HORA PUNTA

TMB

SUMARI

tercera etapa 2003 nº 67

editorial

Les nous reptes

En una carta adreçada a tot el personal de TMB amb motiu de la meva recent incorporació, manifestava la voluntat d'orientar el compromís de l'Empresa envers la societat, cap a tres interlocutors claus: els ciutadans, la ciutat i les Administracions.

Des d'aquesta responsabilitat que començo a exercir, tinc el convenciment que viurem moments clau en el camp de la mobilitat i del transport públic de passatgers que, en els propers anys, portaran el sector cap a canvis rellevants.

D'una banda, TMB ha d'estar disposada a oferir una xarxa de transport públic que afavoreixi el desenvolupament de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, tot millorant la mobilitat i reduint els impactes sobre el medi ambient urbà. D'altra banda, TMB ha d'assumir el repte de fer-ho, optimitzant la seva eficiència i assolint uns resultats que s'adeqüin a la inversió feta per les administracions públiques.

La superació d'aquests nous reptes farà possible que TMB continuï trobant-se situada entre les millors del sector del transport públic arreu d'Europa.

Una empresa que valora la comunicació entre la seva gent com a element integrador, i la comunicació amb els ciutadans com a clau de la qualitat del servei, necessita que cadascú sigui portant-veus dels objectius comuns.

Aquesta ha de ser la nostra visió de futur. Apostaré per tal que els professionals de TMB es sentin implicats i partícips d'una organització que compta amb ells.

La millora permanent del servei, la gestió orientada cap a l'eficiència, un estil de direcció que prioritzi els valors ètics i el treball en equip basat en la participació de tothom en els objectius de la companyia, seran els eixos directrius que orientaran les decisions corporatives.

Estic convençut que tenim l'esperit i les condicions per continuar aprofundint la trajectòria de TMB al servei de tots els ciutadans de l'Àrea Metropolitana. El suport de tothom serà la clau per aconseguir fer una realitat el que avui són els reptes del transport del segle XXI.

Constantí Serrallonga
Conseller Delegat de TMB

VI Jornada de Sistemes de Participació

1ª Sessió de Iniciatives Individuals de Millora

Una solución inteligente a las aglomeraciones de Pasaje en Sants

Cooperació Internacional: Metro do Porto

Les no conformitats, una eina de qualitat

sumari

VI Jornada de Sistemas de Participación 3

1 a Sesión de Iniciativas Individuales de Mejora 8

Aglomeraciones de pasaje en Sants - Línea 3 9

Les no conformitats, una eina a l'abast de tothom 12

Cooperació Tècnica de TMB amb Metro do Porto 14

Tots movem Barcelona:
Els mecànics de Funicular i Telefèric 18

Jornada de Puertas abiertas
de la Cochera de Poniente 21

Nuestra experiencia en TMB 22

Prevenir riesgos para trabajar mejor 23

El Trolebús 610 25

Noces d'argent 30

Los senderists arrancan a caminar 31

Exposición Fotográfica 32

La Bella y el Metro 33

Personal de TMB jubilado 34

Associació de ‚Jubilats de Metro 34

Jubilación, Felicitación, Agradecimiento 35

La Prisión del alma 36

Poema de un conductor de la L-40 37

Hasta siempre, amigo 38

Mots encreuats (solucions al número anteriors 38

Mots encreuats 39

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 Rodriguez (Llevant)
Jordi Orta Roca (Zona Franca II)
Angeles Rodríguez Coto (Santa Eulàlia)

Col·laboradors nº 67:
J. A. Nuel
Angels Vidondo
Pedro Gaona
Neus Vall
Ana Belen Martínez
Raul Cano
Antoni Calzada
Jose Luis Sánchez
Ramón Masagué
Francisca García
Ana Ferrer
Jordi Aguado
Pedro Vargas
Jaime Pérez
Jesus López

Edició: Comunicació Interna

Producció: Autoedició

Maquetació: Susana Dominguez

Fotomecànica: ZUMCOLOR S.L.

Impressió: INGOPRINT

nº 67: febrer 2003

Tirada: 11.000 exemplars

VI JORNADA DE SISTEMAS DE PARTICIPACIÓN

El presente articulo describe la VI Jornada de Sistemas de Participación y subraya la importancia del acontecimiento, al que asistieron más de 400 personas. En esta edición se presentaron 53 Grupos de Trabajo y 93 Iniciativas Individuales de Mejora.

El pasado 9 de octubre tuvo lugar en el Auditorio de Cornellà la VI Jornada de Sistemas de Participación. Los 53 Grupos de Trabajo que presentaron proyecto se encontraron en esta nueva jornada, que pretendía ser un reconocimiento a los valores de participación y mejora continua que demuestran todos los integrantes de los grupos.

A pesar de la lluvia, más de cuatrocientas personas quisieron estar presentes: 290 participantes en diferentes Grupos y Iniciativas, sus familiares, Coordinadores, miembros de los Grupos Guía de metro y TB, Comité de Dirección y trabajadores de TMB.

A las 9 de la mañana se abrieron las puertas del Auditorio, y los asistentes pudieron visitar los proyectos presentados, que se exponían en las diferentes salas. Los visitantes pudieron examinar, en muchos casos, los frutos del trabajo de los participantes, así como recibir las explicaciones que los miembros del grupo daban al respecto.

Un cartel explicativo de cada proyecto ampliaba la información con una breve descripción y fotografías.

A las 1 1 horas, empezó el acto -que fue conducido por el Director de Comunicación Interna, el Sr. Eladio de Miguel- con un discurso del Director General, el Sr. Busquets, que hizo un recorrido por las diversas formas de participación, destacando el hecho de que el éxito de esta participación es de todos. Así mismo, reflexionó sobre los valores que representan los Grupos de Trabajo y cómo nos implican a todos los trabajadores, de todos y cada uno de los puestos de trabajo de la empresa, en la mejora continua.

Seguidamente se proyectó el vídeo Les Infraestructures de Metro, creado por el departamento Audiovisual de

Esta nueva jornada pretendía ser un reconocimiento a los valores de participación y mejora continua que demuestran todos los integrantes de los grupos

Comunicación Interna en colaboración con el Área Operativa de Metro.

El Responsable de Sistemas de Participación, el Sr. Nuel, intervino para detallar la implantación del nuevo sistema de participación en la empresa, las Iniciativas Individuales de Mejora, y los ocho premiados en esta categoría pudieron subir al escenario para recibir la felicitación de la mesa.

A continuación se procedió a la lectura y la entrega de los premios a los Grupos de Trabajo en las tres categorías que ya se han consolidado: Innovación Tecnológica, Mejora en el Entorno de Trabajo, y Mejora en Información, Seguridad e Imagen.
Los grupos premiados en la edición actual fueron:

GRUPO 100 x 100 TRIANGLE:
MANUEL SOBRADO BARBA, JOSE LUIS CARREñO ARQUEROS, RAFAEL RUIZ DELGADO, MANUEL LOPEZ RODRIGUEZ, JULIAN LOPEZ RODRIGUEZ, JOSEP MANEL LOPEZ MARTIN yJORGE ORTIZ TEMPRADO

GRUPO TAIMEC-3:
JOSE-MARIA CASTILLO GIRAL, PEDRO SÁNCHEZ MONTIEL, JOSE MARIA MERCADO MONTERO y ANTONIO GONZALEz UBEDA

GRUPO INFRA-BOMBA:
JOSE ANTON BORRAJO MARTINEZ, JUAN ANTONIO LOPEZ ORANTES y DAVID JIMENEZ LUNA

GRUPO FLASH:
MERCEDES MIHI CAMPOS, JOSE MANUEL LORENZO JOAQUINA, MATEO DEL RIO CERRILLO, LUIS VAZQUEZ LEON y CRISTOBAL MARTIN LEIVA

• Categoría Mejora en el Entorno de Trabajo: primer premio para los grupos 100 x 100 TRIANGLE y TAI-MEC - 3; y segundo premio para los grupos INFRA-BOMBA, FLASH, PAR, TRAMVIA BLAU y THE LAST NIGHT.

GRUPO PAR:

FEDERICO REAL MELO y JUAN JOSE MECA SOLBES

GRUPO TRAMVIA BLAU:

JOSE MARIA VILA GIMENEZ, FERNANDO-CESAR REYERO ALONSO, ANTONIO PIZARRO DIAZ y ELOY DIEZ CASTILLO

GRUPO THE LAST NIGHT:

FRANCISCO LOPEZ, ANGEL BERNAL, JORGE MARTINEZ BAREA, ANTONIO GALINDO MARQUEZ y JOSE-LUIS FERNANDEZ PARRALO

• Categoría Mejora en Información, Seguridad e Imagen: primer premio para los grupos LUCAS, PARTE-4 y CONDUZCO, LUEGO EXISTO; y segundo premio para FENIX, IMAGEN OK, EQUIPO A, PROMHORA.COM y DOSSIER 2002.

