



tercera etapa 2003 nº 70

editorial

Hora Punta és una eina de comunicació interna que té com a finalitat bàsica que tots els que treballem a TMB disposem de la informació necessària sobre les coses que passen a les nostres companyies. En aquest sentit, considerem que és molt important que es posi a l'abast de tothom el coneixement de la visió, de la missió, de l'estratègia i dels objectius que s'han traçat per a aquest any 2004.

La definició de la missió i de la visió de TMB recull el clar compromís amb la societat i els ciutadans, i estableix allò que s'espera de nosaltres.

Els objectius es concreten des de les quatre òptiques que donen sentit a una empresa.

En primer lloc, els Clients/Ciutadans, puix que la raó de l'existència de l'empresa són llurs necessitats de mobilitat i transport.

La segona perspectiva és la dels processos, que fa referència al propi model organitzatiu i funcional de la companyia.

La tercera són les persones, és a dir, el conjunt de treballadores i treballadors de TMB que fan possible que es desenvolupi l'activitat que com a empresa tenim encomanada.

La quarta i última és la perspectiva econòmica; i és que, com sap tothom, sense diners les idees no passen de ser quimeres.

Esperem que això us serveixi per a entendre millor TMB.

Un segon article que creiem que és d'especial interès fa referència a la seguretat i el civisme a Metro. Segons hem pogut constatar per diversos mitjans (reunions amb gerències, esmorzars de feina, etc.), aquest és el tema que més preocupa al conjunt del personal d'explotació de Metro. Per aquest motiu, volem fer una reflexió de la situació que estem veient, així com una exposició de les mesures que s'hi han adoptat o que s'hi adoptaran.

Sota l'epígraf «Tots Movem Barcelona» hem estat publicant la semblança de diversos grups professionals de TMB. En aquesta ocasió, tindrem la possibilitat de conèixer una mica millor el col·lectiu de ACIS (Auxiliars de Control i Informació); totes elles i tots ells són uns excel·lents professionals que mereixen el nostre reconeixement i el nostre afecte.

Cal destacar també l'article sobre la Segona Jornada de la Dona Treballadora a TMB. S'hi recull un resum dels temes abordats a una taula rodona protagonitzada per les organitzacions sindicals assistents.

Així mateix, recollim una sèrie de col·laboracions rebudes que posen de manifest la vitalitat i l'energia de les persones de TMB en àmbits molt diversos.

Per acabar, vull destacar el missatge de pau, tolerància i respecte que Guillermo Fernández Ferrer ens fa arribar en paral·lel amb al Fòrum de les Cultures 2004.

Confiam que el contingut us resulti interessant, entretingut i amè.

Hora Punta



Visión, misión y objetivos de TMB



La seguretat i el civisme al Metro



El colectivo de ACIS



II Jornada de la dona treballadora a TMB



Memorias de un estudiante en TMB

 Visión, Misión y Objetivos estratégicos de TMB	3
 La seguretat i el civisme al Metro	6
 Fem del Metro un lloc millor per a tots	16
 II Jornada de la dona treballadora a TMB	19
 Tots movem Barcelona: Auxiliares de Control y de Información	23
 La peça més antiga en servei als autobusos de Barcelona	26
 Tambores lejanos	28
 Visita al CTC de Renfe	29
 Aconcagua	31
 Montblanc	34
 Un dia a la neu	35
 Concentración 4x4 de TMB	36
 Fiesta de Navidad en la Estación del Norte	38
 Memorias de un estudiante en TMB	40
 El Tranbaix a elecció	42
 Agradecimiento a los conductores de la línea 38	43
 Tenemos que crecer y desarrollar la paz	44
 L'Emili Villarroya ha mort	45
 Bodas de Plata	46
 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 (Roquetes),
Maria Dolores Álvarez Arranz (Santa Eulàlia),
Diego Balsera Rodríguez (Gerència L-3),
J. Antonio Crespo Fernández (Zona Franca I),
Enric Garcia Serrano (Zona Franca I),
Manel García Andreu (Horta),
Margarita Latorre Pelegrín (Santa Eulàlia),
Isabel León Montero (CRT),
Manuel López Rodríguez (Triangle),
Jordi Orta Roca (Zona Franca II),
Angeles Rodríguez Coto (Santa Eulàlia)

Col·laboradors nº 70:

Jesús Morales

A.O. de Metro

Carles Riera

Guillermo Fernández

Oscar Sbert

Lluïsa García

Usuaris de la Línia 38

Edició: Comunicació Interna

Producció: Autoedició

Disseny i Maquetació: Susana Domínguez

Impressió: INGOPRINT

Nº 70: Juny 2004

Tirada: 11.000 exemplars



VISIÓN, MISIÓN, Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS 2004 DE TMB

Hace un tiempo apareció en prensa un formidable ejemplo que ilustra el concepto de motivación laboral. Lo denominaremos el caso de los picapedreros y la catedral.

Vestidos a la usanza de la época medieval, nos acercaremos a una de esas canteras donde se esculpían las piedras que luego conformarían catedrales y palacios. Los trabajadores están cubiertos de polvo y sudan copiosamente. Nos acercamos a uno de ellos y le preguntamos ¿Qué haces?, el buen hombre levanta la mirada extrañado y nos responde "Pico piedras" ¿Y estás contento?, le insistimos. Bah, no me pagan mal del todo, nos responde mientras se limpia el sudor de la frente.

**Queremos ser una empresa
de referencia del transporte
y la movilidad ciudadana
en Europa**

Nos acercamos entonces a un segundo picapedrero y le volvemos a preguntar: ¿Qué haces?. "Pico piedras para una catedral", nos responde. ¿Y estás contento? "Sí", nos aclara, "me pagan a tanto la piedra y como soy el más rápido, me gano también un sobresueldo". Le preguntamos finalmente a un tercero, que parecía muy concentrado en su tarea. ¿Qué haces?. El picapedrero levanta la mirada

y orgulloso responde; "Estamos construyendo una catedral".

Viendo a unos y a otros ya sabemos que en la cantera algunos trabajan por un sueldo, otros por el reto de superar sus objetivos y el resto orgullosos por saberse constructores de catedrales.

Para estar orgullosos de trabajar en una empresa, es necesario que confluyan muchos factores, entre ellos poder conocer la visión, estratégica y objetivos de la misma.

TMB los tiene definidos y es bueno que sean conocidos por toda la organización.

Visión de TMB ¿Qué queremos ser?

Ser una empresa de referencia del transporte y la movilidad ciudadana en Europa.

- por su contribución a la mejora de la movilidad metropolitana, a la sostenibilidad urbana y al medio ambiente.
- por la calidad técnica ofertada y por la calidad percibida por el ciudadano:
- por la eficiencia de sus procesos y la optimización de recursos;
- por la excelencia de sus trabajadores;
- por su compromiso con la sociedad y los ciudadanos.

Misión de TMB

¿Por qué existimos?

Porque queremos ofrecer una red de transporte público:

- que contribuya a la mejora de la movilidad y desarrollo del Área Metropolitana.
- garantizando la prestación del mejor servicio al cliente,
- desarrollando políticas de responsabilidad social,
- en un marco de viabilidad y eficiencia económica.

Objetivos TMB 2004

Perspectiva Cliente/Ciudadano

- C1 - Mejorar la sensación de seguridad.
- C2 - Mejorar la regularidad en el servicio.
- C3 - Mejorar la satisfacción global del cliente de TMB.

Perspectiva Procesos

- Pr1 - Acuerdos de servicios entre áreas corporativas y las de negocio, para consolidar la estructura a TMB.
- Pr2 - Reducir los costes operativos por medio de la reingeniería de los procesos operativos.
- Pr3 - Implementar la descentralización efectiva en TMB.

Queremos garantizar la prestación del mejor servicio al cliente

Queremos contribuir a la mejora de la movilidad y desarrollo del Área Metropolitana

Perspectiva Personas

- P1 - Mejorar la productividad de los empleados de TMB.
- P2 - Reorientar las relaciones sindicales.
- P3 - Desarrollar la cultura deseada por TMB, mejorando el clima laboral.

Perspectiva Financiera

- F1 - Mejorar la relación de ingresos propios v.s. Aportaciones de las instituciones.
- F2 - Control exhaustivo de costes.
- F3 - Incremento de ingresos atípicos.
- F4 - Conseguir un marco financiero estable en TMB.

Objetivos Metro 2004

Perspectiva Cliente/Ciudadano

- Incremento de clientes en horas valle.
- Mejorar la sensación de seguridad del cliente de Metro.
- Mejorar la satisfacción global del cliente de Metro.

Perspectiva Procesos

- Desarrollar nuevo modelo de explotación (operación y mantenimiento).
- Conseguir la explotación de la Línea 9.
- Simplificar los procesos clave y orientarlos hacia el cliente, utilizando su reingeniería integral.

Perspectiva Personas

- Reducir el absentismo de los empleados de Metro.
- Desarrollar la cultura deseada por Metro.
- Mejorar la comunicación al empleado de Metro y potenciar su formación integral.

Perspectiva Financiera

- Incrementar ingresos.
- Mejorar la eficiencia en los procesos de mantenimiento.
- Mejorar el índice de cobertura.

Objetivos BUS 2004

Perspectiva Cliente/Ciudadano

- Mejorar la percepción de calidad del servicio de Bus.
- Mejorar el nivel de Calidad intrínseca de Bus.

Perspectiva Procesos

- Desarrollar un modelo descentralizado de Autobuses.
- Mejorar la eficiencia por rediseño de los procesos (Logística, Mantenimiento, Oferta, Accidentalidad....) Mejora de la velocidad comercial.

**Como empresa pública
tenemos un claro
compromiso con la sociedad
y los ciudadanos**

Perspectiva Persona

- Desarrollar la cultura deseada.
- Mejorar el clima laboral de los empleados de Autobuses. Mejorar la productividad de los empleados de T.B.

Perspectiva Financiera

- Incremento de ingresos, por validaciones y ingresos atípicos.
- Reducción de costos indirectos.

Nosotros somos empresa pública que tiene un claro compromiso con la sociedad y los ciudadanos, que son los que definen (a través de las instituciones), lo que se espera de nosotros.

Como trabajadores no sólo queremos hacer cosas, sino también saber porqué las hacemos.

Esperamos que os sea de utilidad su conocimiento.

Hora Punta



Els recents atemptats de Madrid ens han deixat un rastre de dol, dolor i espant, i ens han fet reflexionar sobre les conseqüències dramàtiques que suposa un atemptat terrorista contra la població civil, indefensa. Volem, des d'aquestes pàgines, mostrar el nostre condol per les víctimes.



LA SEGURETAT I EL CIVISME AL METRO

En una empresa com la nostra, on cada dia oferim el millor servei a la població ciutadana, amb quasi 1,2 milions de clients per dia, el sentiment i la percepció de seguretat en determinades franges horàries o estacions és un tema que centra la nostra atenció. Per a nosaltres, la seguretat no és solament la que es desenvolupa davant d'atemptats, sinó, també i bàsicament, la sensació de seguretat que percebem les persones davant de l'incivisme, del vandalisme i del frau.

La situació de seguretat que es viu a la nostra xarxa de transport no és més que el reflex de la situació social del nostre entorn. No es pot concebre un «metro» segur a una ciutat insegura, com tampoc el contrari.

Vivim a una societat democràtica i lliure, on cada persona ha d'ésser responsable dels seus actes, així com dels béns propis i col·lectius. És per això que resulta fàcil arribar a l'abús d'aquesta llibertat.

Aquesta no és una evolució exclusiva de Barcelona i el seu entorn, sinó que es manifesta a tota la societat occidental: d'una banda, la conscienciació d'una part molt elevada dels ciutadans en la necessitat del respecte mutu i de l'increment del benestar —i, per

La situació de seguretat que es viu a la nostra xarxa de transport no és més que el reflex de la situació social del nostre entorn. No es pot concebre un «metro» segur a una ciutat insegura, com tampoc el contrari



tant, de l'exigència d'un servei de transport públic de qualitat confortable i segur—; i, d'altra banda, l'existència, clarament minoritària, de persones amb un altre codi de valors, sense respecte per les persones ni per les instal·lacions.

El repte, per tant, el tenim en aconseguir millors quotes de civisme sense minva de les llibertats, i aquest és un repte complicat, difícil i que ens afecta a tots, no sols com a empleats, sinó com a ciutadans de Barcelona.

