

TAXI 37

Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport

Butlletí núm. 37
Gener 1989

EMT CARRER 62 NÚM. 420 EDIFICI B ZONA FRANCA 08004 BARCELONA
TEL. (93) 336 61 61 - TELEX 53276 CMBC-E - TELEFAX (93) 335 37 09

Taxi i teatre

¡LA REVISTA PREDILECTA DE LOS BARCELONESES, QUE
YA SE HACE POPULAR EN TODA CATALUÑA!



Barcelona, abril 1947



ENTITAT METROPOLITANA DEL TRANSPORT
Direcció de Serveis de Transports. Unitat del Taxi

Edita: E.M.T.
Realització: Servei Gràfic de la EMT
Dipòsit legal: B. 27.521-1983
ROMARGRAF, S.A.





Editorial

El futur del taxi

És bo començar un nou any plantejant-se perspectives de cara al futur del col.lectiu. Aquest podem ciudar-lo amb il.lusió, doncs l'experiència d'aquests últims temps ens reafirma en la convicció que en el taxi hi ha grans coses a fer. I, entre tots, les farem.

No se'ns olvida que avui preval com a actitud majoritària un sentiment de frustració del col.lectiu; el taxista encara es planteja moltes vegades com a "víctima de la societat". Se sent explotat i castigat per els proveïdors, per l'administració, adhuc per l'usuari. Aquest victimisme és fruit de la situació d'aïllament en que es desenvolupa la vida laboral del taxista i de la seva incapacitat de fer-ni front col.lectivament.

El repte de cara a 1989 és capgirar la situació. Això és possible i per això som optimistes. Cal transformar aquesta mena d'individus autònoms en un col.lectiu vertebrat. Per aquesta vertebració calen instruments al voltant dels quals el taxista reprengui la confiança en sí mateix, se senti participant en un treball col.lectiu, senti l'orgull d'ésser taxista.

Som conscients de que les iniciatives preses durant aquests últims temps per recuperar el sector del taxi són encara molt insuficients. És necessari abordar els problemes del sector que afecten a tot el col.lectiu. Cal incidir en els problemes que tenen una repercussió positiva en la vida i en l'economia del conjunt del taxi.

Editorial

El futuro del taxi

Es bueno comenzar un nuevo año planteándose perspectivas de cara al futuro del colectivo. Éste podemos cuidarlo con ilusión, pues la experiencia de los últimos tiempos nos reafirma en la convicción de que en el taxi hay muchas cosas para hacer. Y entre todos, las haremos.

No se nos olvida que, hoy, prevalece como actitud mayoritaria un sentimiento de frustración del colectivo; aún, el taxista se plantea muchas veces como víctima de la sociedad, se siente explotado y castigado por los proveedores, la administración, por el usuario. Éste victimismo es fruto de la situación de aislamiento en que se desarrolla la vida laboral del taxista y por su incapacidad de hacerle frente colectivamente.

Este es el reto de cara a 1989. Ello es posible, y por eso somos optimistas. Es necesario transformar esta especie de individuos autónomos en un colectivo vertebrado. Para esta vertebración son imprescindibles instrumentos, con los cuales, el taxista recupere la confianza en sí mismo, se sienta partícipe de un trabajo colectivo y orgulloso de ser taxista.

Somos conscientes de que las iniciativas emprendidas durante los últimos años para recuperar el sector del taxi son aún muy insuficientes. Es necesario abordar los problemas del sector que afectan a todo el colectivo. Es imprescindible incidir en los problemas que tienen una repercusión práctica en la vida y en la economía del conjunto del taxi.

Aquesta és l'aposta per aquest any 1989. Construir per al col.lectiu els instruments de millora de la seva situació que siguin alhora el signe d'identificació dels taxistes com a col.lectiu, que és el que permetrà recuperar l'orgull de la propia professió.

Coneixem el grau d'escepticisme que hi ha en el sector. Amb la col.laboració del que siguem capaços de millorar aquest escepticisme destruirem aquesta situació tan negativa i entrarem en un futur molt positiu.

Ésta es la apuesta para 1989. Construir para el colectivo del taxi los instrumentos de mejora de su situación que signifiquen, al mismo tiempo, el signo de identificación del taxista como colectivo, lo que permitirá recuperar el orgullo de la propia profesión.

Conocemos el grado enorme de escepticismo que hay en el sector. Con la cooperación de los que sean capaces de mejorar este escepticismo terminaremos esta situación tan negativa e ingresaremos en un futuro más positivo.

Autónomos

Un repaso de la normativa

El concepto de autónomos pertenece al Régimen Jurídico de la Seguridad Social. Según éste es trabajador autónomo aquel que realiza de forma habitual, personal y directa una actividad económica a título lucrativo, sin sujeción por ello a contrato de trabajo y aunque utilice el servicio remunerado de otras personas.

Están obligatoriamente incluidos en el Régimen Especial de Autónomos, cualquiera sea su sexo y estado civil, las siguientes personas: Los trabajadores por cuenta propia o autónomos sean o no titulares de empresas individuales o familiares, que reunan los siguientes requisitos:

- ser mayor de 18 años
- ser español
- residir en España
- colaborar con ellos mediante la realización de trabajos en la actividad de que se trate.
- no ser asalariados respecto del trabajador autónomo.

El taxista autónomo, titular de la licencia, está incluido, por tanto, dentro del Régimen Especial de la Seguridad Social. El colectivo del taxi no tiene un régimen particular, por lo que se le aplican las normas generales.

Cotización obligatoria

La inclusión dentro del Régimen Especial de la Seguridad Social conlleva la obligación de cotizar por la base mínima de cotización, o por otra mayor hasta el tope máximo vigente en el momento del alta, a elección del interesado.

Bases de Cotización

Las bases de cotización se regulan a principios de año -hasta la fecha de cierre de este Boletín no han sido publicadas las que regirán durante 1989-.

Las bases durante 1988 eran las siguientes:

PRINCIPALES NORMAS EN MATERIA DE COTIZACION

- Orden de 25 de noviembre de 1966, por la que se regula la colaboración de las Empresas en la gestión del Régimen General de la Seguridad Social.
- Orden de 30 de septiembre de 1972, sobre colaboración obligatoria de las Empresas en el Régimen General de la Seguridad Social, para el pago de la aportación económica del Servicio Social de Asistencia a los Minusválidos Psíquicos.
- Real Decreto 2065/1974, de 30 de mayo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.
- Real Decreto 2930/1979, de 29 de diciembre, por el que se revisa la Tarifa de Primas para la cotización a la Seguridad Social por Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales.
- Ley 40/1980, de 5 de julio, de Inspección y Recaudación de la Seguridad Social.
- Real Decreto-Ley 10/1981, de 19 de junio, sobre Inspección y Recaudación de la Seguridad Social.
- Resolución de 14 de enero de 1985, por la que se aprueban los modelos de cotización y se dictan normas de actuación para los sujetos responsables y las Oficinas Recaudadoras en materia de liquidación y recaudación de cuotas de la Seguridad Social.
- Real Decreto 716/1986, de 7 de marzo, que aprueba el Reglamento General de Recaudación de los Recursos del Sistema de la Seguridad Social.
- Orden de 23 de octubre de 1986, por la que se desarrolla el Reglamento General de Recaudación de los Recursos del Sistema de la Seguridad Social.
- Real Decreto 2621/1986, de 24 de diciembre, por el que se integran los Regímenes Especiales de la Seguridad Social de Trabajadores Ferroviarios, Jugadores de Fútbol, Representantes de Comercio, Toreros y Artistas en el Régimen General, así como se procede a la integración de Régimen de Escritores de Libros en el Régimen Especial de Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos.
- Ley 33/1987, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1988.
- Real Decreto 1681/1987, de 30 de diciembre, por el que se fija el salario mínimo interprofesional para el año 1988.
- Real Decreto 1683/1987, de 30 de diciembre, por el que establecen las normas básicas de cotización a la Seguridad Social, Desempleo, Fondo de Garantía Salarial y Formación Profesional durante el año 1988.
- Orden de 27 de enero de 1988, por la que se desarrollan las normas sobre cotización a la Seguridad Social, Desempleo, Fondo de Garantía Salarial y Formación Profesional en 1988.

Base mínima : 51.390 ptas. mes
Base máxima: 267.780 ptas. mes
Base máxima mayores de 55 años: 138.000 ptas. mes.

¿Cómo calcular la cuota?

$$\frac{\text{Base} \times \text{Tipo}}{100} = \text{CUOTA}$$

La base será la que Ud. elija
Tipo de cotización es el mismo para todos los contingentes y se regula cada año. Durante 1988, éste era del 28,80%.

Cambios de cotización

Todas las personas incluidas en este Régimen -también los taxistas autónomos- pueden cambiar anualmente la base de cotización, eligiendo otras de las establecidas, y en vigor, siempre que efectúen la oportuna solicitud antes del 1 de octubre de cada año, surtiendo efectos desde el 1º de enero del siguiente año.

