga. L'esquema de vies existent a Bordeta és semblant, però per passar de la via 2 a la via 1 els trens han d'arribar fins a l'estació de Torrassa. Sí que és complicat tot plegat, no?



El canvi d'entrada a cotxera situat a la sortida de Bordeta, via 1.

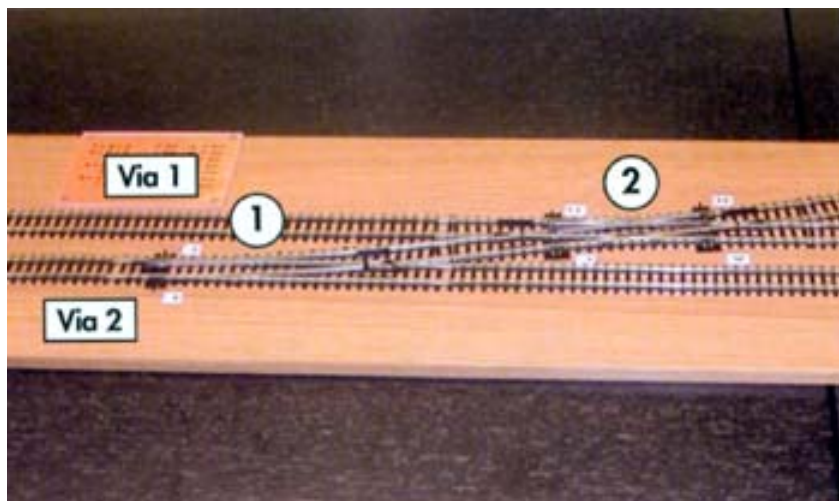
**Es tracta que el tren,
quan surti de l'estació
anterior (Horta i Mercat
Nou, respectivament) per
anar a cotxera, ja pugui
tenir l'itinerari
seleccionat per entrar-hi
directament, sense
maniobres**

Es tracta que el tren, quan surti de l'estació anterior (Horta i Mercat Nou, respectivament) per anar a cotxera, ja pugui tenir l'itinerari seleccionat per entrar-hi directament, sense maniobres. Perquè això sigui possible, pròximament es modificarà la disposició de les agulles, substituint els tres canvis actuals (els dos de la diagonal, o escapament, més el tercer de l'entrada) per un joc compost per un canvi de mà esquerra més una travessia d'unió doble. Cada travessia d'unió doble consta d'una intersecció entre dues vies rectes que incideixen obliquament, més unes agulles que les connecten entre si. Aquest tipus d'aparell de via s'acostuma a fer servir quan per raons d'espai no és possible realitzar el muntatge amb canvis convencionals, com en el present cas. La mesura permet apartar més fàcilment els trens en cas d'avaria, facilita la regularització del servei, i dona més temps a les operacions de manteniment de la línia, perquè es podran fer abans dels talls de tensió.

A Bordeta, els treballs estan programats per a la primera setmana de desembre. Per Vilapicina, les previsions de muntatge són per a juliol-agost de 2003.

Jordi Orta

Fotos: Fermín Déniz/
Jesús López Quiles



Maqueta del nou muntatge. Observar el canvi d'agulles de mà esquerra (1) i la travessia d'unió doble (2).



La travessia d'unió doble és una intersecció entre dues vies rectes obliqües més unes agulles que les connecten entre sí.

ITINERARIOS		
VIA 3	← VIA 1	A + C
VIA 3	← VIA 2	B + C + E
VIA 1	← VIA 1	A + D
VIA 1	← VIA 2	B + D + E
VIA 2	← VIA 2	F
VIA 2	← VIA 1	E + B + D
VIA 2	← VIA 3	E + B + C

A la maqueta no falta el quadre resum d'itineraris.



QUAN FEM BÉ LA FEINA, FEM PREVENCIÓ

A la feina, és imprescindible adoptar les mesures adequades per treballar amb seguretat i evitar accidents laborals

30/8/02 - El País (Nacional)

Las muertes por accidentes de trabajo se disparan un 10% en el primer semestre. Más del 70% de los 574 fallecidos pertenecía a los sectores de la construcción y los servicios.

2/9/02 - El País (Catalunya)

Tres obreros mueren en accidente en 48 horas y elevan a 22 el total del verano. Fallecen los dos empleados de Cray Valley y un técnico que reparaba en Tossa una torre eléctrica.

13/9/02 - El País

La fiscalía endurecerá la persecución de los casos de falta de prevención laboral. Los policías locales advertirán de los riesgos en las obras.

13/9/02 - El País

Convenio para prevenir riesgos en las obras públicas. Los ayuntamientos de Barcelona, Cornellà, Sant Feliu de Llobregat y El Prat firmaron ayer un acuerdo con los sindicatos CCOO y UGT para colaborar en materia de prevención de riesgos laborales en las obras públicas que se lleven a cabo en estos municipios. Es una de las primeras medidas que se establecen, después del convenio firmado el año 2001 por los partidos de izquierdas presentes en el Parlament (PSC, ERC e ICV) con los sindicatos, en materia de seguridad laboral.

**Tothom, a
hores d'ara, ja
és conscient
que cal fer
alguna cosa
per millorar de
manera
efectiva
aquesta
situació, però
donar amb la
peça clau que
ho solucioni no
és tasca
senzilla**

Aquests articles no deixen de ser una mostra d'allò que està succeint a la nostra societat en relació amb l'accidentalitat laboral. Tothom, a hores d'ara, ja és conscient que cal fer alguna cosa per millorar de manera efectiva aquesta situació, però donar amb la peça clau que ho solucioni no és tasca senzilla.

Vegem iniciatives portades a terme des de diversos punts estratègics del teixit social.

Des del Govern autonòmic català es veu necessari l'augment de les inspeccions i es demana el traspàs de totes les competències d'Inspecció de Treball, al temps que es fa una proposta d'atorgament de segell d'excel·lència en el compliment de la normativa de prevenció de riscos laborals.

Des del Govern central s'anuncia un pla de xoc contra la sinistralitat, fonamentat en dues línies: la primera busca la col·laboració amb les Comunitats Autònomes en tasques d'inspecció, i la segona aprova un pla nacional de formació i reforma determinats aspectes de la normativa existent per mirar de regular la sub-contractació.

Des dels sindicats sempre actius, per exemple, s'està arribant a acords amb diverses administracions per treballar plegats en campanyes d'informació.

Diverses patronals fan esforços importants, sobretot en aspectes formatius.

Tot això és positiu. Però, a les empreses, què passa? Què es fa a dins de cadascuna? Com acaben concretant-se totes aquestes aportacions orgàniques, institucionals o associacionals? I què es fa des de TMB?

A TMB tradicionalment hem estat molt rigorosos amb la seguretat dels treballadors, ja que el servei que es dóna des de Metro i des de Bus porta riscos inherents (contacte elèctric, atropellament, etc.) a la pròpia activitat de transport que han de controlar-se estrictament perquè no arribin a materialitzar-se en accidents de treball. Podem estar satisfets que no es faci al·lusió a nosaltres en aquests titulars tan dràstics, però no n'hi ha prou. És un esforç de cada dia i de cada empleat; cal l'assumpció que la feina només pot fer-se d'una manera.

Una feina de qualitat, respectuosa amb l'entorn, en els terminis i especificacions marcats, i també feta de manera segura. Cal, doncs, fer la feina seguint un **Sistema de Prevenció**.

Aquest Sistema va néixer a TMB a partir de l'aprovació per part del Comitè de Direcció, i va ser impulsat per la seva estructura directiva i emparat per la Declaració dels Principis Bàsics de Prevenció de Riscos Laborals, que va ser publicada en avís oficial.

Dins el marc del Sistema de Prevenció, s'han dut a terme diverses accions: s'ha fet l'anàlisi de la situació de risc de tots els llocs de treball de Metro i Bus; s'han introduït en els plec de condicions els aspectes de prevenció que han de complir les empreses externes que presentin ofertes a concursos convocats per TMB; s'han implantat jornades explicatives dels riscos de cada centre de treball de TMB per als representats legals de les empreses que treballen per a TMB; s'han contractat els serveis especialitzats de coordinació de seguretat per a treballs contractats que entren en l'àmbit d'aplicació de la normativa específica per a la construcció; s'ha donat un impuls determinant per tenir enllestits i adequats tots els plans d'emergència de cada centre de treball de TMB; s'han potenciat els Comitès de Seguretat i Salut, situant directius de primer nivell com a representants de l'empresari (un cop consolidada la representació dels treballadors, se'ls formarà amb cursos específics de prevenció); i s'està acabant ja la campanya per tenir totes les màquines totalment segures. Cal anar supervisant in situ la correcció en el funcionament, per la qual cosa s'està portant a cap un procés d'implantació d'una check-list de visites de prevenció, a efectuar per part de l'estructura operativa mateixa i per part del Servei de Prevenció. A més, s'estan enllestitint les Auditories del Sistema de Prevenció de TMB.