Aquest esforç de conscienciació en el respecte i el civisme ha d'integrar totes les persones que viuen a Barcelona i la seva àrea Metropolitana, i s'ha de

Aquest esforç de conscienciació en el respecte i el civisme ha d'integrar totes les persones que viuen a Barcelona i la seva àrea Metropolitana, i s'ha de compartir amb les persones que provenen d'altres països, ciutadans com nosaltres, amb cultures i educacions diferents

compartir amb les persones que provenen d'altres països, ciutadans com nosaltres, amb cultures i educacions diferents.

A base de conscienciació, d'informació, de formació i de participació de tothom en la recerca de solucions, superarem les servituds d'una societat democràtica avançada.

Aquest problema també el pateixen totes les operadores de les grans ciutats, i és motiu d'anàlisi i de definició de plans d'acció a la Unió Internacional de Transport Públic.

Sabem que els problemes relatius a la seguretat preocupen de manera rellevant, i creiem que és bo compartir allò que s'està fent, els plans que existeixen i amb qui hem de coordinar les nostres accions.

Hem de ser conscients que la «seguretat absoluta» no existeix, però que podem millorar en aquest camp, completant els sistemes que s'estan implantant, com ara la videovigilància o el pedal d'emergència, per posar-ne alguns exemples.

També és cert que la nostra actitud personal, com a empleats, com a professionals, transmetent tranquil·litat, confiança, professionalitat i eficàcia en determinades situacions, aconsegueix transmetre seguretat i confiança al client. Moltes vegades el client necessita explicar les seves pors (reals o fictícies), i la nostra resposta eficaç i tranquil·litzadora contribueix enormement a la sensació de seguretat.

Què estem fent?

Com és ben sabut, l'actuació que la Direcció de l'Empresa ha tingut i té envers aquest assumpte ha estat clarament definida i orientada a minimitzar l'impacte sobre les persones, ja siguin empleats o clients, i a treballar en una línia de continuïtat mantinguda. Per aquest motiu, en aquests moments podem afirmar que s'està treballant en els següents temes per millorar en la percepció de seguretat i civisme a la xarxa de Metro:

- Acompanyament al personal d'estacions de primera i última hora.
- Pedal d'emergència.
- Generalització de la videovigilància.
- Enregistrament automàtic de vídeo.
- Cobertura de telefonia sense fil a la xarxa.
- Actuacions en contra del frau.
- Millora dels recursos de seguretat.
- Polícies i Mossos d'esquadra.
- Campanya «Civisme al Metro, si us plau».
- La nostra implicació: estar a l'aguait.

ACOMPANYAMENT AL PERSONAL D'ESTACIONS DE PRIMERA I ÚLTIMA HORA

Des del mes de maig de l'any 2003, aleatòriament i sempre que és possible (o quan sorgeix alguna incidència de seguretat que ho requereixi), els vigilants de seguretat acompanyen les persones que treballen en estacions a primera i última hora.



La missió dels vigilants de seguretat en aquests acompanyaments és estar present amb la persona mentre efectua el tancament de l'estació i acompanyar-la fins que agafa el seu mitjà de transport per desplaçar-se.

En el cas de les persones que treballen a primera hora, els vigilants de seguretat esperen a l'exterior de l'accés de l'estació, les acompanyen durant l'obertura de l'estació i comproven que la situació a l'estació és totalment segura.

Aquests acompanyaments es realitzen aleatòriament, o en ocasions derivats d'alguna incidència, donant prioritat a les estacions i zones de la ciutat més conflictives.

Des del maig del 2003 s'han efectuat 2.144 acompanyaments.

En el cas dels motoristes, amb motiu de l'extensió del servei de Metro en cap de setmana des de les 5 hores del matí, es van incrementar els recursos de seguretat en cap de setmana, de manera que permetessin que vigilants de seguretat acompanyessin els últims trens de cada línia i els primers trens en cada línia i sentit de divendres, dissabte i diumenge, a més de les situacions concretes que així ho aconsellin (sortides de discoteques, zones d'oci...).

PEDAL D'EMERGÈNCIA

El pedal d'emergència és un element de seguretat més amb què compta el personal d'estacions quan es troba davant una possible situació de risc. És una forma de cridar l'atenció del Centre de Control de Metro sense que ningú més de l'estació sàpiga que ha estat activada una alarma silenciosa.



L1	Estació	PEDAL CCE
Bellvitge	112	Ok
Plaça Sants	120	Ok
Espanya	122	Ok
G2 Universitat	125	Ok
G3 Catalunya	126	Ok
G4 Urquinaona	127	Ok
Marina	129	Ok
G2 Clot	131	Ok
Sagrera	133	Ok
Fabra i Puig	134	Ok
Trinitat Vella	137	Ok
St. Coloma	139	Ok
L2	Estació	PEDAL CCE
G2 Paral·lel	210	
G2 Universitat	212	Ok
G2 P.Gràcia	213	Ok
S. Família	216	Ok
G2 Clot	218	Ok
G4 La Pau	221	Ok
Verneda	222	Ok
Artigues	223	Ok
G4 St. Roc	224	Ok
Gorg	225	Ok
Pep Ventura	226	Ok
L3	Estació	PEDAL CCE
Sants Estació	319	Ok
Espanya	321	Ok
Liceu	325	Ok
L3 Catalunya	326	Ok
P. Gràcia	327	Ok
Diagonal	328	Ok
Mundet	335	Ok
Valldaura	336	Ok
Canyelles	337	Ok
L4	Estació	PEDAL CCE
G4 Besós	415	Ok
G4 Besós Mar	416	Ok
Ciutadella	421	Ok
Jaume I	423	Ok
G4 Urquinaona	424	Ok
G2 P. Gràcia	425	Ok
G4 Verdaguer	427	Ok
Trinitat Nova	434	Ok
L5	Estació	PEDAL CCE
Cornellà	509	Ok
Gavarrà	510	Ok
St. Ildefons	511	Ok
Can Boixeres	512	Ok
Can Vidalet	513	Ok
Pubilla Cases	514	Ok
Collblanc	515	Ok
Badal	516	Ok
Plaça Sants	517	Ok
St. Estació	518	Ok
Entença	519	Ok
Hospital Clínic	520	Ok
Diagonal	521	Ok
G4 Verdaguer	522	Ok
G2 Sagrada Família	523	Ok
H. St. Pau	524	Ok
Camp de l'Arpa	525	Ok
Sagrera	526	Ok
Congrés	527	Ok
G4 Maragall	528	Ok
Virrei Amat	529	Ok
Vilapicina	530	Ok
Horta	531	Ok

Actualment hi ha 89 pedals d'emergència operatius a la xarxa de Metro.

El pedal està ubicat al terra de les taquilles i cabines de Cap d'Estació, sota el mostrador de venda, i s'activa amb el peu.

Quan s'activa un pedal d'emergència d'un punt de venda es genera una alarma a l'Operador d'Estacions, a l'Operador de Seguretat i al Supervisor, i s'activa l'enregistrament automàtic de les imatges de la càmera de videovigilància que enfoca el punt de venda afectat, i que automàticament es mostren a les pantalles de l'operador del Centre de Control de Metro. Des d'aquest moment, l'operador de CCM atén la incidència, tot valorant les accions a emprendre.

GENERALITZACIÓ DE LA VIDEOVIGILÀNCIA

El sistema de vigilància centralitzada al Centre de Control de Metro permet un seguiment les 24 hores del dia de les incidències que tenen lloc a tota la xarxa.

El millor efecte de la videovigilància és la dissuasió; per aquest motiu, totes les estacions en què comptem amb videovigilància estan senyalitzades amb indicadors de «videovigilància 24 hores», i pensem potenciar aquesta senyalització.

Actualment tenim aproximadament 1.340 càmeres instal·lades a 71 estacions. Està previst instal·lar-les a tota la xarxa de Metro al llarg de l'any 2004.

La millora de la videovigilància i la comunicació amb les estacions, en ampliar-se a tota la xarxa, potencien la capacitat d'actuació i resposta d'aquest servei.



El sistema de vigilància centralitzada al Centre de Control de Metro permet un seguiment les 24 hores del dia de les incidències que tenen lloc a tota la xarxa

ENREGISTRAMENT AUTOMÀTIC DE VÍDEO

La videovigilància es completa amb l'enregistrament automàtic de totes les imatges. Les imatges es graven seqüencialment a totes les càmeres de les estacions i, en cas d'incidència, o a petició de les forces de seguretat, es poden recuperar fàcilment des del Centre de Control.

Aquest projecte s'ha iniciat durant l'any 2004 i es preveu finalitzar en els primers mesos de l'any 2005, estenent l'enregistrament automàtic a totes les estacions de la xarxa.



El fi d'aquest projecte ens ha de donar major seguretat a tots, amb la confiança que l'enregistrament de vídeo ens permet tenir un coneixement detallat d'allò que passa a tots els vestíbuls i passadissos de les diverses estacions de Metro. Això, per suposat, es fa respectant les normes legals d'utilització d'imatges: l'objectiu és millorar la seguretat, i aquest en serà l'ús estricte.

COBERTURA DE TELEFONIA SENSE FIL A LA XARXA

Des de finals de l'any 2003, totes les estacions de la xarxa i tots els Comandaments Intermedis d'Estacions dis-



posen del nou terminal mòbil DECT. Així mateix, els comandaments van formar-ne sobre el maneig, in situ, tot el personal d'estacions.

El projecte de telefonia DECT proporciona un sistema integrat de telefonia digital sense fil amb cobertura a totes les estacions de la xarxa.

Això permet que el personal d'estacions pugui abandonar la cabina de Cap d'Estació o Taquilla i recórrer totes les instal·lacions amb la seguretat i confiança que en qualsevol moment i des de qualsevol lloc es pot establir la comunicació telefònica que consideri oportuna amb el Centre de Control o amb la seva Gerència.

Així mateix, el terminal DECT té una funcionalitat de **«Trucada d'Emergència»**. L'activació d'aquesta tecla genera una connexió immediata amb el CCM, sense necessitat de cap marcació.

La telefonia sense fil és un element de seguretat més per a les persones que treballen a les estacions de Metro.

ACTUACIONS EN CONTRA DEL FRAU

L'operatiu de lluita contra el frau s'està desenvolupant a través de diversos mitjans:

● Increment de la intervenció en estacions i trens:

El mes de maig de l'any 2003 l'equip d'intervenció va començar a concentrar els seus esforços en les estacions més cèntriques i amb més passatge. La intervenció es realitza a les andanes (mentre s'espera el tren) i dins dels trens.

Els equips d'intervenció estan formats per 8 agents d'intervenció més la parella de seguretat, i «pentinen» l'andana durant el temps d'espera, així com els trens durant el recorregut; és el que col·loquialment anomenem «minimassives».

L'objectiu de les *minimassives*, que molts clients veuen, és donar a conèixer al ciutadà de Barcelona el fet que **«al Metro es demana el bitllet»**.

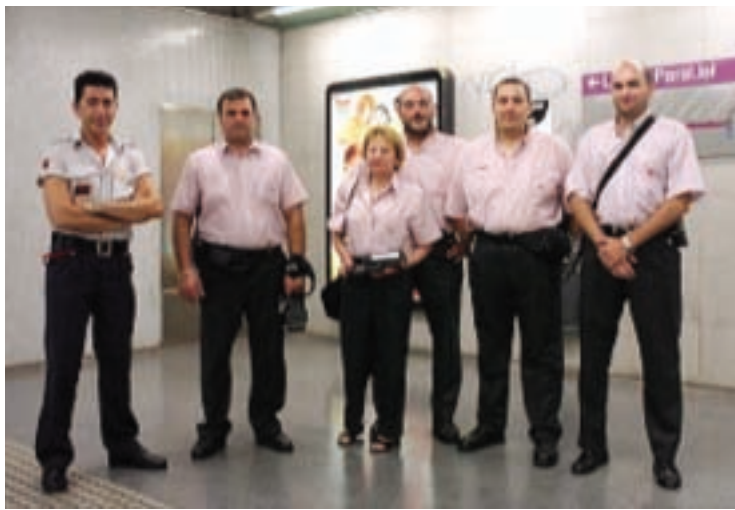


Degut a aquesta nova organització de la intervenció i gràcies a la bona feina dels nostres companys d'intervenció, durant l'any 2003 hem aconseguit fer 3.467.695 intervencions, un 34 % més que durant tot l'any 2002.

Des del 3 de maig s'han incorporat 8 persones més a l'equip d'intervenció; i és que al Metro volem guanyar la batalla del frau. Benvinguts!!