Para todo es te tipo de trámites, el taxista interesado puede dirigirse a las Tesorerías Territoriales y a las Administraciones de la Seguridad Social.

¿Quién debe cotizar?

Es responsable de la cotización el propio trabajador autónomo. Existen casos de responsabilidad subsidiaria que hace referencia al trabajador autónomo por su conyuge, hijos y parientes.

Liquidación de cuotas

La liquidación de cuotas al Régimen Especial de la Seguridad Social por parte de los trabajadores autónomos se realiza mensualmente, coincidiendo con los meses naturales del año.

La liquidación e ingreso de las mismas se efectúan en las Oficinas Recaudadoras con el Boletín de Cotización.

Si algún taxista autónomo está interesado en domiciliar sus pagos debe cumplimentar un impreso que le facilitarán en las ya mencionadas oficinas recaudadoras.

Prestaciones

La ley 26/1985 del 31 de Julio ha introducido una serie de novedades en la acción protectora del Régimen Especial de los trabajadores por cuenta propia o autónomos.

En este sentido, las prestaciones que otorga el R.E.S.S. son las siguientes:

- a) Asistencia Sanitaria
- b) Subsidio de Incapacidad Laboral Transitoria
- c) Prestaciones por Invalidez Permanente.
- d) Pensión de Jubilación.
- e) Pensión de Viudedad.
- f) Pensión de Orfandad.
- g) Prestaciones Económicas en favor de Familiares.
- h) Auxilio por Defunción.
- i) Servicios Sociales.

Prestaciones que no otorga el R.E.S.S.

- a) El desempleo

Prestaciones modificadas por la ley del 26/1985 del 31 de Julio

Las pensiones de jubilación y de invalidez permanente por enfermedad común y por accidentes cuando el trabajador no se encuentra en alta ni en situación asimilada a la alta han sido totalmente modificadas por la ley de 1985. Además se ha reordenado las prestaciones familiares y suprimido las prestaciones de pago único por matrimonio y por nacimiento de hijo que otorgaba este régimen especial. Los recur-

Los liberados como consecuencia de esta reordenación se destinan a completar las asignaciones mensuales por hijos a cargo que perciben los beneficiarios con menores ingresos.

Modificación de la Jubilación

Para tener derecho a pensión de jubilación se debe tener cumplidos los 65 años de edad y 15 años cotizados, dos de los cuales deben estar comprendidos en los últimos años. Cuando la pensión se cause de acuerdo a esta ley, el trabajador recibe 12 mensualidades ordinarias, 2 pagas extraordinarias, que se perciben con las mensualidades de junio y noviembre. Su cuantía se calcula igual que en el régimen general.

Incapacidad laboral transitoria

Por este concepto se comienza a devengar a los 15 días de baja. En caso de maternidad, el mismo día de la baja.

Incapacidad permanente total

Si el inválido ha cumplido 45 años, recibirá una pensión vitalicia del 55% de la base reguladora o una indemnización de 40 mensualidades de la base reguladora.

Incapacidad permanente absoluta y gran invalidez

La ley establece que por incapacidad permanente absoluta se perciben pensiones del 100% y 150% de la base reguladora para la gran invalidez.

Pensión de viudedad

Su cuantía consiste en el 50% de la base reguladora.

Pensión de orfandad

Se percibe el 29% de la base reguladora del causante, con los mismos requisitos y condiciones que en el régimen general.

Pensión en favor de familiares

El 20% de la base reguladora del causante con los mismos requisitos y condiciones que en el régimen general.

Fuente: Instituto Nacional de la Seguridad Social
Información INSS, N° 4; Cuadernos Informativos, N° 3



El INEM apuesta por la formación permanente del taxista

Pedro Miguel Acebillo, Director de la Delegación del INEM en Barcelona, realiza en esta entrevista una revisión de la experiencia de la Escuela del Taxi. Se muestra satisfecho por los resultados obtenidos hasta la fecha, y propone para el futuro, profundizar en el proyecto hasta donde quiera el colectivo del taxi, llegando a establecer, a través de la formación, algunos rasgos complementarios que, hoy por hoy, definen al profesional del taxi y que añadirían valor al simple hecho del viaje.

Desde hace tres años, el INEM, el Fondo Social Europeo y la Entitat Metropolitana del Transport, participan en el proyecto de la Escuela del Taxi. ¿Cómo valora el INEM esta experiencia?

El sector del taxi es un sector en el que secularmente no se habían realizado acciones específicas de formación para impulsar una actitud siempre renovada de una profesión dura y --

compleja como es la de taxista. Por ello, pensamos que valía la pena iniciar planes permanentes de actualización, de reciclaje de nuevos conocimientos, así como de refresco de buenas actitudes. Cuando se nos planteó hace tres años el poder financiar y acompañar el camino de esta Escuela de Formación de Taxistas, nos pareció una idea magnífica y la apoyamos sin reservas. El hecho de que las Olimpiadas estén



Pedro Acebillo, Director Provincial del INEM

ahí, a la vuelta de la esquina, era un incentivo más, pero no el único, lo importante es que esta formación no sirva sólo hasta el 92, sino también, a partir del 93. Se empezó modestamente, no sabíamos muy bien qué tipo de respuesta darían los taxistas a esta iniciativa. Para todos fue una grata sorpresa tener que ampliar permanentemente a otros campos el contenido de los programas, así como empezar con 20 alumnos y acercarnos al millar en muy poco tiempo. A tres años del inicio de la escuela, es imposible abandonar la formación permanente del taxista, y ese es un logro de todos, pues todos hemos tomado conciencia de los numerosos campos donde cabe hacer formación: hay que hacer formación continua sobre lo ya visto (ámbito de idiomas, etc), pero sobre todo, hay que empezar a trabajar en nuevos campos que completen la rica y compleja profesión de taxista.

Esos nuevos campos ¿hacia dónde deberían ir orientados?

A corto plazo, hay que definir y elegir prioridades. Plantearse al taxista como acompañante y guía ciudadano, además de como chófer de un trayecto es susceptible de ser tenido en cuenta desde el punto de vista de la formación integral del taxista. Ello supondrá una nueva componente en su profesión y validará al taxi sobre otras opciones de transporte público al añadir valor a la actual inversión en desplazamiento.

A medio plazo, parece que hay otros campos en los que se podría ir entrando, como por ejemplo, olvidar los referentes a la gestión, en la medida que un taxista es gestor de su propio negocio. La profesión del taxi tiene rasgos ocupacionales muy variados y siempre de acuerdo a los intereses de los afectados podemos ir profundizando en todos ellos.

¿Qué lugar ocupa la formación básica?

Es necesaria una formación básica, cultural y científico-técnica suficiente -generalmente se dice mínima, pero en este caso la mínima no sirve- y la actualización debe ser permanente; ya se ha hecho algo en este sentido, pero hay que seguir profundizando tanto con los taxistas que ya han iniciado un proceso de formación como con aquellos que no lo han hecho aún. Estamos en una sociedad permeable, que a menudo obliga a los taxistas a mantener una opinión y esto es imprescindible hacerlo sobre una base cultural, sobre una base de conocimientos básicos. Por otra parte, el taxista maneja una herramienta compleja y costosa, en un ambiente duro y lleno de interacciones; todo ello obliga a disponer de un bagaje científico-técnico mínimo para poder estar a la altura de las variadas circunstancias que se producen en su vida profesional.

En este contexto ¿cuál debe ser el papel del formador?

Soy de la opinión de que la gente aprende, que no se le enseña. Concibo al enseñante como un facilitador de un proceso de aprendizaje. En cualquier ámbito de los aprendizajes para las ocupaciones es preciso que alguien nos acompañe, nos facilite, nos acerque respuestas e información; pues lo importante es la voluntad y la capacidad de aprender que tenemos las personas. El taxista, por el tipo de trabajo que desempeña, está acostumbrado a hacer aprendizajes permanentes frente a la multitud de signos que le ofrece la ciudad y su cotidianidad. A mi me preocupa mucho que en la Escuela del taxi se aproveche al máximo esta capacidad de aprender que tenemos los humanos, y muy especialmente, las personas que desarrollan una profesión en la que el aprendizaje es una constante y que proporciona tanta riqueza a la vida profesional.

En otros puntos de España, el INEM ha par-

icipado en experiencias orientadas al sector del taxi?

No tenemos información, pero no me extrañaría que la experiencia se extendiera a otros sitios. Yo estoy seguro que todos los taxistas, no solamente los de Barcelona, están en condiciones de aprender, lo necesitan y se van a mover para conseguir esa formación. Por las informaciones que yo tengo hasta el momento, la Escuela del Taxi venía siendo una cosa insólita en Barcelona.

¿Cuál es el balance que Ud. puede hacer del PFIP ?