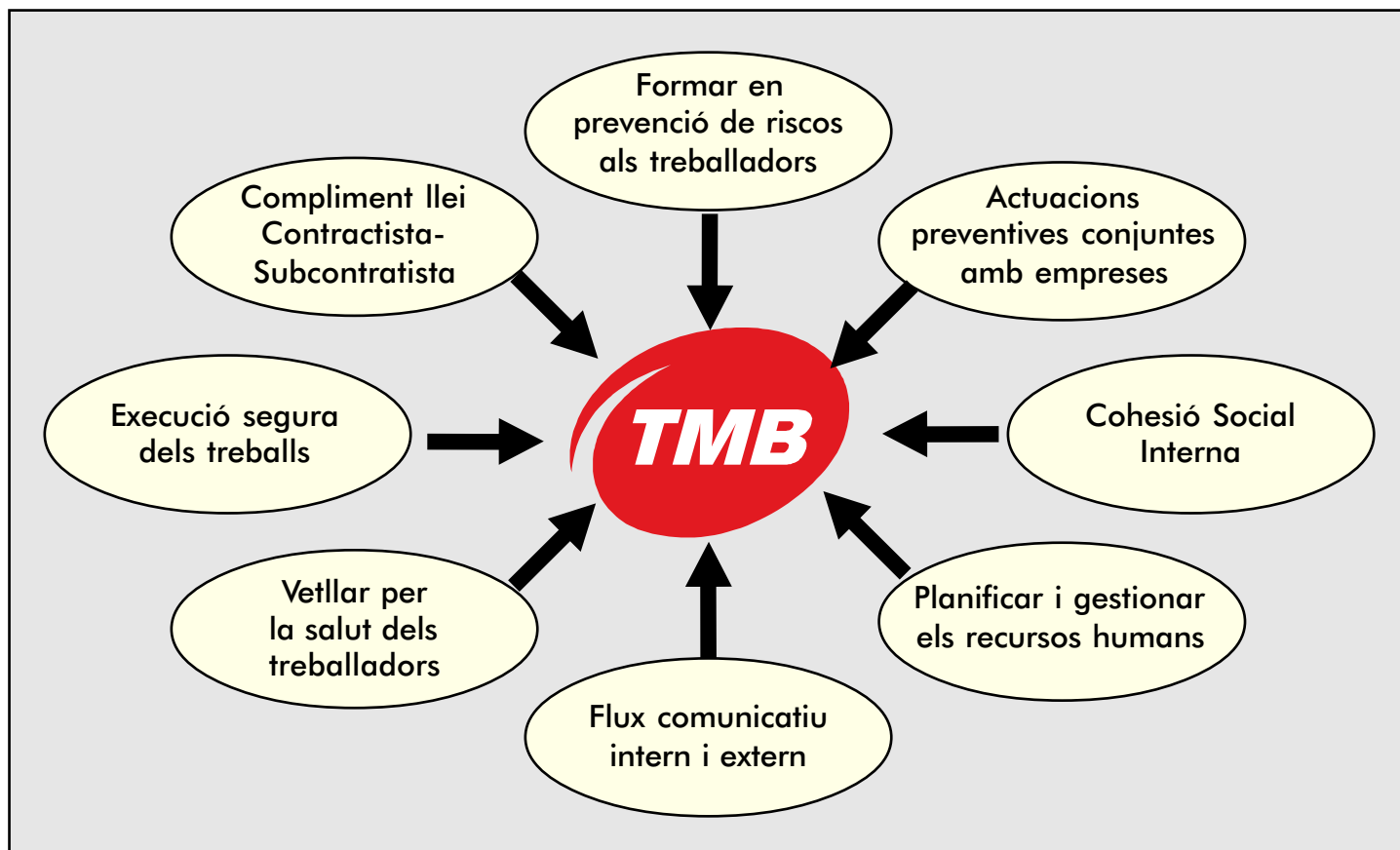
**A TMB
tradicionalment
hem estat molt
rigorosos amb la
seguretat dels
treballadors**

**Cal l'assumpció
que la feina
només pot fer-
se d'una
manera: una
feina de
qualitat,
respectuosa
amb l'entorn i
feta de manera
segura**

És imprescindible no només que tots complim les mesures de prevenció, sinó també que les dissenyem entre tots

Aquest Sistema de Prevenció de TMB té diferents eixos i fonaments de treball, però el més important és que està constituït per tots els empleats de TMB i, per tant, tots tenim aportacions a fer, que poden canalitzar-se tant per la pròpia estructura operativa i funcional, com per les representacions diverses, com pot ser el Servei de Prevenció Mancomunitat de TMB (Unitat de Prevenció de Riscos Laborals i Unitat de Salut laboral) o els canals de comunicació existents a tal efecte a TMB.

Totes aquestes són accions que responen al plantejament de mantenir unida l'empresa per fer prevenció, a dins del marc que vol representar el següent diagrama:



Així mateix, cal comentar que, així com és necessari que la feina es faci de manera segura -i no té sentit fer-la de cap altra forma-, també és important que tot allò que es faci per poder fer-la segura no n'impedeixi la realització: no serveix de res garantir la seguretat si estàs impedit al treballador fer la seva tasca de manera eficient. En aquest sentit és imprescindible no només que tots complim les mesures de prevenció, sinó també que les dissenyem entre tots.

Com deia al començament, no és senzill trobar «peces claus» que ho solucionin tot, però el que és clar és que no ens cansarem d'insistir en tots aquests aspectes, i estic segur que ho farem en el bon camí i encertant cada cop més, tal com ho requereix la millora contínua.

Daniel Vives

Responsable de la Unitat de Prevenció de Riscos Laborals TMB



ACCIDENTES NO, GRACIAS

Todos los esfuerzos son pocos a la hora de recordar la importancia de cumplir las normas de seguridad en nuestros puestos de trabajo.



Dentro de nuestros centros de trabajo, una de las cosas importantes para cualquier operario es terminar sin accidentes.

Para cumplir dicho cometido, hemos sido instruidos acerca de cómo se tiene que trabajar y de qué tipo de protecciones se han de utilizar. En consecuencia, a cada operario se le tienen que suministrar los elementos protectores que le correspondan, en función de los riesgos posibles que le puedan afectar.

Con afán recordatorio, en los talleres se ha renovado la señalización de riesgos en aquellos lugares en que éstos pueden afectar al operario, así como las señales de extintores y salidas de emergencia, entre otras cosas.



El empeño en velar por evitar los accidentes tiene su resultado positivo en el día a día. En todo el tiempo que llevo en material móvil nadie ha sufrido ningún percance, lo cual indica claramente el empeño del operario en cuidarse. Además, los medios son óptimos, de lo cual dan fe los planchistas del turno de mañana de la Zona Franca con los que he hablado: no recuerdan ningún accidente de importancia en la sección.

En referencia a la señalización, tomemos como ejemplo el mencionado colectivo de los planchistas. En sus instalaciones se pueden apreciar los siguientes medios de protección, entre otros: protección ocular, protección facial, botas de seguridad, etc.

En el trabajo, cuidarse es fundamental para poder continuar con la labor del día a día.

Hemos sido instruidos acerca de cómo se tiene que trabajar y de qué tipo de protecciones se han de utilizar

Juan Antonio Crespo
Gestor de materiales
C.O.N. Zona Franca 1



RISCOS PSICOSOCIALS

Unitat Mèdica de TMB

Llei de Prevenció de Riscos Laborals

S'entén per risc laboral de tipus psicosocial totes aquelles característiques del treball que influeixen en la magnitud del risc al qual està exposat el treballador. En aquesta definició s'inclouen també les característiques laborals relatives a l'organització i l'ordenació de la feina.

Els efectes sobre la salut són de tipus inespecífic, ja que poden estar associats a situacions de caràcter personal, familiar o social, amb relació directe amb les condicions de treball o sense.

Els trastorns més freqüents són de tipus emocional (inestabilitat, desesperació, sensació de buit, etc.), intel·lectual (confusió, obsessions, dificultat per decidir, etc.), comportamentals (accidents freqüents, absentisme, cinisme crònic, drogodependències, etc.) i fins i tot de tipus físic (hipertensió arterial, cardiopatia isquèmica, etc.).



En el marc de la Llei de Prevenció de Riscos Laborals durant el segon semestre de l'any 2000 i el primer de 2001, es va passar un qüestionari per tal d'avaluar els factors de risc psicosocial entre els conductors de TB.

Els resultats més significatius han estat els següents:

- Taxa de participació del 90 % (es van respondre 1.536 qüestionaris).
- La majoria de conductors (80 %) va considerar que la il·luminació, els corrents d'aire, la temperatura, la humitat i el soroll en el lloc de treball no suposaven un risc per a la seva salut.
- En canvi, les vibracions, la presència de pols, gas, fums o fibres en l'aire van ser percebudes com a riscos (70 % dels conductors).

En aquest sentit cal informar que les avaluacions ambientals periòdiques, tant de vibracions com de presència de pols i fums en l'habitable del conductor, es troben dins dels límits de la normalitat.

Control adequat. Quan a les dimensions psicològiques analitzades, cal destacar que les exigències i el control sobre la feina es perceben com adequades pel 75 % dels conductors.

Millorar l'autonomia. El 80 % dels conductors va considerar que cal millorar el grau d'autonomia de les decisions relacionades amb la seva feina.

Suport positiu. El suport que reben els conductors a la feina per part dels companys i dels seus comandaments va ser considerat com a satisfactori pel 65 % dels conductors.

La Unitat de Salut vol agrair la participació de tots els conductors i informar-los que els resultats complets de l'estudi han estat presentats i debatuts en les reunions ordinàries del Comitè de Seguretat i Salut i incorporats a l'avaluació de riscos del lloc de treball de conductor de línia.

Miquel Mira.
Unitat de Salut de TMB



CÓMO SER CONDUCTOR DE AUTOBÚS Y NO MORIR EN EL INTENTO

Los conductores de autobús viven sometidos a una presión diaria que puede llegar a influir en su vida personal. Sin embargo, como se nos cuenta en este artículo, siempre existe una forma de no dejarse llevar por dicha presión y de seguir adelante.

Nuestro peor enemigo es la rutina. Todos los días salimos a la misma hora, hacemos el mismo recorrido y sabemos dónde van a empezar los embotellamientos y a qué hora

He rebasado los diez años de servicio como conductor de TMB y, como solemos decir, por suerte o por desgracia aquí seguiré.