● Més auxiliars antifrau en les línies de peatge:

Fins el mes d'octubre de 2003 hi havia agents auxiliars a 57 vestíbuls diferents de la xarxa. A partir de l'1



És vol transmetre que el transport públic és un patrimoni comú i un bé ciutadà que afavoreix els desplaçaments d'una gran quantitat de persones i que contribueix de forma decisiva a una major i millor sostenibilitat

d'Octubre del 2003 es van augmentar els controls a 22 vestíbuls més; per tant, en l'actualitat cada setmana s'actua en un total de 79 vestíbuls diferents de la xarxa, en diferents dies i franges horàries.

El criteri d'assignació d'auxiliars antifrau s'ha establert en base al nivell de frau de cada estació.

La funció d'aquestes persones a la línia de peatge és ajudar i informar al client, així com dissuadir amb la seva presència als qui volen cometre frau.

● **Campanya informativa:**

Dintre de les accions per promoure el civisme entre els clients de Metro, s'emmarca la campanya de conscienciació ciutadana per pagar el bitllet, amb cartells, fulletons i altres recursos informatius, en què es recorda els valors que s'han de tenir presents en les relacions cíviques.

És vol transmetre que el transport públic és un patrimoni comú i un bé ciutadà que afavoreix els desplaçaments

d'una gran quantitat de persones i que contribueix de forma decisiva a una major i millor sostenibilitat.



Aquesta campanya va sortir al carrer durant la passada tardor; va aparèixer a la premsa; TMB ha tret el tema en repetides ocasions; al PUNTMB es va fer un reportatge, i tornarem a donar-li una empenta el proper setembre amb la tornada a les activitats habituals de l'any.

● **Potenciació de la educació a les escoles de l'ús cívic del transport públic:**

Es potencien les visites escolars a les estacions i el Centre de Control de Metro i, d'una manera divertida —fent servir jocs—, s'explica com hem de fer servir el Metro i la importància de pagar el bitllet.

Durant l'any 2003 es van rebre més de 3.000 alumnes a les instal·lacions de Metro dins del programa de visites escolars.



MILLORAR ELS RECURSOS DE SEGURETAT

Any rere any es van incrementant les dotacions pressupostàries per a aquest fi.

Fa quinze anys, Metro no tenia contractada seguretat privada, mentre que actualment el pressupost per a aquest tipus de contracte supera els 7,2 milions d'euros anuals. Aquest ha estat un esforç constant en el temps, per tal d'incrementar any rere any el pressupost de seguretat, fins arribar al 1.200 milions de les antigues pessetes.

El sector de la seguretat privada es un sector complicat. Per la pròpia singularitat de la feina existeix un grau de rotació dels vigilants molt elevat, i això dificulta les possibilitats de formació i coneixement de les peculiaritats de la xarxa, i, per tant, la qualitat del servei.

No obstant això, i malgrat les dificultats, Metro està apostant per una seguretat de qualitat. Per aquest mo-

tiu, hem potenciat gradualment la competència entre diverses empreses, i hem fugit de les pràctiques monopolistes.

Hem provat durant alguns mesos amb diferents empreses; amb algunes hem decidit no continuar-hi treballant, i l'experiència de les diferents empreses ens ha permès adjudicar el concurs de seguretat, que es va celebrar durant l'any 2003, amb criteris objectius i mesurables de qualitat oferta, i no només de preu.

Amb aquests criteris de qualitat, cada gerència té una empresa pròpia de seguretat adjudicada.

Després del tràgic esdeveniment de l'11 de març a Madrid, Metro ha volgut fer un esforç extraordinari, i des de l'1 de maig s'ha incrementat en 690.000 euros el pressupost anual, arribant gairebé als 8 milions d'euros anuals. Amb aquest increment, des de l'1 de maig, hi ha aproximadament 80 vigilants de seguretat i 12 guies canins (en cap de setmana s'afegeixen alguns vigilants més) treballant a la xarxa de Metro diàriament.



POLICIES I MOSSOS D'ESQUADRA



D'altra banda l'empresa intenta tenir una presència més activa i constant de la Policía Local i dels Mossos d'Esquadra a l'interior de les nostres instal·lacions, i per aconseguir-ho està realitzant un gran esforç.

Fruit d'aquest treball, actualment —tant a l'Hospitalet com a Badalona, Santa Coloma i Sant Adrià—, els Mossos d'Esquadra estan incorporant als seus serveis de vigilància el fet d'entrar a les estacions i de romandre-hi part del seu temps de servei.

A més, comptem amb la Comissaria Nacional de Policía, que tots coneixem, de Plaça Catalunya.

Així mateix, els Mossos van obrir el passat 1 d'abril una Oficina Mòbil d'Atenció Bàsica al Ciutadà a Santa Coloma, instal·lada a dins d'una furgoneta a la Plaça de la Vila, molt propera a l'estació de Metro de Santa Coloma. Aquesta oficina ofereix els seus serveis a tots els ciutadans, però de manera molt especial als usuaris de les estacions de Metro de Santa Coloma i de Fondo, així com de les línies d'autobusos que donen servei a aquest municipi. L'oficina pot atendre qualsevol consulta o requeriment dels ciutadans i tramitar la major part de les denúncies. L'horari d'atenció és:

De dilluns a divendres: de 8 a 14 hores i de 17 a 21 hores.
Dissabtes: de 8 a 14 hores.

CAMPANYA «CIVISME AL METRO, SI US PLAU»

En els darrers mesos, TMB està portant a terme a les seves xarxes de Metro i Autobusos una campanya de comunicació que inclou un conjunt de recomanacions als ciutadans, amb l'objectiu de millorar i reforçar els comportaments que cal tenir en consideració per part de tots a l'hora de fer un ús correcte i adequat del transport públic.

L'objectiu n'és potenciar el civisme dins de les nostres instal·lacions, i millorar la percepció de seguretat al Metro.

Amb el lema genèric «Civisme al Metro, si us plau», TMB vol donar una sèrie de recomanacions per tal que, juntament amb els recursos de la Companyia i l'ús cívic de les instal·lacions de la xarxa de Metro per part dels ciutadans, es puguin obtenir millors resultats.

La campanya s'ha estructurat en diverses onades amb el principal objectiu de potenciar i afavorir els comportaments cívics dins el Metro en aspectes com:

- No fumar.
- Abonar el bitllet.
- No malmetre les instal·lacions.

A la intranet hi ha publicada informació dels articles de premsa que han sortit, així com els suports gràfics de la Campanya de Civisme.

● ABONAR EL BITLLET



En aquest anunci es recorda que el bitllet, o la tarja, és el comprovant de transport, i es sol·licita la col·laboració del viatger en les accions d'intervenció.

Es va realitzar durant els mesos d'octubre i novembre, i tornarem a repetir la onada la propera tardor del 2004.

En aquesta onada es recorda que el bitllet només costa unes monedes.

● NETEJA I MANTENIMENT DE LES INSTAL·LACIONS

En aquest anunci es demana un tracte de respecte pel que fa a les instal·lacions.

Continuant amb l'«Operació Civisme», la primera setmana de febrer del 2004 es va iniciar la campanya «Neteja i manteniment de les instal·lacions», amb la fina-



La primera setmana de febrer del 2004 es va iniciar la campanya «Neteja i manteniment de les instal·lacions», amb la finalitat que els nostres clients prenguessin consciència de l'esforç diari que realitza TMB perquè les seves instal·lacions estiguin netes i en perfectes condicions d'ús

litat que els nostres clients prenguessin consciència de l'esforç diari que realitza TMB perquè les seves instal·lacions estiguin netes i en perfectes condicions d'ús. Així mateix s'insisteix en el fet que unes instal·lacions (inclosos els trens) netes i en perfectes condicions d'ús donen una major percepció de seguretat.

Aquesta onada s'ha efectuat durant els mesos de febrer i març.

● EVITAR ELS FURTS

Aquest anunci recorda que a casa no deixem la porta oberta i que al cotxe no deixem la clau posada; per tant, al metro hem de vigilar també les nostres pertinences.

Recomanem als clients estar alerta amb les seves pertinences i evitar les situacions de risc, així com no deixar-se sorprendre pels carteristes. Aquestes són les recomanacions bàsiques per a qualsevol turística en qualsevol gran ciutat.

Aquesta onada va sortir al carrer en suport gràfic durant el mes de desembre del 2003 i durant el mes d'abril del 2004. A més, hi tornarem durant l'època d'estiu.



● NO FUMAR

Durant aquest mes de maig, es durà a terme una actualització de la senyalització de PROHIBIT FUMAR a les instal·lacions de Metro, de forma que la prohibició de no fumar des de les mateixes escales de l'accés sigui molt més contundent.



Coincidint amb aquesta nova senyalització, es durà a terme aquesta onada a la premsa i amb suport gràfic durant els mesos de maig i juny.

No oblidem que una campanya d'aquesta magnitud ens obliga a tots els que treballem a les instal·lacions de Metro a ser molt respectuosos amb la normativa de no fumar.

LA NOSTRA IMPLICACIÓ: ESTAR A L'AGUAIT

Després de l'11 de març, ha aparegut un gran nombre d'objectes perduts que en un primer moment s'han considerat sospitosos, i com a això han de ser tractats, seguint les instruccions de la policia.

No oblidem que una campanya d'aquesta magnitud ens obliga a tots els que treballem a les instal·lacions de Metro a ser molt respectuosos amb la normativa de no fumar

La nostre actitud davant el client també és important: hem d'intentar transmetre control i tranquil·litat

Volem agrair la col·laboració a tots els treballadors que han detectat aquests objectes o s'hi han vist implicats, per la seva professionalitat.

I, en aquest sentit, volem encoratjar a totes les persones que treballen a la xarxa de Metro a mantenir aquest nivell de col·laboració, a estar alerta davant de qualsevol comportament o objecte que sembli estrany o inusual a les nostres instal·lacions. Una comunicació a temps amb el Centre de Control pot incrementar la capacitat de reacció.

La nostre actitud davant el client també és important: hem d'intentar transmetre control i tranquil·litat, i solucions, encara que la solució de vegades només sigui donar informació sobre on cal presentar una denúncia.

Cal preveure les campanyes d'informació i de formació precises per donar a conèixer les pautes de comportament davant de situacions especials: aquest punt és el que volem establir durant els propers mesos.

Cal, així mateix, encoratjar la creació de grups de treball i d'iniciatives de millora enfocats a temes de seguretat.

En definitiva, davant d'un problema tan important, el nostre missatge ha de ser esperançador i optimista, si més no en la decisió clara i ferma per part de la direcció i dels empleats, així com de les institucions més properes relatives a la seguretat.

Totes aquestes mesures s'estan desenvolupant amb l'aportació d'importants recursos materials i humans, i són el nucli central d'un dels objectius previstos al Pla Estratègic de Metro per a aquest any 2004.

A. D. Metro



FEM DEL METRO UN LLOC MILLOR PER A TOTS



La labor de la Policía

Ricardo de Pra es inspector del Cuerpo Nacional de Policía y jefe de la Comisaría de Metro. De Pra recuerda cómo surgió la idea de establecer una comisaría dentro de Metro: "Diariamente pasa por Metro un millón de usuarios. Más o menos lo que pasa abajo es un reflejo de lo que pasa en la superficie. De ahí que en 1990 se decidiese que había que



dar una respuesta policial a tal cantidad de gente y fue entonces cuando se creó la comisaría de policía de Plaça Catalunya". Según explica el jefe de la comisaría, los delitos más usuales en el metro son los hurtos. "El 90% de las denuncias son por hurto. Aunque la mayoría se podrían evitar siguiendo unas pocas recomendaciones. Por ejemplo, no llevar nunca el bolso en la espalda, llevarlo siempre colgado delante en un sitio que lo podamos ver. Lo mismo ocurre con las carteras. Mucha gente las lleva en el bolsillo de atrás del pantalón. Nunca hay que poner las cosas fáciles a los carteristas" avisa de Pra. Las estaciones donde más hurtos se producen son las que tienen más afluencia de pasajeros: Catalunya, Urquinaona, Plaça Espanya, Sants-Estación y últimamente Liceu.

El personal de la comisaría de Metro conoce bien el tipo de delitos que se producen

Los hechos delictivos se dan mayormente dentro de los vagones, donde no hay cámaras y donde los ladrones aprovechan la gran concentración de usuarios para robar las carteras y los monederos. Ricardo de Pra asegura que la técnica del tapón está desapareciendo. "Aquella técnica muy de moda hace unos años en la que un individuo hace tropezar a la víctima en las escaleras mecánicas y un segundo aprovecha para robarle se está erradicando", comenta el jefe de la comisaría de metro. Ricardo de Pra asegura que "gracias al trabajo conjunto de los agentes de la Policía Nacional y de los responsables de seguridad del Metro de Barcelona, el suburbano es hoy por hoy bastante seguro". Ricardo de Pra recuerda que

en los andenes se lanzan mensajes de Radio Metro alertando a los usuarios de la necesidad de tomar ciertas precauciones.