El Plan FIP para España ha sido muy positivo, hemos pasado de unos niveles de recursos económicos para la formación ocupacional bajos, a unos niveles espectacularmente más altos en tiempos donde los mercados de trabajo aparecen llenos de cambios y transformaciones. Al disponer de recursos se ha conseguido una masa crítica de acciones y un gran avance metodológico en los ámbitos de la planificación y programación de la formación. Al disponer de una masa crítica de acciones por parte de las instituciones y personas que la gestionan e imparten.

En general es un programa que nos acerca de la mejor manera a la salida de la crisis. La sociedad que nos encontremos en el futuro estará marcada por cambios permanentes dentro del mercado de trabajo, por la innovación tecnológica y el diseño, por las nuevas formas de empleo y de organización del trabajo, lo que van hacer de la formación una necesidad permanente, con un contenido más estructural y menos puntual. Hasta ahora veíamos a la formación ocupacional como suplente de formaciones no adquiridas en el sistema escolar, pero ahora estamos a punto de entender que hay un espacio propio, complementario de otros ámbitos formativos de todo el sistema. En defi-

nitiva, el Plan PFIP ha tenido la virtud de crear una conciencia, haber financiado una primera manera de gestionar un amplio conjunto de acciones y modalidades sobre las que, paulatinamente, introducir mejoras en la gestión y en la propia concepción del plan.

El plan termina en 1990. ¿Qué pasará a partir de esta fecha?

Con este u otro plan, la formación para el empleo deberá seguir existiendo, pues antes de fin de siglo se sustituirán tres de cuatro profesiones que hoy conocemos. A su vez, la que quede deberá ser remodelada y para ello habrá que buscar financiación y nuevas maneras de organizar la formación necesaria o prorrogar las que hay, teniendo en cuenta, en todo caso, los puntos débiles y fuertes de las experiencias conocidas. Independientemente de cómo se llame el plan o planes que haya, la formación continua en la empresa, como instrumento de apoyo a las políticas de la empresa y sus cambios culturales, y la formación para los que estén en transición al mercado de trabajo o los que no hayan accedido todavía, serán de valor estratégico.

Seül, una referència

Alfons Rodríguez Bayraguet és el Coordinador del Projecte de Transports del Comitè Organitzador Olímpic Barcelona 92, i va ser a Seül durant els XXIV Jocs Olímpics. El Butlletí del Taxi ha volgut posar-se en contacte amb ell perquè ens doni la seva opinió sobre la forma en la que els coreans van organitzar el transport públic, especialment el taxi, per aquest esdeveniment esportiu. De la llarga i amena conversa mantinguda amb ell es poden treure algunes conclusions: el compromís dels Jocs Olímpics és una responsabilitat nacional i internacional molt gran. Al marge de totes les reformes estructurals que un esdeveniment d'aquesta envergadura necessita; tots els sectors socials estan obligats a implicar-se, i el taxi -com ja hem exposat en alguna altra ocasió- té un paper a complir. El nostre sector no pot permetre's el luxe de donar una imatge deficient, perquè això incidirà directament en la impressió que doni la ciutat als visitants. L'experiència de Seül és una referència. Pel 92 necessitem estar ben preparats a tot nivell, perquè el nostre públic serà internacional i la primera imatge de Barcelona segurament la donarà el taxista, com la va donar a Seül, Moscú, Los Angeles, etc..

La experiència de Seül

L'organització dels Jocs amb la col.laboració de l'entitat que regula el transport públic va editar a Seül un fulletó en diverses llengües amb la seva corresponent traducció en coreà, en el qual es reflectia les direccions més útils pels visitants: una fórmula per facilitar la comunicació entre el taxista i l'usuari occidental. Tanmateix, durant el període de preparació de les olimpíades va haver-hi alguna iniciativa per reforçar la qüestió idiomàtica dels taxistes -es-

pecialment l'anglès-, però el Coordinador del Projecte de Transports de Barcelona opina que no ha pogut ser molt sistemàtica pels resultats globals que ell va observar. Els problemes de comunicació amb la gent del país va ser el primer escull amb el que es va trobar el que va visitar Seül aquells dies.

Descontrol de tarifes

Segons ens va comentar Alfons Rodríguez, les



GAMES OF THE
XXIVTH OLYMPIAD
SEOUL 1988

JEUX DE LA
XXIVÈME OLYMPIADE
SEOUL 1988



Welcome to the Seoul Olympics

서울올림픽대회조직위원회
Seoul Olympic Organizing Committee
Comité d'Organisation des Jeux Olympiques de Séoul

어 디로 가시겠읍니까?
(목적지를 지적해 주십시오)

W here shall I take you to?
(Please point the place you are going.)

O ù puis-je vous conduire?
(Veuillez m'indiquer l'endroit où vous voulez aller.)

A dónde va usted?
(Por favor, indique dónde quiere ir.)

K уда вы хотите поехать?
(Скажите ваше место назначения, пожалуйста.)

請 問上那兒去?
(請你告訴我我要到什麼地方)

ど ちらまでおいですか?
(あなたの行き先を指示して下さい)

tarifes dels taxis a Seül, durant els jocs, van ésser raonables i no tan baixes com acostumen a ser a altres països de l'Extrem Orient.

El servei oferia, globalment, tres tipus de tarifes: dues eren moderades i s'aplicaven l'una o l'altra en funció de les característiques del cotxe i de la qualitat de la prestació. La baixada de bandera més barata és situada sobre les 90 pessetes -590 won- i l'altra pujava a 100 ptes.-600 won-. Alfons Rodríguez diu no conèixer amb exactitud les tarifes kilomètriques, però suposa que per 7 km corresponien, aproximadament, unes 400 pessetes.

La tercera fòrmula tarifària funcionava en dòlars i va ser amb aquesta on molts dels que visitar en Seül foren objecte de freqüents abusos. Els taxistes que aplicaven aquesta elevada tarifa es distingien dels altres perquè portaven cotxes de color negre. Aquest tipus de taxi no es va crear arran dels Jocs Olímpics, ja que des de fa molts temps coexisteixen amb els altres i serveixen al turisme i als soldats americans que els EEUU té establertes a Corea del Sud.

Alfons Rodríguez, que ha viatjat molt i coneix varies llengües, no dubta en reconèixer que a Seül mancà organització i professionalitat en el sector del taxi: els taxistes d'aquella ciutat -ens diu- no s'entien amb la gent occidental, perquè bàsicament, no comprenien l'anglès i era un veritable drama a l'hora d'explicar l'adreça on es volia anar. Els primers dies -comenta- els conductors de taxis no atienien els senyals dels usuaris occidentals i no paraven, situació que -afegeix- es va anar rectificant de mica en mica.

Un bon metro

Alfons Rodríguez elogia l'organització del metro a Seül, explica que el va trobar molt ben senyalitzat, condicionat i amb un excel·lent decorat. Per 200 won (30 ptes) s'adquiria una targeta que funcionava amb un sistema magnètic molt

equiparable a l'utilitzat als metros dels EEUU. El gran problema era que no cobria tota la ciutat, ja que tan sols disposava de quatre línies. Les zones més perifèriques, on es situava la ciutat de la premsa i dels esportistes, van patir molt la manca de transport públic, sobretot a primeres hores del matí.

Barcelona 92

El taxi és per a Alfons Rodríguez un transport públic molt interessant pels Jocs de Barcelona, perquè pot facilitar el treball de l'entitat organitzadora i del servei de transports dels Jocs. El auto-taxi és, segons ell, el mitjà de comunicació més adptat al servei de relacions difícils de cobrir amb altres mitjans, però sempre i quan assegurí la seva accessibilitat.

En aquest sentit, totes les accions que es porten a terme per afavorir un millor servei de taxi ara i el 92, les troba, Alfons Rodríguez, molt positives. Subratlla, no obstant, que per a la perspectiva del 92, el servei de Taxi a Barcelona no té necessitat d'accions financeres, sinó d'altres tipus d'actuacions orientades a incidir en la professionalitat del taxista. "El taxista -afirma el Coordinador del Projecte de Transports del COOB '92- és una persona que està en contacte amb el públic i és absolutament indispensable que aquesta comunicació es pugui produir de la forma més fluida. Barcelona -afegeix- és una ciutat que està plenament integrada dins d'un contexte internacional, el client del taxi és internacional i bàsicament parla l'anglès. Per això crec que és sobre aquesta llengüa que s'ha de apostar".



Fi del Diari del Taxi

El passat 24 de març, l'EMT publicà el primer exemplar del Diari del taxi com a suplement del Diari de Barcelona. Des d'aquella data, el públic barceloní ha anat rebent, puntualment, cada setmana tota la informació generada pel sector del taxi durant 1988. No obstant, coincidint amb la finalització de l'any, acabà també aquesta experiència.

Deu mesos al carrer

Al llarg de deu mesos, el Diari del Taxi ha tractat tots els temes que per la seva actualitat han incidit directa o indirectament en el món del taxi. Tanmateix, ha volgut ser un suplement àgil, variat i obert al gran públic.