Cuando pasé a formar parte del equipo de conductores de TMB entramos 108 conductores, en el «año olímpico»; muchos de ellos ahora no están aquí trabajando.

Diez años en los que he ido analizando conductas, hechos, etc. Diez años durante los cuales he tenido y sigo teniendo una lucha dentro de mi cabeza por superar algo a lo que decidí plantar cara: la ansiedad, la depresión o, como dice mi hijo, el mal «yuyo»... llamémosle como más nos guste.

Ahora puedo decir que he encontrado una «piedra filosofal», una técnica que de vez en cuando se rompe, pero que gracias a mis compañeros de cochera, me permite trabajar y hacer una vida normal (¡si es que hoy llevamos una vida normal!), sin tener que caer en pastillas ni bajas indeseadas.

El quid de la cuestión no es otro que el de no sentirse un objeto más del mobiliario del autobús, rebelarse ante el síntoma de sentirse como si uno fuera el volante, o el papel que sale por la máquina expendedora de billetes, que al final del trayecto tiene el destino en una papelera.

Nuestro peor enemigo es la rutina. Todos los días salimos a la misma hora, hacemos el mismo recorrido, incluso vemos las mismas acciones: el usuario que se ha dormido, el niño que llora, el semáforo, etc. Incluso sabemos dónde empieza el embotellamiento según el día del mes o la semana. Y eso sin contar la cantidad de reclamaciones de los clientes ajenas a nosotros, y que son más por desconocimiento o errores que por otra cosa.

Cada uno de nosotros tiene diferentes valores para determinadas circunstancias o incidencias, y diferentes reacciones, pero... a la larga a todos nos afecta algo.

El quid de la cuestión no es otro que el de no sentirse un objeto más del mobiliario del autobús

Muchas bajas son motivadas por la presión de trabajar cara al público. De las experiencias con los clientes siempre se te graba lo peor

La solución está en la forma que tenemos de enfocar aquella circunstancia que nos afecta y de sacarla fuera de nuestra cabeza, de modo que no nos afecte.

La historia, en mi caso, no es diferente a los otros casos. A mí lo que me afectó fueron las ambigüedades del trabajo, o sea que para un mismo problema hubiera varias soluciones, y si no se hacía la mía me daba «mal rollo». Esto me creaba un mal humor que transmitía sin darme cuenta a los pasajeros, los cuales al verme con esa cara creían que me los iba a comer.

Aquello multiplicaba los problemas y me llevó a no entender ciertas decisiones sobre el trabajo, con lo cual el problema iba creciendo fuera y dentro de mi cabeza. Hasta que ya llegó a un extremo en el que todos estaban equivocados y todo era malo, yo era el único que tenía razón y era el poseedor de la verdad.

Después de leer varios libros sobre el tema, tres de ellos me abrieron los ojos: Inteligencia Emocional, Las enseñanzas del caballero de la armadura oxidada y Ética para Amador.

Hoy puedo decir que el trabajo me lo tomo de otra forma, intento contestar a los «buenos días» de los clientes, espero unos segundos al atrasado en las primeras vueltas, hago alguna mueca simpática al niño... en fin, intento no ser como un accesorio que va dentro del autobús, o que los pasajeros no me vean como tal.

Cada uno de nosotros tiene que hacer una obra de ingeniería en su cerebro para superar la dichosa presión psicológica a la que nos vemos sometidos a lo largo del día. Hay que luchar, rebelarse para no sentirnos parte del mobiliario de nuestro entorno.

Manel García Andreu
Conductor

La solución está en la forma que tenemos de enfocar aquella circunstancia que nos afecta y de sacarla fuera de la cabeza, de modo que no nos afecte

Los libros Inteligencia Emocional, las enseñanzas del caballero de la armadura oxidada y Ética para Amador, están a vuestra disposición en la Biblioteca del C.O.N. de Ltxana.



SIGNATURA D'UN CONVENI TRIPARTIT ENTRE TMB, L'ASSOCIACIÓ SÒCIO-CULTURAL IBN BATUTA I L'EMPRESA MANTYLIM

Immers dins la política que s'està duent a terme en matèria de Diversitat, el passat dia 4 de juny Transports Metropolitans de Barcelona va signar un conveni tripartit amb l'Associació Sòcio-Cultural IBN Batuta i l'empresa Mantylim.



D'esquerra a dreta: Sra. Yuste, Sra. Carrera, Sr. López Bailón, Sr. Vendrell i Sr. Chaib.

El conveni signat entre aquestes tres empreses neix amb la voluntat d'afavorir la inserció socio-laboral de col·lectius que per llurs característiques personals poden sentir algun tipus d'exclusió, i de facilitar-los així l'orientació necessària per accedir al mercat de treball.

L'acte de signatura va ser presidit per la Il·lma. Sra. Katy Carreras-Moysi, Regidora de Ciutat Vella, i es va dur a terme a la seu del districte, comptant amb la presència, per part de TMB, del Sr. Emili López Bailón, Conseller Delegat; per part d'IBN

Batuta, del Sr. Mohamed Chaib, President de l'associació; i, per part de Mantylim, de la Sra. Silvia Yuste com a Administradora de la societat.

En aquest acte, l'empresa Mantylim va presentar una dilatada oferta de vacants per tal que el servei d'orientació professional d'IBN Batuta cerqui els candidats més adequats per a la seva cobertura, integrant-se així en un procés selectiu.

En el mateix document, i com no podia ser d'altra manera, TMB manifesta que en l'actualitat té establerts uns processos de selecció oberts a tota la societat i a les persones que aconsegueixen els criteris d'idoneïtat necessaris per a la cobertura dels llocs de treball existents a les seves companyies, continuant així la seva voluntat no discriminatòria.

Mantylim, una empresa puntera en el sector de manteniments i neteges generals, amb més de trenta anys d'antiguitat i present en diverses comunitats autònomes, va al capdavant, juntament amb TMB, d'una nova línia de responsabilitat social.

La regidora va encoratjar els assistents a l'acte, com a màxims representats dels seus col·lectius, a seguir treballant en aquesta línia, manifestant que de ben segur garantirà èxits a totes les parts.

Jordi Vendrell

**TMB manifesta que en l'actualitat
té establerts uns processos de
selecció oberts a tota la societat**



BARCELONA: MÉS SANG

Una «gota» del teu temps pot salvar una vida

**La donació de sang és lliure,
voluntària, altruista, gratuïta,
anònima i solidària**

Amb el lema «Una gota del teu temps pot salvar una vida; val la pena», l'Associació de Donants de Voluntaris de Sang de l'Hospital de Sant Pau, vol encetar una companya de conscienciació dels barcelonins sobre el tema de la donació de sang.

La sang, aquest tresor vermell que viatja pel nostre cos a través d'artèries i venes, és d'una importància vital: sense ella no seríem éssers vius. Ella transporta l'oxigen a les cèl·lules, transporta els nutrients, manté l'equilibri de l'aigua a l'organisme i fa moltes més funcions, d'aquí la seva importància.

A Catalunya es necessiten anualment unes 300.000 unitats de sang (cada unitat són 450 ml); dissortadament, només se n'aconsegueixen unes 200.000. Per aquest motiu la mancança de sang es converteix en una angoixant petició dels hospitals que, de tant en tant, ocupa les notícies a la premsa i a la televisió.

Penseu que de cada donació se n'extreuen tres productes diferents: glòbuls vermells, plasma i plaquetes. És a dir, que amb una mica de la nostra sang es poden atendre diferents tipus de malalts i cadascun d'ells rep allò que li fa falta.

Tots, alguna vegada, hem sentit a parlar o hem tingut a prop l'experiència d'algun familiar o conegut que ha necessitat sang. En aquests casos, els hospitals li n'han posat tota la que n'ha necessitat i, de vegades, s'ha fet fins i tot una crida als mitjans de comunicació, sobretot en aquells casos de persones amb grups sanguinis difícils d'aconseguir.

Penseu en aquelles operacions d'importància, en els cremats, en els trasplantaments -són cirurgies que es porten gran quantitat de sang-, a més de les malalties hereditàries, com per exemple l'hemofília. La resta d'operacions també necessiten sang.

La donació de sang és lliure, voluntària, altruista, gratuïta, anònima i solidària. Representa per a nosaltres un temps d'uns trenta minuts, cada 4/6 mesos, entre donació, recuperació, refrigeri i part administrativa del tema. No comporta cap complicació per al donant; és indolora.

Avui donem sang per a un altre; demà podem ser nosaltres qui la necessitem. Donar sang és oferir una gota de la nostra vida, perquè un altre, que la necessita, en pugui millorar la seva.

Ser donant és l'acte solidari que possiblement requereixi menys temps. Pots triar el moment en què vas a fer la donació, i tardes mesos en tornar a donar.

TMB ha realitzat diverses campanyes de recollida de sang, desplaçant unitats mòbils als centres de treball, amb una resposta molt bona per part dels nostres empleats; la darrera donació, a Zona Franca, va comptar amb quaranta-tres donants. No obstant això, si alguna persona vol atansar-se a fer donacions periòdiques a Barcelona, tenim bancs de sang als següents hospitals:

- HOSPITAL DE LA VALL D'HEBRON
- HOSPITAL DE SANT PAU/CREU ROJA
- HOSPITAL CLÍNIC
- HOSPITAL DE BELLVITGE
- HOSPITAL DE CAN RUTI

A totes les persones que ens ajuden amb les seves donacions: GRÀCIES!