El tema de la seguridad en los autobuses de TMB se trata de una manera diferente al metro. "Cada distrito policial se encarga de los incidentes que se producen en las líneas de autobús de la zona. Aunque la realidad es que el número de delitos es mucho menor en los autobuses que en el metro" concluye Ricardo de Pra.

Vetllant per la seguretat dels ciutadans

Toni Sànchez és cap de seguretat ciutadana de la Comissaria de Mossos d'Esquadra de l'Hospitalet de Llobregat. La policia autonòmica va agafar les competències en matèria de seguretat ciutadana i ordre públic a la ciutat de l'Hospitalet el passat mes d'octubre. Anteriorment ja ho havien fet a Badalona i Santa Coloma de Gramanet.

Pel que fa a la ciutat de Barcelona, Toni Sànchez afirma que a partir del proper any es començaran a fer convivències amb altres forces de seguretat com el Cos de la Policia Nacional per acabar completant el desplegament a Barcelona l'any 2005.

Com a responsable de la seguretat dels hospitalencs, Toni Sànchez s'ha hagut d'ocupar de la seguretat entorn als transports públics. "Hem mantingut contacte amb els responsables de seguretat de Transports Metropolitans de Barcelona. Ells ens han explicat quina és la problemàtica que es dona, sobretot al metro. Són petits incidents que es produeixen per la quantitat de gent que utilitza el transport públic" assegura Sànchez. En aquest sentit, Sànchez explica que TMB els envia freqüentment les novetats que passen a les línies de metro que donen servei a l'Hospitalet de Llobregat alhora que assegura que "el canal de comunicació és molt fluid, ens avisen constantment de tots els incidents que passen, sobretot, en temes de suïcidis i infraccions administratives de passatgers que viatgen sense haver validat el seu títol". A més d'aquests incidents, el cap de seguretat ciutadana i ordre públic de l'Hospitalet recorda que n'hi ha d'altres: "Dins el metro hi ha un servei de vigilància privada i el que fem els Mossos d'Esquadra de tant en tant és muntar algun dispositiu per detectar altres delictes com pintades, graffitis o gent que utilitza el metro



**Mossos
d'Esquadra i
Seguretat de
Metro estan en
contacte
permanent**

PER AL BÉ DE TOTHOM

Amb el lema "Civisme al Metro, si us plau", TMB duu a terme una campanya de comunicació que inclou recomanacions per millorar i reforçar els comportaments que cal tenir a l'hora de fer un ús correcte i adequat del transport públic. Si bé la majoria de persones tenen un comportament cívic, l'actitud incívica i poc solidària d'una minoria repercuteix en el benestar comú, provocant molèsties i efectes negatius en uns espais compartits per tots els ciutadans. La campanya gira sobre diversos temes específics i mostra com una actitud cívica en l'ús del Metro, juntament amb els propis recursos de l'empresa, ajuda a fer d'aquest equipament un lloc millor per a tots.

Les accions comunicatives es complementen amb reforços dels dispositius habituals que ja fa Metro de Barcelona, com ara incrementant la presència d'agents auxiliars a les línies de peatge, on estan presents setmanalment en 79 vestíbuls diferents de la xarxa per informar, ajudar i dissuadir els que vulguin viatjar sense títol, i augmentant el nombre de controls massius per lluitar contra el frau, amb 4 equips itinerants de 10 persones que demanen el bitllet als usuaris per les estacions i els trens de Metro.

L'objectiu és conscienciar i implicar l'usuari de la necessitat de pagar el bitllet i lluitar contra el frau, aconseguint que la persona que no pagui en el Metro entengui el rebuig de la majoria d'usuaris i que els que paguen puguin veure que es fa un control sobre els que no compleixen amb la seva obligació.

A la lluita contra el frau seguiran altres recomanacions concretes per evitar els furt, que es fumi a les instal·lacions i més aspectes que reforcen el civisme i milloren el Metro, i demanant al ciutadà que també ell sigui una part activa en aquest procés.

per fer algun acte delictiu com per exemple petits furt. D'això s'encarreguen mossos d'esquadra vestits de paisà".

Segons explica Toni Sánchez el que són robatoris amb violència, amb intimidació a la víctima, es produeixen al carrer i els delinqüents fan servir el transport públic per fugir entre la quantitat de persones que l'utilitzen. "Els Mossos d'Esquadra tenim molt present la seguretat als voltants de les estacions de metro on hi ha un gran volum de gent. Per nosaltres és un punt de molt interès pel que fa a la seguretat dels ciutadans" conclou Toni Sánchez.

A. D. Metro



II JORNADA DE LA DONA TREBALLADORA A TMB

El passat 25 de març es va celebrar per segona vegada la jornada de la dona treballadora a TMB.

**L'atur afecta
doblement a les
dones que als
homes**

Aquest any va ser una taula rodona en què els sindicats van parlar dels temes que els preocupen pel que fa a les dificultats que ara per ara, i en el món del treball en general, encara es troben les dones.

Després d'una introducció del Sr. Eladio de Miguel en què, un cop més, va manifestar la voluntat de l'empresa de donar suport a aquelles accions que d'alguna manera ajudin a millorar la comunicació entre el personal, es va obrir un torn de paraules per part dels sindicats que resumim a continuació:

Maria Rosa López (conductora – CC.OO.)

Va fer una petita introducció, deixant clar que aquest acte no està circumscrit només a dones sinó també als homes, ja que els problemes dels treballadors són els mateixos per a homes i dones, com a treballadors que són tots. També va parlar del repartiment de càrregues entre ambdós membres de la parella i de no situar cada sexe en un rol determinat.

Mercè Civit (responsable Departament de la Dona de la CONC-Catalunya)

Va deixar clar que el fet que la dona s'hagi incorporat al mercat laboral no és d'ara; ens va recordar finals del segle XIX i inicis del XX, quan les dones tiraven endavant de la indústria tèxtil; passat el període del franquisme les dones s'han reincorporat al món laboral, on ja havien estat.



**Les dones
massa vegades
sacrifiquen
la seva vida
professional
per la família**

Actualment, el mercat del treball és inestable, i la dona hi pateix la major part d'aquesta inestabilitat, tot renunciant moltes vegades al seu desenvolupament professional per poder atendre la família. Es dona el cas que l'atur afecta doblement a les dones que als homes.

Un estudi fet pel sindicat de CC.OO. va deixar palès que els àmbits on habitualment treballen les dones són el comerç, l'administració pública, l'ensenyament i la sanitat. En canvi, és difícil veure-les al món de la indústria, que habitualment està monopolitzat pels homes.

Per intentar minvar aquest dèficit de dones a la indústria, proposa arribar a acords amb la patronal perquè a les plantilles hi hagi un percentatge de dones, a més d'invitar a les dones a cercar feines habituals d'homes sense tenir el complex que no les podran fer. On no hi ha força hi ha molta, on no hi ha desenvolupament físic hi ha flexibilitat... tot és trobar l'equilibri.

També va parlar d'alguns problemes que té la societat actual i que fan que les dones massa vegades sacrifiquin la seva vida professional per la familiar; per exemple, la cura de nens i de gent gran per la manca d'una bona xarxa pública de guarderies i de centres de dia per als avis. El problema de la gent gran cada vegada és més urgent de resoldre, perquè el percentatge de persones majors ha augmentat molts en els darrers anys.

Suggereix com a solució el fet que les empreses apliquin la Llei de Conciliació de Vida Laboral i Familiar, oferint als empleats la possibilitat de modificar horaris per a adaptar-los a les necessitats del moment, o bé fer torns.

Una altre suggeriment és modificar la Llei en aquells punt on falla; per exemple, que els permisos de maternitat/paternitat els pogués agafar l'home encara que la dona no hi treballés. Proposa un millor repartiment de les tasques que permeti que ambdues persones de la parella puguin atendre les responsabilitats de la vida familiar.

Es va fer un especial esment d'aquelles famílies monoparentals on el problema s'agreuja en ser només un membre el qui s'ocupa dels fills o dels avis.

En el tema d'horaris fa una intervenció el **Sr. Eladio de Miguel** qui exposa l'existència el contracte ombra de Metro i explica en què consisteix.

Ascensión Domínguez (Responsable del Departament de la Dona d'UGT - Catalunya)

Protocol d'actuació en casos d'assetjament sexual.

Fa una introducció sobre el tema de l'assetjament sexual i la seva gravetat. Moltes vegades allò que comença com assetjament sexual acaba con-

**Demanem que
les empreses
apliquin la
Llei de Conciliació
de Vida Laboral
i Familiar**

II JORNADA DE LA DONA TREBALLADORA A TMB

DIA 25 DE MARÇ DE 2004

AOLES DE STA. EULÀRIA (A.)

PROGRAMA DE L'ACTE

10.30 h. Presentació de la jornada a càrrec del Sr. Guals de Vilagut
(Director de Comunicació Externa i Publicitat)

10.40 h. Obertura de la jornada i actuació del Sr. Polleguet de la Torre (representant)
Ponent: Vilagut Guals
(Representant del Departament de la Secretaria CGAC Catalunya)

10.50 h. Presentació de l'obra de la jornada i actuació
Ponent: Ferrer de la Torre
(Representant del Departament de la Secretaria CGAC Catalunya)