GRUPO LUCAS:

ENRIQUE CASELLAS MARINA,, ANTONIO JIMENEZ VILLEGA, BLAS CRESPO DELGADO, BONIFACIO RUIZ SANCHEZ y FCO JAVIER ROVIRA ZUERAS

GRUPO PARTE-4:

EMILIO ALCANTARA RUIZ, GRACIANO PICAZO CORTES, CARLOS JUANES MARQUEZ, ANTONIO MORA ALCARAZ, TEODOSIO RODRIGUEZ MEDINA, MONICA SANTIN FERNANDEZ,y MARIA-ROSARIO ALTAMIRANO PONCE

GRUPO CONDUZCO, LUEGO EXISTO:

DANIEL FERNANDEZ DOMINGUEZ y CESAR ANTONI SERRANO SERRANO

GRUPO FENIX:

MIGUEL LOPEZ PEREZ, MIGUEL JOSE FERNANDEZ BARROS, JOSE-MARIA BORREGO GARCIA, CARLOS LOPEZ FERNANDEZ y DAVID ALCAIDE CERCOLS

GRUPO IMAGEN OK:

SONIA MATEO MASCO, MONTSERRAT MENINO PIZARRO, ALEJANDRO MUNTANE CARABINA, MARIA-LUISA SICILIA MALUENDA, ANA PI CORTIJO, MARIA-CARMEN CEBALLOS RODRIGUEZ, JESUS GARCIA MARTINEZ y MARIA-PILAR PEREZ SANTIAGO

GRUPO EQUIPO A:

RAFAEL REDONDO MORENO y ANTONIO JIMENEZ VILLEGASDEZ PARRALO

GRUPO PROMHORA.COM:

JOAQUIN CABEZOS GALERA HERMINIO CASADO RAMOS, RAFAEL VILLARREAL BARRANCO, GUILLERMO J. MALAVEZ GRANADOS, JULIAN MORALEDA TELLO, FRANCISCO LINARES CABALLERO, JORGE ESTEBAN SEPULVEDA y MATIAS HERREROS RUIZ

GRUPO DOSSIER 2002:

JOSE-LUIS LAYOLA GARCIA, FRANCISCO CARAVACA NIETO, JUAN ANTONIO MEDINA GARCIA, JOSE-LUIS VILLACAMPA GONZALEZ, JESUS RAMIREZ CUEVAS, ESTHER ESPAÑA JUAN, NURIA MORENO LOSADA, JOSE-LUIS MUÑOZ REY, JORGE ATENCIA LANZAS, SERGIO VELOSO LOPEZ, JOSE LARROA AGUILAR, JOAQUIN FERNANDEZ PEREZ, JOSE ELISEO BARREAL FERNANDEZ, LUIS IZQUIERDO SERVIAN, ALBERTO DEL PINO GUTIERREZ, ALFONS PALOMERO MAROTO y RAFAEL RUIZ DELGADO

Estos valores de calidad y de mejora continua se encuentran en un camino en el que todavía queda mucho por hacer, y que está abierto a todo el mundo

• Categoría Innovación Tecnológica: primer premio para los grupos BUHO-3 y LOS CORBATAS; y segundo premio para L.V.D.R.A., INP y SODOMA.

GRUPO BÚHO-3:

DANIEL RECASENS TOLO, FERNANDO MARIN RODRIGUEZ, JOSE-LUIS DOMINGUEZ HERRERO, DANIEL MARTIN CARBONELL y FRANCISCO FERNANDEZ OVIEDO

GRUPO LOS CORBATA:

FRANCISCO LOZANO VELEZ y EUSEBI RANCHAL PEREZ

GRUPO L.V.D.R.A.:

VICTORIANO MARTIN CONDE, JOSE LAGO SERRA, ANTONIO BORDAS MARTINEZ, ANTONIO AVENTIN COLOMINA, BERNARDO JARA TORRES, VICENTE MARTINEZ PAUNER y JUAN LOPEZ GARCIA

GRUPO S.O.D.O.M.A.:

JUAN-ANTONIO MERINO SOLER, EMILIO RAMOS GARCIA, DANIEL FERNANDO PORTA y FELIPE GALLARDO QUESADA

GRUPO INP:

ANTONIO PEREZ PEREZ, FRANCESC XAVIER SANCHEZ GARCIA y ESTEBAN-JAVIER CORDOBA ALVAREZ

Estos premios fueron otorgados por un jurado compuesto por miembros de los Grupos Guía de Metro y TB. Los premiados subieron al escenario, donde recibieron IA felicitación de los señores López Bailón, Busquets, Castillo, Satorres y Murcia. A continuación subieron el resto de grupos participantes.

El Consejero Delegado de TMB, el Sr. López Bailón, subrayó en la conclusión la importancia del acto, en el que convergen la estructura de la empresa vertical y horizontalmente, y el carácter festivo del evento.

Una vez acabado el acto, los asistentes pudieron disfrutar de un aperitivo y de un tiempo para conversar amistosamente.

En la VI Jornada de Sistemas de Participación pudimos constatar un gran éxito, tanto de participación como de calidad de proyectos. Estos valores de calidad y de mejora continua se encuentran en un camino en el que todavía queda mucho por hacer, y que está abierto a todo el mundo.

Muchos compañeros ya están trabajando en nuevos proyectos, cuyos frutos podremos ver en la VI Jornada d Sistemas de Participación. ¡Adelante: tú también puedes participar!

J. A. Nuel

PRIMERA SESIÓN DE INICIATIVAS INDIVIDUALES DE MEJORA

Las Iniciativas Individuales de Mejora, implantadas desde noviembre de 2001 en las gerencias de Metro, son una nueva fórmula de participación que ha permitido, en fecha de octubre de 2002, la participación de 67 personas con 93 Iniciativas *.

Foto IIM premiadas.

Foto Operativas.

El pasado 3 de octubre en la Sede Social de la Asociación de jubilados de TMB de Sagrada Familia tuvo lugar la Primera Sesión de Iniciativas Individuales de Mejora

El pasado 3 de octubre en la Sede Social de la Aso-ciación de jubilados de TMB de Sagrada Familia tuvo lugar la Primera Sesión de Iniciativas Individuales de Mejora con la Presencia del director del Área Operativa de Metro, el Sr. Castillo; del director de Recursos Humanos Calidad, el Sr. Murcia, y de personal de las gerencias.

En esta edición, todas las gerencias hicieron un repaso del resultado de las experiencias en sus ámbitos, y las gerencias más destacadas tuvieron un reconocimiento especial. También se nombraron las ocho Iniciativas más representativas que posteriormente fueron premiadas en la VI Jornada de Sistemas de Participación, en Cornellà.

Los premiados son: Paulino Galán Moreno, Mateo Monterde Macías, Isaac Guzmán Valcárcel, Miguel Ángel Carbajo Palacios, Manolo García Torre, José Manuel García, David Dorado Figuerola y Malena Martínez Pintos.

También se hizo un reconocimiento especial a las operativas más destacadas, representadas en la figura del correspondiente Responsable Operativo.

Las operativas destacadas en esta primera sesión fueron: Operativa de circulación Gerencia 1, Operativa de estaciones Gerencia 2 y Operativa de estaciones Gerencia 3.

*** En estos momentos, el número de iniciativas publicadas ronda las 140.**

Angels Vidondo

notícies

AGLOMERACIONES DE PASAJE EN LA ETACIÓN DE SANTS-ESTACIÓ DE LA LÍNEA 3

No siempre es necesario modificar las infraestructuras para mejorar el servicio. Una opción alternativa y menos compleja ha permitido solucionar el problema de las aglomeraciones en Sants-Estació

Fruto de las políticas municipales tendentes a poten-ciar el transporte público, la mejora de la calidad de éste, la integración tarifaria y otros elementos en los últimos tiempos se ha generado un incremento de pasaje en todos los operadores del área de influencia de Barcelona. TMB no ha sido una excepción de este fenómeno, y la mayor utilización por parte de nuestros clientes se aprecia de forma constante en nuestro servicio.

Un caso emblemático de lo que decimos es la esta-ción de Sants-Estació de la Línea 3. En días labora-bles, en las franjas horarias de 07:40 a 8:00 horas y de 8:40 a 9:00 horas, se produce en este lugar de la red de Metro una gran aglomeración de pasaje, que procede de RENFE y de la Línea 5 y se dirige a Zona Universitària con destino a las universidades.

Nuestra oferta no puede absorber esta demanda, debido a la particularidad de la masiva afluencia de pasaje, el espacio de tiempo en el que se concentra y las características del andén de la estación en dirección a Zona Universitària que, además de ser estrecho, tiene un solo acceso para la entrada y la salida del pasaje, con lo que se llegan a crear situaciones delicadas.

Estas circunstancias obligan a realizar cortes (reten-ciones) de pasaje en el pre-vestíbulo cuando el andén está lleno, y se llegan a hacer hasta diez cortes durante las franjas horarias señaladas para evitar el colapso.

Hay que tener en cuenta, aunque parezca algo obvio, que nuestro sistema de explotación tiene una sola vía por sentido, y esto dificulta la solución al problema. Lo podíamos llamar paradigma de carrusel único.

Esperábamos conseguir un sistema que vaciara rápidamente el andén sin que ello tuviera una afectación en el resto de la línea

Con las limitaciones que tenemos, buscábamos un sistema adecuado para que, sin interferir en el servicio global de la línea, pudiéramos remediar esta situación. Para ello se fue realizando un gran número de pruebas durante todo el 2002. Esperábamos conseguir un sistema que vaciara rápidamente el andén sir que ello tuviera una afectación en el resto de la línea.

La alternativa por la que optamos es la que reflejamos a continuación, que, de alguna manera, rompe con el paradigma antes mencionado.