Margarida Latorre
Comunicació Interna



LA LLEI DE SEGURETAT VIAL

El Departament de Formació de TMB ha previst la realització d'un curs, dins de la Formació Tècnica Bàsica, relacionat amb la nova Llei de Seguretat Vial, que és d'especial interès per a tots els conductors de TMB (Veure article sobre Formació Tècnica Bàsica 2002-2003. Hora Punta, 64-65).

Les infraccions molt greus se sancionen amb multes de 302 a 602 €, així com la suspensió del permís o llicència fins a tres mesos

Els continguts d'aquesta Llei són obligatoris, i per això creiem que pot ser d'interès per a tots els lectors d'Hora Punta.

A continuació destaquem una sèrie de punts que considerem prou importants:

- Les infraccions molt greus són les següents:
 - Conduir amb una taxa d'alcohol no permesa o sota l'efecte d'estupefaents o substàncies anàlogues.
 - Conduir de forma temerària per vies públiques.
 - Excedir en més del 50 % la velocitat autoritzada, sempre que suposi superar el límit en, almenys, 30 km/h.
 - Circular en sentit contrari a l'establert.
 - Excedir en més del 50 % els temps de conducció o minvar en més del 50% els temps de descans establerts per a conductors professionals.
 - Negar-se a fer les proves de detecció d'alcohol i estimulants.
 - Excedir el 50 % de la capacitat de places d'un vehicle (excloent-hi el conductor).
 - Fer competicions i carreres no autoritzades de vehicles.

Les infraccions molt greus se sancionen amb multes de 302 a 602 €, així com la suspensió del permís o llicència fins a tres mesos.

**La nova Llei de
Seguretat Vial està
inclosa en la
programació de la
Formació Tècnica
Bàsica 2002-2003**

- Es retirarà el carnet de conduir al conductor que en els darrers tres anys hagi comès tres infraccions molt greus.
 - En aquest cas existeix la possibilitat de deixar sense efecte la resolució, substituint-la per una suspensió del permís per tres mesos, si s'efectua un curs de reciclatge en un centre autoritzat.
 - Conduir amb el carnet suspès durant aquests tres mesos donaria lloc a una nova suspensió per un any i, si t'agafen conduint amb el carnet suspès una segona vegada durant aquest any de suspensió, donaria lloc a la retirada de carnet.
 - Una segona manera de recuperar el permís és examinar-se de nou, encara que no es podrà obtenir una nova autorització mentre no s'hagi cancel·lat la sanció que dóna origen a la revocació.
 - En els supòsits de suspensió del permís de conduir, l'interessat podrà sol·licitar l'ajornament del compliment de la retirada del permís.
- Pel que fa a les multes, el pagament que s'efectui abans que es dicti resolució de sanció obtindrà un descompte del 30 %.
- S'estableix, d'altra banda, que els pares o tutors hauran de pagar les multes pels actes comesos pels menors d'edat.

Finalment, indiquem la sèrie de supòsits que originen la immobilització d'automòbils i ciclomotors:

- 1) Quan l'ús dels vehicles pugui ocasionar un risc greu per a la circulació.
- 2) Per la negativa del conductor a sotmetre's a les proves d'alcoholèmia.
- 3) Per alteracions tècniques dels vehicles que adulterin el seu ús o atemptin contra la seguretat vial.
- 4) No dur el casc.
- 5) Superar els nivells de gasos i fums o sorolls.
- 6) Per excés d'ocupants.
- 7) Per manipulació dels instruments de control de la velocitat.
- 8) Per incompliment dels temps de conducció i descans.

Hora Punta



CAMINO DE SANTIAGO

2002 (21-28 de junio)

Entrañable ambiente de alegría y amistad en una ruta inolvidable.



Los peregrinos en la estación de Santiago.

Ya en los momentos previos a la partida, en la estación de Sants, se palpaba en el ambiente y en la expresión de nuestros rostros que íbamos a Santiago con gran ilusión y con unas ganas locas de pasarlo bien. Nuestra compañera M^{ra} Angeles Rodríguez, que vino a despedirnos, no dudó en dejar constancia fotográfica de la memoria histórica del momento. ¡Gracias, compañera!

Pasamos la primera noche en el tren expreso «Estrella de Galicia» que, haciendo honor a su nombre -igual que la preciosa constelación de estrellas popularmente conocida como «camino de Santiago», que adorna el cielo azul de las noches despejadas y guía a los peregrinos hacia la tumba del apóstol-, nos llevó hasta el lugar donde, previamente, habíamos decidido empezar a caminar: Sarria, en la provincia de Lugo.

La noche en el tren transcurrió de la forma más variopinta y divertida que uno se pueda imaginar. Lo de pretender dormir en las literas fue, para la mayoría de nosotros, un auténtico sueño irrealizable. Casi nadie logró pegar ojo entre tanta algarabía, risas, juegos y chistes, además del ruido de un inquieto «fantasma» en el pasillo del vagón y de los acordes de la «serenata del

ronquío» de algún excepcional privilegiado que había conseguido su objetivo: dormirse. Lo pasamos tan bien en el viaje que casi nadie se daba cuenta de que atrás iban quedando Barcelona, Tarragona, Reus, Lleida, Monzón-Río Cinca, Zaragoza, Tudela, Castejón, Tafalla, Logroño, Burgos, Palencia, Sahagún, León, Astorga, Bembibre, Ponferrada, O Barco de Valdeorras, A Rua-Petín...

Cuando el bello amanecer del día 22 se impuso a la oscuridad de la noche, nuestros ojos parecían lucecitas de feria parpadeantes, mirando y remirando a un lado y al otro del tren sin terminar de dar crédito al bellissimo espectáculo de la realidad que contemplaban: una salida del sol propia de un cuento de hadas pero real como la vida misma que, mezclándose con extensos y verdísimos prados, parecía jugar al escondite entre los altos y frondosos árboles, reflejando sus destellos como mezcla de oro y plata fina sobre las serenas y transparentes aguas del río Sil, que se acumulaban en los embalses de Santiago, San Clodio y San Esteban, situados al lado izquierdo de la vía del tren y muy próximos a Monforte de Lemos.

El «Estrella de Galicia», haciendo honor a la historia tradicional de Renfe, llegó a Sarria con 1'15 h. de retraso. En esta villa «luguesa» desayunamos, y algunos de los más sufridores se quedaron a ver cómo España (de forma injusta, eso sí) perdía con Corea en el mundial de fútbol. Empezaba así el sufrimiento que forma parte de la «penitencia» del Camino.

Esta primera etapa, desde Sarria a Portomarín (23 km), atravesando el municipio de Paradela y pasando por Barbadelo, Barreiros, Meigente, Domiz, Peruscallo, Lavandeira, Pinza, Brea, Mogar de, Ferreiros, Cruceiro, Mirallos, Pena, Rozas, Couto, Moimentos, Mercadoiro, Parrocho, Vilacha y San Pedro, fue, en su primera parte, un gran deleite para nuestros ojos. Éstos pudieron

Eran muy superiores a las adversidades nuestra fuerza de voluntad, nuestro ánimo y nuestra ayuda mutua, así como la sinceridad y la confianza que poco a poco iba arraigando en nuestro interior

ver, admirar y contemplar, atónitos, la preciosa estampa campestre de los abundantes bosques de castaños y nogales que nos cobijaban con sus sombras; los caudalosos arroyos y las fuentes de agua cristalina; los verdísimos prados donde pacían a sus anchas gran cantidad de vacas blancas, blanquinegras y coloradas, separadas del Camino por unos márgenes plagados de flores y de cruces que recordaban el lugar donde otros peregrinos habían dejado su vida al pasar; las ermitas y las casas campestres de estructura arquitectónica medieval... Todo precioso.

En la segunda parte de la etapa, el Camino estaba asfaltado en grandes tramos, y su recorrido, bajo un sol puntero y sin sombras hacia las tres de la tarde, se nos hizo fatigoso. Nuestros pies, piernas, cabeza y cuerpo comprobaron por sí mismos que hacer el Camino de Santiago no es «moco de pavo», y que el sufrimiento y la fatiga son «compañeros» inseparables del peregrino.

Cuando en lo alto de una cumbre avistamos Portomarín, separado de nosotros por el río Miño y a una distancia de unos 3 km, experimentamos una sensación de alivio, de aire fresco y de ánimo para alcanzar el final de la primera etapa, cansados pero muy felices.

Todos entendimos que el peregrino debe levantarse antes del amanecer e iniciar el Camino cuando aparece la aurora con sus primeras luces. Y así lo hicimos en las siguientes jornadas.

El día 23, con otros 23 km por delante hasta llegar a Palas del Rei, iniciamos la etapa cruzando de nuevo el Miño por el puente del peregrino (muy estrecho) y encontrándonos, nada más cruzarlo, con una fuerte subida montañosa que presentaba pequeñas ondulaciones del Camino, casi siempre ascendente, y nos mostraba paisajes idílicos a ambos márgenes. El ganado no sólo

pastaba en los prados sino que, a veces, se ponía delante de los peregrinos e interrumpía nuestra marcha: vacas, ovejas, cabras, caballos, pero también gallinas, cigüeñas, tórtolas, vencejos, pardales, abejas, mariposas, moscas y mosquitos... ¡Qué pasada! ¡No se puede explicar! ¡Hay que ir a verlo!

Como la mañana estuvo fresca y habíamos madrugado mucho, y a pesar de que las ampollas ya habían aparecido el día anterior, esta jornada se nos hizo más llevadera. Aunque un compañero, Juan Pedro, tuvo su guerra particular con un bichito que le picó en el tobillo y le dejó un recuerdo doloroso para varios días.