11.00 h. Taula rodona

11.10 h. Presentació de la jornada i actuació

11.20 h. Taula rodona

11.30 h. Taula rodona

11.40 h. Taula rodona

11.50 h. Taula rodona

12.00 h. Taula rodona

12.10 h. Taula rodona

12.20 h. Taula rodona

12.30 h. Taula rodona

12.40 h. Taula rodona

12.50 h. Taula rodona

13.00 h. Taula rodona

13.10 h. Taula rodona

13.20 h. Taula rodona

13.30 h. Taula rodona

13.40 h. Taula rodona

13.50 h. Taula rodona

14.00 h. Taula rodona

14.10 h. Taula rodona

14.20 h. Taula rodona

14.30 h. Taula rodona

14.40 h. Taula rodona

14.50 h. Taula rodona

15.00 h. Taula rodona

15.10 h. Taula rodona

15.20 h. Taula rodona

15.30 h. Taula rodona

15.40 h. Taula rodona

15.50 h. Taula rodona

16.00 h. Taula rodona

16.10 h. Taula rodona

16.20 h. Taula rodona

16.30 h. Taula rodona

16.40 h. Taula rodona

16.50 h. Taula rodona

17.00 h. Taula rodona

17.10 h. Taula rodona

17.20 h. Taula rodona

17.30 h. Taula rodona

17.40 h. Taula rodona

17.50 h. Taula rodona

18.00 h. Taula rodona

18.10 h. Taula rodona

18.20 h. Taula rodona

18.30 h. Taula rodona

18.40 h. Taula rodona

18.50 h. Taula rodona

19.00 h. Taula rodona

19.10 h. Taula rodona

19.20 h. Taula rodona

19.30 h. Taula rodona

19.40 h. Taula rodona

19.50 h. Taula rodona

20.00 h. Taula rodona

20.10 h. Taula rodona

20.20 h. Taula rodona

20.30 h. Taula rodona

20.40 h. Taula rodona

20.50 h. Taula rodona

21.00 h. Taula rodona

21.10 h. Taula rodona

21.20 h. Taula rodona

21.30 h. Taula rodona

21.40 h. Taula rodona

21.50 h. Taula rodona

22.00 h. Taula rodona

22.10 h. Taula rodona

22.20 h. Taula rodona

22.30 h. Taula rodona

22.40 h. Taula rodona

22.50 h. Taula rodona

23.00 h. Taula rodona

23.10 h. Taula rodona

23.20 h. Taula rodona

23.30 h. Taula rodona

23.40 h. Taula rodona

23.50 h. Taula rodona

24.00 h. Taula rodona

24.10 h. Taula rodona

24.20 h. Taula rodona

24.30 h. Taula rodona

24.40 h. Taula rodona

24.50 h. Taula rodona

25.00 h. Taula rodona

25.10 h. Taula rodona

25.20 h. Taula rodona

25.30 h. Taula rodona

25.40 h. Taula rodona

25.50 h. Taula rodona

26.00 h. Taula rodona

26.10 h. Taula rodona

26.20 h. Taula rodona

26.30 h. Taula rodona

26.40 h. Taula rodona

26.50 h. Taula rodona

27.00 h. Taula rodona

27.10 h. Taula rodona

27.20 h. Taula rodona

27.30 h. Taula rodona

27.40 h. Taula rodona

27.50 h. Taula rodona

28.00 h. Taula rodona

28.10 h. Taula rodona

28.20 h. Taula rodona

28.30 h. Taula rodona

28.40 h. Taula rodona

28.50 h. Taula rodona

29.00 h. Taula rodona

29.10 h. Taula rodona

29.20 h. Taula rodona

29.30 h. Taula rodona

29.40 h. Taula rodona

29.50 h. Taula rodona

30.00 h. Taula rodona

30.10 h. Taula rodona

30.20 h. Taula rodona

30.30 h. Taula rodona

30.40 h. Taula rodona

30.50 h. Taula rodona

31.00 h. Taula rodona

31.10 h. Taula rodona

31.20 h. Taula rodona

31.30 h. Taula rodona

31.40 h. Taula rodona

31.50 h. Taula rodona

32.00 h. Taula rodona

32.10 h. Taula rodona

32.20 h. Taula rodona

32.30 h. Taula rodona

32.40 h. Taula rodona

32.50 h. Taula rodona

33.00 h. Taula rodona

33.10 h. Taula rodona

33.20 h. Taula rodona

33.30 h. Taula rodona

33.40 h. Taula rodona

33.50 h. Taula rodona

34.00 h. Taula rodona

34.10 h. Taula rodona

34.20 h. Taula rodona

34.30 h. Taula rodona

34.40 h. Taula rodona

34.50 h. Taula rodona

35.00 h. Taula rodona

35.10 h. Taula rodona

35.20 h. Taula rodona

35.30 h. Taula rodona

35.40 h. Taula rodona

35.50 h. Taula rodona

36.00 h. Taula rodona

36.10 h. Taula rodona

36.20 h. Taula rodona

36.30 h. Taula rodona

36.40 h. Taula rodona

36.50 h. Taula rodona

37.00 h. Taula rodona

37.10 h. Taula rodona

37.20 h. Taula rodona

37.30 h. Taula rodona

37.40 h. Taula rodona

37.50 h. Taula rodona

38.00 h. Taula rodona

38.10 h. Taula rodona

38.20 h. Taula rodona

38.30 h. Taula rodona

38.40 h. Taula rodona

38.50 h. Taula rodona

39.00 h. Taula rodona

39.10 h. Taula rodona

39.20 h. Taula rodona

39.30 h. Taula rodona

39.40 h. Taula rodona

39.50 h. Taula rodona

40.00 h. Taula rodona

40.10 h. Taula rodona

40.20 h. Taula rodona

40.30 h. Taula rodona

40.40 h. Taula rodona

40.50 h. Taula rodona

41.00 h. Taula rodona

41.10 h. Taula rodona

41.20 h. Taula rodona

41.30 h. Taula rodona

41.40 h. Taula rodona

41.50 h. Taula rodona

42.00 h. Taula rodona

42.10 h. Taula rodona

42.20 h. Taula rodona

42.30 h. Taula rodona

42.40 h. Taula rodona

42.50 h. Taula rodona

43.00 h. Taula rodona

43.10 h. Taula rodona

43.20 h. Taula rodona

43.30 h. Taula rodona

43.40 h. Taula rodona

43.50 h. Taula rodona

44.00 h. Taula rodona

44.10 h. Taula rodona

44.20 h. Taula rodona

44.30 h. Taula rodona

44.40 h. Taula rodona

44.50 h. Taula rodona

45.00 h. Taula rodona

45.10 h. Taula rodona

45.20 h. Taula rodona

45.30 h. Taula rodona

45.40 h. Taula rodona

45.50 h. Taula rodona

46.00 h. Taula rodona

46.10 h. Taula rodona

46.20 h. Taula rodona

46.30 h. Taula rodona

46.40 h. Taula rodona

46.50 h. Taula rodona

47.00 h. Taula rodona

47.10 h. Taula rodona

47.20 h. Taula rodona

47.30 h. Taula rodona

47.40 h. Taula rodona

47.50 h. Taula rodona

48.00 h. Taula rodona

48.10 h. Taula rodona

48.20 h. Taula rodona

48.30 h. Taula rodona

48.40 h. Taula rodona

48.50 h. T

L'assetjament no és bo ni per a l'empresari ni per al treballador

En aquests moments els nens i les nenes tenen els mateixos drets a l'hora de triar estudis, i no hi ha res que prohibeixi a les nenes escollir carreres tècniques; no obstant això, les trien molt menys que els nois, sens dubte per un tema educatiu que cal resoldre a casa

Les seves guarderies normalment es troben a polígons industrials, on n'hi ha gran quantitat de treballadors que poden tenir aquest problema.

Entre els assistents es fa un debat en el qual queda molt clar que la xarxa pública hauria de donar resposta als problemes; això, malgrat tot, no és així, de guarderies públiques n'hi ha poques i les places són molt limitades. Tot i no estar d'acord amb la privatització d'un sistema que paguem doblement, en els impostos i quan portem la criatura a la guarderia, els assistents reconeixen que la majoria han de recórrer a centres privats per poder escolaritzar els fills, ja que no hi ha cap més solució.

Finalment, en **Marcos Mateo**, de CC.OO., va fer esment del fet de repartir el treball i compartir la vida com a única manera de posar remei als problemes plantejats a la reunió. També es va mostrar a favor de modificar alguns aspectes de la Llei de Conciliació de la Vida Laboral i Familiar.

La sessió va ser productiva. La posada en comú de temes que afecten a tots i les idees que cadascú pot aportar per a la seva solució sempre és beneficiosa per al col·lectiu.

Quant a alguns temes exposats, cal dir que l'educació comença a casa i a l'escola. A l'escola, en aquests moments els nens i les nenes tenen els mateixos drets a l'hora de triar estudis, i no hi ha res que prohibeixi a les nenes escollir carreres tècniques; no obstant això, les trien molt menys que els nois, sens dubte per un tema educatiu que cal resoldre a casa. Hem d'educar les filles perquè triïn també carreres tècniques o de ciències, igual que també es pot animar als fills a triar professions de lletres. No hi ha diferència de criteri davant la llei; per tant, no la generem a l'entorn. És més: animem-los a fer allò que volen fer i no allò que sembla més adient segons el sexe.

Pel que fa al tema de l'assetjament, a tots ens agradaria que no n'existís de cap mena, però el cert és que n'hi ha; amagat, però existeix. Fent veure que no hi és no avançarem en la solució: aquesta passa per parlar-ne i establir els canals de solució.

Volem insistir novament en el fet que la Jornada de la Dona no es fa només per a les dones. De fet, la intenció és cercar solucions als problemes entre tots, com a única garantia que en algun moment no caldrà fer-ho perquè no existiran problemes de gènere.

Margarita Latorre

La Jornada de la Dona no es fa només per a les dones



TOTS MOVEM BARCELONA: AUXILIARES DE CONTROL Y DE INFORMACIÓN (ACI)

En la Estación de Paral·lel, en el vestíbulo de L-2 y L-3, salida Nou de la Rambla, se hallan las Dependencias de los ACI, colectivo compuesto por 44 personas, entre hombre y mujeres, cuyo trabajo consiste en controlar que el pasaje viaje con su billete correspondiente. En este número de Hora Punta hablaremos de ellos.

La categoría de ACI se instaura hace unos doce años, a través de un Pacto por el cual el personal de taquilla pasaba a ejercer nuevas funciones; para ello se les dio el correspondiente cursillo y una vez acabado, poco a poco se han ido haciendo con este trabajo que, como todos los trabajos de trato directo con el público, es ingrato.

Hablamos con **Francisca García Rico**, que nos dice que es de Melilla, y de broma, que nació al lado de Perejil; lleva 36 años en Metro y doce de ACI. También hablamos con **Isabel Lajas Germán**, que lleva 35 años en la empresa.



Margarita Latorre,
Francisca García
e Isabel Lajas.



Vistas generales de las nuevas instalaciones en Paral·lel

Ellas, que son bastante alegres y optimistas nos cuentan que su trabajo consiste básicamente en comprobar que el usuario lleve correctamente su billete, aunque también ejercen algunas otras funciones. Provistas de su EPI recorren cada día un tramo de línea y sus estaciones, entre las seis y las diez de la mañana hacen la intervención en la estación asignada, desde las diez hasta las trece horas suben al tren. Esta labor la realizan en grupos de 10 ó 12 acompañadas por una pareja de seguridad que les sirve de apoyo si la situación se pone dura.

H.P. ¿Cómo se toma el pasaje el hecho de que se les solicite el billete?

F. García e I. Lajas: el pasaje en general no lo toma muy bien, aunque hay de todo. Cuando no hay situación de fraude se da el caso que incluso se alegran de que se ejercite esta intervención; en los casos de fraude es más duro, ya que el pasaje se pone inmediatamente a la defensiva atacando a la empresa, a las instituciones y a todo lo atacable. También hay personas que pagan su multa religiosamente y no ponen problemas, pero son las menos.

Está claro que para este trabajo hay que tener bastante mano izquierda y mucha, mucha tolerancia para aguantar los malos modales de algunas personas.

Trabajar en grupo es mejor. Nos sentimos apoyadas por el grupo

H.P. El hecho de ir arriba y abajo, cada día una línea y una estación distinta ¿puede hacer el trabajo más distraído?

F. García e I. Lajas: Bueno, no sé si más distraído pero resulta diferente cada día. Según los acontecimientos que vive la ciudad, el país, las situaciones que se dan en general hacen que el público esté de un talante o de otro y ello afecta directamente al trabajo.

H.P. El hecho de realizar el trabajo en grupo ¿mejora o dificulta el mismo?

F. García e I. Lajas: Trabajar en grupo es mejor. Nos sentimos apoyadas por el grupo.

H.P. ¿Se ha dado el caso que algún usuario haya intentado agrediros?

F. García e I. Lajas: Si se ha dado el caso, en muchas ocasiones encontramos pasajeros embriagados o incluso drogados; estas personas suelen reaccionar violentamente, por trabajar en grupo e incluso llevar acompañando la pareja de guardas de seguridad nos da sensación de apoyo.

H.P. ¿Qué hacéis cuando encontráis personas en estas condiciones?

F. García e I. Lajas: Normalmente avisamos al Jefe de Estación. Pasamos aviso de las incidencias que apreciamos realizando nuestro trabajo.

H.P. Además de solicitar el billete ¿realizáis alguna otra función?

F. García e I. Lajas: Si, por ejemplo, en casos de suicidio ayudamos a desalojar pasaje, informamos a los usuarios. También echamos una mano en caso de que haya algún Colegio intentando acceder al Tren, en fin, si se nos necesita hacemos cualquier trabajo relacionado con informar y auxiliar al pasaje, por ejemplo si alguien se encuentra mal, también atendemos.

Se incorporan al grupo algunas otras ACI que nos cuentan anécdotas. Nos habla **Eva Fernández Viñas** que nos explica que un día, se acercó a una pasajera para pedirle el billete y la pasajera, al parecer, entendió que el EPI era un aparato para medir la presión arterial, y le preguntó si venían a tomarle la presión... otra veces se han encontrado personas que hasta fingen mareos para que no se descubra que viajan sin billete, todo vale para intentar escaquearse .

Las personas, la mayoría de las veces nos tomamos muy mal los controles, y ello repercute en el trabajo de estos compañeros que deben efectuarlos a diario. No obstante el público en general debería reflexionar sobre el hecho que el control del fraude es en beneficio de la persona que paga su billete puntualmente y utiliza correctamente las instalaciones. El civismo y el buen uso de todo aquello que es público, debe ser una norma de conducta y no una obligación policial. Gracias al colectivo de ACI por estar ahí poniendo su granito de arena en la buena marcha de la red de Metro.



**El civismo
y el buen uso
de todo aquello
que es público,
debe ser una
norma de
conducta**

Margarita Latorre

LA PEÇA MÉS ANTIGA EN SERVEI ALS AUTOBUSOS DE BARCELONA COMPLEIX 100 ANYS I ES DE PAPER SOBRE TELA

Una mirada agraïda al plànol de Barcelona de 1903.



No sabré explicar-vos totes les vicissituds que haurà viscut el **Plano de Barcelona. Propiedad de su Excmo. Ayuntamiento Constitucional. Sección de Edificación y Ornato 1903. Barcelona, Noviembre de 1903** —dotat del corresponent «VºBº» del senyor «Jefe de Urbón. (per «Urbanización», suposo) y Obras», amb firma il·legible—, però el cert és que, amb un nou marc d'alumini i protegit per una gran placa de metacrilat, està tot satisfet i espectacular penjat a un despatx de la novíssima cotxera del Triangle de Sant Andreu.)