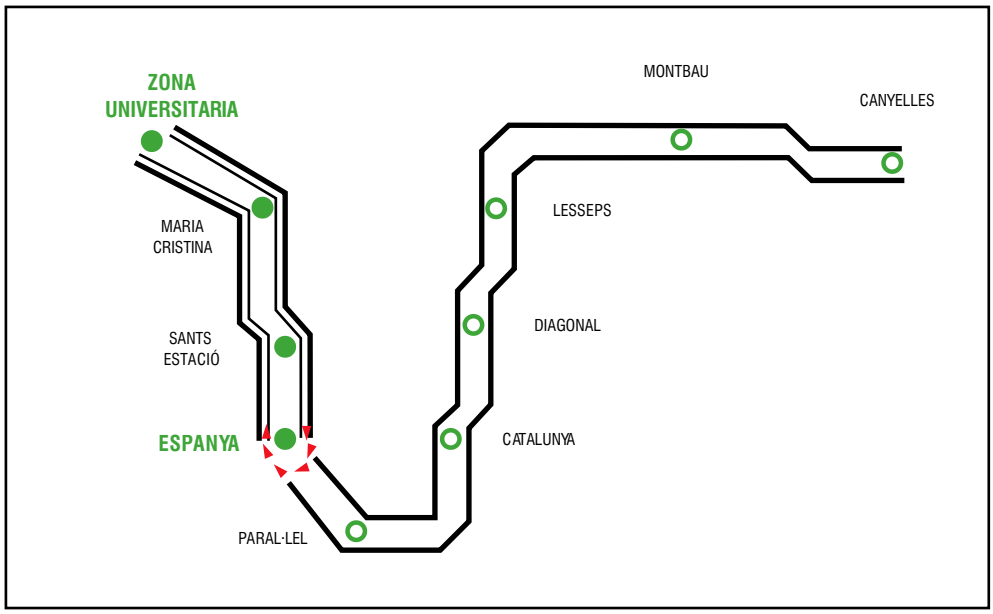
La operativa definitiva que se está llevando a cabo desde el día 4 de octubre de 2002 consiste en sacar del carrusel un tren (ya que actualmente no hay tren disponible para este menester) para convertirlo en «tren especial» y realizar un doble carrusel, el establecido de forma general y otro con el tren especial. Éste sale de la estación de Zona Universitària sin pasaje y prosigue así hasta Espan-ya, desde donde se le pasa de vía 1 a vía 2 por medio de la diagonal existente en dicha estación, y toma pasaje a partir de Espanya y en el resto de estaciones hasta llegar a Zona Universitària.

Las pasadas que realiza el tren especial son tres, y coinciden todas ellas con las horas de mayor afluencia de pasaje.

Para realizar las maniobras de cambio de vía en Espanya es necesaria la colaboración de un motorista auxiliar, ubicados el titular y el auxiliar uno en cada cabina de conducción. Así se ejecuta la maniobra en un tiempo óptimo para no entorpecer la frecuencia de paso en el resto del carrusel pues, de no ser así, el resultado sería negativo y se provocaría un «cuello de botella».

Se da la circunstancia que, debido a las características de las estaciones de Espanya y Sants-Estació, en las que la tendencia de distribución del pasaje en andén es en una por delante y en la otra por detrás, el tren especial hace a su paso por ellas un aprovechamiento completo.

La operativa definitiva que se está llevando a cabo desde el día 4 de octubre de 2002 consiste en sacar del carrusel un tren para convertirlo en «tren especial»



Esquema del doble circuito.

Para garantizar el éxito de la Operativa, es necesario:

- Prestar desde el **CCM** (1) una permanente atención al tren especial para que vaya fuera de intervalo («**a disco**»)(2).
- Ejecutar la maniobra de cambio de vías en Espanya mediante el **Comando Múltiple** (3), habilitado recientemente para dicha maniobra.
- Desde Radio Metro, emitir mensajes al pasaje del andén 2 de Sants-Estació.
- Que el control de la Operativa sea, además del Mando del panel, del Supervisor de servicio.

Las pasadas que realiza el tren especial son tres, y coinciden todas ellas con las horas de mayor afluencia de pasaje

En la Línea, y concretamente en el andén 2 de Sants-Estació, hay un Mando de Circulación en cabecera de andén para controlar el embarque de pasaje en los trenes, así como el control de frecuencia de paso. En la cola del mismo andén hay otro Mando de Estaciones, en contacto permanente con el de Circulación por medio de radioteléfono, que controla la entrada y la salida del pasaje por las escaleras, y una pareja de Seguridad en el pre-vestíbulo, en contacto visual con los Mandos, por si fuera necesario cortar el paso de clientes o actuar ante cualquier eventualidad.

Al tren especial se le coloca un cartel suficientemente visible en el frontal con la lectura «TREN ESPECIAL».

Conclusiones

Con la implantación de la Operativa hemos suprimido los cortes de pasaje; y hemos mejorado la información a nuestros clientes emitiendo mensajes específicos para el propio andén. Con ello también incidimos en parámetros como la comodidad y el confort. Y, en definitiva, actuamos para incrementar la calidad de nuestro servicio y mejorar la imagen que tiene de TMB el ciudadano de Barcelona.

En el futuro, dada la tendencia al incremento sostenido de pasaje que se viene observando en los últimos años y debido a que los cambios en las infraestructuras no son fáciles de realizar, este tipo de soluciones serán cada vez más la alternativa de adecuación de la oferta a la demanda.

Pedro Gaona Sorando
Responsable Operativo de Circulación (Gerencia L3)

Actuamos para incrementar la calidad de nuestro servicio y mejorar la imagen que tiene de TMB el ciudadano de Barcelona

(1) **CCM**: Centro de Control de Metro.
(2) «**A disco**»: Mínimo intervalo de un tren con relación al anterior, respetando las normas de seguridad.
(3) **Comando Múltiple**: Protocolo de acciones automatizadas dirigidas a un enclavamiento para realizar un cambio de vía.

actualitat

LES NO-CONFORMITATS, UNA EINA A L'ABAST DE TOTHOM

L'autor apunta que el compromís amb la qualitat i el respecte del medi ambient són dos punts bàsics per a millorar com a empresa de serveis; i afirma que TMB aposta per aquesta millora.

Des de l'any 1998 a TMB apostem fermament per la qualitat, entenent-la com una eina que possibilita la millora dels serveis que oferim als nostres clients. Per aquest motiu, la qualitat a TMB s'ha convertit en l'eix central de les accions desenvolupades, facilitant l'orientació de la nostra activitat fins a la satisfacció i la fidelització dels nostres clients, tot incorporant llurs necessitats i expectatives en la presa de decisions del dia a dia per a l'execució del servei, amb la implantació de Sistemes d'Assegurament de la Qualitat, segons el model internacional de normes ISO 9001:2000.

Actualment, aquestes normes estan implantades en les unitats de gestió següents:

- Centre de Control i de Regulació de l'Explotació de la Xarxa de Bus (**CRO**).
- Centre de Control de l'Explotació de la Xarxa de Metro (**CCM**).
- Centre de Suport Telemàtic (**CST**).
- Confecció i publicació d'horaris de la xarxa d'autobusos (**DDO**).
- Oficines d'Atenció i d'Informació als clients de TMB (**CIAC**).
- Departament de Formació de TMB.
- Geréncia línia 2 (**GL2**).
- Centre operatiu de negoci de Lutxana.

Així mateix, TMB assumeix el compromís de desenvolupar la seva estratègia d'empresa tot respectant el medi ambient, i per aconseguir-ho ha desenvolupat un Sistema de Gestió Mediambiental al servei dels autobusos a la via pública (AVP) d'acord amb els requisits de la Norma UNE-EN-ISO 14.001.

La qualitat a TMB s'ha convertit en l'eix central de les accions desenvolupades

Aquest compromís permet a les unitats esmentades centrar la seva activitat en la qualitat i el respecte al medi ambient, i orientar la participació de tots els seus membres per obtenir una rendibilitat a llarg termini, a través de la satisfacció de les expectatives del client, que proporcioni beneficis a tots els membres de l'organització i a la societat.

Una eina clau per a les certificacions és la detecció de les oportunitats de millora, a través de la comunicació per part dels clients de tot allò que no es desenvolupa d'acord amb els processos definits o que no satisfà les expectatives de qualitat generades.

TMB assumeix el compromís de desenvolupar la seva estratègia d'empresa tot respectant el medi ambient

Una organització basada en les Normes ISO entén com a clients no només els usuaris dels serveis, sinó també tots nosaltres, membres de TMB, que som els que facilitem la realització del servei. Des d'aquest punt de vista, el Servei de Qualitat i de Medi Ambient ha impulsat la creació d'una eina que permeti, de forma senzilla i directa, la comunicació de tot allò que pensem que pot ser objecte de millora.

Des de l'1 de setembre, trobem a la nostra pàgina d'intranet, a l'apartat d'«aplicacions», la icona de Queixes, Reclamacions i No-Conformitats que ens permet a tots nosaltres la comunicació de qualsevol No-Conformitat (NC) amb independència de la certificació afectada. Tan sols cal indicar el problema, quan ha passat i qui som. L'aplicació informàtica ens permetrà consultar en tot moment quines accions es duen a terme per solucionar el problema detectat.

Cal que tots col laborem amb el convenciment que només assolint un ferm compromís amb la qualitat i sent respectuosos amb el medi ambient podem ser més útils als nostres clients i a la societat.

Servei de Qualitat i Medi Ambient de TMB

COOPERACIÓ TÈCNICA DE TMB AMB METRO DO PORTO

Aquest article ens permet conèixer un projecte de col·laboració de TMB amb una entitat de transport com és Metro do Porto.

Els projectes realitzats ens han portat a ciutats com Bilbao, València, Lisboa, Buenos Aires, Caracas, Kíev, Atenes, Porto, etc.

TMB desplega un important esforç material i humà en el desenvolupament del seu servei de Cooperació Tècnica i Promoció Exterior. Aquest servei té la finalitat de contribuir a l'expansió d'altres xarxes de transport, participant en la resolució dels problemes de mobilitat, aportant els seus coneixements i la seva experiència, i fent treballs d'enginyeria, d'assessoria i de consultoria en els àmbits tècnic, comercial, de recursos humans i jurídic.