En Palas del Rei se celebraban las fiestas patronales, San Juan, en las que cada uno participó a su manera, si bien la mayor parte del tiempo la dedicamos al descanso y a «reparar» los pies, los tobillos o las rodillas. En la Casa de Salud de Palas hubo un grupito que se pasó un poco con las bromas, poniendo al «bichito de Juan Pedro» como excusa. Pero la excusa moló cantidad y el personal sanitario se enrolló con nosotros magníficamente y todos lo pasamos pipa.

Atrás, tras atravesar también el municipio de Monterroso, entre Portomarín y Palas del Rei, habíamos dejado ya San Roque, Togibó, Gonzar, Castromayor, Hospital, Ventas de Naron, Prebisa, Lameiros, Ligonde, Iglesia, Lestedo, Brea, Lameiros y Rosario.

Al día siguiente, el 24 de junio, anduvimos 30 km entre Palas y Arzúa, cruzando por el corazón de Galicia: Melide, donde aún se conservan tramos del Camino losados de la época medieval. Ya no hubo pie ni pierna que no se resintiera en el recorrido: ampollas, torceduras, ligamentos, sobrecargas, esguinces..., pequeñas pero muy molestas lesiones que no dejaron a nadie en el Camino porque eran muy superiores a las adversidades nuestra fuerza de voluntad, nuestro ánimo y nuestra ayuda mutua, así como la sinceridad y la confianza que poco a poco iba arraigando en nuestro interior, haciéndonos sentir auténticos y solidarios, alegres y animosos, libres de acondicionamientos circunstanciales. No era necesario pedir ayuda a nadie, pues tanto los de nuestro grupo como los numerosos peregrinos de otros lugares de España y del mundo con los que nos encontrábamos e intercambiábamos

vivencias y experiencias, todos, estábamos pendientes de la más mínima necesidad del otro para ofrecerle lo que necesitara. La sensación era de que, a medida que avanzábamos hacia Santiago, iba cambiando y mejorando nuestra manera de ser y de comportarnos.

En este ambiente hicimos el Camino pasando por Carballal, Camiño, Vilacendoi, Porto de Bois, Campanilla, Lebroiro, Furelos, Melide, Santa María, Santa María de Rocamador, Boente, Castañeda y Ribadiso. Hizo sol y mucho viento. Unos cuantos vimos cómo el vendaval arrancaba un altísimo eucalipto y tumbaba un gran entoldado situado en el margen derecho del Camino.

En Arzúa, además de asearnos, descansar, curar las lesiones físicas y dar una vueltecita por el pueblo, también degustamos, como cada día, la exquisita, barata y superabundante comida gallega. Nos llamó mucho la atención, y fue de agradecer, la costumbre gallega de no dejar de poner comida en la mesa hasta que ven que no puedes comer más, sin que por ello varíen el precio. La verdad es que para andar el camino eso, junto con la fe y el ribero, hace «milagros.»

El día 25 de junio, volvimos a salir al despuntar el día y con la intención de hacer noche en el albergue de Arca, importante localidad de O Pino del Pedrouzo, pero no pudo ser porque un grupo de compañeros no vio la señalización y continuó andando varios kilómetros más, hasta que se dio cuenta. Tras tener noticia de ellos, decidimos todos continuar andando hasta el Monte del Gozo, a 34 km de Arzúa.

Atrás fueron quedando preciosas estampas campestres, bosques de enormes eucaliptos, ga-



los peregrinos ante la catedral, en la plaza del Obradoiro.

nadería, prados, campos de flores, hórreos y edificaciones típicas, antiguas y modernas, en los campos y en las poblaciones, pequeñas y grandes, por donde pasamos: Radio, Fondevila, Calzada, Calle, Boavista, Salceda, Xen, Castro, Empalme, Santa Irene, Rúa, Arca, San Antón, Amenal, Cimadevilla, Labacolla y San Marcos.

Paulatinamente, cada cual al ritmo de sus piernas, cansados y lisiados pero con una alegría y felicidad humanamente incomprensible, fuimos llegando a Monte del Gozo, y nos detuvimos en su cumbre para admirar y fotografiar el precioso y enorme monumento que le corona. ¡Ya estábamos a las puertas de Santiago! ¡Sólo nos separaban 5 km de la Catedral! ¡Qué alegría! ¡Y qué alivio para los pies! ¡Qué ganas de abrazar al Apóstol!

¡Cómo se agitaba el corazón de cada uno de nosotros, anhelando el momento de abrazarlo! Pero... ¡teníamos que esperar al día siguiente!

Después de asearnos y curar las lesiones intentamos descansar un poco. Muy poco, porque no podíamos parar en las literas. ¡Sentíamos necesidad de hablar, de explicar vivencias, de comunicarnos y de pasarlo bien!

Luego, cuando ya caía la tarde, llegó el momento de decidir dónde íbamos a cenar. ¿En Santiago de Compostela, yendo en autobús, o en las cercanías del albergue? No hubo unanimidad.

La sensación era de que, a medida que avanzábamos hacia Santiago, iba cambiando y mejorando nuestra manera de ser y de comportarnos

**Cada cual, en su mundo interior,
llevaba un cúmulo de
sentimientos, razones
e intenciones**

Después de asesorarnos sobre los mejores sitios para cenar, que no estuviesen reñidos con el bolsillo de los trabajadores, un grupo cenó en Santiago y otro en Monte del Gozo. Lo de menos fue la abundante y buenísima cena. Lo mejor, el extraordinario ambiente de alegría y de amistad entre todos, compañeros y compañeras de TMB y amigos y familiares que nos acompañaban. ¡Qué pasada! ¡Parecía que éramos amigos desde siempre! ¡Y, eso sí, para siempre!

Al día siguiente, el deseado día 26 de Junio, nos levantamos tres horas más tarde! A las 8 de la mañana. Total, sólo quedaban 5 km... ¡un paseo!

Desayuno en la Cafetería, fotos de recuerdo y mochila al hombro, que Santiago está a un paso. Pero... ¡surgió de nuevo, por un momento, el «pero» de la discrepancia! ¿Vamos primero, como acordamos ayer, a dejar las mochilas y los sacos de dormir al lugar donde pernoctaremos esta noche (una sala grande de literas del Seminario Menor) y después a la Catedral, o lo hacemos en orden inverso? La verdad es que esta vez sí hubo unanimidad en la decisión: se optó por invertir el orden.

Dicho y hecho. Mochila al hombro y en un santiamén nos plantamos en la plaza del Obradoiro, a las puertas de la Catedral. ¡Jopé, qué cúmulo de emociones se reflejaban en nuestros rostros! ¡Ya sólo teníamos que atravesar la puerta para llegar a la meta! Cada cual, en su mundo interior, llevaba un cúmulo de sentimientos, razones e intenciones. Cintia (una encantadora joven mejicana que, desde Portomarín, se había unido al grupo de TMB, como también hicieron otros peregrinos: un italiano, Paloma -de Móstoles-, Ana -de Argentina-, un señor de Navarra, etc.), recostada en la mochila no paraba de llorar y llorar mirando fijamente la puerta de la Catedral. Hubo un rato de silencio. De emoción. Cada uno sabe lo que pensaba y nadie quería hablar para no violentar esos momentos de intimidad interior.

Pasados unos largos minutos nos fuimos, con gran emoción y alegría interior, a la Oficina del Peregrino, junto a la Catedral, a recoger la Compostela, documento acreditativo de que el peregrino ha recorrido más de los últimos cien kilómetros a pie o a caballo, o más de doscientos kilómetros en bicicleta, y que sella y certifica el Capítulo, grupo eclesiástico, responsable de la acogida y la atención espiritual de los peregrinos.

Cuando en la sala de la citada Oficina del Peregrino, y a lo largo del mostrador unos y en la cola otros, estábamos mostrando nuestras acreditaciones, vimos que dos cámaras de la Televisión Japonesa (de Tokio), acompañados de una traductora también de aspecto japonés, nos estaban filmando a todos. Hasta ahí todo normal. Pero, de pronto, vimos como las cámaras y la traductora se dirigían a un compañero nuestro, que acababa de recoger la Compostela, y le pedían permiso para hacerle una entrevista acerca de la impresión que sentía al recibir la citada acreditación, los motivos por los que había hecho el Camino y lo que le gustaría decir a los japoneses al respecto. El compañero accedió amablemente y, durante los minutos que duró la entrevista, todos los peregrinos de distintos lugares que había en la sala, guardamos un silencio expectante y respetuoso. Fue, de verdad, una sorpresa más de las muchas que tuvimos. ¡Quién se iba a imaginar que a los trabajadores de TMB que fuimos a Santiago nos iban a filmar para vernos en la tele del Japón!

Ya dentro de la Catedral vimos compensados, con creces, el esfuerzo realizado y las pequeñas cruces del Camino. Asistimos a la Misa del Peregrino y, quien quiso, se confesó. Cumplimos con la costumbre milenaria de incrustar los dedos de la mano en el «Mainel del parteluz», apoyando la frente sobre la delgada columna; le dimos un abrazo al apóstol, pidiéndole, entre otras cosas, por todos los compañeros y compañeras de trabajo; visitamos el lugar donde se veneran sus restos en una urna; etc... Cada cual, libremente y obrando en conciencia, hizo lo que creyó conveniente.

Luego, antes de ir a alojarnos y después de preguntar (porque hay que preguntar para informarse bien), nos fuimos a comer a «Casa Manolo» en la plaza de Cervantes.



Miguel Monclús, ante el mainel del parteluz del Pórtico de la Gloria de la catedral.

¡Cinco euros y veinte céntimos el menú y no fuimos capaces de consumir ni la comida ni la bebida que nos pusieron! ¡Tomad nota, compañeros, por si váis a Santiago!