La secció dedicada al motor ha intentat apropar el lector totes les novetats que genera el sector de l'automòbil i que podien ser útils pel taxista. El "Passeig del Dijous" ha mostrat els llocs més recòndits i atractius de la nostra ciutat, fou tota una invitació a conèixer més i millor Barcelona. Miguel Ratera, mitjançant una tira de còmic, ha donat vida al personatge de la Mònica, la taxista més eixerida de l'Eixample. Articles d'opinió han posat sobre la taula temes de molt interès i de futur debat. Blassa d'Abadies ha reflectit amb molta imaginació, dijous a dijous el món interior del taxi dins la secció anomenada "La Carrera". Nombroses personalitats de la cultura, l'esport i l'espectacle han donat la seva opinió sobre el nostre sector i ens han fet participar dels seus plans, de les seves vides a través de la secció d'entrevistes. La "Bústia del Taxi" ha recollit amb molta satisfacció les diverses i sempre acurades opinions dels lectors. En definitiva, cada una de les parts d'aquest Diari ha volgut participar en un projecte comunicatiu inèdit en benefici del sector del Taxi.

Un diari propi

Joan Laporta, gerent de l'EMT, manifestava al respecte: "a través d'un mitjà de comunicació com és el Diari de Barcelona, volíem publicar un tipus d'informació no tan dirigida al taxista, sinó al gran públic, perquè s'adonés de les activitats que es feien en el sector i l'esforç que realitzava el mateix per anar progressant, i al mateix temps donar consciència al col·lectiu de la seva importància pel fet de disposar d'un diari. L'Experiència ha estat raonablement positiva, el ciutadà ha pogut rebre aquesta informació i el taxista s'ha vist molt identificat i ho ha pres com un diari propi".

Edició: Entitat Metropolitana del Transport



Número 0001
24 de març

DIARI DEL TAXI

Una escola pel reciclatge d'onze mil professionals

El taxista té l'oportunitat de comunicar-se amb els seus companys

Una escola d'actualització professionalitzadora del sector del taxi que s'organitzarà el proper mes de març a l'EMT. El curs està destinat a tots els taxistes que treballen a Barcelona i té una durada de tres setmanes. El curs està dividit en tres mòduls: el primer és de teoria i el segon és de pràctica. El tercer és de treball de camp.

Un dels objectius principals és professionalitzar el sector del taxi

Una carrera a l'EMT gràcies a l'anglès

El passat 24 de març, l'EMT publicà el primer exemplar del Diari del taxi com a suplement del Diari de Barcelona. Des d'aquella data, el públic barceloní ha anat rebent, puntualment, cada setmana tota la informació generada pel sector del taxi durant 1988.

El reciclatge és un dels objectius principals de l'EMT. A través d'aquesta escola, els taxistes podran actualitzar-se i millorar les seves habilitats professionals. A més, el curs també servirà per a la comunicació entre els taxistes i per a la difusió de les novetats del sector.

Margall: "El taxi és la cara de la ciutat"

El reciclatge és un dels objectius principals de l'EMT. A través d'aquesta escola, els taxistes podran actualitzar-se i millorar les seves habilitats professionals.

Una carrera a l'EMT gràcies a l'anglès

El reciclatge és un dels objectius principals de l'EMT. A través d'aquesta escola, els taxistes podran actualitzar-se i millorar les seves habilitats professionals.

El reciclatge és un dels objectius principals de l'EMT. A través d'aquesta escola, els taxistes podran actualitzar-se i millorar les seves habilitats professionals.

El reciclatge és un dels objectius principals de l'EMT. A través d'aquesta escola, els taxistes podran actualitzar-se i millorar les seves habilitats professionals.



1er. Exemplar del Diari del Taxi



Taxi y espectáculo

Josep Marià Huertas Claveria

El año 1947, un empresario con olfato comercial, Joaquim Gasa, estrenó en el desaparecido Teatro Cómico, en pleno Paralelo, una revista que estuvo dos años en cartel, con más de 700 representaciones, lo que supone aún hoy uno de los espectáculos de mayor éxito en el teatro barcelonés, "Taxi....al Cómico". El título copiaba, en versión barcelonesa, el de otra revista de éxito representada en Madrid. "Chófer.... al Palace", con referencia igualmente al mundo del taxi.

"Taxi.. al Cómico" estaba, además, protagonizada por dos artistas tan populares como Mary Santpere y Alady. El taxi era una imagen popular que el empresario Gasa tuvo el acierto de incorporar el título de aquella revista que batió records de taquilla.

No fue el único caso de utilización teatral del taxi. Una de las obras más representadas en escenarios de aficionados ha sido durante años "El amor venía en taxi".

En cine los taxistas han abundado como personajes entrañables. Los actores Manolo Morán y Tony Leblanc interpretaron personajes de taxistas. El director Ignacio F. Iquino dedicó a los taxistas una película casi hagiográfica, "Los ángeles del volante", en 1957, cuando el cine español intentó poner especial acento en la comedia genuina, y fueron gentes como Pedro Lazaga, Fernando Fernán Gómez y el ya citado Iquino los que trufaron de taxistas simpáticos sus films. El mismo Pedro Almodóvar, ahora archifamoso, convierte al eficaz actor Guillermo Montesinos en un taxista un tanto especial, cargado con todo lo cargable en su vehículo para mejor atender a la clientela.

Me vienen a la memoria dos títulos extranjeros donde el taxi ha tenido una participación importante ante: "La ladrona, su padre y el taxista", un divertido film italiano de Sofía Loren, Marcelo Mastroianni y Vittorio de Sica, y "Una taxi para

Tobruk", película de guerra con diversas estrellas europeas como Lino Ventura y Hardy Kruger.

Los taxistas neoyorquinos no son tan populares como los barceloneses o madrileños, debido a la cantidad de películas norteamericanas que se estrenan. Quizas, sin embargo, pocos son tan entrañables como Betty Garrett, la taxista que seduce a Frank Sinatra en la inmortal "Un día en New York". Muchas secuencias chispeantes o románticas de comedias norteamericanas tienen como escenario el interior de un "yellow cab", como la que cierra la espléndida "Desayunos con diamantes", con Audrey Hepburn y George Peppard.

El recurso al taxi como escenario artístico es de todas las épocas y de todos los géneros. Un film tan original y de tanto éxito como: ¿Quién engaña a Roger Rabbit? nos permite ver como se puede hacer incluso del mismo taxi, gracias a la pericia de los dibujantes, un personaje que "habla", como el divertido taxi dibujado que sirve a los protagonistas -uno de dibujo y otro de carne y hueso- para perseguir a los malvados.

Y si nos introducimos en otros aspectos del espectáculo, encontramos como el espléndido diseñador Enric Satué utiliza la puerta de un taxi como elemento gráfico de portada del disco "Viure a Barcelona", de Núria Feliu. Porque, como en el caso de New York, un color inconfundible y una popularidad de hondas raíces hace de los taxis y de los taxistas elementos esenciales para identificar la ciudad.

Estos breves apuntes entresacados del recuerdo, podrían servir para animar a alguien a estudiar más a fondo el tema, y relacionar mejor los elementos taxi y espectáculo.

Ju Huertas C.

Incansable escritor de la ciudad



Josep Marià Huertas Clavería nació en Barcelona en 1939. Se inició en el mundo de la prensa en 1964, en la redacción del Correo Catalán. Vivió mucho tiempo en el Eixample y 15 años en Poble Nou, su barrio de adopción. Fué corresponsal de Cuadernos para el Diálogo, y colaboró con muchos otros medios de comunicación. Es un incansable investigador de la ciudad, conjuntamente con Jaume Fabre, publicó una colección de libros sobre los barrios de Barcelona, asimismo tiene más de 20 libros sobre el movimiento obrero, movimiento juvenil, Barcelona y temas diversos. Durante 1988, y siempre con la colaboración de Jaume Fabre, publicó en el domical del Diari de Barcelona la serie: "Barcelona 1888-1988. La construcció de la ciutat", artículos que se publicarán próximamente en un libro, editado por Plaza i Janés. Josep Maria Huertas es desde el mes de enero, Jefe de Cultura del "Periódico".

INFORMACIÓ ALS AMICS TAXISTES:

RESTAURANT **tip**  **top**

BUFFET MIGDIA FEINER: 800,- Pts.
BUFFET NITS 1.950,- Pts.
amb música en viu i ball
FESTIUS MIGDIA 1950,- Pts.
MENÚ TRES PLATS, VI I POSTRES 650,- Pts.