Des de l'any 1985, data de la creació del servei, s'han desenvolupat projectes de transport ferroviari i de superfície, d'organització i tecnologies de l'explotació, de planificació de xarxes, de plans i estudis de mobilitat i transport, i de formació sobre polítiques de recursos humans.

Els projectes realitzats ens han portat a ciutats com Bilbao, València, Lisboa, Buenos Aires, Caracas, Kíev, Atenes, Porto, etc.

Volem destacar, en aquesta ocasió, d'entre tots els treballs, la nostra col·laboració en la posada en marxa del Metro do Porto.

Srs. De Miguel, Álvarez, Torres, Gómez i Jaume

Srs. Torres, Jaume, Duarte i Pires.

O Metro do Porto

L'àrea metropolitana de Porto està constituïda per 9 municipis amb una població de 1,2 milions d'habitants. Destaquen les ciutats de Porto, Gaia, Matosinhos, Maia, Trofa i Povoa de Varzim.

El Metro funciona diàriament entre les 5'30 i la 1'30 h, amb un interval de 4 minuts i una capacitat per a transportar 15.000 viatgers per hora amb una flota de 72 trens sobre una xarxa de 70 quilòmetres, distribuïda en tres línies.

Dels 70 quilòmetres de xarxa, 20 són de línies totalment noves, i d'aquests, 7 quilòmetres són a dins de túnel.

Ensitrans

TMB és soci d'una agrupació europea d'interès econòmic, que respon al nom d'Ensitrans (Enginyeria de Sistemes de Transport), i a la qual participen enginyeries portugueses i espanyoles de gran prestigi (Ferconsult i Sener).

Com explica en Jesús Torres, director de Cooperació Tècnica i Promoció Exterior, de TMB, «les enginyeries tècniques, per molt bones que siguin, no disposen del 'know how' pràctic de l'explotació i del manteniment, ni de la veteranía necessària perquè un projecte ferroviari surti bé. Per això cerquen la col·laboració d'operadors amb experiència contrastada, com nosaltres».

Les autoritats de Porto varen contractar a Ensitrans per realitzar tots els estudis i treballs necessaris per posar en marxa el metro des de zero.

La realització d'aquest projecte ha significat el desplaçament d'una dotzena de professionals de Metro els darrers cinc anys

Frontal del Tren Bombardier

Interior del Tren.

Metro de Barcelona

Les responsabilitats de Metro de Barcelona en aquest projecte són:

- La revisió del projecte, el control de la fabricació i la posada en servei de les unitats de metro.
- La revisió del projecte, el control del muntatge i la posada en servei dels sistemes de corrents dèbils.
- L'anàlisi, la valoració de les ofertes i les condicions de qualitat de les infraestructures de via i de les plataformes.

La realització d'aquest projecte ha significat el desplaçament d'una dotzena de professionals de Metro els darrers cinc anys.

Actualment estan treballant a Porto els companys Jaume Lluís Jaume, Manel Coll, Xavier Gómez, Antonio García-Bañón i José Álvarez, tots ells a proposta de la Direcció de Cooperació Tècnica de TMB i amb el consentiment de la Direcció de Metro.

En Jaume Lluís Jaume té com a responsabilitat assessorar a la Direcció de Metro de Porto sobre l'organització i la documentació, tant de la posada en marxa de l'explotació operativa com del manteniment d'instal·lacions fixes, així com per demanar les autoritzacions per l'inici del servei a l'organisme oficial portuguès INTF (Institut Nacional del Transport Ferroviari).

A nivell d'organització, la diferència més gran la troben en el fet que Metro do Porto té contractat el projecte, l'execució i l'operació de la xarxa a un consorci

En Manel Coll és l'assessor tècnic del manteniment de Material Circulant i d'Instal·lacions fixes. També té la responsabilitat de fer registre de tot l'equipament que es rebi per al Taller de Guifoes.

En Javier Gómez està integrat en l'Àrea de Construcció Civil, responsable de la revisió del projecte i de la seva fiscalització. A dins de l'organització de Metro do Porto treballa directament amb el responsable de Plataforma, Desviaments de Xarxa i Via.

L'Antoni García-Bañón és responsable davant de Bombardier Transportation de l'operativitat i del funcionament dels equips, així com del conjunt de vehicles de Metro do Porto. Fiscalitza el correcte funcionament estàtic i dinàmic dels vehicles i efectua la inspecció i les propostes de correcció dels equips i dels sistemes de seguretat dels mateixos.

En José Álvarez, per la seva banda, se centra en la col·laboració en l'àmbit de l'Explotació, concretament en la supervisió dels procediments necessaris per a la posada en marxa de les línies.

L'experiència

En relació a llur experiència professional, com a «desplaçats» tots ells coincideixen a considerar que, excepte quan s'hi va amb la família, es fa una vida completament abocada a la feina de dilluns a divendres, aprofitant «a tope» els caps de setmana a Barcelona.

També coincideixen en minimitzar els problemes de llengua, cultura i gastronomia, donat el caràcter acollidor dels portuguesos (bromes puntuals a part) i llur capacitat, més gran que la nostra, d'entendre altres llengües.

Sí que noten diferències considerables pel que fa als horaris comercials i d'àpats, i pel que fa al clima (Porto és una ciutat molt plujosa).

Srs. Jaume, Torres, García Bañón i Coll.

Quant al Metro de Porto opinen que és una empresa que s'acaba d'engegar i lògicament està en un ràpid procés de definició, evolució i creixement.

A nivell d'organització, la diferència més gran la troben en el fet que Metro do Porto té contractat el projecte, l'execució i l'operació de la xarxa a un consorci (Transdev), els interessos del qual són diferents i molt més complexos que els d'una empresa pública.

Vist des de la distància, tots ells consideren TMB una gran empresa, tot destacant el nivell de professionalitat i competitivitat del seu personal. L'intranet és la gran eina per estar assabentats de la seva marxa i entren a ella a través d'Internet.

Finalment, coincideixen a afirmar que l'experiència és d'allò més positiu i profitós. Consideren que s'hauria de potenciar més l'obertura a d'altres projectes perquè el personal de TMB pogués gaudir d'una cultura més ampla i competitiva. I és que, si a l'hora d'aportar la teva experiència tens ocasió de conèixer altres mètodes de treball i altres punts de vista organitzatius, això et permet enriquir-te personalment i professionalment.

A l'hora de manifestar-se sobre si tornarien a formar part d'un altre projecte, diuen que ho considerarien sempre que les circumstàncies familiars ho permetessin. En tot cas, encoratgen a altres companys a viure aquesta experiència.

La Cooperació Tècnica i la Promoció Exterior ens ha permès d'ajudar a expandir pel món les xarxes de transport públic col·lectiu, amb les quals contribuïm a la sostenibilitat d'un món cada vegada més necessitat de solidaritat i de l'entesa entre tots.

Hora Punta

S'hauria de potenciar més l'obertura a d'altres projectes perquè el personal de TMB pogués gaudir d'una cultura més ampla i competitiva

actualitat

TOTS MOVEM BARCELONA

Hora Punta vol donar a conèixer els diversos col·lectius que treballen a TMB i manifestar públicament el reconeixement de tota l'organització a la seva tasca.

ELS MECÀNICS DE FUNICULAR I TELEFÈRIC

La ciutat i el transport s'uneixen en la història a través de Montjuïc

La muntanya de Montjuïc roman emblemàtica a Barcelona: des del Castell, on n'hi ha records més aviat trists que alegres, fins al desaparegut Parc d'Atraccions, on tantes vegades ens havíem divertit, de petits i de grans... Un record que sempre tindré al cap quan penso en Montjuïc és aquella imatge del rètol de TVE al bell mig de la muntanya, que es veia quan venies del Moll de l'Escullera, tot passejant en una de «Las Golondrinas»; i és que fins i tot la tele s'hi va voler quedar allà en els seus inicis.

L'any 1992 va ser la protagonista i el seu nom passarà a la història, juntament amb el de l'Estadi Olímpic, però abans, molt abans, ja hi arribava el Funicular; per tant, una vegada més, la ciutat i el transport s'uneixen en la història a través de Montjuïc.

No diríem que les Instal·lacions del telefèric tenen més de trenta anys, tan ben pintades, netes i acurades com es veuen

El Funicular i el Telefèric son una part molt important de la xarxa de TMB a Montjuïc. Allà al peu d'on estava el Parc d'Atraccions tenen el seu espai

els companys que realitzen el manteniment integral d'aquestes instal·lacions: tant reparar cabines de telefèric com cotxes de funicular, tant reparar vies com cables, tant fer un cop de pintura a un dels aparells com reparar avaries... tot s'inclou en la seva feina. Fins i tot tenen cura de les plantes que hi ha al jardinet de dins de la tanca que els envolta; i la veritat és que el tenen molt arreglat i polit. No diríem que les instal·lacions del telefèric tenen més de trenta anys, tan ben pintades, netes i acurades com es veuen: fa la impressió que l'acaben de fer.

Una de les coses que han de fer és enlairar-se a les torres del telefèric, algunes de fins a vint-i-set metros, per efectuar canvis de politges, fer revisions, greixar...

Aquesta feina la realitzen set companys, que es diuen:

Cristóbal Martínez
Miguel Rusiñol
Enric Cantalejos
Ramón Salguero
Eduardo González
Víctor Casanova
David Garcia

Porten entre 33 anys i tan sols uns mesos portant-la a terme: els més antics, en Cristóbal i en Miquel; i el més nou, en David.

Poc sabem de la seva feina, però una de les coses que han de fer és enlairar-se a les torres del telefèric, algunes de fins a vint-i-set metros, per efectuar canvis de politges, fer revisions, greixar... i això ho fan cada setmana,

Veure'ls fer la seva feina i observar l'estat impecable en que ho tenen tot em fa sentir que som a bones mans

tant si el fred és extrem com si plou; les instal·lacions s'han de revisar, perquè la seguretat del ciutadà és per damunt de les condiciones atmosfèriques.