El resto del día, después de alojarnos, cada cual lo dedicó a lo que quiso: visita turística, compras de detallitos para regalar, descanso, alguna visita particular en la capital gallega, que hubo quien la hizo, etc. Y, por la noche, tal y como habíamos quedado previamente, nos fuimos a cenar a un lugar muy típico, donde el menú y la bebida, además de buenísimos, fueron muy variados. Pero lo más importante no fue eso, sino el ambiente fenomenal que entre todos formamos y del que disfrutamos, ya con los deberes del peregrino hechos y el Camino andado, dejando en él nuestras huellas, y dando rienda suelta a la alegría, el buen humor, los chistes y las chirigotas, las canciones... a todo eso que se suele hacer cuando se pasa bien en un ambiente sano entre compañeros/as. Y nos hicimos fotos... muchas fotos. A Eladio se le ocurrió la idea de que sería bueno hacer una encuesta entre nosotros para comunicar a los compañeros/as, a través de Hora Punta, nuestras experiencias de estos días de convivencia haciendo el Camino. A todos nos pareció bien, y la china de prepararla y realizarla le «tocó» a Cosmo.

Luego, tras pasear y charlar tranquilamente por las calles «santiaguesiñas», nos fuimos a descansar. Eran casi las doce de la noche y nadie tenía ganas de acostarse porque lo estábamos pasando muy bien. Hasta hubo unos compañeros que

tuvieron ganas y tiempo para debatir apasionadamente sobre lo divino y lo humano, ya a las puertas del Seminario Menor. Y... ¡qué final más guay e imprevisto!: un compañero descubrió un erizo y todos, entre risas, terminamos persiguiéndolo con las linternas y fotografiándolo. ¡Menu-do susto se llevó el pobre animal!

El día 27 tuvimos tiempo libre hasta la hora de coger el tren regional que nos llevó a la Coruña, desde donde nos trajo a Barcelona el «Estrella de Galicia.» Pero antes, a las 11'45 h, nos habíamos reunido en la plaza del Obradoiro para fotografiarnos juntos y con el «equipaje» a cuestas, para tener un recuerdo de nuestra agradable estancia en tan hermoso lugar.

El ambiente del tren de regreso fue muy similar al de la ida. Predominó el buen humor, el compañerismo, la amistad y el «jaleo.» Todos, después de llegar a la estación de Sants y hacer la última foto en el andén, nos despedimos con pena, y hasta con lágrimas en algunas mejillas, comprometiéndonos a volver a encontrarnos y volver a repetir la experiencia juntos y, si fuera posible, con muchos más compañeros y compañeras a los que les guste este ambiente.

También tuvimos tiempo, en las casi dieciséis horas de viaje, para contestar por escrito y firmando, salvo mínimas excepciones, la encuesta mencionada, cuyas respuestas, resumidas y globalizadas por falta de espacio, os ofrecemos a todos.

¿Por qué has hecho el camino?

«Para cumplir una ilusión.» «Para buscar y propiciar una mejor relación con los compañeros.» «Por amor y espíritu de búsqueda de lo divino y lo humano.» «Para descubrir un equilibrio, del cual me habían hablado.» «He querido hacerlo con los compañeros de TMB y no como senderista en el 2003, como tenía previsto.» «Porque tenía ganas de hacerlo para conocerme más a mí mismo y para compartir con los demás.» «Para encontrar el perdón para las personas que me han hecho algún mal.» «Para dejar muchas cosas en su sitio.» «Por evadirme de mi entorno.» «Porque me agrada hacer montañismo y conocer gente.»

Tenía ganas de hacerlo para conocerme más a mí mismo y para compartir con los demás

«Porque era una asignatura que tenía pendiente desde hacía varios años.» «Por espíritu de aventura, deportivo, y por conocer sitios nuevos.» «Para volver a vivir la experiencia anterior.» «Porque he querido aprovechar la oportunidad que me ha brindado la Empresa.» «Porque lo consideraba una prueba para conocer mis limitaciones.» «Porque me gusta hacer recorridos de montaña.» «Porque quería hacerlo y he descubierto que soy mucho más fuerte de lo que me imaginaba.» «Para pedir a Dios perdón y ayuda, por intercesión de Santiago, para determinadas personas (algunas de las cuales me lo habían pedido), por mí mismo y por problemas y circunstancias determinadas.»

¿Cuál ha sido tu vivencia?

«Descubrir que el Camino no es fácil pero que nadie se ha rendido y todos hemos aguantado hasta el final.» «Conocer a mucha gente y, sobre todo, a determinadas personas.» «He descubierto muchas cosas comunes que llevan a lo mismo.» «Ha sido un camino extremadamente duro y doloroso pero, a su vez, gratificador.» «He conocido a gente estupenda con afán de superarse y de ayudar a los de más.» «He vuelto a confiar en las personas, que me han demostrado un gran compañerismo.» «He compartido pocas cosas y poco tiempo con personas desconocidas y, en cambio, la relación de ellos conmigo ha sido muy intensa.» «Mi vivencia ha sido el compañerismo y la camaradería: la amistad entre los peregrinos.» «Me he encontrado con mi interior, que he intentado encender.» «Te sientes completamente libre, y el espíritu se eleva por encima de las penurias del cuerpo hasta que logras la recompensa: abrazar al apóstol Santiago.» «Conocer a gentes de otras ciudades.» «Conocer la dimensión espiritual, humana y solidaria de los peregrinos.»

¿Tu experiencia?

«La gente que he encontrado es muy abierta y he podido confiar en ellos.» «Creo que, a veces, hay quien viene a hacer el camino contigo y, aunque vaya por el mismo sendero, no hace el mismo camino.» «Ha merecido la pena por el paisaje, así como por el trato con compañeros/as que no conocía y con otras muchas personas estupendas de otros lugares de España y del extranjero.» «Debo pensar más y ser más solidario.» «Es una experiencia muy agradable.» «Me he sentido realizado al poder andar el Camino de Santiago.» «Que hay que prepararse bien para hacer el Camino.» «Va-



Los peregrinos, celebrando en un restaurante de la Rua de San Pedro, la llegada a Santiago.

lorar y aprender de la relación con los demás y haber encontrado la fe en Dios.» «Mi experiencia de la amistad en el Camino de Santiago se puede resumir en una frase: éramos desconocidos y terminamos comiendo en el mismo plato.» «Ha sido una experiencia inolvidable, destacando la humanidad entre peregrinos de todo el mundo.» «Conocer un paisaje y una gente maravillosa.» «Comprobar la solidaridad de las personas.»

¿Tus impresiones?

«No había imaginado que lo pasaría tan bien y que aprendería tantas cosas.» «Creo que he descubierto que hay personas a las que se conoce bien en poco tiempo y que a otras no se las conoce nunca.» «Mi impresión es magnífica.» «La vivencia maravillosa del paisaje y de la gente con la que compartes el camino.» «Me faltan palabras para describirlo: ha sido comenzar cada día el camino...» «No tengo palabras para expresar mis impresiones, sobre todo cuando llegué a Santiago y abracé al apóstol mientras pedía su intercesión por todas las personas y cosas que me preocupan.» «Sentir la emoción que da cumplir una meta.»

¿Te gustaría volver a hacer el Camino de Santiago a pesar de las incomodidades y los sufrimientos que conlleva?

«Sí. El sufrimiento que se pasa en el Camino es compensado con creces con la alegría que se siente al llegar a Santiago y con la alegría de conocer a gente maravillosa.» «Me gustaría repetir desde más lejos (Roncesvalles) y que también vinieran los compañeros/as que ahora no han venido.» «Sí. Me ha sabido a poco y me gustaría hacer el Camino completo.» «Sí, me gustaría. Me ha parecido corto, y las incomodidades y sufrimientos

me han parecido leves.» «Me gustaría, pero con un recorrido más largo.» «Sí, a pesar de las dificultades encontradas.» «Sí, lo volvería a hacer el próximo año.» «Sin ninguna duda: sí.» «Sí, volvería a hacerlo, con los ojos cerrados.» «Seguro que volveré, aunque procuraré ir mejor preparado y llevar algo menos de peso en la mochila.» «Por supuesto. No le veo incomodidad ni sufrimiento cuando se valora, en su justa medida, lo mucho que se recibe.» «Sí, pero con un recorrido más largo.» «Claro que sí. Me gustaría hacer el mismo trayecto con la gente que quiera o bien hacerlo desde el principio e ir conociendo peregrinos y hacer piña con ellos.» «¡Y tanto que sí!»

Dinos, si quieres, si las razones de tu peregrinar han sido humanas y/o espirituales.

«Humanas, porque me gusta caminar.» «Humanas, por cuanto quería compartir el Camino con los míos, y espirituales, porque quería encontrarme a mí mismo, ver mis límites y poder conciliarme conmigo mismo.» «Es una mezcla de todo: humana y espiritual.» «Humana: espíritu deportivo, de aventura, conocer sitios nuevos...» «Humanas y espirituales.» «Humanas.» «Mis razones son humanas y espirituales.» «Han sido espirituales, para renovar la fe y la entereza que mantuve durante años. He salido, si cabe, más reforzado y espiritualmente limpio y renovado.» «Humanas. La sensación de la naturaleza acompañada de los senderistas no tiene palabras para ser expresada.» «Creo que el camino ha sido corto para descubrir toda la dimensión humana y espiritual de las personas. Mi referencia son otros peregrinos que hacen el camino más largo y tienen más tiempo para ello.» «Las dos cosas: razones humanas y espirituales, además de ser una aventura y una experiencia de resistencia.»