**ATENCIÓ ESPECIAL
AL IDENTIFICARSE COM A TAXISTA**

Sardenya, 521-523
Tel. 219 49 95
08024 Barcelona
(Aparcamen en el mateix edifici)



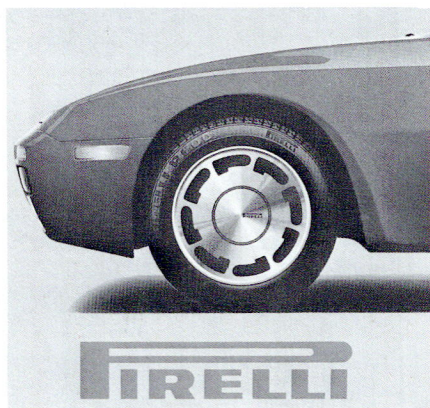
TAXI CARD

Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport

SORTEIG D'UN JOC DE QUATRE PNEUMÀTICS PIRELLI

Mensualment seran sortejats: un joc de quatre pneumàtics Pirelli
entre els taxistes acollits al sistema TAXI-CARD.

El sorteig es realitzarà al Servei del Taxi de l'Entitat Metropolitana del Transport a la seu
de CETRAMSA, carrer 62, núm. 420, Zona Franca, Barcelona, a les 12 hores del dia
30 de gener de 1989



SORTEO DE UN JUEGO DE CUATRO NEUMATICOS PIRELLI

Mensualmente serán sorteados: un juego de cuatro neumáticos Pirelli
entre los taxistas acogidos al sistema TAXI-CARD.

El sorteo se realizará en el Servicio del Taxi de la Entidad Metropolitana del Transporte
en la sede de CETRAMSA, calle 62, nº 420, Zona Franca, Barcelona, a las 12 horas del
día 30 de enero de 1989



Cetramsa

Informació/Información: Tel. 336 00 00

CENTRE METROPOLITÀ D'INFORMACIÓ I PROMOCIÓ DEL TRANSPORT S.A.

Festa Gran del Taxi

El passat 19 de setembre es celebrà la Gran Festa del Taxi a la sala Scala de Barcelona. Amb aquesta reunió de la família taxista, l'EMT ha volgut retre homenatge a la dedicació al món del taxi. Els titulars o assalariats en actiu, que tenien més de 65 anys o havien complert aquesta edat durant el 88, van ésser el símbol d'aquest homenatge, així com aquells que es van jubilar l'any que acaba de finalitzar.

130 homenatgeats

Més de 700 persones, de les quals 130 eren homenatgeats, van gaudir d'una excel·lenta vetllada, d'un bon sopar i de l'espectacular show que diàriament ofereix Scala al seu públic.

Totes les persones a les quals es va dedicar la nit, reberen una placa commemorativa del Taxi Rosalia per la seva dedicació al treball del taxi.

Felicitaçió del batlle de la ciutat

Mercè Sala i Josep Ma. Camp, President i Vice-president respectivament de l'EMT van ésser presents, acompanyats de membres de la Comissió de Govern. Mercè Sala va mostrar la seva satisfacció en veure reunit al col·lectiu del taxi, si més no, una nit. Va disculpar l'absència de Pasqual Maragall, llegint a tot el públic la missiva en la que el batlle de la ciutat expressava la felicitació als homenatgeats i es disculpava de la seva obligada absència.



Una nit d'homenatge a la dedicació al Taxi



37 años en la profesión

Luis Navarro nació en Aragón hace 65 años. Recuerda con nostalgia su infancia y adolescencia, pues la muerte temprana de la madre obligó a él y al padre a migrar a Buenos Aires. No obstante, a los nueve años regresó a España, la añoranza de la tierra fue la que determinó su retorno, instalándose en el pueblo de Belmonte de San José, Aragón. A los 18 años se alistó en el frente. Una vez finalizada la Guerra se instala en Barcelona y trabaja en una empresa de azulejos en situación dura y precaria. Allí conoce al propietario de varios taxis, oportunidad que le permite ingresar en el mundo del taxi como dependiente. Desde aquella fecha han transcurrido 37 años. Luis Navarro ha sido uno de los taxistas que recibió un merecido homenaje durante la "Festa Gran del Taxi".

¿Cuándo empezó a Trabajar como taxista?
Empecé el año 1952 como dependiente

¿Recuerda el modelo del primer coche con el que empezó en esta profesión?
Sí, me parece que era un Berlier

¿Cuántas horas trabajaba en aquella época?
Entonces era joven y no tenía manías, trabajaba 16 a 18 horas diarias.

¿Cómo era la situación del taxista en la época que Ud. empezó?
No estábamos bien, no teníamos nada, ni tan siquiera un seguro. Si trabajabas comías, si no trabajabas no tenías nada. Ahora los taxistas tienen sus días de fiesta, vacaciones, etc. Todo ha mejorado bastante.

Y¿ cómo se trabajaba en Barcelona?

Muy bien, sólo había unos pocos urbanos en la calle. Entre los de la profesión teníamos nuestras tertulias diarias en bares o bodeguitas. Aquello era muy agradable.

¿Cómo recuerda esos primeros años?

Recuerdo que había mucha disciplina, se nos obligaba a llevar la gorra y la sariana. Personalmente, a mi no me gustaba, esas cosas creo que no son necesarias, lo más importante es que el taxista esté limpio y el coche en las mismas condiciones, porque, en definitiva, el público es lo que ve.



Luis Navarro, 37 años en el taxi.

¿Cuándo fue dueño de la licencia?

Adquirí la licencia en 1958 y en esa fecha compré mi primer coche, un SEAT 1420, después tuve un 1500 y me jubilé con un Seat 131.

¿Qué anécdotas nos puede contar de su larga vida profesional?

Muchas. Una tarde toreaban los novilleros Bernardo y Chamaco; yo subía tranquilamente por la Gran Vía con unos clientes que se dirigían a la plaza de toros. Inesperadamente, un urbano me detuvo y me extendió una multa. Le rogué que me dejara llevar a los clientes a la plaza de toros, dejándole en prenda mi carnet de conducir. Cuando regresé, mi sorpresa fue muy grande: el urbano me sancionaba por ir fumando mientras conducía, por no llevar la gorra reglamentaria y por darme a la fuga. Yo aquello no lo podía acatar, pues yo no me dí a la fuga, porque si así lo hubiera hecho no le hubiera dejado mi documentación. Finalmente, el urbano entendió, pero estaba dispuesto a llevarme al cuartelillo.

¿Cómo se vive sin trabajar después de haberlo hecho ininterrumpidamente 37 años en el taxi?

Al principio es difícil, pero luego te acostumbras. Ahora tengo tiempo de ver la televisión, recrearme con las películas -antes era imposible-, ya no madrugo, paseo mucho y puedo leer. Precisamente ahora estoy leyendo "El Quijote".

Como profesional del taxi con muchos años de experiencia, ¿Qué aconsejaría a la gente joven?

Yo diría a la gente joven que si no le gusta conducir que no se haga taxista, porque diariamente tendrá que hacer 170 a 200 km (sólo en la ciudad). El taxi es esclavo y muchos jóvenes no saben trabajar en el taxi; lo mejor es buscar un horario de trabajo como en una fábrica, ya que todo exceso es malo. Hay que procurar llevar un ritmo de trabajo decente, y por tanto, mantener una disciplina.

**cooperativa
industria
condal
del taxi**

**RECAMBIOS, SEGUROS, CHAPA Y PINTURA,
ELECTRICIDAD Y BUTANO**

**ESPECIALIDAD EN BUTANOS LANDI
Y TAXIMETROS TAXITRÓNIC.**

María Barrientos, 2-4-6
Telef. 339 22 65
08028 BARCELONA

Taller adherido a la subvención de la ENTITAT METROPOLITANA DEL TRANSPORT



Muy buena iniciativa

La semana cultural organizada, a partir del día 16 y hasta el día 22 de diciembre por la Escuela del taxi, fue todo un éxito. Aquellos días Lutxana se convirtió en centro de diversas actividades. Participaron en el ciclo de conferencias: Josep Anton Rojas, director de Promoció Interior del Patronat Municipal de Turisme de Barcelona, que abordó el tema de la Promoción turística en Barcelona. Maite Suzuki, responsable de cultura del Consulado de Japón, analizó las características del turismo en el país nipón. Un responsable del Diari de Barcelona abordó el siempre candente tema de la prensa.

El Sketch "Buckingham Palace", interpretado en inglés por los alumnos: Francisco Estebarráz y Andujar -con la colaboración del profesor, Emilio Bisbal- fue una muestra de los progresos que los alumnos taxistas van haciendo en el estudio de inglés.

La semana concluyó con una fiesta navideña a la que asistieron alumnos, familiares y profesores. Alumnos con indiscutibles dotes artísticas se encargaron de la amenización musical, cabe destacar la actuación de Jesús Sanz e hijos, de Tomas Paricio, Enrique Freire y Rosa Ma. Morana.



Los alumnos interpretaron un Sketch en inglés

Moderno y amplio local social

Coincidiendo con la Semana Cultural, la Escuela estrenó un moderno y espacioso bar con precios muy especiales. Este nuevo espacio quiere ser un punto de encuentro de todos los taxistas de Barcelona, familiares y amigos.
Dirección: Lutzana, 115.



stac

SINDICAT DE TREBALLADORS AUTÒNOMS DEL TAXI-CATALUNYA

TU SINDICATO ¡AFILIATE!