El seus pitjors enemics són el vent, que fa que no surtin les cabines, i els talls de corrent, que paralitzen el funcionament, sortosament poques vegades.

Quant al funicular, aquests nois, de bon matí -i parlo de les sis del matí-, ja estan revisant vies, trens, tercer carril... tot, perquè quan es posi en marxa el servei no hi hagi cap problema; si pensem que són a la muntanya i que part de la feina es fa a l'aire lliure, ràpidament ens adonem del fred que deuen passar a l'hivern.

Una vegada s'hi van trobar els trens del funi pintats de grafits, de dalt a baix, sense cap espai lliure; van començar a netejar-los a les sis i abans que pugés el primer passatger ja havien desaparegut totes les pintades. Feina forta, ja que s'ha de fer amb detergents molt durs.

Així, en els períodes que les instal·lacions són obertes (en el cas del funicular, tot l'any), els nostres companys vigilen que tot surti bé i que els passatgers que a diari pugen -molts d'ells, turistes- estiguin contents del servei rebut.

Veure'ls fer la seva feina i observar l'estat impecable en què ho tenen tot em fa sentir que som a bones mans.

Margarida Latorre
Hora Punta

Centre de control del Funicular

JORNADA DE PUERTAS ABIERTAS DE LA COCHERA DE PONIENTE

Enhorabuena al personal organizador de la jornada de puertas abiertas de la cochera de poniente

Con estas líneas quiero felicitar a todo el personal organizador de la cochera de Poniente por el estupendo día que pudimos pasar el pasado 09.1 1.02 durante la jornada de puertas abiertas que se celebró en dicha cochera.

Creo que los objetivos que se pudieran marcar se cumplieron con creces.

La verdad es que estaba un poco a la expectativa, porque en mi trabajo se realizan también estas jornadas de puertas abiertas y, como todo está muy estudiado, resultan puro marketing.

La jornada en vuestra cochera fue como creo que se había pensado y, además, los familiares conocimos una cochera, ese lugar del que oímos hablar o vemos desde la puerta al ir a esperar al trabajador pero del que no conocemos nada.

Los niños se lo pasaron en grande y quedaron impresionados al poder conducir el autobús de papá o mamá

Poniente es una cochera muy bien aprovechada en espacio, y muy bien arreglada en lo que se refiere a espacios útiles para el conductor: sala de recreo, comedor, etc. El patio para el aparcamiento de los autobuses es impresionante ya que, aunque no es muy grande, como ya he dicho está bien aprovechado; el taller es también un espacio muy interesante.

También el planetario es muy llamativo, y está muy bien acondicionado para todos los servicios que se ofrecen en su interior.

Del partido de fútbol no puedo dar mi opinión, ya que no me gusta el fútbol; eso lo dejo para los entendidos... pero la idea fue buena.

Los niños se lo pasaron en grande ya que fue una genial idea pasearlos en un autobús por el recinto porque, además de que así no estuvieron corriendo por el patio, quedaron impresionados al poder conducir el autobús

de papá o mamá. Pobrecitos, seguro que el lunes en el colegio nadie les creía.

En cuanto a la comida, la butifarra con mongetes, los postres y el café, todo estaba de maravilla; felicito al cocinero o cocineros.

En fin, fue UNA JORNADA ESTUPENDA que valdría la pena repetir. ¡¡FELICIDADES!!

Neus Vall

opinió

NUESTRA EXPERIENCIA EN TMB

Nunca podré olvidar el primer día que llegamos, mis compañeros y yo, a TMB

Después de haber estado toda la vida navegando entre libros, nos íbamos a enfrentar a un nuevo reto: sobrevivir en el mundo empresarial. Perplejos ante la dimensión de la empresa, nos dispusimos a descubrir los entresijos del fabuloso mundo de los transportes de Barcelona. En un primer momento, y después de que nos explicaran el funcionamiento de la empresa y lo que se esperaba de nosotros, nos pusimos manos a la obra, esperando no defraudar.

Todos nosotros hemos compartido con nuestros nuevos compañeros de departamento (Aprovisionamientos, Contabilidad, Tesorería, Nóminas, Organización y Adjunto a la Dirección) nuestros éxitos en el camino del aprendizaje, aunque también hemos sufrido el tan apreciado SAP/R3 y las dificultades que se derivan del trabajo rutinario, pero hemos intentado ayudar en la medida de lo posible, con nuestros conocimientos, ante cualquier problema que se planteaba.

Personalmente he tenido mucha suerte, ya que el Departamento de Compras me ha permitido tener una visión amplia de la empresa, debido a que no sólo he podido conocer el trabajo de oficina sino que también he tenido el privilegio de trabajar con la gente del almacén de Boixeres y

Perplejos ante la dimensión de la empresa, nos dispusimos a descubrir los entresijos del fabuloso mundo de los transportes de Barcelona

conocer el proceso completo de las compras, desde que se pide el material hasta ver cómo llega al almacén y luego se envía al usuario.

Ha sido una experiencia muy gratificadora; hemos aprendido cómo funciona la empresa, y todos hemos conocido el trabajo que se realiza en nuestro departamento pero, sobre todo, hemos aprendido que hay una cosa muy valiosa que no enseñan en la Universidad: hemos aprendido a trabajar con nuestros compañeros y hemos comprendido lo importante y lo ameno que se hace el trabajo con gente tan agradable y capacitada como ellos.

Nunca podré agradecer todo lo que han hecho por nosotros, puesto que no sólo han tenido la paciencia para enseñarnos, sino que se han preocupado tanto a nivel profesional como personal de nuestra situación. es ese calor humano el que nos ha hecho sentir parte de la empresa.

Después de ocho meses como becarios, nos vamos de TMB para enfrentarnos al mundo laboral. Difícilmente la gente olvida sus raíces, y puesto que esta empresa nos ha dado la vida como profesionales y nos ha ayudado a crecer como personas, nunca la olvidaremos. Y esperamos, en un futuro, volvernos a encontrar.

Ana Belén Martínez Fernández
(Dpto. de Aprovisionamientos)

Ana acompañada por sus colegas de prácticas: Sheila de Pedro, Anna Marsol, Laura Marini, Francesc González y Victor Martí.

PREVENIR RIESGOS PARA TRABAJAR MEJOR

El autor del artículo nos describe los procesos de mejora de los autobuses de nuevas series y nos subraya la importancia de prevenir riesgos laborales

Teniendo en cuenta nuestras políticas de prevención de riesgos laborales, en TMB todos somos responsables y asumimos la necesidad de una mejora continua en el servicio de transporte público. Ello se traduce en la forma de hacer nuestro trabajo eficazmente y de manera segura para todos los empleados, así como para nuestros clientes (respetando y cumpliendo el marco legal normativo establecido), además de garantizar la participación y la información a todos los trabajadores en materia de prevención de riesgos laborales, entre otros principios básicos.

En TMB todos somos responsables y asumimos la necesidad de una mejora continua en el servicio de transporte público

A finales de septiembre del año 2001, llegaron al C. O. N. de Zona Franca diez autobuses IVECO Cityclass (6600-6609), carrozados por NOGE (Ar-búcies). Nada más ponerlos en funcionamiento se apreciaron algunas novedades. Más adelante, cuando comenzaron a ser asignados regularmente a la línea, los conductores notamos ciertas incomodidades mientras desempeñábamos nuestro trabajo. Se trataba de algunos elementos susceptibles de mejora, en cuanto a su forma o posición, tales como:

- los espejos retrovisores exteriores
- la posición del pupitre SPV,
- los espejos retrovisores interiores
- la posición de los pedales,
- y el asiento del conductor.

Después de muchas conversaciones con los compañeros, y habiendo trabajado con distintos autobuses de esta serie, pude comprobar que las quejas y las reticencias de trabajar con estos vehículos eran fundadas: había que torcer constantemente el cuello para mirar a través de los retrovisores; se tenía que hacer un gesto incómodo para expender billetes; no se divisaba la última puerta a la hora de cerrar; se adoptaba una posición forzada con la pierna derecha, y era difícil regular correctamente el asiento. Realizar la jornada en esas condiciones era incómodo y molesto; teníamos dificultades para desempeñar nuestro trabajo. A finales de junio elaboramos un escrito, comunicando las anomalías

Debe existir la suficiente comunicación recíproca entre aquellos que supervisan el diseño de los vehículos y quienes deben conducirlos

detectadas, recogimos firmas entre los afectados, y lo enviamos todo al responsable de Prevención de Riesgos Laborales.

A lo largo del verano de 2002 se realizaron las adecuaciones, en Arbúcies (carrocero) y en Barcelona (consulmóvil). El día 30 de septiembre hubo un encuentro en el que participamos representantes de Prevención; de Ingeniería del Bus; de Material Móvil (Zona Franca), y yo mismo. En la reunión se intercambiaron opiniones e información, y se constató la efectividad de las actuaciones llevadas a cabo, comprobándolas in situ, a bordo de los autobuses de esta serie. Además, un miembro del equipo de «Hora Punta» hizo algunas fotografías de las mejoras realizadas. También ha quedado patente la voluntad, por parte del personal de Ingeniería del Bus y de Talleres, de continuar trabajando para adecuar el puesto de trabajo a las personas. Así mismo, en la línea de la mejora continua, quedan abiertos a las sugerencias que podamos formular. En este sentido debe existir la suficiente comunicación recíproca entre aquellos que supervisan el diseño de los vehículos y quienes deben conducirlos, además de desarrollar juntos otras tareas.