Después de tu experiencia, y ante la hipotética posibilidad por parte de la empresa de repetir el Camino, ¿qué le dirías a los compañeros y compañeras que aún no lo han hecho?

«Que no tengan miedo, que tengan fe y se decidan a vivir una bonita experiencia de amor y de solidaridad que no se puede entender si no se anda el Camino.» «Que se lancen sin miedo a la experiencia y que dejen que el Camino les envuelva y les guíe hasta su destino.» «Que lo hagan.» «Vale la pena volver a realizar el Camino de Santiago. Y lo más interesante es que los compañeros que no

lo han hecho tengan más información sobre el recorrido y grado de dificultad en los diferentes tramos.» «Que hacer el camino es vivir más la hermandad sin marginaciones ni divisiones.» «Primero, que se preparen físicamente andando, y segundo, animarles a hacerlo. Es precioso.» «Que se preparen bien físicamente, que seleccionen bien el material que tengan que llevar encima y que se animen, que lo van a pasar muy bien.» «Que se preparen durante mucho tiempo.» «Que vale la pena hacerlo. Es un poco sacrificado pero te recompensa el trato humano que te encuentras en el camino.» «Que se apunten sin pensarlo dos veces. Que el caldo gallego es delicioso; el pulpo, buenísimo; y las empanadas, para qué hablar. Es decir: cocina estupenda, trato humano extraordinario y un paisaje enriquecedor. Apúntate, prepárate y no lo dudes. Lo puedes conseguir.» «Pues desearles que sientan lo mismo que yo al realizar este Camino.» «Que es una experiencia inexplicable de la que quedarán, al realizarlo, muy satisfechos.» «Que cuando hagan el Camino se lleven lo imprescindible para aligerar el peso de la mochila. Que lo hagan con gente que esté dispuesta a compartir, a dar sin esperar nada a cambio. Que sean capaces de abrirse a los demás. Que den un paso después de otro y que tengan un buen camino.» «Yo les diría que lo hagan y que yo los acompañaré, pues es una experiencia tan bonita que merece la pena repetirla.»

Así lo hemos visto y vivido y así os lo contamos estos tres compañeros/a peregrinos que no encuentran palabras para expresar mejor esta experiencia inolvidable.

iHasta pronto en el Camino, compañeros/as!

Joaquín Lozano Gómez (1.545, J. E. de 2ª)

Araceli Sánchez López (1.412, Interventora)

Francisco Cosmo Galván (3.726, J. E. de 2ª)

En nombre de mi mujer y en el mío propio, doy las gracias a todos los que fueron al Camino de Santiago por los ánimos y el apoyo que dieron a mi mujer para que pudiera conseguir llegar al final. Aprovecho también para animar a todo el mundo a disfrutar de esta maravillosa experiencia cuando haya otra oportunidad: damos fe de que no la olvidará jamás.

Araceli Sánchez López (1412 - A. C. I.)
Joaquín Lozano Gómez (1.545, J. E. de 2ª)



CHILE: DEL NORTE AL SUR

**Un viaje extraordinario por el corazón de Chile,
narrado por dos de sus protagonistas.**

**Durante 15 días
viajamos por el
desierto de
Atacama,
donde hay
lugares que
nunca han visto
la lluvia**

Los viajes de aventuras están de moda; existen gran variedad de destinos y personal especializado que te ofrecen diferentes alternativas. Para nosotros, el concepto de viaje de aventuras es completamente diferente: un viaje es más tuyo si durante un año buscas información, estudias el trayecto a seguir y dispones de días por si surgen cambios de última hora, como salidas de autobuses y barcos, o información que te ofrece la gente de lugares o cosas que no contábamos con ver.

Chile es un país largo y angosto; su anchura apenas alcanza un máximo de 468 km y un mínimo de 90 km, de ahí que su nombre provenga del aimará CHILI, «donde se acaba la tierra». De norte a sur, la imponente cordillera de los Andes lo separa de sus países vecinos, Bolivia y Argentina, compartiendo un pequeño paso fronterizo con Perú. Las costas del Chile continental poseen una extensión de 4.329 km, y reúnen una gran variedad de paisajes: el árido desierto de Atacama, en el norte; los paisajes mediterráneos del valle central; múltiples lagos, montañas e impresionantes glaciares y fiordos, en el sur.

Llegamos a Santiago de Chile el 1 de octubre del 2001, después de aproximadamente veinte horas de avión. Durante 15 días viajamos por el desierto de



Parque Natural
de las Torres del
Payne (Chile)

Atacama, donde hay lugares que nunca han visto la lluvia. Esta zona es rica en cobre y nitrato. La mina Codelco, en Chuquicamata, es la principal productora mundial de cobre del mundo (de ella se está extrayendo el equivalente al 16% de la producción mundial). Hoy en día los terrenos donde se ubicaba el pueblo de Chuquicamata han debido de pasar a ser parte de la mina a rajo abierto.

Los géisers de El Tatio, situados a 4.300 m sobre el nivel del mar, no sólo son los de mayor altitud del mundo, sino que la visión de las fumarolas a la salida del sol, en la claridad azul del altiplano, constituye un recuerdo imborrable. El pueblo de San Pedro de Atacama es un plácido oasis de casas de adobe al norte del salar de Atacama. Parinacoto es un pueblo casi abandonado de pastores, cuya iglesia colonial del siglo XVII contiene unos murales surrealistas, en los que los soldados que llevan a Cristo a la cruz son españoles. En el salar de Surire, a 4.000 m de altitud, hicimos un alto para tomar un baño termal en aguas sulfurosas, rodeados de vicuñas y flamencos.

Los siguientes diez días serían para aclimatar-nos e intentar alcanzar la cima de Los Ojos del Salado, a 6.900 m de altitud. La aclimatación, el frío - por las noches llegábamos a 30° bajo cero -



Las Torres del Payne.



Subiendo al volcán Ojos del Salado 6.893 m. de altura.

En el salar de Surire, a 4.000m de altitud, hicimos un alto para tomar un baño termal en aguas sulfurosas, rodeados de vicuñas y flamencos



Minas de cobre a cielo abierto de Chuquibambilla, que son las más grandes del mundo.



Las Torres del Payne.

y algunos problemas físicos hacen que Julio y Pep intenten en solitario la cima. Después de una fría noche a 5.700 m deciden subir, pero tienen que abandonar a escasos 100 m de la cima por un fuerte viento y frío.

El mes de noviembre lo dedicamos a La Araucanía y a los Lagos, donde montañas volcánicas con glaciares se elevan sobre lagos de un profundo azul, bosques centenarios y verdes campos de cultivo. El archipiélago de Chiloé presenta las más de 150 emblemáticas iglesias de madera de más de dos siglos de antigüedad, nueve de las cuales son monumento nacional.

Degustamos el exquisito curando, un plato con marisco y carne que se cubre con hojas de nalca y se entierra con piedras calientes, y los locos, un marisco muy apreciado de la zona.

Como la carretera austral estaba cerrada, hasta Punta Arenas llegamos en autobús por Argentina, después de treinta horas de viaje. Al llegar a Punta Arenas, situada en el estrecho de Magallanes, se produjo un efecto óptico que nos impresionó muchísimo: veíamos las nubes tan cerca que con tan sólo estirar los brazos creíamos poderlas tocar. El Parque Nacional de las Torres del Payne es el más hermoso de toda América del Sur; durante cinco días estuvimos recorriendo parte de sus 240.000 hectáreas, declaradas por las Naciones Unidas «Reserva Mundial de la Biosfera» en 1978.

Estábamos tan cerca del glaciar Perito Moreno que decidimos trasladarnos a Argentina y visitarlo; es uno de los pocos ventisqueros del mundo que se desplazan, aunque su avance podría ser mayor si la topografía lo permitiera. El glaciar Perito Moreno es un espectáculo digno de verse y también de oírse, especialmente cuando los grandes bloques de hielo se desprenden de su superficie y se precipitan en el canal de los témpanos.

Estuvimos dos meses en Chile. Fueron múltiples vivencias, muchas agradables experiencias. Creemos que hoy en día Chile es un país de América del Sur al que todavía se puede viajar. Como decía Pablo Neruda:

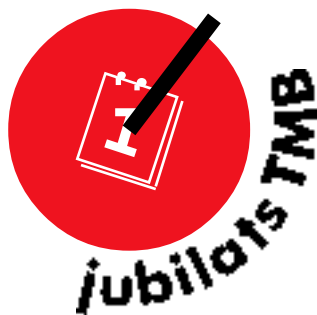
Y aquí por fin nos sentimos desnudos,
Por fin llegamos sin morirnos
Al sitio donde nace el aire,
Por fin conocimos la tierra
Y la tocamos en su origen.

Julio Sanjuán e Inés Ramos

Al llegar a Punta Arenas, situada en el estrecho de Magallanes, se produjo un efecto óptico que nos impresionó muchísimo: veíamos las nubes tan cerca que con tan sólo estirar los brazos creíamos poderlas tocar



Glaciar Perito Moreno (Argentina).



ASSOCIACIÓ DE JUBILATS i PENSIONISTES DEL F. C. METROPOLITÀ DE BARCELONA., S. A.