Puc assegurar-vos, això sí, que durant molts anys havia estat penjat al despatx del Cap de Material mòbil a la cotxera de Llevant, a hores d'ara ja desapareguda, on jo el vaig veure des que vaig entrar a la Companyia fa ja més de vint anys.

I per tant, es comprèn que l'anunciat enderrocament de la cotxera esmentada, i el fet de que això s'esdevingués als cent anys de la confecció del nostre Plànol, desencadenés una maniobra de gran abast per a assegurar-ne el seu trasllat al que és en certa forma el successor d'aquell despatx, actualment el del Director del Servei d'Enginyeria de Bus.

No us penseu que això ha estat dit i fet, que una peça de més de 3 per 2 metres (l'escala del plànol és de 1:5000; les illes de l'Eixample hi tenen dos centímetres de costat) no passa per les portes i, per tant, no es transporta en un tres i no res.

Tant el desmuntatge, l'enrotllat i la custòdia del plànol, la recerca i compra de material per al nou marc i la deguda coberta de protecció, la construcció i el muntatge de tot plegat, el transport al Triangle, i —no us ho perdeu!— el penjat del plànol a una paret no projectada per a aquestes nobles funcions han estat com altres tantes petites batalles a resoldre amb paciència, imaginació i bona voluntat.

Tot ha arribat a bon terme i vull agrair de tot cor ara la bona disposició i el treball de molts companys, una mica de tot arreu: FRANCISCO GODOY GARCÍA, FRANCISCO PÉREZ CENDÓN, ADRIÁN NARANJO CUSTODIO, LORENZO CONTINENTE CRUZ, JOSÉ DÍAZ MASEGOSA, MIGUEL ZOMEÑO DÍAZ i LUIS MÁRQUEZ CASTELLANO, així com el Sr. Bartsurto, sense oblidar Josep-Manuel Rodríguez Huertos, Francisco Rodríguez Martín i Carlos Mariño Sánchez. Amb tots ells vam formar un simpàtic equip que va celebrar l'acabament de les "obres" amb un esmorzar de forquilla de moltíssima qualitat.

I, per acabar, no dubteu en trucar-nos si us interessa donar-li una ullada per tal de comprovar que la nostra gran ciutat ha canviat en moltes coses, o per a satisfer qualsevol curiositat, però potser el que més agrada de veure és tantes altres que ja hi eren, el 1903, donant-nos una mica més de perspectiva de la llarga història de la ciutat i de la contribució de tants homes i dones a la seva fesomia actual.



Representació gràfica del Casc Antic i del Barri Gòtic.

Òscar Sbert Lozano, març de 2004.



TAMBORES LEJANOS

Los más veteranos del lugar decían oír tambores lejanos que anunciaban la desaparición del C.O.N. de Borbó y, cada vez que sonaban, se oía el mismo comentario: «Desde que entré en TMB vengo oyendo lo mismo.»

Un día, el tamborear lejano se oyó más cerca, y entonces desapareció el C.O.N. de Borbó y, con él, el C.O.N. de Llevant

Pero empezaron a sonar más fuerte cuando el ciudadano nos exigió estar a las alturas de las circunstancias del evento FÓRUM 2004, ya que se necesitaban dos centros para la fusión de culturas.

Un día, el tamborear lejano se oyó más cerca, y entonces desapareció el C.O.N. de Borbó y, con él, el C.O.N. de Llevant, tras lo cual nació una nueva realidad en TMB: el C.O.N. de Horta.

Sus instalaciones son enormes; sus datos de propiedades, inmensos (quizás algún día escriba sobre la gran cantidad de metros que tiene de cables). Pero también es inmensa la cantidad de compañeros y compañeras que están trabajando en él, conductores, administrativos, personal de talleres, etc.

De dos centros pequeños se ha hecho una fusión de culturas, una fusión de nuevos compañeros y compañeras, que la realidad hace que sean extraños en un centro tan grande.

Pocos se saludan cuando caminan por los pasillos, que son fríos, largos, inmensos... Es constante el ir y venir de los conductores que no se han hecho aún ningún relevo, de personas que nos dan la sensación que no son compañeros ni compañeras.

Sin embargo, la realidad dice que de vez en cuando alguno se saluda, pero es porque pertenecía a uno de los equipos desaparecidos (Borbó o Llevant), dos equipos que se tienen que fusionar.

Día a día, con actos como las excursiones a la nieve que se están organizando, iremos conociendo a nuestros nuevos compañeros, fusionando los dos equipos de forma que sean sólo uno: el C.O.N. de Horta.

Los tambores han dejado de sonar. Ya no se oye su ruido; ahora sólo queda la fabulosa vista de Barcelona que se puede apreciar desde el nuevo C.O.N.... pero eso será motivo para otro artículo.

Manel García Andreu

De dos centros pequeños se ha hecho una fusión de culturas, una fusión de nuevos compañeros y compañeras, que la realidad hace que sean extraños en un centro tan grande



VISITA AL CTC DE RENFE

El pasado mes de diciembre tuvo lugar la visita de un grupo de mandos intermedios de Circulación de L1 a las instalaciones del CTC de RENFE, situado en las dependencias administrativas de la Estación de Francia.

Los objetivos del CTC están claros: minimizar el impacto de las incidencias que alteran la normalidad del servicio

El objeto de la visita fue intercambiar experiencias y comprobar diferentes sistemas de explotación similares al nuestro. A tal fin, el Sr. J. E. Dueñas, Responsable de Regulación, nos acompañó durante toda la mañana, nos enseñó las dependencias y nos explicó las funciones que el centro se realiza.

Desde el CTC de Barcelona se gestionan líneas que llegan desde la Comunidad de Navarra, toda Catalunya y parte de la Comunidad Valenciana; para ello, aparte del de Barcelona (central) existen varios sub-centros, como son los de Reus, Lleida, Zaragoza y Girona.

Los objetivos del CTC están claros: minimizar el impacto de las incidencias que alteran la normalidad del servicio. En este sentido, RENFE funciona como un conglomerado de empresas (las denominan operadores) y el CTC presta servicio a todas ellas. De este modo, por ejemplo, Trenes de Cercanías, Nacionales e Internacionales actúan de modo independiente y gestionan su propio personal, horarios, recorridos, etc., aproximándose así —comenta el Sr. Dueñas— a las directrices europeas en materia de transporte.

El CTC de RENFE no es muy distinto al de Metro a nivel de operatividad. Podemos encontrar puestos de control dirigidos por técnicos en regulación que utilizan para el seguimiento de los trenes el mismo sistema informático que tenemos en Metro de Barcelona (SAINCO). Así mismo, disponen de un sistema de radiotelefonía para la comunicación con los trenes que circulan por las diferentes líneas. Otra función consiste en gestionar el suministro eléctrico de las líneas de tracción, tal como se hace en el CCM de Metro.





Cuando el operador del CTC recibe un aviso de avería o incidencia de un maquinista, ésta es traspasada directamente al personal técnico que se ocupa de atenderla

Tan sólo existen algunas diferencias que merecen mención. Una de ellas es la asignación de líneas a los distintos operadores; para ello disponen de un departamento que se ocupa del control y la asignación de recorridos con el objetivo de satisfacer las necesidades de los tres solicitantes. A diferencia de Metro, RENFE modifica constantemente líneas y recorridos, ya que su demanda varía también mucho en función de la temporada y de la zona; es ahí donde el CTC tiene una actuación primordial.

Otra de las diferencias significativas es que cuentan con un departamento anexo que se ocupa de atender las incidencias técnicas en los trenes, de modo que cuando el operador del CTC recibe un aviso de avería o incidencia de un maquinista, ésta es traspasada directamente al personal técnico que se ocupa de atenderla, liberando de esta manera la carga de trabajo a las personas que atienden los puestos de control.

En definitiva, la visita ha sido muy enriquecedora para todos y abre las puertas a futuras relaciones, de forma que los empleados de ambas empresas puedan compartir sus experiencias.

Para acabar, quisiera agradecer el trato y las atenciones recibidas por parte del personal de RENFE, que nos hizo sentir en todo momento como en nuestra propia casa.

Personal de Metro:

Mercedes Mihi, Agustí Duch, Antonio Ortega; J.J. Roldán, J.M. Lorenzo, Xavi Hernández (Mandos Intermedios de Circulación GL1)
Carles Riera (Responsable Operativo de Circulación GL1)

Personal de RENFE:

Sr. Dueñas (Responsable de Regulación)
Sr. Sanz (Responsable de Recursos Humanos)

Carles Riera

Responsable Operativo Circulación Gerencia L1



ACONCAGUA

"UN PEQUEÑO 8.000"

El parque provincial Aconcagua se encuentra en la provincia de Mendoza, a unos 180 km al oeste de esta ciudad, enteramente en la República Argentina.



Jesús Morales señalando el Aconcagua.

El cerro Aconcagua es la montaña más alta de América del Sur, y la cumbre más alta del mundo fuera de Asia. Sus 6.962 m equivalen, en cuanto a esfuerzo físico y psicológico, al ascenso a una montaña de 8.000 m. Esto se debe a que las condiciones climáticas de Los Andes centrales, a igual altura, son mucho más severas que en el Himalaya, debido a la humedad, que es sumamente escasa, y al oxígeno, que disminuye por esta razón. En Los Andes, la vegetación difícilmente alcanza los 3.500 m, por eso el aspecto desértico y el aislamiento afectan psicológicamente, contribuyendo a aumentar la dificultad de su ascenso.



Jesús con sus
compañeros
italiano y
argentino.



Sonriendo a -10°.



1er campamento de altura.

El Aconcagua es la montaña más alta de América del Sur, y la cumbre más alta del mundo fuera de Asia. Sus 6.962 m equivalen, en cuanto a esfuerzo físico y psicológico, al ascenso a una montaña de 8.000 m

Los campamentos base, desde los cuales se inicia el ascenso, se encuentran a más de 4.000 m, por lo que hay que tener muy en cuenta las dos principales señales de peligro, que son los edemas de pulmón o mal de montaña y las temperaturas extremas, ya que es frecuente encontrar -25°C por encima de los 5.000 m cuando en el campamento base se puede estar con ropa de verano.

A mí, coronar el techo de América me ha supuesto veintitrés días de intensas emociones y recuerdos difíciles de olvidar, sobre todo la experiencia de haber convivido con arrieros, porteadores, guías, cocineros, que tanto facilitan la labor en el campamento base y que te hacen vivir la montaña de una manera diferente.

Mi expedición comenzó el día 4 de enero con la ascensión al volcán Maipo de 5.300 m, que nos sirvió de preaclimatación. El día 11 de enero, y después de llevar tres días bloqueados en el campamento base a causa del mal tiempo, partíamos hacia la cumbre un argentino, un italiano y el que os escribe. Durante el ascenso, el frío y la nieve nos acompañaron en cada momento, y las ilusiones por llegar a la cima se iban debilitando por tal motivo.

Realizábamos un ascenso paulatino, repetido y gradual a alturas de entre los 5.300 y 6.000 m, transportando equipos y alimentos para instalar los tres campamentos de altura. Debido a que el deterioro físico a estas alturas suele ser irremediable, realizábamos cortas estancias en los campamentos y descendíamos a cotas menores a dormir. Para mí, particularmente, esto era lo más duro —más que el frío—, ya que estar 5 ó 6 horas subiendo por fuertes pendientes a un campamento para luego bajar y volver a subir de nuevo al día siguiente, psicológicamente fue muy duro; pero para aclimatar bien es muy aconsejable.

Desde el campo base cada día nos pasaban el parte del tiempo por radio, y para el día 19 nos comunicaron que se abría una ventana de buen tiempo y decidimos que había que aprovecharlo.

El día 17 nos situamos en el último campamento de altura a 6.000 m, esperando el día clave. Era nuestra oportunidad, no teníamos más días de reserva. El día 23 yo tenía que regresar a España, y para bajar a Mendoza

necesitábamos tres días. El problema era que llevábamos ya muchos días por encima de los 5.000 m y la falta de oxígeno empezaba a notarse.

El día 18 prácticamente lo pasamos dentro de la tienda. Fue un día de mucho viento y las temperaturas bajaron considerablemente. A las 19:00 h el termómetro que teníamos dentro de la tienda marcaba -10°C .