Igualmente, el responsable de Material Móvil del centro, el sr. Vázquez, nos recordó la obligatoriedad de reseñar, en el faldón de la «hoja ruta», las anomalías observadas en los vehículos. También nos aseveró que todas y cada una de ellas son tenidas en cuenta y reparadas con la mayor brevedad posible.

Para finalizar, quisiera dar las gracias a todos los compañeros, especialmente a Feliciano Pérez, Miguel Cano y Francisco Risco, por su apoyo y colaboración. Saludos.

TMB, de acuerdo con lo establecido en la Ley 31/1995 de 8 de Noviembre de prevención de riesgos laborales, organiza su actividad preventiva con la finalidad de evitar daños a la salud derivados de las condiciones de trabajo.

Raúl Cano Alarcón
Conductor de TB

EL TROLEBÚS 610

El autor del texto nos habla con cariño de los viejos trolebuses de Barcelona, que circularon por la ciudad en las décadas de 1950 y 1960 y que actualmente no son más que piezas de museo, aunque, eso sí, valiosas y queridas.

Trolebús 610 saliendo del sotano del Triangle

Cuando el pasado 12 de agosto recibí en mi oficina un e-mail en el que se requería mi colaboración para la preparación de un trolebús que debía ser ex-puesto durante las jornadas de la «Setmana de la Mobilitat» en la Plaça de la Universitat, me dije que por fin recibía un encargo que motivaba por sí mismo.

El vehículo que debíamos preparar había pertenecido a la flota de trolebuses que Tranvías de Barcelona S.A. había tenido circulando por las calles de Barcelona de la década de 1950 a la de 1960. Tenía el n°- 610 de calca y se encontraba depositado en los sótanos de la nueva cochera del Triangle.

Aunque remolcado -pues como vehículo eléctrico necesita línea aérea de toma de corriente y en la actualidad no se dispone de ella-,

Verlo salir del oscuro sótano a la luz solar causó tanto en mis compañeros como en mi una gran emoción: era como reencontrar a un viejo amigo tras muchos años sin saber de él

Personal de MM. del Triangle con el Trolebús 610.

La antigüedad de los coches y su poca maniobrabilidad fueron los argumentos para su retirada

Trolebús 6R, en su estado original.

verlo salir del oscuro sótano a la luz solar causó tanto en mis compañeros como en mí una gran emoción: era como reencontrar a un viejo amigo tras muchos años sin saber de él.

Este trolebús fue uno de los componentes de la serie 601 a 627, que disponían de un bastidor B.U.T. (British United Transport) de importación, con doble eje trasero de rueda simple. Fue Macosa quien recibió el encargo de carrozarlos. Sobre el bastidor montó una estructura de doble piso cubierto (imperial), y los pintó con el clásico color «rojo Londres» y con unas líneas de color crema a la altura de las ventanillas y del piso superior para romper la uniformidad de color.

El resultado fue un vehículo con un moderno diseño para la época y con una mecánica muy simple, que paliaba a la perfección la carencia del momento de vehículos para transporte público. En T.B., se apodó a estos vehículos con el sobrenombre de «6R», por las seis ruedas de su chasis. Los primeros vehículos de la serie comenzaron a rodar en 1950 y fueron asignados a la línea FC, de Marqués del Duero (Paral·lel) a San Andrés. Quienes sientan curiosidad por los detalles técnicos pueden consultar los números 29 al 33 de Hora Punta, en los que encontrarán todos los datos.

Pasados los años, en 1962 -tras doce años de incansable trabajo-, los coches fueron retirados para efectuar progresivamente en ellos una reforma

a fondo. Se les alargó el chasis y la carrocería, construyendo ésta de un solo piso. También se mejoraron los sistemas de seguridad contra el bajo aislamiento eléctrico que sufría la carrocería bien con la lluvia o por avería. Se pintaron con el entonces criticado color azul verdoso y se los incorporó al servicio según se acababa su modificación, a partir de entonces se los denominó «6R-B».

El día 5 de febrero de 1966, acabada la reforma del 610, éste fue dado nuevamente de alta en la flota y siguió su trabajo en diversas líneas de trolebús, como la FC (luego 40); la FI (luego 3), de Fabra i Puig a Santa Coloma; la FE (luego 4), de Calvo Sotelo (actualmente, Francesc Macià) a Virrey Amat, o la FS, de Urquinaona a Santa Coloma (luego 35). Las líneas 3 y 35 fueron las últimas en ser servidas por trolebuses, hasta el día 31 de octubre de 1968, fecha en que éstos dejaron de funcionar. Tranvías de Barcelona S.A., con su política de renovación de flota, daba por finalizado el período de funcionamiento de los trolebuses en Barcelona.

Las líneas 3 y 35 fueron las últimas en ser servidas por trolebuses, hasta el día 31 de octubre de 1968, fecha en que éstos dejaron de funcionar

La antigüedad y la poca maniobrabilidad de los coches en un tráfico creciente día a día fue el argumento para que fueran retirados. No obstante,

Trolebús 6RB, reformado.

Líneas en que el Trolebús prestó servicio.

si bien es cierto que los vehículos necesitaban una merecida jubilación, también es cierto que se disponía de una extensa red de filovía instalada y que con nuevos y modernos trolebuses se hubiera podido seguir prestando un honroso y limpio servicio con este tipo de vehículos. Los trolebuses, como vehículos eléctricos no autónomos, necesitan de la línea aérea para la toma de corriente, y no pueden separarse de ella más de lo que sus pértigas o troles les permiten, pero bien se podía haber recurrido a los «carriles bus» para facilitarles el paso, tal como al poco se hizo para que circularan los autobuses.

Pontevedrafue la última ciudad española donde circularon los trolebuses

Los coches de esta serie (24 unidades) -excepto los 603, 608 y 620- junto con el resto de trolebuses BerlietVetra de la serie 700 (23 unidades) y un vehículo auxiliar de engrase de la línea aérea, además de un surtido lote de recambios, postes de tendido eléctrico, aisladores, cables y aparejos de la subcentral de San Andrés, fueron vendidos, por un valor de 250.000 pesetas por trolebús, a SALTUV (Sociedad Anónima Laboral de los Transportes Urbanos de Valencia), empresa municipal encargada del servicio de transporte público en Valencia. El precio total de la venta, materiales y coches, ascendió a 20.105.000 pesetas.

En esa ciudad rodaron cumpliendo su cometido hasta que en 1976 SALTUV, igual que había hecho anteriormente T.B.S.A., tomó la decisión de sustituir la flota de trolebuses por autobuses, y entonces fueron retirados de las líneas.

Sin embargo, no acabaron ahí las peripecias de estos vehículos: no fueron desguazados como se podría suponer, sino que fueron nuevamente vendidos, esta vez a la E.T.P. (Empresa de Tranvías de Pontevedra), que también prestaba servicio en sus líneas de Pontevedra y alrededores con trolebuses.

Trolebús 610 con los colores de la ETP y su Nº- 102

Los veteranos trolebuses siguieron rodando incansables y con un mínimo mantenimiento hasta el 31 de agosto de 1989, fecha en que definitivamente fueron dados de baja y arrinconados. Pontevedra, última ciudad española donde habían circulado trolebuses, optaba también por el autobús, sustituyendo y no renovando la flota de trolebuses. Decididamente no eran buenos tiempos para los troles. Una vez retirados comenzaría su progresivo desguace.

Los dos vehículos en la Plaça de la Universitat.

A comienzos de la pasada década, estando de visita en Pontevedra varios componentes de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Barcelona, tuvieron conocimiento del interés de cierta entidad inglesa por la compra del trole 102, único que quedaba sin desguazar, para ser llevado a Inglaterra y ser expuesto en uno de sus museos del transporte. Los «Amigos del Ferrocarril» reunieron apresuradamente las 200.000 Ptas. que por él se pedían y las abonaron para su compra.

Desde ese momento el viejo 610 de T.B. pertenece a la Asociación de Amigos del Ferrocarril, que lo devolvió a Barcelona, lo restauró y lo pintó con los colores que ostentó en su última etapa laboral en la E.T.P., y con su número de calca, el 102. ¡Todo un patrimonio!

Por común acuerdo entre los propietarios y T.M.B., el trolebús fue guardado durante unos años en el recinto de la cochera de Ponent hasta que, una vez acabadas las obras del Triangle, fue remolcado y guardado en su sótano.

El día 16 de septiembre, con toques de oxido salpicando su mate pintura y sin cuerdas que sujetaran sus en otros tiempos altivos troles, y debidamente aseado, el trolebús fue expuesto en la Plaça de la Universitat, sin haber sido posible aplicarle mayor restauración que el montaje de tulipas nuevas en sus viejos intermitentes. Durante el certamen, su interior sirvió de marco para la exposición fotográfica que montaron los «Amigos del Ferrocarril» con fotografías retrospectivas de antiguos vehículos de transporte público de Barcelona. Ese mismo día por la mañana se efectuó en la Plaça de Sant Jaume la presentación de los «midis» de la serie 4400. Posteriormente, una de las unidades, el 4403, fue llevado a la Plaça de la Universitat y fue expuesto junto al trolebús.

Al estar juntos los dos vehículos era inevitable hacer comparaciones. Las preferencias del público se decantaban por la modernidad y confort del flamante MAN, en detrimento de la austeridad y antigüedad del cincuentón BUT «6R-B». Mas no siempre la razón convence al corazón; nostálgicamente, mi predilección se decantaba sin dudas por el trasnochado y ajado trolebús, mi decolorado y apreciado amigo, el viejo trole 610.