L'Associació ens presenta activitats al gust de tots

L'Associació de jubilats i de Pensionistes del Metro, passades les vacances d'estiu, ha posat de nou en marxa la maquinària i ja ha organitzat les següents activitats:

Octubre:

- Dimarts, dia 8, visita cultural a la Colònia Güell i dinar a Vallirana.
- Setmana del 14 al 19: circuit per Horta de Sant Joan.
- Dimecres, dia 23, inici del Curs d'Història de Catalunya, impartit per un monitor especialitzat; aquest curs tindrà una durada de 8 sessions setmanals de 2 hores cadascuna.
- Dijous, dia 24, com a últim dijous de mes, hi haurà Ball i Plena en el nostre local social a les 17:30 hores (acompanyat d'un lleuger picapica).
- Dimarts, dia 29, excursió a Castellsalí per celebrar la castanyada.
- Dimecres, dia 30, per la tarda, sessió del Curs d'Història de Catalunya.

Novembre:

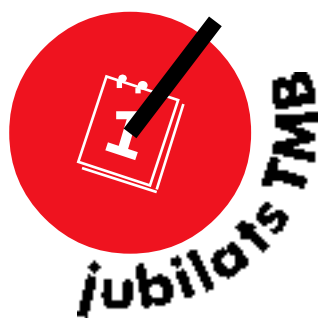
- Dimarts, dia 5, visita cultural a la Sagrada Família i dinar a Vallirana.
- Dimecres dia 6, per la tarda, sessió del Curs d'Història de Catalunya.
- Dimecres, dia 13, per la tarda, sessió del Curs d'Història de Catalunya.
- Dimarts, dia 19, excursió a les Caves Raimat.
- Dimecres, dia 20, per la tarda, sessió del Curs d'Història de Catalunya.
- Dimecres, dia 27, per la tarda, sessió del Curs d'Història de Catalunya.
- Dijous, dia 28, com a últim dijous de mes, hi haurà Ball i Plena al nostre local social.

També us fem saber que, per als mesos de març o d'abril del proper any, tenim en projecte realitzar un viatge a la terra dels faraons: Egipte. Només fer córrer la veu ja s'hi han apuntat 25 persones.

A fi de poder millorar i ampliar les activitats, és important que us feu socis d'aquesta associació.

Per fer-vos-en, simplement us heu de posar en contacte amb nosaltres al telèfon: 934 553 768.

La Junta Directiva



PERSONAL DE TMB JUBILADO

Desde Hora Punta felicitamos a los compañeros que se han jubilado en los meses de abril a agosto.

**¿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
01004376	VALLE GALLEGO, JOSE DEL	02/04/2002
01006589	ROMERA TERUEL, JUAN	15/04/2002
01007733	GARCIA BALLESTERO, VICTORIANO	29/04/2002
01010266	OCAÑA PINEDO, MOISES	01/05/2002
01007676	ARCO AGUILERA, ANTONIO	13/05/2002
01005757	GARCIA MARTINEZ, GERMAN	13/05/2002
01006686	FERNANDEZ RODRIGUEZ, AMADOR	20/05/2002
01007885	PERUGA ROMERO, ARCADIO	22/05/2002
01007296	ZAFRA OLLERO, BERNARDO	02/06/2002
01009202	JACOB RODRIGUEZ, ADESIO	09/06/2002
01004963	GARCIA ORTEGA, MARIANO	17/06/2002
01004718	SOLER MARTINEZ, MANUEL	03/07/2002
01006911	ALVAREZ GARCIA, GUSTAVO	25/07/2002
01005914	BERNAL BLANCO, FRANCISCO	01/08/2002

Relación de personal de Metro

Núm.	Apellidos y Nombre	Fecha de jubilación
02001208	ENCINAS SANCHEZ, EDUARDO	01/04/2002
02001466	FERNANDEZ FERNANDEZ, RAUL	01/04/2002
02003463	NAVIDAD CANO, JERONIMO	01/04/2002
02002714	VICENTE HERNANDEZ, JESUS	26/04/2002
02003793	GALLARDO FERNANDEZ, LUIS	01/05/2002
02001819	MARTINEZ NOVILLO, JOSE MARIA	03/05/2002
02002532	MARTINEZ GARCIA, SALVADOR	14/05/2002
02001818	LINARES PORRAS, FRANCISCO	18/05/2002
02001273	VERNET ROA, JOAQUIN	21/05/2002
02002249	FERNANDEZ CAMACHO, JUAN	24/05/2002
02001691	MONTEAGUDO BENOLIEL, J.MARIA	01/06/2002



El C. O. N. de Ponent seguirá organizando futuras ediciones de este torneo abiertas a todo el personal de TMB

PRIMER TORNEO DE TENIS DE MESA C.O.N. DE PONENT

Del 11 de junio al 11 de julio se celebró en el C. O. N. de Ponent I Torneo de Tenis de Mesa organizado en TMB

El pasado 11 de junio comenzó a disputarse el I Torneo de Tenis de Mesa en el C. O. N. de Ponent que, tras cinco semanas de enfrentamientos y fases eliminatorias, llegó a su fin el 11 de julio con los encuentros finales y la entrega de premios por parte del Sr. Francisco Rodríguez, Jefe de Material Móvil del C. O. N. de Ponent.

La clasificación final fue la siguiente:

1º- Clasificado	JAVIER MERCADÉ (administrativo)
2º- Clasificado	JOSE MANUEL BARANDELA (mecánico de línea)
3º- Clasificado	MANUEL GALLEGO (conductor de línea)



1er. TORNEO DE TENIS DE MESA C.O.N. DE PONENT



**1er. CLASIFICADO
JAVIER MERCADE**



**2º. CLASIFICADO
JOSE M. BARANDELA**

Nos gustaría dar las gracias a la dirección del C.O.N. de Ponent por el apoyo recibido para la organización de este torneo, y a los patrocinadores por la aportación de los trofeos:

Trofeo 1º- Clasificado PISCINAS ALBERT S. L.

Trofeo 2º- Clasificado JOAQUIN CODES & JUAN

Trofeo 3º- Clasificado C. O. N. PONENT

En vistas de la gran aceptación, participación, seguimiento e interés mostrado por este I Torneo de Tenis de Mesa, el C.O.N. de Ponent seguirá organizando

**1er. TORNEO DE TENIS DE MESA
C.O.N. DE PONENT**



ENCUENTRO FINAL **ENCUENTRO 3er y 4º CLASIFICADOS**

**1er. TORNEO DE TENIS DE MESA
C.O.N. DE PONENT**

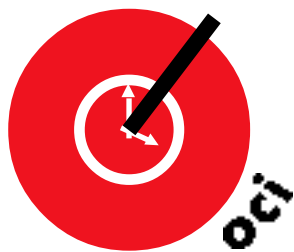


LOS 4 FINALISTAS **TROFEOS i OBSEQUIOS PARA LOS FINALISTAS**

**1er. TORNEO DE TENIS DE MESA
C.O.N. DE PONENT**



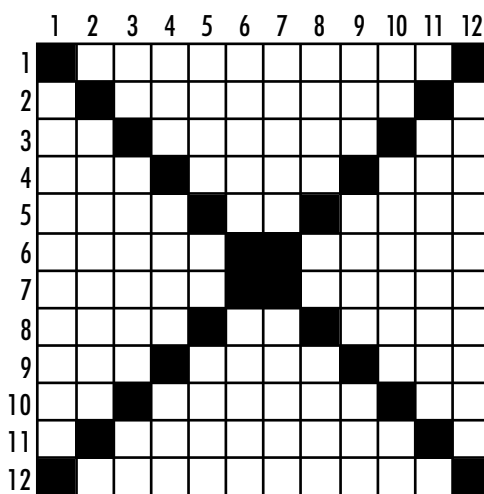
**3er. CLASIFICADO
MANUEL GALLEGO** **4º. CLASIFICADO
ANTONIO DOMINGUEZ**



MOTS ENCREUATS

HORIZONTALS.- 1.- Funcionarios que estuvieron en los juzgados, encargados de defender la observancia de las leyes. 2.- Mil. Separaron, apartaron. Consonante. 3.- Lengua provenzal. Empiezan a mostrar alguna cosa. Nombre de consonante. 4.- Igualdad en la superficie. Al revés, tela fuerte y tupida. Contracción gramatical. 5.- Propietarios. Existe. Ciudad colombiana. 6.- Vasijas grandes de forma de calderas. Al revés, señales día y hora para un encuentro. 7.- Tostará. Al revés, imagen religiosa pintada en tablas de madera. 8.- Desafía. Campeón. Aves palmípedas. 9.- Furia de los elementos. Atreverse. Al revés, acción de ir de un lugar a otro. 10.- Vocal repetida. Al revés, dirige a otros palabras de cortesía. Símbolo químico. 11.- Consonante. Junten, amontonen. Vocal. 12.- Mueble para guardar lo necesario al servicio de la mesa (plural).

VERTICALES.- 1.- Plazo concedido para el pago de una deuda vencida (plural). 2.- Consonante. Persona que tiene por oficio hacer o vender cierta prenda de vestir (femenino). Vocal. 3.- Dios egipcio. Composición musical para varios instrumentos. Indica un lugar cercano. 4.- Onda que se forma sobre las aguas del mar. Nombre de mujer. Ave palmípeda. 5.- Mueble compuesto por una tabla y una o varias patas. Siglas comerciales. Al revés, sin pulimento, tosco. 6.- Al revés, movimiento del ánimo que nos dispone contra una persona o cosa. Tome para sí. 7.- Polvo o paja menuda de semillas trilladas (plural). Estado del ser vivo que permite ejercer todas sus funciones con normalidad. 8.- Expresado verbalmente. Preposición. Dícese de las cosas que tienen las partes más separadas que lo normal. 9.- Bebida alcohólica. Como por la noche. Naturaleza o esencia. 10.- Preposición. Al revés, poned acotaciones a un escrito. Repetido de niño pequeño. 11.- Consonante. Fina, tierna, suave. Abreviatura de punto cardinal. 12.- Nombre propio de varón.



Rufino Alonso