DEPARTAMENTO DE SEGUROS

Facilitamos seguros para nuestros afiliados desde 35.500 a 42.000 ptas.
Se aseguran los cristales de los vehículos por 1.200 ptas. anuales y toda clase de seguros (vida, hogar, etc.).

ESCUELA DE TAXISTAS

Si desea obtener el carnet de conductor de autotaxis metropolitanos, la escuela del Sindicato lleva diez años preparando aspirantes.

Paseo Carlos I, 82 – 08018 BARCELONA – Tel. 300 23 14



El taxi presente en el Salón de la Infancia



La Entidad Metropolitana del Transport, mediante el Servei del Taxi, estuvo presente en el Salón de la Infància y la Juventud, que tradicionalmente se celebra en Barcelona del 26 al 5 de enero. El stand, decorado con motivos alu-

sivos a la íntima relación del taxi y la ciudad, estuvo diariamente visitado por multitud de niños que esperaban pacientemente ser adornados y pintados con los colores del taxi.





Motor

Alimentación de combustible y carburación

La energía producida por el motor se logra por la explosión de la gasolina que se introduce en el interior de los cilindros ya con una mezcla de aire.

La gasolina antes de entrar en el cilindro tiene que mezclarse con el aire; a la acción de preparar la mezcla en un motor se le denomina carburación y al aparato en el que se produce la mezcla se llama: carburador.

Proporción de la gasolina-aire

Para que el aprovechamiento de la gasolina sea perfecto, así como el funcionamiento del motor, debe producirse una mezcla entre aire-gasolina. La proporción de mezcla es aproximadamente de 1 litro de gasolina por 10.000 litros de aire. Estas proporciones pueden variar en algunos tipos de vehículos, ya sean éstos lentos o rápidos.

Cuando la proporción de gasolina es mayor a la proporción anteriormente mencionada, se podrá decir que la mezcla es rica, por el contrario, cuando baja la proporción de gasolina, la mezcla es pobre.

Elementos del Carburador

La cuba.- El pequeño depósito que tiene el carburador se le denomina "cuba", y sirve para mantener el nivel de gasolina que debe haber en el carburador.

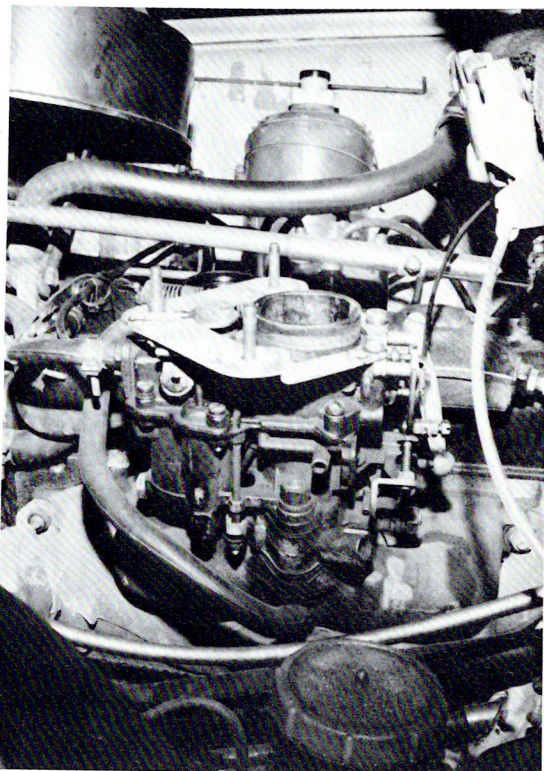
Surtidor.- La gasolina que hay en la cuba tiene que pasar por un tubo muy estrecho que se encuentra en contacto con el motor por la entrada de aire. Este tubo tiene el nombre de surtidor, y a través de él se produce la mezcla

aire-combustible.

Difusor.- El estrechamiento del tubo por el que pasa el aire para producir la mezcla recibe el nombre de difusor o venturi. El difusor es una aplicación del efecto venturi, el cual se define así: "toda corriente de aire que pasa rozando un orificio provoca succión".

Boya o flotador.- Es el elemento que sirve para mantener el nivel de combustible en la cuba.

Estarter.- Es un pequeño carburador especial que en frío tiene la misión de producir mezcla.



Carburador

apropiada para un perfecto arranque hasta que el motor no alcance la temperatura idónea para su funcionamiento.

Estrangulador.- Es la mariposa que se acciona desde el cuadro de mandos y tiene la misión de obstruir el paso del aire para enriquecer la mezcla y producir un arranque perfecto.

Calibre o chicle.- Son los estrechamientos de paso de combustible.

Bomba de aceleración.- La bomba de aceleración tiene por misión enriquecer la mezcla para aumentar la fuerza del vehículo.

Depósito de combustible

El depósito tiene por misión almacenar todo el combustible necesario para el funcionamiento del vehículo. En la actualidad se suele ubicar debajo de los asientos traseros del vehículo ya que van más protegidos por unas viguetas.

El depósito siempre debe ir montado en sitio opuesto al del motor, ya que de lo contrario, los ocupantes del vehículo, en caso de un accidente, correrían un serio peligro.

Uno de los problemas más serios del depósito es la oxidación interior. Todo óxido empieza siendo inofensivo, pero a la larga aporta grandes problemas. La forma más fácil de saber si un depósito está oxidado en su interior es desmontando la tapa superior del carburador - zona donde va acoplada la boya o flotador-, allí descubriremos unos posos de color rojo causantes de las averías. Estos pueden producir:

- 1.- consumo en exceso de combustible
 - 2.- problemas en las bombas de combustible - válvulas-
 - 3.- Inundaciones del carburador.
 - 4.- obstrucción en conductos de combustible.
- Sin embargo, estas averías las podemos eliminar en un 90% si ponemos un filtro de gasolina antes de entrada a la bomba de alimentación.

Bomba de combustible

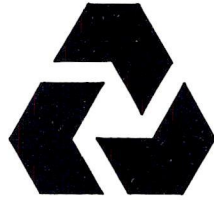
Las bombas de combustible tienen por misión extraer el combustible del depósito y enviarlo al carburador. Existen dos tipos de bombas: mecánicas y eléctricas. Las que se usan corrientemente son las mecánicas, porque tienen un funcionamiento muy sencillo y su mantenimiento y reparación son relativamente fáciles.

Averías en la alimentación

Si el motor falla:

- a.- comprobar la bomba desconectando el tubo de salida hacia el carburador. Si está estropeado, no saldrá gasolina o saldrá con poca fuerza. Entonces, la avería no es de bomba.
- b.- comprobar la boya y la válvula de entrada de gasolina a la cuna.
- c.- comprobar que los tubos de gasolina no estén obstruidos o doblados, y si son de metal, comprobar que no estén chafados.
- d.- comprobar que no existan fugas de combustible por uniones de bridas.
- e.- comprobar los filtros de bomba, a menudo se obstruyen hasta el extremo de que el motor falla o no se pone en marcha.
- f.- comprobar la membrana de la bomba; si está rota o agrietada se debe substituir por una nueva.
- g.- comprobar las válvulas de bomba, a veces se filtran pequeñas partículas impidiendo el cierre de las válvulas a la perfección.

Sebastián Ato



Banco NatWest March

**OFERTA UNA LINEA DE CREDITOS A LARGO PLAZO CON
CONDICIONES A CONVENIR, ESPECIALMENTE PARA EL TAXISTA**

DESTINADA A:

- Compra o cambio de vehículo
- Reparación plancha o motor
- Cambio neumáticos o montaje accesorios
- Aire acondicionado y/o G.L.P.
- Instalación radio taxis
- Remodelación u obras vivienda
- Mobiliario
- Vacaciones
- Estudios para hijos de taxistas

**APORTANDO UNA FOTOCOPIA DE SU
D.N.I. A CUALQUIERA DE NUESTRAS OFI-
CINAS DONDE PUEDE FIRMAR LA SOLICI-
TUD, TIENE EL CREDITO CONCEDIDO.**

SOLO ES NECESARIO QUE VD. REUNA LOS SIGUIENTES REQUISITOS:

- Estar establecido por su cuenta más de 12 meses
- Poseer su última declaración de Hacienda
- No figurar en el Registro de Aceptaciones Impagadas (R.A.I.) durante los últimos 6 meses.
- Que su edad esté comprendida entre los 21 y 52 años.
- Que la cuota de amortización anual no supere el 30% de sus ingresos netos, es decir, ingresos anuales deducidos impuestos.