Antoni Calzada Gerique
Miembro de ACEMA (Asociación de Coleccionistas de Metro y Autobuses)

El viejo 610 de T.B. pertenece a la Asociación de Amigos del Ferrocarril, que lo devolvió a Barcelona, lo restauró y lo pintó

NOCES D'ARGENT

El passat dia 24 de gener es va celebrar, al restaurant la Pèrgola, l'aniversari de vinculació del personal de Transports de Barcelona S. A., que celebrava els 25 i els 40 anys de permanència a l'empresa.

Grup de la promoció de aprenents del 77.

Srs. Nuñez, Satorras, Martínez i Serrallonga.

Va ser una nit de joia i alegria.

L'acte va comptar amb l'assistència del nou Conseller Delegat, el Sr. Constantí Serrallonga, així com d'una nombrosa representació de la Direcció de la companyia.

A l'acte, el Conseller Delegat va pronunciar les següents paraules de benvinguda:

Paraules de benvinguda del Conseller Delegat

Bona nit a tothom!

Es per a mi una gran satisfacció, com a Conseller Delegat de TMB, adreçar-vos unes paraules amb motiu del vostre aniversari de vinculació amb l'empresa Transports de Barcelona S. A.

Us dono, en primer lloc, la més efusiva enhorabona de part del President -que ha excusat la seva assistència per obligacions del càrrec, per les quals li és impossible estar amb tots nosaltres-, així com de tota l'estructura de Direcció i de la meva pròpia.

Esteu aquí acompanyats de les persones que més estimeu; sou 19 companys els que celebreu 40 anys i 131 companys els que feu les Noces d'Argent.

Al darrere de tants anys hi ha moltes vivències, molts esforços, moltes experiències viscudes.

El TMB que som ara és fruit de tot això, i podem estar ben orgullosos del treball efectuat.

Aquesta és una nit de joia i alegria; la vida no ofereix molt sovint moments com aquest ja que, com sabeu, la felicitat no es té, només s'acarona. Gaudiu-ne!

Bona nit, bon sopar i els meus millors desigs d'èxit per a uns altres 25 anys.

Mercès.

Hora Punta

LOS SENDERISTAS ARRANCAN A CAMINAR

En TMB se ha creado el grupo TMB Senderistas, cuyo objetivo es organizar excursiones y disfrutar de la naturaleza.

El grupo de excursionistas en el refugio de El Figaró.

Tal vez el éxito del Camino de Santiago nos dio el último empujón

Hace tiempo que algunas personas de TMB comentábamos que podíamos intentar realizar excursiones. Movidos por el amor a la naturaleza, la ilusión de realizar actividades sanas de poca dificultad, de poder sentir el olor a montaña y, a la vez, de relacionarnos entre nosotros, decidimos que se podría hacer un grupo de senderismo.

Tal vez el éxito del Camino de Santiago nos dio el último empujón, y así, en noviembre se realizó la primera excursión y en diciembre se hizo otra.

Ambas excursiones, de tipo divulgativo, nos permitieron salir al campo, concretamente al Montseny, y caminar entre tres y cuatro horas, acompañados de guías que nos comentaban la vegetación existente, el tipo de pájaros que allí habitaban y hasta los animales acuáticos que podíamos encontrar.

Todos quedamos muy contentos con el intento y creemos que se podría ampliar la idea, realizando excursiones matinales, con mayor dificultad pero aptas para todos, niños y mayores.

Para ello se ha creado ya el grupo TMB Senderistas, puesto que lo que todos tenemos en común es que trabajamos en la misma empresa.

Próximamente programaremos nuevas actividades, de dificultad baja y media.

Si os interesa el tema, podéis llamar a los teléfonos 8264 (Isabel Hernández) y 8306 (Margarita Latorre), o bien consultar la sección Actividades lúdicas de intranet.

¡Contamos con vosotros! ¡Hasta pronto!

Senderistas TMB
(David Girón, Francisco Cosmo, Pascual Vega, Miguel Monclús, Isabel Hernández, Margarita Latorre)

curiositats

EXPOSICIÓN FOTOGRÁFICA

Desde el mes de julio, en la cochera de Poniente se puede visitar una exposición fotográfica dedicada a dicho centro. Esta exposición se encuentra situada en la primera planta exposición al lado de la escalera, y se compone de cinco plafones.

Albert Obiols, José Luis Sánchez y David Llorca, miembros de ACEMA y organizadores de la exposición

El primer plafón está dedicado a la época de Urbas, y en él hay un muestrario de las líneas que explo-taba esta sociedad en 1965, así como diversas fotos de las líneas herederas de Urbas, como la TP.

En el segundo y tercer plafones se pueden admirar fotografías de las líneas actuales de Poniente, donde se ven diversas imágenes de vehículos, como los Pegaso 6038 en la 63 y en la 65, o los microbuses Mercedes O-402 en la 637.

En el cuarto plafón encontramos imágenes de las instalaciones del centro y, en el quinto, imágenes antiguas de Levante, Borbón, Vilapicina, Luchana y Poniente.

Esta exposición ha sido realizada por los socios de ACEMA (Asociación de Coleccionistas Empleados de Metro y Autobuses de TMB) José Luis Sánchez, Albert Obiols y David Llorca, que han aportado la gran mayoría de imágenes; así mismo, han colaborado en ella Ignacio Alcántara y Salvador Mestre, y también el archivo de TMB, que ha apor-tado imágenes.

Con dicha exposición pretendemos mantener viva la memoria histórica de la compañía.

ACEMA quisiera hacer constar que, si alguien encuentra algún error en la exposición o desea aportar algún dato, le agradeceremos que se ponga en contacto con nosotros, en la avenida Gaudí -esquina Lepanto, subterráneo Metro, lunes de 16 a 20 h- o en el teléfono 619 480 745 (José Luis). Cualquier información que podáis aportar será recibida con gran agrado.

José Luis Sánchez
ACEMA

LA BELLA Y EL METRO

La bella y el metro es una de las canciones del nuevo trabajo discográfico de Joan Manuel Serrat, que lleva por nombre Versos en la boca y fue lanzado al mercado el 7 de octubre de 2002.

La bella y el metro es una crónica pura y dura del ambiente que vemos todos los días; pero, como estamos acostumbrados, no nos damos cuenta de las situaciones que describe en los versos. Es una canción que, como todos los poemas, tiene que escucharse varias veces para que se puedan sacar las conclusiones, los mensajes escondidos que tiene. Es del trovador de nuestra ciudad, «el noi del Poble Sec». Sin más preámbulos, os dejo con un extracto de la canción.

Por sus arterias discurre presurosa humanidad

La bella se deja mirar, mientras mira la nada que pasa por la ventanilla

Con ojos de sueño viene
cruzando la madrugada;
regresará a medianoche
con el alma fatigada,
el metro.

Cargando arriba y abajo
íntimos desconocidos,
amaneceres y ocasos
con dirección al olvido.
Por sus arterias discurre
presurosa humanidad,
el alimento que engorda
la ciudad.

De reojo se miran,
de lejos se tocan,
se huelen, se evitan,
se ignoran, se rozan,
y en el traqueteo
del vagón hipnótico
cada quien se inventa
la suerte del prójimo.

La bella se deja
mirar mientras mira
la nada que pasa
por la ventanilla.
Distante horizonte
de cristal de roca,
ajena y silente
flor de mi derrota.

Ramón Masagué (5141)
Jefe Estación 2ª

PERSONAL DE TMB JUBILADO

Desde Hora Punta felicitamos a los compañeros que se han jubilado en los meses de setiembre a diciembre del 2002.

¿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
9250	LARA MONTERO, MANUEL	05/09/2002
8278	GIMENEZ RUBIO, PEDRO	23/09/2002
10287	ZAFRA ORTIZ, ALFONSO	23/09/2002
4714	PLAZA SENLI, JESUS	29/09/2002
7008	NEIRA GORGOSO, ANGEL	03/11/2002
9120	SÁNCHEZ MARTINEZ, MARCELINO ELOY	16/11/2002
5182	SÁNCHEZ CARRASCO, NICASIO	26/11/2002

Relación de personal de Metro

Núm.	Apellidos y Nombre	Fecha de jubilación
2514	MARTINEZ GOMEZ, COSE	01/09/2002
2990	RODRIGUEZ OLIVAR, EMILIANO	12/09/2002
2575	VILA SANZ, JAIME	14/09/2002
1505	CARRILLO MARTIN, JUAN	18/09/2002
1291	FERNÁNDEZ SAÑUDO, VICTORIANO	22/09/2002
4090	SANTANA BELTRAN, ANTONIO	01/10/2002
2150	SÁEZ DOMENECH, JUAN	10/10/2002
2446	CALLEJAS RUIZ, COSE	13/10/2002
1352	TORRES ARNAU, JOSE MA.	21/10/2002
2609	SILES ALCON, JUAN ANTONIO	21/10/2002
1467	MARTIN PASTOR, ANTONIO	29/10/2002
1295	RIUS GONZALEZ, LUIS	01/11/2002
1374	OSUNA LOPEZ, MACEDONIO	01/11/2002
1479	AGUADO ALVAREZ, JESUS	01/11/2002
1537	SEPULVEDA GILA, MIGUEL	01/11/2002
1986	VILLAS LOPEZ, PABLO	01/11/2002
2100	GIL SOTOCA, PEDRO	01/11/2002
2142	DELGADO SANCHEZ, JOSE	01/11/2002
2634	CARDEÑOSA FERNANDEZ, ANTONIO	01/11/2002
2853	SAMPAYO LOPEZ, PEDRO	01/11/2002
3038	BARCELO LOPEZ, HUMBERTO	01/11/2002
3996	GARRIDO PEÑA, PEDRO	01/11/2002

ASSOCIACIÓ DE JUBILATS DE METRO

Todos los compañeros jubilados de Metro y TB que estéis interesados en nuestras actividades podéis llamarnos al teléfono: 93 455 37 68 ó venir a vernos a nuestros locales situados en C/ Lepant, 299 (Acceso Metro Avda Gaudí).

Jubilación

El pasado 15 de octubre se jubiló Pedro de la Fuente Ochoa. Director del Servicio de Aprovisionamientos y Logística, ha dedicado 51 años de servicio a nuestras empresas. Su marcha no podía pasar desapercibida, ya que son muchas las personas de nuestro entorno que lo conocen o que han trabajado con él. También queda claro que nuestro amigo Pedro es toda una institución, como lo confirman las diferentes muestras de afecto recibidas. Persona dinámica e inquieta, ahora os lo podréis encontrar en el mar, en la selva de un país exótico o explorando el interior de una pirámide. Si lo veis, saludadlo de nuestra parte.

Tus compañeros de servicio

FELICITACIÓN

Aprovecho la ocasión que me brinda «Hora Punta» para felicitar a mis compañeros Joaquín Lozano, jefe de estación de 2ª, y Araceli Sánchez, auxiliar de control información, por el enlace matrimonial de su hija Mariceli, que ha tenido lugar el día 12 de octubre.

Enhorabuena. Mucha Felicidad.

Francisca García

MUCHÍSIMAS GRACIAS

Desde «Hora Punta», expreso mi más sincero agradecimiento a todos mis compañeros de la empresa, que estuvieron presentes en el funeral de mi esposo, Emilio Cegarra, dándonos cariño y apoyo. Tanto mis hijas como yo quedamos eternamente agradecidas.

Ana Ferrer

literatura

LA PRISIÓN DEL ALMA

(Fragmento)

por Jordi Aguado

La incultura es una situación que encierra al hombre tan herméticamente como una cárcel.

Si pudiera exprimir el tiempo, hasta dejar éste sin contenido, si pudiera establecer sus agujas sin ningún compromiso con el tiempo... Quizás este lugar nocivo podría parecerse a cualquier otro; a una atrevida obra arquitectónica de un visionario, o a los restos encontrados por un arqueólogo, que se remontan a los anales del hombre. Pero, no; las circunstancias son más atrevidas que un cuarto de hora esperando a alguien en el cruce de dos calles.

Algún celador había accionado el timbre y las puertas comenzaban a abrirse. Me encontraba sentado, con las piernas en cuclillas y los brazos en forma de lazo de regalo, mirando el recorrido de los barrotes de mi celda y los de la celda del vecino de enfrente, con el que en cuatro años no había cruzado ninguna palabra, sólo algunas miradas ocasionales sentados en el comedor que no inte-rrumpieron ni en milésimas de segundo el recorrido de nuestras cabezas, cuando lo único que quieren ver pasar es el tiempo sin tiempo, a galope tendido, franqueando los años. Posiblemente nos habíamos encontrado en los pasillos comunes de algún sueño sin saberlo.

Su silueta se erguía hacia el mundo de las razones y los porqués, se situaba frente a la puerta, de pie, contemplativo, con la mirada perdida, esperando su turno. Yo todavía no había regresado del mío; de un salto me puse en pie al oír mi número. Me reclamaban. Cuando llegué a la puerta y dije «Presente», vi al celador que subía por las escaleras; me miró a la cara como perdonándome la vida y retrocedió sobre sus pasos.

Posiblemente nos habíamos encontrado en los pasillos comunes de algún sueño sin saberlo

El recuento era una cosa habitual desde hacia ya unos meses. Unos presos a la hora del patio se habían dado a la fuga y, debido a esto, cada cierto tiempo, y nunca el mismo, estuviéramos dentro o fuera de la celda, se realizaba la exhaustiva contabilidad.

La huida tuvo demasiadas calificaciones, que podían comprenderse entre ridícula para los más aventajados en la teoría escapatoria, y eficiente para el resto de reclusos, que, de forma estupefacta, como si el tiempo hubiera sido comprimido, vimos por nuestros propios ojos, sin poder emular ningún movimiento o palabra, como un número de presos se dieron a la fuga mediante un conjunto de sábanas entrelazadas.

Un gran número de reclusos nos encontrábamos de-gustando los rayos del sol sobre una tarima que se habían olvidado los organizadores del último concierto, otros daban vueltas sin buscar nada, formando un corro abierto, y el único celador que transitaba por el patio, como uno más, fue noqueado por «Brutus», un amante de la halterofilia; un puñetazo de derecha a izquierda desplomó al celador, y rápidamente un corrillo de presos cercó a la víctima para que los policías de las torres no se percataran; y así pasó, a plena luz del día: varios reclusos saltaron el muro, despidiéndose de un pasado que posiblemente recordarán con una sonri-sa, como un guiño.

poesia

POEMA DE UN CONDUCTOR DE LA LINEA 40

Por todos los compañeros, mandos y demás por tantas y tantas cosas yo me tengo que acordar

Aunque me voy de aquí,
mi corazón aquí se queda;
me junto con buena gente
y Lutxana es la primera,
en trabajadora y valiente.

A ti Lutxana querida, quién se iba a imaginar,
que iba a cogerte cariño por venir a trabajar,
por todos los compañeros, mandos y demás
por tantas y tantas cosas yo me tengo que acordar,
y del compañero Gil que siempre me hacía cantar
alegrando las mañanas para empezar a trabajar.

Y con esto ya termino:
sois todos el no va más
pero de aquí yo me piro
porque mi línea se va
y con ella me jubilo.

Pedro Vargas
Conductor de Lutxana

¡HASTA SIEMPRE, AMIGO!

El pasado mes de noviembre falleció el supervisor del Centro de Control de Metro, Antonio Sesé Paul, Toni para todos sus compañeros. Será un hueco difícil de llenar, y es por ello que, en su memoria y recuerdo, todos los que formamos parte del UCOM (Sagrera), que hemos tenido el privilegio de trabajar con tan excelente persona, queremos recordarle y despedirnos de él con las siguientes palabras:

... y el Maestro dijo dirigiéndose al silencio:

- En el sendero de nuestra felicidad encontraremos la sabiduría para la que hemos elegido esta vida. Esto es lo que he aprendido hoy, y opto por dejaros ahora para que transitéis por vuestro propio camino, como deseéis.

Y marchó entre las multitudes, y les dejó, y retornó al mundo del cual un día había venido...

RICHARD BACH (Ilusiones)

¡Hasta siempre, amigo!

Jaime Pérez Gómez
Centre Control Metro (UCOM)

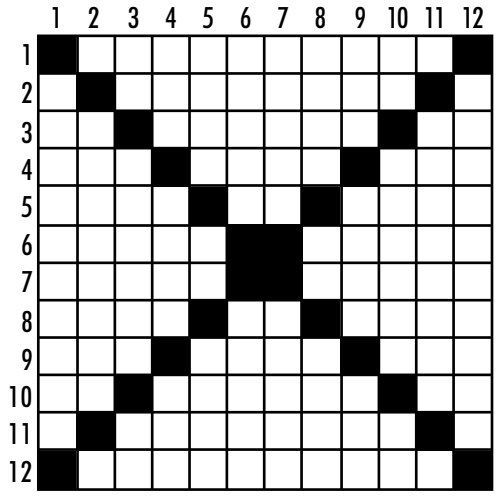
mots encreuats (Solucions al núm. anterior)

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

MOTS ENCREUATS

HORIZONTALES.- 1.- Orador sagrado. 2.- Consonante. Imitaban las acciones de otro procurando igualarlas o superarlas. Símbolo químico. 3.- Dios egipcio. Parte inferior del tejado que sale fuera de la pared (plural). Terminación de infinitivo. 4.- Nombre de letra. Hijo de jacob. Amarro con ligaduras. 5.- Da su dictamen en una reunión o en unas elecciones. Vocal repetida. Al revés, Lugar en el que los tribunales oyen y determinan las causas. 6.- Manifiesta o hace público una opinión. Nombre propio de mujer. 7.- Sustancia dura, blanca e irisada que se forma en el interior de ciertas conchas. Al revés, Vasijas grandes de forma de caldera o de media cuba. 8.- Ausentes. Al revés río de Italia. Familiarmente, nombre de mujer. 9.- Número natural. Vivo afecto o inclinación hacia una persona o cosa. Estado de tranquilidad y sosiego. 10.- Campeón. Arreglan el cabello con el peine. Siglas comerciales.11.- Abreviatura de punto cardinal. Hicieron una cosa a semejanza de otra. Consonante. 12.- Personas que tienen poderes de otros para representarles en su nombre.

VERTICALES.- 1.- Advertidas, cuidadosas. 2.- Consonante. Acción de manifestarse por poco tiempo (plural). Vocal. 3.- Nota musical. Moralistas (profesoras o autoras). Al revés, letra griega. 4.-Al revés, tenga afecto o cariño a una persona o cosa. Amarras. Propietario, dueño. 5.- Al revés, avalancha de nieve. Terminación de infinitivo. Al revés, coméntala. 6.- Indemne, que no ha recibido daño. Pasa por alto una cosa. 7.- Confronto unas personas con otras, con objeto de averiguar la verdad. Colocarse ante un pintor o una cámara fotográfica. 8.- Al revés, se apropia de lo ajeno. Al revés, afirmación. Poco frecuente o común (femenino). 9.- Entregas. Rezan. Al revés, gracia especial o habilidad para una cosa. 10.- Conectado, en funcionamiento. Al revés, cesto, nasa. Negación. 11.-Consonante. Estupefactas, suspensas. Consonante. 12.- Anunciar o predecir las cosas distantes o futuras.



Rufino Alonso