Afortunadamente, el día 19 amaneció inmaculado, el pronóstico parecía fiable, era un regalo de Dios por haber aguantado tanto los días anteriores; no nos lo creíamos. A las 6:00 h de la mañana salíamos hacia la cumbre, con todas nuestras esperanzas puestas en ella, y lo que sí nos íbamos creyendo cada vez más era que la cima era nuestra; estábamos bien físicamente y la ilusión tiraba de nosotros.

Me resulta muy difícil explicar en estas líneas las emociones que se sienten cuando ves que te vas acercando a la cumbre y que lo vas a conseguir... Ves que la cima está ahí mismo, pero la falta de oxígeno sólo te permite dar dos pasos cada minuto; es algo que hay que vivirlo: sientes cómo todos tus esfuerzos se ven recompensados, y sigues avanzando con esa emoción que tira de ti energicamente y sientes que has llegado a la cima porque en definitiva no has encontrado tu límite.

A las 15:00 h, Gerardo, Luciano y yo, Jesús, nos abrazábamos emocionados rodeados de un paisaje que sólo puede admirarse desde la cumbre del ACONCAGUA.

Jesús Morales, Roquetas-Metro



**Coronar el
techo de América
me ha supuesto
veintitrés días
de intensas
emociones
y recuerdos
difíciles de olvidar**



MONTBLANC

El Montblanc se encuentra situado en la región de Haute-Savoie, entre Francia, Italia y Suiza. Con sus 4.510 m de altura es la montaña más alta de toda la región de Los Alpes.



Cabe destacar que el Montblanc, pese a la fama que tiene de ser una montaña relativamente fácil, no presenta ninguna vía de ascensión sencilla.

Cualquiera de las tres rutas consideradas normales implican un esfuerzo físico importante y un buen conocimiento de las técnicas de progresión sobre glaciares y rescate en grietas, sin olvidar los posibles problemas de altura.

Coronar el techo de la vieja Europa es sin duda, disfrutar de una de las mejores vistas de los Alpes.

Jesús Morales, Roquetas-Metro



Pese a la fama que tiene de ser una montaña relativamente fácil, no presenta ninguna vía de ascensión sencilla





UN DIA A LA NEU

— El 21 de gener anem amb els companys a la neu! —
dic jo.
— Quin morro! —exclamen els meus nens— Què bé
que t'ho passes!

I és cert. En aquestes sortides que fem en grup ens ho passem pipa: sortim de l'ambient de Barcelona, parlem amb els companys que fa temps que no veiem i, sobre tot, descarreguem adrenalina.

En arribar al punt de trobada amb els guies, per sota d'Alins, ens esperaven quatre tot terrenys per pujar a la zona d'esbarjo i refugi, a uns 10 quilòmetres cap amunt. Ja comencem a veure neu... Està ennuvolat, però es igual: anem abrigats. A dalt, hi ha força neu, i què blanca i neta està.

Fem grups de sis, per rotar-nos en les activitats. El nostre grup comença per la construcció d'un iglú. Ens donen una pala i... a cavar! Quina calor! Em fan nosa l'anorac i els guants, i me'ls trec. Quina muntanya de neu que hem fet!.

Ara ens toca portar les motos biplaça. Fem una excursió de mitja hora cadascú. Tenen molta potència i són fàcils de conduir, però a les corbes... més d'un ha caigut al terra amb moto inclosa.

Comença a lluir el sol: quin goig! Arribem al refugi i ens posem les raquetes. Comencem a pujar pel bosc.

Dos o tres companys van tenir problemes amb les fixacions de les raquetes, però, a la fi, vam fer el recorregut. Què fantàstic és trepitjar neu verge. Ens resta l'última activitat: el tir de trineu amb gossos. Un petit recorregut, primer de pujada, en què feien llàstima els tres gossos. Animàvem el cap cridant-lo pel seu nom i ajudàvem una mica empenyent. Donem mitja volta. Ara, de baixada, es una altra història. Quina velocitat que agafen les bestioles! Ara es qüestió d'anar frenant i no perdre l'equilibri. De sobte, sento un crit; però... Què veig? Passen pel meu costat, els gossos arros-

segant un trineu sense conductor! Ha, ha, ha! El company anava corrents al darrera, però els animalons no s'aturaven. Quin fart de riure!

Tornem al punt de partida i, de sobte, veiem com s'en-sorra l'iglú. Oh, quina pena!

Estem afamats, i al refugi ens espera l'àpat.

Tornem amb els 4x4 a l'autocar, i veiem la Guardia Civil fent un control, perquè a la zona hi ha rutes de contrabandistes.

Fem ja carretera, i esgotats i amb la panxa plena, tornem a Barcelona, mig adormits.

Ha estat, com totes les sortides que hem fet, una experiència inoblidable.

Fins la propera! Barraquisme, potser?

Lluïsa Garcia 11287

Horta





CONCENTRACION 4X4 DE TMB

El grupo de amigos de TMB, Bojos pel 4x4, del que ya hemos hablado en otras ocasiones, organizó una concentración con el objetivo de convocar a todos los amantes de esta actividad.



En un día medio nublado, a partir de la hora indicada fueron llegando nada menos que un total de 19 vehículos 4x4 y más de 50 personas (incluyendo acompañantes, niños y perros). Desde el principio se vio que el nivel de la ruta —que en principio era muy sencilla— sería alterado por los participantes, ya que en el aparcamiento se podían ver Toyota, Nissan y Suzuki con sus pegatinas de varios clubes de TT, que no tienen lo que se dice fama de *light*, así como a algún otro preparado.

Tras las presentaciones y los saludos de rigor se hizo entrega de los *rutómetros* (libros de ruta) y comenzamos el recorrido por carretera hasta la población de Can Aguilera, cerca de Pierola.

Una vez allí, aprovechamos para recuperar energías, con el pertinente bocata. La primera toma de contacto con tierra (deberíamos decir con agua, porque comenzaba en una riera que era en realidad un río) fue algo gratificante, ya que pensaron que se lavarían los coches (¡je, je, je... no sabían lo qué vendría después).





Seguimos por el citado río, para después adentrarnos por una pista en la que existía la opción de una *trialera* respetable. Amablemente se invitó a seguir por otro camino a quien no se sintiera capaz, pero la gran mayoría no quiso perderse el espectáculo.

Allí hubo levantadas de rueda por parte de los Toyota, los Discovery, los Terrano y los Suzuki, además de un pequeño percance, que no fue nada gracias a un árbol (bueno, tuvo como consecuencia un abollón en el coche de Didac).

Después de estos cruces de puentes parecía que la cosa estaría más tranquila, pero en ese momento apareció la poza —que a algunos les pareció la madre de todas las pozas—, de un agua de color barro. Quienes al principio pensaban acabar con el coche limpio cambiaron de opinión.

El resto de la ruta, unos 40 km, fue tranquilo. Ya llegados al final, en el Cogullo de Cal Torre (punto mas alto de la Cataluña central) hicimos la foto de rigor, pero no pudimos contemplar las fabulosas vistas de las comarcas del Bages y del Baix Llobregat debido a la intensa niebla.

Seguidamente fuimos a reponer fuerzas a una bonita masía de la zona (St. Pau de la Guardia), donde comentamos las peripecias del día. La valoración general fue muy positiva.

Si queréis mas información sobre nuestras actividades, podéis consultar la siguiente dirección: **www.iespana.es/bojos-pel-4x4**

Desde el principio se vio que el nivel de la ruta —que en principio era muy sencilla— sería alterado por los participantes, ya que en el aparcamiento se podían ver Toyota, Nissan y Suzuki con sus pegatinas de varios clubes de TT

Bojos pel 4x4



FIESTA DE NAVIDAD EN LA ESTACIÓN DEL NORTE

Con motivo de las fiestas de Navidad, tuvo lugar en las dependencias de la antigua Estación del Norte de la Guardia Urbana del Ayuntamiento de Barcelona una fiesta para los hijos de los agentes. Para ello se contó con la participación de diferentes empresas que suministraron diferentes productos para convertir esa jornada en un día muy especial para los peques.

El objetivo estaba claro: llenar de ilusión una jornada para los más pequeños

En esa línea, y a petición de la propia Guardia Urbana, se contó con la participación de los mandos intermedios de Circulación de GL1, Ramón Carbó y Javi Rivera, que entregaron a los niños unos pequeños detalles suministrados por la Gerencia.

Al acto no faltó la presencia de payasos, que animaron la fiesta con música y juegos. También hubo diferentes atracciones, como castillos hinchables y pruebas con obstáculos, e incluso se realizó un sorteo de juguetes.

Hay que decir que no faltó de nada y, por supuesto, se ofreció una gran merienda a base de pastas y bebidas que encantó a todos los niños.

El objetivo estaba claro: llenar de ilusión una jornada para los más pequeños, a lo que Gerencia de L1 se volcó con verdadera dedicación, ya que desde el momento en que recibí la propuesta de participar en la fiesta la idea me entusiasmó, y pensé que además del





servicio de transporte debíamos ofrecer algo que también es muy importante para nuestros clientes... a nosotros mismos.

Carles Riera
Responsable de Circulación L1

Al acto no faltó la presencia de payasos, que animaron la fiesta con música y juegos



MEMORIAS DE UN ESTUDIANTE EN TMB

Aquel 8 de Enero del 2003 salí de casa con esa sensación de miedo e inquietud que se puede tener ante tu primer día de trabajo en TMB... y en la vida.

Nuestro desconocimiento de TMB era completo: todos aquellos autobuses y metros que utilizábamos diariamente requerían el trabajo de muchas más personas de las que en un primer momento podíamos haber imaginado

Como todo buen principiante, quería que todo saliese lo mejor posible, intentando evitar cualquier tipo de imprevisto que pudiera provocar una situación comprometida. Medité acerca de la hora a la que saldría de casa, la ropa, el itinerario a seguir... en fin, todo lo que estuviera en mi mano para controlar la nube de interrogantes que se cernía sobre mí, porque no era cuestión de liarla en mi primer día de trabajo.

Pues bien, había llegado ya a Zona Franca II y allí estábamos todos en el vestíbulo. Esperábamos a M^{re} Dolores Álvarez para que nos guiara en nuestra primera toma de contacto con lo que sería nuestra empresa durante ocho meses. Nuestro desconocimiento de TMB era completo: nadie de nosotros sabía como era por dentro. La primera reunión sirvió para que mis compañeros y yo pudiéramos comprender que todos aquellos autobuses y metros que utilizábamos diariamente requerían el trabajo de muchas más personas de las que en un primer momento podíamos haber imaginado. La finalidad de todo era facilitar la movilidad en el área metropolitana de Barcelona, e intentar reducir el uso del transporte privado. Paradojas de la vida, pensé yo, uno de los objetivos de la empresa en la que voy a trabajar es minimizar el uso del vehículo privado, y yo mientras tanto intentado sacarme el carné de conducir.



Tras el primer día de contacto puramente informativo con la empresa, hubo un segundo día, si cabe más importante, dado que sería el primer día como “trabajadores más o menos serios” e íbamos a conocer a nuestros compañeros de departamento. En mi caso, mi departamento era Aprovisionamientos y Logística, del que sólo conocía el nombre y dónde estaba situado. Supongo que mi atracción por este departamento radicaba en el interés que me han suscitado siempre las relaciones entre empresas y todo lo que rodea a las negociaciones entre clientes y proveedores; además, no nos vamos a llevar a engaño: eso de pasar todo el día comprando también tenía su gracia, ¿no os parece?

Después de una breve presentación de lo que era el trabajo en el departamento de compras, prosiguieron las presentaciones con todos mis compañeros, y pude constatar desde los primeros momentos que había muy buen ambiente.

Se acercaba otro gran momento: mi primera toma de contacto con el SAP, el software corporativo con el que trabajaban algunos departamentos, entre ellos el de compras. En ese momento ya pertenecía a esa parte del mundo que eran usuarios de SAP. A partir de ese día comenzó a rodar mi trabajo en TMB, y allí estaba yo para intentar aprender todo lo que pudiera.

Los días empezaron a pasar en el calendario como empujados por fuertes ráfagas de viento, y, más pronto de lo que yo hubiera podido imaginar, aquí me tenéis escribiendo estas palabras para explicaros como ha sido mi experiencia durante ocho meses en TMB. Durante este periodo he aprendido mucho; he descubierto que hay una cierta distancia entre lo que me explican los libros en la universidad y lo que realmente existe en las empresas; he identificado situaciones y estructuras que antes tenía en mi mente como difuminadas ideas teóricas, y les he dado forma y una imagen más real; he disfrutado con la sensación de sentirme útil y como uno más dentro de una estructura de personas tan grande como TMB; pero, sobre todo, he comprendido que por encima de todos los conocimientos técnicos, económicos, informáticos, etc., están las relaciones con las personas que te rodean, desde que coges el autocar por la mañana hasta que te despides de tus compañeros de departamento por la tarde, pasando por toda la gente con la que tienes contacto durante todo el día, ya sea en el comedor como en cualquier otro sitio. En resumen, se podría decir que siento que he crecido en conocimientos en el ámbito profesional pero también en conocimientos como persona.