**TAMBIEN HAY SOLUCIONES PARA AD-
QUIRIR SU VIVIENDA O FINANCIAR SU LI-
CENCIA.**

Barcelona i Província	Domicilis	Telèfons
Barcelona O.P.	Casp, 17	(93) 317 46 58
Balmes	Balmes, 195	217 79 98
Beethoven	Beethoven, 9	209 22 59
Calàbria	València, 104	325 03 93
Felip II	Felip II, 275-277	351 63 11
Gaudí	Avinguda Gaudí, 34	347 97 33
Joan Güell	Joan Güell, 78-80	339.23.04
Muntaner	Muntaner, 110	323.19.66
Navas de Tolosa	Navas de Tolosa, 363	351 70 61
Passeig de Gràcia	Passeig de Gràcia, 67	215 14 62
Poble Nou	Passeig de Triomf, 37	309 36 62

Barcelona i Província	Domicilis	Telèfons
Urgell	Urgell, 41	325 43 00
València	València, 327	258 75 92
Badalona	Passatge de la Plana, 12	384 44 51
Cornellà de Llobregat	Avinguda Anselm Clavé, 38	377 00 38
Esplugues de Llobregat	Plaça de Santa Magdalena, 10	371 18 12
Hospitalet de Llobregat	Rambla Just Oliveras, 39	338 91 52
Ripollet	Calvari, 21	692 17 32
Sabadell, O.P.	Passeig Plaça Major, 69-71	725 95 00
Creu de Barberà	Carretera Barcelona, 539-541	710 92 11
Sant Adrià de Besòs	Plaça de la Vila, 9	381 00 67
Terrassa	Rambla Egara, 290	780 67 33



Memorímetro

1.- El Museo de Automatas está en:

- a) La Ciutadella
- b) Montjuïc
- c) Tibidabo

2.- Las farolas de hierro del Passeig de Gràcia son obra de:

- a) Antoni Gaudí
- b) Pere Falqués
- c) Lluís Domènech i Montaner

3.- Si desea información sobre los transportes públicos de Barcelona, puede llamar al teléfono:

- a) 003
- b) 2170070
- c) 3360000

4.- Si desea conocer por dentro la Casa Batlló de Gaudí -Passeig de Gràcia, 43- debe solicitar permiso a la Cátedra Gaudí. Esta se encuentra en:

- a) La Pedrera
- b) Pabellón Finca Güell -Av. de Pedralbes, 77
- c) La Universidad - pl. Universitat-Gran Via de les Corts Catalanes, 585.

5.- Si un cliente le pide que le traslade al Parlamento de Catalunya se dirigirá Ud. a:

- a) La Ciutadella
- b) Pl. Sant Jaume
- c) Passeig de Gràcia

6.- ¿Qué grupo de casas son obra de Gaudí?

- a) Casa Thomas -Mallorca, 291-
Casa Elisalde -Valencia, 302-
Casa Terrades -Diagonal, 416
- b) Casa Vicenç - Carolines, 24
Casa Calvet, Caspe, 48

- Torres de Bellesguard -c/ Bellesguard,16
- c) Casa Muntaner -Mallorca, 278-
Casa Amatller - Passeig de Gràcia, 41
Casa Lleó Morera -Passeig de Gràcia, 35

7.- Las fuentes luminosas de Montjuïc funcionan en:

- a) invierno: sábados y domingos de 20 a 23 h.
verano : jueves, sábado y domingo de 21 a 24 h.
- b) invierno: sábados y domingos de 16 a 20 h.
verano: sábado, domingo y lunes de 21 a 24 h.
- c) invierno: sábado y lunes de 12 a 14 h.
verano: sábado y domingo de 22 a 24 h.

8.- El Restaurante Can Travi Nou está en:

- a) L'Eixample
- b) Horta
- c) Gràcia

9.- El Arco de Triunfo fue construido por:

- a) Los romanos en el S. IV
- b) Jaume I en el S. XIII
- c) El arquitecto Josep Vilaseca en 1888

10.- El Mercado de Numismática y del libro se puede visitar en:

- a) La pl. Sant Jaume
- b) El Mercado Sant Antoni
- c) La pl. Real

11.- El monumento a Cristóbal Colón se inauguró en 1888, el arquitecto fue:

- a) Carles Buïges
- b) Gaietà Buïges
- c) Pere Falqués

12.- Eldorado Petit en Mont Cerdà, 51 es:

- a) Sala de fiestas

- b) Restaurante
- c) Galería de Arte

13.- Si Ud. decide ir a bailar sardanas el día domingo, ¿ a dónde se dirigirá?.

- a) mañana: pl. de la Catedral
tarde: pl. Sant Jaume
- b) mañana: pl. Sant Jaume
tarde: pl. de la Catedral
- c) mañana: pl. Reial
tarde: pl. San José Oriol

14.- En el Passeig de Lluís Companys se encuentran las estatuas de:

- a) Gifre el Pilós
Viladomat
Rafael de Casanovas
Rius i Taulet
- b) Pau Claris
Viladomat
Roger de Lluria
Rius i Taulet
- c) Pere Comte
Fortuny
Ramón Berenguer

15.- El edificio del Museo de Zoología -Restaurante en la exposición de 1888- fue obra de:

- a) Josep Puig i Cadafalch
- b) Lluís Domènech i Montaner
- c) Josep Fontseré

16.- Si un cliente le dice: "Barcelona is very nice" Ud. entiende que:

- a) Barcelona es muy bonita
- b) Barcelona es bastante grande
- d) Barcelona está cerca de Niza

17.- Si quiere visitar los restos de la Ciudad Romana y las Columnas del Templo de Au-

gusto se dirigirá a :

- a) Cerdanyola
- b) Pueblo Español
- c) Barrio Gótico

18.- ¿Dónde se encuentra el Museo Marítimo?

- a) Montjuïc
- b) Passeig de la Bonanova
- c) Les Drassanes

19.- Si quiere cambiar moneda extranjera por la tarde. ¿a dónde se dirigirá?

- a) Ajuntament y Generalitat
- b) Estación de Sanz y Aereopuerto
- c) Estación de Renfe y pl. Espanya

20.- El Museo Picasso está situado en:

- a) Carrer Montsià, 3
- b) Carrer Manel Girona, 9
- c) Carrer Montcada, 15

La solución de los Memorímetros 1 y 2 se publicarán en el Boletín del Taxi, nº 38, correspondiente al mes de febrero. Los problemas de reparto de la correspondencia en los días de navidad han alterado las fechas de distribución de nuestro boletín.

Las soluciones se pueden enviar a la siguiente dirección:

Boletín del Taxi

c/ Lutzana, 115

Agenda

Exposicions

Etnografia Filipina

Lloc: Museu Etnològic

Adreça: Parc de Montjuïc

Horari: de dimarts a dissabte de 9 a 20 h.
i diumenge de 9 a 14 h.

Aplega 135 peces provinents bàsicament de la donació de la Fundació Folch. La mostra conté interessants aspectes de la vida i costums dels pobles indígenes de Filipines.

25 anys de l'escola de Pun- taires de Barcelona

Lloc: Museu Tèxtil i de la Indumentària

Adreça: c/ Moncada, 12

Horari: de 10 a 14 i de 16.20 a 20 h.

Exposició de puntes escollides, creades per l'escola o bé per les seves alumnes aquests darrers 25 anys. S'hi exposaran les tovalles de: 1º Ajuntament de Barcelona, la Catedral, Sta. Ma. del Mar, el Palau Albéniz, etc.

Mostra d'Art Contemporani Català

Lloc: Capella de l'Antic Hospital

Adreça: c/ Hospital, 56

Horari: de 10 a 14 h i de 16 a 20 h.

diumenges a la tarda i dilluns matí, tancat.
Exposició d'arts plàstiques, 6a. edició, és itinerant per tota Catalunya i Principal d'Andorra.
Organitza: Col·lectiu d'artistes de St. Cugat, Galeria d'Art Canals.

Fires



Fira de Barcelona

Pell-Espanya 89

Saló Internacional de la Moda d'ant, napa i double face

del 13 fins al 16 de gener

Gaudi-home

Pret -à-porter

Tardor - hivern 89-90

gener

Bcn-home

Tardor-Hivern, 89-90

gener

Equipal 89

Saló Internacional per a l'equipament comercial

del 21 al 25 de gener

13 Saló del caravanning

del 21 al 25 de gener

8a. Mostra de maquinària per a la confecció del 24 al 28 de gener

Teatre

"El Misàntrop"

Direcció Josep Ma. Flotats

Teatre Poliorama

Adreça: Rambla 115

Horaris: trucar al telèfono 317.75.09



"Mar i Cel"

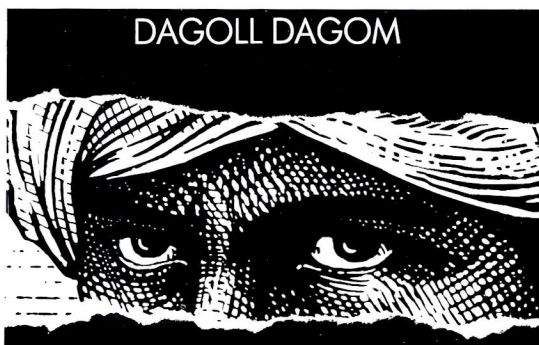
Dagoll Dagom

Obra d'Angel Guimerà

Teatre Victoria

Adreça: Avda. del Paral·lel, 67

Horari: trucar al telèfono 241.39.85



"Trio en mi bemol"

Direcció: Joan Oller

Teixidors Teatreneu

Adreça: Terol, 26-28

Horaru: trucar al telèfono: 213.555.99





TAXI '92

Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport

Practico un fútbol efectivo

Julio Salinas es uno de los mejores fichajes que ha realizado este año el Barça. Ingresó como suplente de lujo de Gary Lineker, y pronto se convirtió en titular, en estrella y en segundo goleador de la Liga. Este rápido ascenso es, a pesar de su juventud, producto de largos años de carrera profesional, iniciados en su Bilbao natal.