Me gustaría dar las gracias desde estas líneas a todo el departamento de Compras, al “departamento de becarios enrollados de TMB” (mis coleguillas de la facultad), a mis compañeros del autocar, y a todas las personas que han tratado de una forma u otra conmigo. A todos, gracias por haberme hecho sentir tan a gusto como me he sentido.

He acabado mi periodo de prácticas en TMB: dejaré colgada mi “L” de novato al siguiente que llegue, con la tranquilidad de saber que lo dejo en buena compañía.

Abel Montoro

He disfrutado con la sensación de sentirme útil y como uno más dentro de una estructura de personas tan grande como TMB, sobre todo, he comprendido que por encima de todos los conocimientos técnicos, económicos, informáticos, etc., están las relaciones con las personas que te rodean

Dejaré colgada mi “L” de novato al siguiente que llegue, con la tranquilidad de saber que lo dejo en buena compañía



EL TRANBAIX A ELECCIÓN

En Cornellà se nos dan dos opciones para viajar en tranvía: en 5" (en el parque de Can Mercader) y en 1:1 (por la carretera de Cornellà).



La expectación que ha supuesto el regreso del tranvía para el transporte de pasajeros ha motivado el hecho de crear una réplica a escala, en 5", en el citado parque de Can Mercader, de manos del señor Marcel Fernández, quien, con una antigüedad de más de veinte años en el Club de Amigos del Ferrocarril de Cornellà, realizó el Trambaix. Ésta es su última obra, pero cuenta en su curriculum vitae con la realización de la mayoría de los trenes de club que circulan por el parque.



El Trambaix fue inaugurado en la Festa del Trenet por el señor Montilla, alcalde de Cornellà. Y desde ese día ha tenido mucha aceptación por parte de quienes se acercan a Can Mercader. El tranvía ha circulado eficazmente y sin problemas ni incidencias. Así pues, el Trambaix en 5" está siendo efectivo.

Sin embargo, el gran dilema está en el de escala 1:1.

Para gustos y opiniones, todas. Unos dicen que si el 18 de marzo de 1971 circuló el último tranvía porque se pensó que no era eficaz, por qué ha regresado otra vez.

Otros lo ven con buenos ojos, porque depende sólo de paradas y semáforos, de modo que gana en rapidez. Además, es limpio y silencioso, muy accesible y hasta bonito.

La realidad, el paso de los meses nos la dirá.

Personalmente prefiero ver qué sucede. No me parece oportuno opinar sobre un hecho que aún no se ha dado. La única opinión que e tiene hace referencia al «hermano pequeño», que, ya pasados los meses, como decía antes, es eficaz.

En lo relativo al «hermano mayor», me preocupa la convivencia entre Trambaix, turismos y peatones. Veo que los peatones no tienen conciencia de su paso, no están acostumbrados aún y no se fijan al pasar por las vías. De igual modo, descubro con frecuencia vehículos que se detienen sobre las vías, sin pensar en el riesgo que corren.

La expectación que ha supuesto el regreso del tranvía para el transporte de pasajeros ha motivado el hecho de crear una réplica a escala

Seamos optimistas y demosle la confianza necesaria, para que este nuevo servicio de pasajeros, con vistas a una extensión en el futuro, sea de gran utilidad y servicio para todos

Otro gran dilema que escucho de la gente es saber qué opción se tendrá cuando un tranvía quede inmovilizado por avería si los autobuses cesan su servicio... Hay trayectos de metro con tramos comunes con autobuses. ¿Por qué el tranvía no puede convivir también con éstos? La gente acepta que se tengan menos autobuses, pero desea que queden algunos. En general se quiere disponer tanto de autobuses como de tranvías. Sí al transporte público, pero no a medias tintas. Es la ley de «a mayor oferta, mayor demanda». Y con un peso mayor, teniendo en cuenta la unidad tarifaria. Lo cual garantiza el hecho de no haber competencia entre ambos.

Seamos optimistas y demosle la confianza necesaria, para que este nuevo servicio de pasajeros, con vistas a una extensión en el futuro, sea de gran utilidad y servicio para todos. Ya que, queramos o no, está y estará. Para bien de unos, y a lo mejor no tanto de otros. Y como apunta el dicho: «Nunca llueve a gusto de todos». Por este motivo, espero que el Trambaix sea lo mejor para la mayoría.

Juan Antonio Crespo Fernández
Gestor de materiales. CON Z.F.I.



AGRADECIMIENTO A LOS CONDUCTORES DE LA LÍNEA 38

Escribo esta nota en nombre de varios usuarios de la línea 38 (Plaça Catalunya – Cotxeres). Como pasajeros habituales de esta línea, quisiéramos transmitir nuestro más profundo agradecimiento al servicio prestado por sus conductores.

Bien sabido es por la mayoría que esta línea no goza precisamente de un ambiente muy agradable para los pasajeros, que la utilizan para desplazarse diariamente a sus puestos de trabajo. (Nosotros cogemos cada día el autobús nº 5503 que sale a las 7 de la mañana). Sin embargo, queremos destacar el trato excepcional que hemos recibido, especialmente por parte de los conductores. Nos gustaría destacar la consideración y actitud demostrada por su parte.

Comparando la situación de la línea 38 con la de otras líneas, entendemos que el personal debe realizar un esfuerzo adicional, ya que las condiciones que tienen que soportar no son nada agradables. Gracias a la actitud demostrada por sus conductores nos ahorramos un trayecto mucho más largo (por ejemplo, con la línea 109, vía plaza España) ya que sin el apoyo que hemos recibido no cogeríamos esta línea.

Usuarios de la línea 38



TENEMOS QUE CRECER Y DESARROLLAR LA PAZ

¡Hola!

Me llamo Guillermo Fernández Jener (Guille). Tengo 14 años, y voy a Primero de ESO de la escuela Siervas de San José, situada en la calle República Argentina.

Entre mis aficiones destacan la redacción, el goalball y el esquí.

Este texto surgió cuando en el colegio nos propusieron escribir sobre uno de los tres ejes del FÓRUM DE LES CULTURES 2004, que son la diversidad, la paz y la sostenibilidad.

Las noticias actuales me inspiraron para escoger y hablar sobre la necesaria paz. Eligieron dos redacciones de cada clase, y nos informaron de que todas las que habían sido escogidas (incluida la mía) se expondrían en algún edificio del Fórum. Puesto que desconocían el lugar de exposición de nuestros trabajos y que, por eso, no puedo indicaros ningún edificio, os entrego mi redacción para que disfrutéis con la:

¡PAZ!

TENEMOS QUE CRECER Y DESARROLLAR LA PAZ

Había una vez un niño llamado Miguel. Este niño tenía un carácter alegre, optimista y muy perseverante. En cambio, otro niño llamado Juan era muy orgulloso. La familia de Miguel iba un poco justa económicamente, no como la de Juan. Miguel iba todas las mañanas al colegio con paso decidido, preparado para una jornada de intenso trabajo y con el deseo de aprovechar un tiempo magnífico. Pero Juan acostumbraba a ir al colegio con su moderno patinete y comprarse un abundante e inmejorable desayuno en la pastelería. Miguel era un niño que no hacía distinciones: ayudaba a todos sus compañeros, todos eran sus amigos... No obstante, se diferenciaba de otros como Juan, ya que estos siempre iban con un mismo grupo en el que no dejaban entrar ni participar a nadie más. Juan negaba rotundamente todo tipo de colaboración con los demás, ya que estos insistían mucho en ser sus amigos para disfrutar de una amistad más.

Actualmente, Juan y Miguel ya son mayores. Miguel es el organizador de una ONG encargada de ayudar a millones de personas de todo el mundo. Sin embargo, Juan, con su carácter tan cerrado y la poca voluntad para estudiar que tenía, se quedó solo, sin poder contar con nadie. Entonces fue cuando Miguel, visitado por el propio Juan para pedirle ayuda, le ofreció un trabajo, le convenció para que fuera buena persona y se hicieron amigos.

Ambos se ayudan. Juan comprendió y encontró aquello que había estado buscando durante tiempo: la felicidad. El ayudar a los demás le provocaba una sensación de euforia y bienestar.

Esta narración refleja la necesidad de poder disfrutar con todos. Porque la paz y la amistad son virtudes que tienes que aprovechar para saber formarte como buena persona. También hay que tener en cuenta el respeto a todos, ya que somos humanos y personas sin excepción, y todos recibimos el mismo daño, todos somos vulnerables a la fuerza de la palabra, y por eso, aparte de resolver los conflictos con diálogo, hay que llevarlo a cabo con las mejores palabras posibles. De nada nos servirá la violencia, ya que no es un acuerdo, y tenemos que aceptar las opiniones y los derechos de todos, porque ellos también viven como nosotros. Solo así conseguiremos un mundo lleno de paz, respeto y justicia, tres grandes metas con las cuales mejoraremos muchas vidas.

Guillermo Fernández



L'EMILI VILLARROYA HA MORT

El passat dia onze de febrer va morir el company Emili Villarroya i Bach, President de l'Associació de Jubilats de TB.

Si l'haguéssim de definir el pintaríem com una persona de bon humor, amb molta ironia i que va plantar cara a la seva malaltia al llarg de molts anys, fins que no va poder més.

Hi ha un pensament de Teresa de Calcuta que el retrata una mica:

La vida

- ... es una oportunidad, aprovéchala.**
- ... es un sueño, hazlo realidad.**
- ... es un reto, afróntalo.**
- ... es un deber, cúplelo.**
- ... es amor, disfrútalo.**
- ... es tristeza, supérala.**
- ... es un misterio, desvéalo.**
- ... es un himno, cántalo.**
- ... es felicidad, merécela.**
- ... es la vida, defiéndela.**

Així és com el recordarem, descansi en pau.

Margarida Latorre



BODAS DE PLATA DEL METRO



El pasado día 27 de Marzo se celebraron las Bodas de Plata de Metro.
Esta es la foto de los participantes.



MOTS ENCREUATS (Solucions al núm. anterior)

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



MOTS ENCREUATS

HORIZONTALS.- **1.-** Que induce al sueño. **2.-** Consonante. Que muestra negligencia o tedio en la realización de las cosas (femenino). Quinientos. **3.-** Al revés, virtud teologal. Apellido de un célebre revolucionario mexicano. Nombre de consonante. **4.-** Signo del zodiaco. Orificio que hay en la superficie de los animales y los vegetales. Al revés, corazón. **5.-** Marcharse, alejarse. Símbolo químico. Filamento que nace en los poros de la epidermis de la mayoría de los mamíferos. **6.-** Agradable, gustoso. Ayuda o socorro que se hace a otra persona. **7.-** Compongamos en verso. Al revés, pueblo de la provincia de Zaragoza. **8.-** Al revés, toque ligeramente. Forma del pronombre. Al revés, uno, junto. **9.-** Señal de socorro. Único en su especie. Al revés, maniático, chiflado. **10.-** Existe. Embarcación muy ligera. Vocal repetida. **11.-** Consonante. Se dice de la sustancia química o biológica que al introducirse en el organismo, puede causar lesiones graves o la muerte..Abreviatura de punto cardinal. **12.-** Figura en la que se deforma el aspecto de alguien o de algo.

VERTICALES.- **1.-** Hijos de la iglesia. **2.-** Consonante. Se dice de los compuestos de hierro. Cien. **3.-** Al revés, río de Italia. Nos atrevemos. Se dirige de un lugar a otro. **4.-** Pescado de río. Al revés, desafío. Percibir con el sentido de la vista. **5.-** Al revés, detengo. Forma del pronombre. Al revés, nombre de mujer. **6.-** Vuelve a poner. Al revés, interés ardiente por una persona o cosa (plural). **7.-** Elevará. Nombre propio de mujer. **8.-** Familiarmente, estampa. Nota musical. Al revés, municipio de la provincia de Zamora. **9.-** Pronombre femenino. Casa solariega. Al revés, utilizo. **10.-** Símbolo químico. Examinó con cuidado una cosa. Terminación de infinitivo. **11.-** Vocal. Uno de los Estados Unidos de América. Vocal. **12.-** Actividad artística, encaminada a adornar objetos o edificios.

Rufino Alonso