Julio, ¿esperabas una carrera tan vertiginosa en el Barcelona?

Bueno, desde que empecé en el fútbol siempre voy en ascenso, primero en mi etapa de juveniles, luego Atléctic de Bilbao, de Madrid, y ahora, el Barcelona. Siempre he confiado en mi mismo y sabía que el Barcelona tenía una gran plantilla y que podíamos llegar a donde estamos, paso a paso abriéndome camino.

En estos momentos eres el segundo goleador de la Liga, ¿cómo te sientes?

No cabe duda que me gustaría alcanzar el Pichichi, ya lo alcancé en juveniles 2b y 2a. No obstante, es una cosa muy difícil y secundaria, lo importante es que el equipo gane partidos y pueda conseguir el título de este año.

Se dice que practicas un fútbol inteligente.

No, es una cosa que se dijo alguna vez. Creo que practico un fútbol efectivo, quizás, estéticamente hablando no soy un jugador muy fino por la altura, desde las gradas parece que soy torpe, que me trabo con el balón, que no corro, no obstante lo que siempre cuenta es la efectividad. Ante todo soy un jugador de equipo que trabaja por él, y por otra parte, soy bastante regular.

Cruif tiene fama de duro. ¿Cómo te llevas con él y en general con la plantilla?



Julio Salinas, revelación del Barça

La plantilla es sensacional, todos son grandes compañeros y nos entendemos fenomenal.

Respecto al Mister, pienso que en un momento dado es como un jefe: tiene que ser duro y suave a la vez. La verdad es que las relaciones son perfectas.

¿Qué opinión te merece el fútbol español?

Yo pienso que estamos en la cima del fútbol europeo, del fútbol mundial. España es una de las potencias al respecto.

Y ¿cómo ves la perspectiva del 92?

El primer paso es el mundial del 90, es la meta por la que estamos luchando para conseguir la clasificación, y luego, hacer allí un gran papel.

Bilbao, Madrid o Barcelona

Bueno cada una tiene su encanto. Yo soy de Bilbao, allí está todo lo que yo quiero. Barcelona tiene sus pros y sus contras, tiene mejor temperatura, mejor clima, la playa -aunque prácticamente no la puedes usar-, la ciudad está mejor estructurada. En Madrid tenía más ambiente, en Barcelona no lo tengo -aunque es quizás pronto para decirlo-, y la gente, en Madrid es un poquitín más abierta.

¿Eres un soltero de oro o es un tópico?

Yo no creo que sea un soltero de oro. Tal vez por ser famoso la gente está más en candeleros. Pero no creo que sea así.

Al margen del fútbol, ¿Cuáles son tus hobbies?

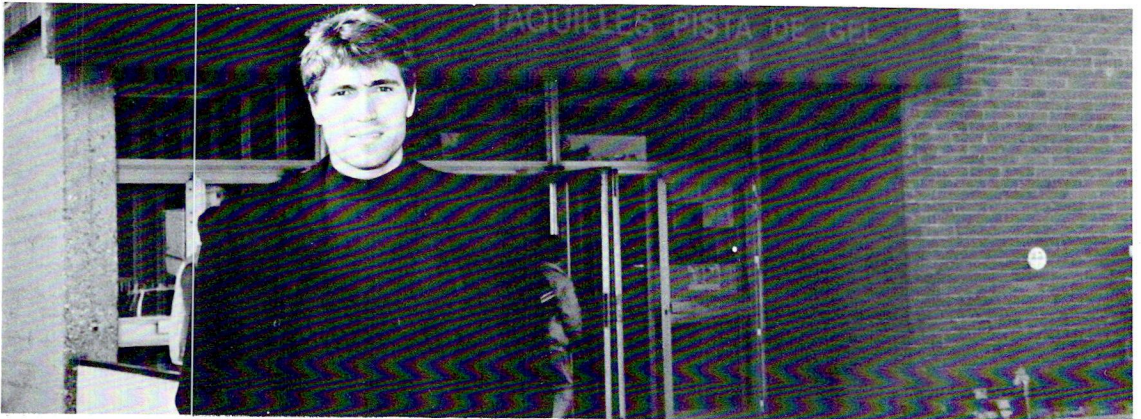
No tengo tiempo para mucho. El fútbol te exige todo. Entre los desplazamientos, la concentración, el viaje, el partido, y el regreso pasan los cuatro días de la semana. Me gusta jugar al tenis, pero únicamente puedo practicarlo en verano. Por otra parte, me gustaría estudiar inglés, pero como no hay ningún compañero que quiera hacerlo, no lo intento -darlo sólo con el profesor particular es muy aburrido-. En lo poco que me queda de tiempo libre, veo video y televisión.

¿Cómo te planteas el futuro?

Deseo conseguir el mayor número de títulos posibles, mayor número de actuaciones en la selección nacional, y logros personales siempre dentro del fútbol. Cuando deje este deporte será cuestión de replantearme, aún es pronto.

¿Utilizas taxi para movilizarte por la ciudad?

Hasta ahora lo he utilizado muy poco, cuando vengo del aeropuerto, y una vez cuando la grúa se llevó mi coche. Sobre el servicio de Taxi en Barcelona no puedo opinar mucho, porque no lo he utilizado en demasía.





Avisos

El 5 de septiembre, un taxista recogió en el Pº de Lluís Copmany, junto a los Juzgados, a una señora con un niño accidentado en los jardines ubicados en aquella zona, trasladándolos al Hospital del Mar. La mencionada señora tiene interés de ponerse en contacto con el taxista, ya que su testimonio podría tramitar los gastos, que según afirma la interesada, la Seguridad Social no le quiere abonar.

La matrícula del taxi es: B-8005.

El taxista requerido puede ponerse en contacto con el Servei de Taxi de la EMT.

El taxista que el pasado 23 de noviembre a las

19:30 hres. tuvo un accidente con dos vehículos (calle Aragón y Lauria), debe ponerse en contacto con la pasajera accidentada. Teléfono: 230.35.57 (Sra. Campos).

El taxista, que trasladó el pasado 29 de noviembre a un señor al servicio de urgencias del Hospital San Pablo, debe ponerse en contacto con el compañero de profesión: Joaquín Gómez. Teléfono 337.00.43. El Sr. Gómez quiere saber si su padre falleció en el Hospital o en el taxi, tal cual aseguran fuentes de ese recinto hospitalario.

Ahora también en la Escuela, un bar a tu servicio



- desayunos, meriendas y comidas
- precios especiales
- aparcamiento gratuito

Escuela del Taxi, C/ Lutzana, 115, 2ª planta

Fem
un canvi
d'aires.



Taxi, posa't guapo. Informa't al 336 00 00.

CAMPANYA PER A LA MILLORA DEL PAISATGE URBÀ

Ajuntament  de Barcelona


Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport

Periódicos



Opel Kadett. En línea con su tiempo.

El Opel Kadett es un prodigio de la ingeniería alemana.

Ideal para todos aquellos que hacen del coche su puesto de trabajo.

Económico y rentable. Fuerte y seguro. Cómodo y rápido.

Y extraordinariamente capaz, gracias a un maletero único en su categoría.

Opel Kadett. En línea con la gran familia Opel.



IBERTRACCION, S. A.

Avda. de los Países Catalanes, s/n. Tel. 371 30 50
ESPLUGUES DE LLOBREGAT (Barcelona)

MASTERDIESEL

Avda. Guipúzcoa, 83. Tel. 313 59 12. Avda. Meridiana, 235. Tel. 340 37 17
BARCELONA.

MOTOR REPRIS, S. A.

Gran Via Corts Catalans, 484 (esquina Viladomat)
Tels. 424 93 04 / 423 85 74. BARCELONA

ROMAGOSA

Padilla, 318. Tels. 256 63 00 / 348 01 66. BARCELONA

SANTAUTO, S. A.

Pº Lorenzo Serra, 20. Tels. 386 61 54 / 386 10 00
SANTA COLOMA DE GRAMANET (Barcelona)

Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia