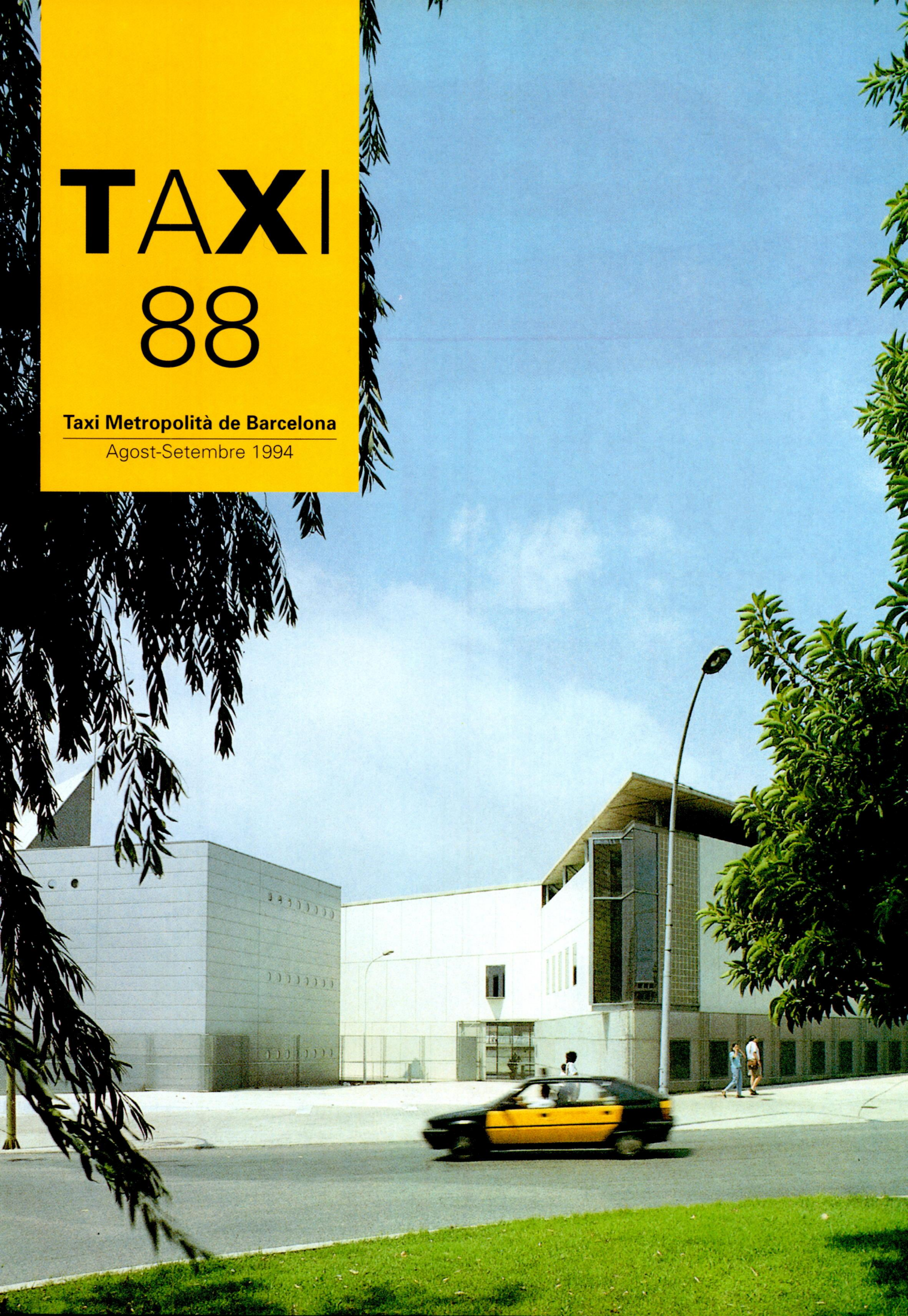


TAXI 88

Taxi Metropolità de Barcelona

Agost-Setembre 1994





Sólo los mejores pueden hacer una carrera tan larga.

Sólo los mejores coches consiguen llegar tan lejos, hacer tantos clientes, tantos kilómetros, pasar tantos años en carrera y seguir estando en tan buena forma como el Opel Vectra.

Equipado con unos motores del más bajo consumo, con los últimos avances en seguridad y fiabilidad.

La ingeniería de más larga vida, ingeniería libre... de gastos.

Descubra el Opel Vectra, y sabrá porque sólo los mejores pueden hacer una carrera tan larga.



Edita

Institut Metropolità del Taxi
c/ 62, núm. 18
Zona Franca,
08040 Barcelona

Gestió i Publicitat:

CETRAMSA
Avinyó, 7 – bis
08002 Barcelona

Direcció i coordinació

P. Rocío Terán

Publicitat

Elvira Cerdà
Telèf.: 412 44 66

Col·laboren en aquest número

010 - Barcelona Informació
Escola del Taxi i
Associació d'Amics de Ciutat Grogà

Correcció

Roser Berdagué

Grafisme

Oriol Alcaraz i Francesc Igual

Fotografia

Grup Muntaner
Arxiu Revista del Taxi

Tiratge:

15.000 exemplars de difusió gratuïta i
domiciliada a tots els professionals
taxistes, empreses, institucions i
personalitats vinculades al sector del
taxi.

Impressió

Gramagraf
c/ Sant Joan, 22 - 23
Santa Coloma de Gramenet
Dipòsit Legal:
B. 27.521 - 1983

Coberta

Arxiu de la Corona d'Aragó
Barcelona

Fotografia:

Màrius Brossa

. S u m a r i .

Editorial

Pàgina: 4

L'alcalde de Barcelona rep els representants del Taxi

Pàgina: 5

Notícies

Pàgina: 6

Entrevista a Josep Tortosa, Taxista y autor del libro "Del negro amarillo"

Pàgina: 10

Com a casa Barcelona recupera el jardí de La Tamarita La pregunta de la setmana De 10 en 10

Pàgina: 13

Taxi Ambassadeur, una experiència formativa de Québec

Pàgina: 18

Guanyem Mercat El taxi más cerca del turista

Pàgina: 20

Ho sabia vostè? Vehicles homologats per al servei del taxi

Pàgina: 21

Agenda

Pàgina: 23

Fem un tomb

Pàgina: 24

La bústia del taxi

Pàgina: 25

Acta nº 26 – Espai cedit als sindicats i associacions representatives del sector

Pàgines centrals

*La Revista Taxi Metropolità de Barcelona no és responsable
de l'opinió expressada en els articles signats.
La responsabilitat és únicament dels seus autors.
Els textos no signats són atribuïbles a la redacció*

Dues vies d'actuació per a la recuperació econòmica del sector

El descenso del paro en España, por sexto mes consecutivo en agosto, parece confirmar que estamos entrando en una fase de expansión económica. Esta es una buena noticia, también para el sector del taxi, aunque bien sabemos que, cuando remite la crisis, no es el taxi el sector que primero nota esta recuperación. Pero la situación es de todas formas esperanzadora.

No se trata, sin embargo, de permanecer pasivos esperando que la economía se vaya recuperando. Debemos de atraer viajes al taxi y para ello proponemos dos vías de actuación:

La primera, el reciclaje profesional. Si hay un aumento de visitantes a la ciudad de Barcelona —los índices de crecimiento del tránsito de viajeros en el aeropuerto de El Prat son suficientemente elocuentes—, el taxista debe tener la preparación adecuada para atenderlos correctamente, tanto por lo que se refiere a asesorarlos en temas ciudadanos como en el de poseer unos rudimentos de ciertos idiomas extranjeros.

La segunda vía es la lucha contra la competencia desleal. Siempre que nos resulta difícil competir con un poderoso contrincante tenemos la tentación de denunciar una situación de competencia desleal. De ninguna manera. El coche privado es la gran competencia del taxi, porque nos quita una gran parte de nuestra potencial clientela, pero de ninguna manera es una competencia desleal. Ahora bien, cuando el coche privado aparca sobre las aceras de nuestras ciudades entonces sí que se produce una competencia desleal intolerable. Estas dos vías son las que vamos a atacar para que de una vez por todas notemos la recuperación económica en nuestro sector. ■

El descens de l'atur a Espanya l'agost, per sisè mes consecutiu, sembla confirmar que estem entrant en una fase d'expansió econòmica. Aquesta és una bona notícia també per al sector del taxi, malgrat que tots sabem que quan remet la crisi no és el taxi el sector el que primer percep aquesta recuperació. Malgrat això, la situació és força esperanzadora.

De tota manera, no es tracta de romandre passius esperant que l'economia es vagi recuperant. Hem d'atraure viatges al taxi i, per això, proposem dues vies d'actuació:

La primera, el reciclatge professional. Si hi ha un augment de visitants a la ciutat de Barcelona —els índexs de creixement de trànsit de viatgers a l'aeroport d'El Prat són suficientment elocüents—, el taxista ha de tenir la preparació adequada per atendre'ls correctament, tant pel que fa a l'assessorament en temes ciutadans com pel que fa a posseir alguns rudiments de certs idiomes estrangers.

La segona via és la lluita contra la competència deslleial. Sempre que ens resulta difícil competir amb un poderós contrincant tenim la temptació de denunciar una situació de competència deslleial. De cap manera. El cotxe privat és la gran competència del taxi perquè ens treu una gran part de la clientela potencial, però de cap manera és una competència deslleial. Ara bé, quan el cotxe privat aparca sobre les voreres de les nostres ciutats, sí que es produeix una competència deslleial intolerable. Aquestes dues vies són les que hem d'atacar perquè així podrem advertir la recuperació econòmica en el nostre sector. ■

L'alcalde de Barcelona rep els representants del Taxi



L'Alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, va rebre el passat mes de juliol els representants de les forces del taxi que van ser elegits en la darrera consulta feta al sector el 17 de maig.

L'alcalde de la ciutat va subratllar en aquesta trobada que, amb l'aprovació de la Llei de Grans Ciutats i de la Carta Municipal, l'Ajuntament de Barcelona podrà reglamentar aspectes relacionats amb la circulació, la qual cosa afavorirà l'increment de la demanda de taxis. Va subratllar una vegada més que els propers anys els colors del taxi estaran molt més presents als carrers de Barcelona, ja que l'usuari del cotxe privat és cada dia més conscient de les incomoditats i desavantatges econòmics que ocasiona el seu ús a la ciutat i dels avantatges del transport públic, especialment del taxi. Pasqual Maragall va afegir que el consistori serà molt més sever amb els propietaris dels cotxes privats que aparquin a les voreres i que aquesta mesura, juntament amb altres que ja es van posar en funcionament darrerament, incidiran en una millor qualitat del treball del taxista.

Miquel Tomàs, representat del STAC, va plantejar a l'Alcalde la crisi del sector. Al respecte va dir que des de la perspectiva del seu Sindicat una de les solucions consisteix en evitar que el sector sigui un refugi de persones no professionals que, afectades per la crisi econòmica, busquen en el taxi l'alternativa a un problema conjuntural d'atur. Dionisio Gracia, president

del STAB li va demanar una màxima atenció al sector i que les actuacions que milloran la demanda de taxis — turisme, fires, congressos, etc — siguin recolzades pel Consistori.

Malgrat que la figura central de quasi tots els programes electorals va ser la reconversió, el tema no es va plantejar davant de l'Alcalde.

Formada la taula tècnica de treball del taxi

El propassat 15 de juny, el president de l'Institut Metropolità del Taxi, Joan Torres, es va reunir amb els presidents de les associacions i sindicats del taxi que van resultar elegits a la consulta del passat mes de maig, amb l'objectiu de formar "la taula tècnica de treball", que tractarà periòdicament els problemes de la política quotidiana del taxi amb la gerència de l'Institut.

En aquesta primera presa de contacte, els diferents representants van exposar a Joan Torres els aspectes de màxima preocupació per al sector: disminució de la demanda de taxi com a conseqüència de la crisi econòmica, excés de taxis i de conductors taxistes, forma de guanyar nous mercats, recuperació de la mobilitat en el camp del Barcelona, potenciació del taxi en el sector turístic, especialment en el mercat que generen els creuers turístics, transformació de parades de taxi amb la formació d'una comissió especial formada per tècnics del Servei del Taxi, etc.

Per la seva banda, el President, Joan Torres, va dir que l'Institut Metropolità del Taxi continuarà treballant per a la imatge del taxi, raó per la qual va reclamar la seva col·laboració. També els va sol·licitar reciprocitat de la informació, rigor en el debat i lleialtat al servei. Van assistir-hi: Joan Laporta, Enginyer Director de l'Institut Metropolità del Taxi, Andreu Nebot, Director de Serveis Tècnics del Taxi, Jordi Rubio i Josep M^a. Goñi, en representació de l'Associació Catalana del Taxi (A.C.T.), Miguel Tomás i José Alonso, en representació del "Sindicat del Taxi de Catalunya (S.T.A.C.), Joan Fuentes i Miguel Cosculluela, en representació de l'Associació Empresarial del Taxi, el Sr. Dionisio Gracia, en representació del Sindicato de Taxistas Autònoms de Barcelona (STAB) y Domingo Mesas Mesas i Antonio Monuera, en representació del Gremio Unión de Taxistas (GUT).

La excedencia temporal

Si por causa de una I.L.T. (Incapacidad Laboral Transitoria) un taxista está imposibilitado temporalmente de ejercer la profesión, el Institut Metropolità del Taxi le permite pasar a situación de "excedencia temporal" dando de baja el vehículo aplicado a la licencia, situación que repercutirá como es lógico en las cargas fiscales y sociales que genera la explotación de la misma. El Institut ha adoptado esta medida para potenciar un reparto más equitativo de las carreras entre los que ejercen la profesión y no entre las licencias sin conductor. Esta medida, junto al endurecimiento de las pruebas de acceso a la profesión y la separación del servicio de aquellos taxistas que no sean profesionales habituales o estén inactivos durante 5 años, ayudará sin duda a un mayor equilibrio entre oferta y demanda de taxis.

De particular a particular Borsa de Llicències

Nom: D. Enrique Merino Esparza
Llicència: 7757
Telèfon: 311 71 91
a un assalariat sense antiguitat.

Nom: Raúl García
Llicència: 8149, con vehículo
Telèfon: 415 56 49 (a partir de les 21 h.).

Nom: Miguel López Martos
Llicència: 5520
Telèfon: 307 49 67 (de 10 a 13 y de 22 a 23 h.).
Per jubilació

Nom: Francesc Benet D.
Llicència: 1765
Telèfon: 307 40 38
a un assalariat amb un any d'antiguitat.

Nom: Teodoro Sanz de Pablos
Llicència: 8953
Telèfon: 231 13 92
por jubilación.

Atención al Polígono Avillar Chavorro

Se recomienda a todos los taxistas de Barcelona y área metropolitana que no lleven pasaje al Polígono Avillar Chavorro, situado en la Zona Franca, frente al Cementerio de la zona sudoeste de la ciudad, ya que en los últimos meses se ha dado el caso de que varios taxistas han sido atracados.

El vehículo en la Transferencia

La transferencia de licencias se puede hacer con o sin vehículo. En cualquier caso, la Oficina Técnica del Institut Metropolità del Taxi realiza siempre una revisión técnica del vehículo cuando se transfiere una licencia con éste

Condición previa

El vehículo del cedente no debe tener más de 5 años de antigüedad y debe responder a las normas de homologación vigentes en el momento de producirse la transferencia.

Documentación que debe aportar el cedente del vehículo al Institut .-

Toda la relativa al coche: ficha técnica,

permiso de circulación del vehículo y libreta del taxímetro.

Informe de la Oficina Técnica

Con esa documentación, la Oficina Técnica procede a la revisión extraordinaria del vehículo y comprueba si el taxímetro cumple la normativa del 20 de octubre de 1992 (B.O.P.

23/10/92 - Núm. 255) en cuanto a instalación y a modelo homologado. Si la revisión es positiva, emite "el informe del vehículo de segunda mano". Cuando el vehículo no cumple algún requisito técnico de carácter menor, la Oficina puede aconsejar su reparación y una vez realizada emitir el informe correspondiente.

Proves d'accés a la professió Percentatges d'aprobat per escoles

Mes de maig

Escola	1ra. convocatòria			2na. convocatòria		
	Presentats	Aprovats	%	Presentats	Aprovats	%
Cooperativa del Taxi	12	5	42	6	3	50
Escola del Taxi Ciutat Grogà	20	6	30	14	8	57
Escola Solano	54	23	43	30	13	43
Escola Miramar	11	5	45	6	6	50
Lliures	16	3	19			
Total	113	42	37	56	30	54

Mes de juny

Escola	1ra. convocatòria			2na. convocatòria		
	Presentats	Aprovats	%	Presentats	Aprovats	%
Cooperativa del Taxi	19	11	57,8	6	4	66
Escola del Taxi Ciutat Grogà	27	11	40,7	20	8	40
Escola Solano	54	9	16,6	43	16	37
Escola Miramar	5	3	60	2	0	—
Lliures	14	3	21,4	11	3	27
Total	119	37	31	82	31	38

Carta del presidente del S.T.A.B al Gerent del Institut Metropolità del Taxi

Tras haber examinado detenidamente el nº 87 de la Revista Taxi debo manifestar mi satisfacción por la información variada y completa que allí se ofrece sobre nuestro entrañable colectivo, permitiéndome seguidamente algunas matizaciones sucintas sobre el particular.

La entrevista a los Señores Trudel y Boyer, conocedores al más alto nivel de toda la problemática del taxi en la provincia canadiense de Québec, resulta a mi juicio muy ilustrativa y posibilita un examen comparativo que nos evidencia cuáles son los aspectos en los que hemos de avanzar y cuáles aquellos otros en los que tenemos que consolidar las cotas ya alcanzadas. Pero existe en este aspecto algo aún más importante y es la buena imagen que se llevan al hemisferio norte del continente americano del taxi de Barcelona, lo que es para nosotros, debe serlo, un acicate y un reto. En resumen, una forma encomiable de progresar a nivel internacional en la cultura y la amistad, por cuyo motivo nuestro Sindicato, el S.T.A.B., desea felicitar cordialmente a la redacción de la Revista Taxi.

Tampoco puedo orillar una referencia al acto en homenaje a nuestros jubilados. No tuve este año ocasión de dirigirles unas palabras de afecto y gratitud, por eso deseo de alguna forma suplir con la presente tal carencia. El fervoroso deseo de todos los miembros del S.T.A.B. es que los nuevos jubilados disfruten de salud, paz y bienestar moral y material. Ya sabemos que el importe de la pensión es muy bajo, pero, aún así, la paz y la salud son el bien más apetecible. Nuestra felicitación más cordial y sincera y, al propio tiempo, nuestra promesa de que seguiremos luchando con ahínco para que el taxista alcance pronto una jubilación digna, congruente con el perseverante esfuerzo de toda una vida de esfuerzo y dedicación. Una pensión digna con efectos retroactivos que beneficie a todos, puesto que todos se lo merecen.

Con referencia al informe sobre el ejercicio en el Institut Metropolità del Taxi, sólo dos breves reflexiones: nuestra hermosa ciudad puede sentirse orgullosa de tener en lo concerniente al taxi la mejor flota de España, pero sepamos reconocer también los sacrificios que ello conlleva para los profesionales del sector, quienes abonan — mediante la amortización de créditos e innumerables letras de cambio — la mayor parte, la práctica totalidad de los elevados costos que conlleva la constante renovación de la flota. También es necesario reconocer que los aspirantes a obtener el Carnet de

taxistas deben ahora esforzarse mucho para obtener y demostrar los conocimientos de diversa índole que para ello se les exige.

Por parte del S.T.A.B. todo lo que signifique dignificar y elevar la profesión es bien recibido, aunque es posible que en ocasiones se exija incluso más de lo necesario. Con todo, nuestro respaldo al I.M.T. y nuestra felicitación a los esforzados jóvenes taxistas que están poniendo muy alto el nivel de la profesión.

Queda un último tema, el del Impuesto de Circulación. Nos queda muy claro que viene regulado por una Ley Estatal y que, por lo tanto, no está en manos del Ayuntamiento ni de la E.M.T. ni de la Generalitat el mudar dicha normativa. Lo entendemos perfectamente. Ello, no obstante, defendería mal los intereses cuya defensa se me ha encomendado democráticamente si no insistiera en la idea de esforzarnos en llegar a un acuerdo globalizado de naturaleza consensual a fin de lograr que todos pagásemos las mismas sumas, dado que también todos percibimos las mismas tarifas.

Sin más por el momento, con el ruego de la publicación de ésta en el próximo número de la Revista Taxi, aprovecho la ocasión para saludarles muy atentamente.

Dionisio Gracia Fajardo
Presidente del S.T.A.B.

ATENCIÓN SRES. TAXISTAS

OFERTA EN LA TIENDA DE RECAMBIOS HASTA EL 31 DE DICIEMBRE

Artículo	P.V.P.	Dto.	Precio final IVA aparte
Bombas agua LAI R-21D.	9.745,-	50%	4.873,-
Filtros FRAM aceite R-21	1.805,-	75%	451,-
Pastillas Freno R-H R-21	5.416,-	65%	1.896,-
Pastillas Freno NECTO R-21	6.410,-	55%	2.885,-
Aceite ESSO XD3 i super oil	4.020,-	55%	1.809,-
Aceite ELF	3.850,-	45%	2.118,-
Neumáticos PNEUMANT 175/70 R13	7.700,-	30%	5.390,-
185/60 R14	10.800,-	30%	7.560,-

Estos son algunos de los muchos artículos que tenemos en oferta, consulte con nuestra tienda de recambios.

CIUTAT

Gran éxito de la colección de Pins



Presentación de la campaña a sindicatos, asociaciones del taxi y radio emisoras en Ciutat Grogà

La colección de Pins compuesta por 12 modelos de taxis del s. XX que se pusieron a la venta el mes de junio ha tenido un gran éxito entre los usuarios del taxi y profesionales del sector. Incluso algunos coleccionistas han mostrado un gran interés en adquirirla. Muchos han sido los taxistas que, ante la buena acogida que la colección tuvo entre sus clientes, se personaron varias veces a Ciutat Grogà y a las sedes de los sindicatos, asociaciones profesionales y radio-emisoras de taxi para adquirir varias unidades de la colección.

Durante el mes de julio también se emitieron spots publicitarios en torno

al Taxi, y el taxista, como coche y hombre del año en dos programas de Onda Cero: "Protagonistas" y la "Radio de Julia". Ello, sin duda, ha sido un acicate para el conjunto de la campaña. Asimismo, una azafata debidamente identificada, premió con un vale de 5.000 pesetas a los taxistas que llevaban una colección completa en el coche. Los premios han correspondido a Juan Carlos Gutiérrez, lic. 7570; Luis Moncho P., lic. 471 (Sorteo 21/7); Francisco Vives C., lic. 601; Manuel Bragado, lic. 7252; Antonio Pardinas, lic. 6253 (Sorteo 22/7); Francisco González V., lic. 9908 (Sorteo 4/8).

Si aún no dispone de una colección, solicítela a Ciutat Grogà rellenando el siguiente cupón:

Cupón de reserva de la Colección de Pins

Nombre del titular de la licencia _____

Teléfono _____

Dirección _____

Licencia nº _____

Distrito Postal _____

Recuerde; la colección completa de 12 unidades puede adquirirla por 2.400 ptas., a su vez, puede vender esta colección al usuario por 3.000 y el pin suelto por 250.

75 Aniversario del Salón Internacional del Automóvil

En 1919, el Palacio de las Bellas Artes de Barcelona acogió la primera Exposición Internacional de Automóviles. Con el fin de conmemorar el 75 aniversario de este acontecimiento, Fira de Barcelona celebrará, el próximo mes de noviembre, una gran edición del Salón Internacional del Automóvil que pretende poner de manifiesto la vinculación histórica de Barcelona con el sector del automóvil. Los actos conmemorativos contarán con la presencia de SS.MM los Reyes de España.

De Guapa a Guapíssima

Amb aquest eslògan, l'Ajuntament de Barcelona va donar llum verda el propassat mes de juliol a la segona fase de la campanya "Barcelona Posa't Guapa", que tant bona acceptació va tenir tant entre els ciutadans com entre les empreses patrocinadores de l'esmentada campanya. L'Agència del Paisatge Urbà és l'òrgan de gestió encarregat de la nova campanya que tindrà una durada de sis anys amb un pressupost de 400 milions de pessetes. La nova etapa s'orientarà bàsicament a subvencionar aquelles actuacions que "recuperin els terrats com a llocs de lleure dels ciutadans, així com la insonorització dels edificis", sense deixar de banda la rehabilitació de façanes.

Els ciutadans que estiguin interessats a portar a terme aquestes actuacions poden trucar al telèfon 291 50 50.

Fe de errores:

En la página 11 de la Revista 87 se decía que el taxi había participado en la Feria de Abril de Santa Coloma de Gramenet, atribuyendo la organización del stand correspondiente a la Asociación Empresarial del Taxi, cuando la organizadora fue la Asociación Profesional del Taxi.

Obres al Parc de les Aigües de Montcada

El Parc de les Aigües de Montcada està en obres des del passat 12 de juny, data en la qual es va iniciar la segona fase de condicionament d'aquest espai públic. En aquest període d'obres, aproximadament vuit mesos, es completaran les àrees ja construïdes a la primera fase, que va finalitzar l'any 92, centrant-se en la repoblació i pavimentació de camins que creuen el parc, així com en la creació de nous espais —pistes de petanca, de patinatge, jocs infantils, espai de gespa, etc.— als antics terrenys de l'empresa Intorsa. El projecte contempla també la rehabilitació i ampliació de la Casa de la Mina per allotjar el Centre Cívic del barri de Sant Josep. A més, amb aquesta actuació es recuperarà un patrimoni històric important de la zona, ja que com es recordarà va tenir un paper central en el subministrament d'aigua potable a Barcelona.

Información Aeropuerto de El Prat No regrese vacío a Barcelona

Ocupación del Taxi en las terminales del Aeropuerto del Prat durante la semana del 18 al 22 de julio de 1994

Nacional	18/7	19/7	20/7	21/7	22/7	Total
Nº de pasajeros	4.983	4.609	5.122	5.234	6.426	27.574
Nº de taxis	768	981	939	1.045	1.089	4.822
Nº de vuelos	75	70	74	78	72	369
Ratio de ocupación	7,8	4,7	5,4	5,2	5,9	5,78

Internacional

Nº de pasajeros	8.487	6.873	6.126	7.456	8.675	37.616
Nº de taxis	3.143	2.643	2.112	2.485	3.470	14.823
Nº de vuelos	113	102	105	102	110	532
Ratio de ocupación	2,7	2,6	2,9	3	2,5	2,76

Puente Aéreo

Nº de pasajeros	2.097	2.390	2.700	2.729	2.636	12.552
Nº de taxis	766	908	1.038	1.017	832	4.561
Nº de vuelos	20	22	21	21	22	106
Ratio de ocupación	2,7	2,6	2,6	2,6	3,1	2,72

Debe subrayarse que se ha detectado un incremento de entre 60 y 80 taxis durante el mismo período de tiempo en las terminales Nacional e Internacional, de la clase A, los cuales encocharon en el aeropuerto con viaje concertado por las diferentes emisoras de radio.

L'Avinguda del Carrilet inicia un segon procés de millora

La Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona invertirà 400 milions de pessetes en la segona fase de les obres d'arranjament de l'Avinguda del Carrilet de l'Hospitalet de Llobregat, que durarà un any. El projecte, redactat per l'Ajuntament de l'Hospitalet, preveu la urbanització d'un espai comprès entre els carrers Amadeu Torner i Jacint Verdaguer. Amb aquesta actuació es vol millorar la qualitat de vida dels ciutadans del barri de Santa Eulàlia, ja que fins ara la via de l'antic carrilet divideix l'avinguda. En una tercera fase es preveu urbanitzar el tram restant fins a la ciutat de Barcelona i recuperar-lo definitivament per a ús dels vianants.

Darreres novetats a l'espai urbà de Barcelona

Urbanització de la Rambla de Sant Adrià

—entre Rambla del Litoral y el carrer Llinars
Barri del Bon Pastor

Jardins de la Plaça Juníper Serra

Nova Superfície de 2.287 m2. amb jocs infantils i zona verda.
Barri Bon Pastor.

Nova plaça a Ciutat Vella

Des del carrer Assaonadors fins al c/ Calders.
Es tracta del primer tram d'una gran plaça que anirà del carrer Princesa a Sant Pere més Baix.

Avinguda de Francesc Cambó

Després de 9 mesos d'obres, aquest indret de la ciutat ha recuperat la seva imatge de 1989.
Finalment es van retirar els templets d'accés als aparcaments municipals.

Pati ajardinat a l'Eixample

Rehabilitació de la segona illa interior de 1.300 m2. a la zona de l'Eixample, entre els carrers Rocafort, Gran Via, Entença i Diputació
Actuació de l'Institut Municipal de Parcs i Jardins

Sala d'exposicions als Jardins de Can Altamira

Als jardins Can Altamira, situats al c/ Mandri, l'Institut Municipal de Parc i Jardins acaba d'habilitar la Sala Hipòstila contigua com a espai d'exposicions escultòriques.

Aparcament al carrer Vilardell

nombre de plaçes: 400
Barri d'Hostafrancs.

Entrevista a

Josep Tortosa

Fue taxista hasta 1981 y hoy es el autor del libro "Del negro al amarillo", la única crónica del taxi de Barcelona y quizás de España. A sus 77 años, y ya jubilado, ha podido ver definitivamente plasmadas en las páginas de este libro las vivencias extraídas de la relación del taxi con el torbellino de la ciudad y que a lo largo de 25 años de taxista reflejó pacientemente en su entrañable libreta negra de escritor. La crítica barcelonesa ha acogido esta novedad editorial con admiración y simpatía, porque como bien nos dijo Josep Tortosa en el transcurso de la conversación que ahora os ofrecemos "se esperaba que alguien saliera en defensa del taxi y que rompiera con la idea del taxista como ciudadano de tercera categoría".



¿Cómo valora la acogida de su libro en Barcelona y, en particular, en el sector del taxi?

Todas las opiniones coinciden en lo mismo, que se trata de un libro muy expresivo de una época: la Barcelona de la posguerra. Debo decir, sin embargo, que lo hice sin querer.

¿La crítica más favorable?

Tengo varias, quizás la de La Vanguardia.

¿Cuándo dio forma de libro a las anécdotas que acumuló a lo largo de su carrera profesional?

Hace mucho tiempo, pero lo

tenía guardado. En principio no sabía qué hacer, dudé en poner en limpio este libro u otro que tengo sobre mi experiencia en la Guerra Civil española, pero es muy voluminoso. Creo, finalmente, que ha sido un acierto publicar el anecdotario. En el programa Protagonistas de Onda Cero, por ejemplo, mientras Luis del Olmo me entrevistaba, abrió los micrófonos de las emisoras que esta radio tiene por España para que otros taxistas y conductores de autobuses contaran sus experiencias. Este gesto me causó una gran satisfacción, ya que a raíz de mi libro se podrán conocer aquellas actitudes que van más allá del propio cumplimiento del estricto deber.

Considero que los taxistas, así como otras profesiones con estas particularidades, deberían ser más y mejor valorados por la sociedad.

¿Su libro debe de ser el primero de estas características en toda España?

Creo que sí. Se escribió uno, pero era algo diferente. Como anecdotario, es el único.

¿Cuál es la historia más amarga que describe?

La angustia de la señora que me pedía socorro porque estaba a punto de dar a luz. Al principio me sentí incapaz de poder soco-

rerla, pero en el taxi encuentras solución a todo o casi todo.

¿Y la anécdota más tierna?

El día que encoché a una pareja en el Parc de la Ciutadella, ... siempre aparcaba el taxi frente al edificio del Parlament, al lado de una fuente, donde me gustaba ir porque tenía un buen amigo, el barrendero...

Ah sí, lo cita en una parte del libro, la persona con la que comentaba sus lecturas y las novedades bibliográficas.

Sí, sí, aquél. Antes de entrar en el taxi, el chico casi empujaba a su pareja. Pensé que se trataba de un rapto. Pero no, ella se negaba rotundamente a presentarse ante la familia del novio porque no se consideraba de su nivel social. Si te casas conmigo, le decía, al final me odiarás porque soy de una clase social inferior. Él le contestaba: contigo yo lo conseguiré todo... En fin, fue una de las anécdotas más tiernas que viví en mi taxi.

A menudo el taxista es un buen psicólogo, Ud. tuvo que serlo para describir todo lo que presenta en su libro.

Creo que sí, a veces solamente con mirar por el retrovisor a la persona que encochaba, sabía que tendría conflicto asegurado. En el libro cuento alguna anécdota sobre este particular.

La figura de la mujer está presente en un gran número de anécdotas, ¿por qué?

Sí, es verdad, porque quizás soy de una época en la que se creía que la mujer necesitaba protección, ayuda. Ahora es diferente, la mujer está al mismo nivel que el hombre. En aquella época se decían barbaridades. Aún recuerdo cuando la mujer empezó a conducir y se popularizaron unos carteles que decían:

"Cuidado, ellas conducen". Absurdo.

Tampoco se olvida de la Barcelona oscura en la que resalta, a veces con simpatía, la figura de la prostituta, ¿por qué este especial interés?

Porque mi trabajo me permitió conocerlas muy bien. A menudo oía entre las cuatro paredes de mi taxi sus conversaciones, las preocupaciones por sus hijos, por la vida. La prostitución era para ellas un trabajo como cualquier otro y a muchas —no a todas— moralmente no les afectaba.

Si hoy estuviera en activo, sus anécdotas serían las mismas.

No, en absoluto, en aquella época se decía que el taxista era un cura y el taxi un confesionario, y era cierto. Muchas perso-



"Del negro al amarillo" ha tenido una gran acogida dentro y fuera del sector. Si aún no lo ha leído, no espere a que se agote, lo puede encontrar en el Institut Metropolità del Taxi o en Ciutat Grogà.

nas descargaban en el taxi sus angustias, porque el taxista era entonces un ser neutro. Aún lo recuerdo: la gorra de taxista con

visera, la sahariana azul, corbata y camisa en pleno verano, ¡era todo un símbolo!

¿Por qué decidió dedicarse a la profesión de taxista?

Nunca lo había dicho hasta hoy: estaba muy cansado. Entre una cosa y otra estuve siete años desde que a los 19 marché de voluntario a la Guerra Civil hasta que dejé de presentarme en el cuartel de la Guardia Civil. Estuve en el Pirineo, en el batallón de trabajadores, y además vi tantas injusticias que me afectaron mucho. Presenció atrocidades cuando en plena guerra estuve como conductor de una ambulancia. ¡Espantoso! Me sentía impotente. Son cosas que marcan mucho

¿Fue entonces, después de esta pesadilla, cuando decidió ser taxista?

Antes realicé varios oficios, pero me aburrían. Fuí un buen matricero, pero no lo soportaba, estaba encerrado todo el santo día. Cuando salía de trabajar, veía el cielo, los árboles, era una delicia. Por ello elegí el taxi, por la libertad que te brinda. Cuando un cliente me pedía ir a Esplugues tenía la oportunidad de ver los árboles, las flores, el campo...

Usted continúa escribiendo, ¿en qué tema está trabajando ahora?

El libro sobre la guerra, que ya lo cité, está prácticamente acabado, tengo escritos cuatro o cinco relatos cortos, muy serios. También estoy escribiendo un "cuento anticuento". Se trata de una fantasía, me divierto mucho con él. En catalán estoy intentando describir la ilusión que tenían antes los enamorados por "estar promesos", es decir, la importancia de "la promesa o el promès" en el contexto del amor. Una actitud que a mi juicio refleja el gozo de los sentimientos.

Usted es un romántico

Mucho, mucho...

Ve en la mesa un libro, ¿qué esta leyendo?

Estaba repasando "Jardí vora el mar", de Mercè Rodoreda ¡Una maestra!

¿Cuál es su hora preferida para escribir?

A ratos. He llegado a la conclusión de que si me pongo a escribir a la fuerza, no me sirve. Esta mañana me levanté con el deseo de terminar un pasaje del "cuento anticuento", que he tenido varios días aparcado. Escribo cuando me apetece.

Volvamos al sector, ¿cómo ve en estos momentos a la industria del taxi?

Bien. Los taxistas se quejan porque trabajan 12 o 14 horas. Creo que llevan razón.

¿Ud. también lo hacía?

Siempre, cada día trabajaba de 12 a 14 catorce horas.

¿Qué otro aspecto le llama la atención del taxi de hoy?

Envidio los coches que tienen los compañeros de profesión, pero hay que decirlo: se los ganan a pulso, nadie les regala nada. Yo

empecé con un Citroën reconstruido, el Rosalía, llevaba algunas piezas de la marca Ford, pero rascando un poco también entraban, tenía que hacer unas maniobras increíbles para poner el coche en marcha. Me jubilé con un R-12 y aún lo tengo.

¿Cabe un consejo para los taxistas que acceden a la profesión?

Les aconsejaría que eviten escenas como la que vi el otro día en el aeropuerto: un taxista gritaba a otro porque le parecía que debía estar antes que éste en la cola de espera. Les aconsejaría que quieran a Barcelona como si fuera una persona, que se integren, que transmitan cortesía. El taxi tiene que estar por encima de tonterías. El taxista en toda España debe ser un verdadero caballero del volante, tiene que ser "més primmirat", como decimos en catalán.

¿Qué impresión le produce la Barcelona de 1994?

Creo que se ha hecho mucho y debo decirlo, quienes están al frente de la ciudad son unos "fans" de Barcelona, la aman, llevan Barcelona dentro del alma.

Ud. también es un "fan" de esta ciudad.

Sin duda, como muchos barceloneses, yo amo esta ciudad por-

que además recuerdo aspectos históricos, muy entrañables: el tren que pasaba por la calle Aragón, las fábricas del Pueblo Nuevo, la Barcelona sucia de otros tiempos, la Exposición del 29, el Palacio Nacional, el Palacio de Bélgica, sobre el que guardo un recuerdo especial. Precisamente lo describo en mi libro.

Silvia Tortosa es su hija pero, ¿qué más puede decir un padre de ella?

Silvia es una persona que está poseída por el virus del arte. En mis "reculls de pensaments" — otros apuntes que escribo — digo que el que está poseído por el arte tiene un virus que no lo cura nada ni nadie, se lucha, se vuelve a empezar. Es fantástico...

P. R. Terán

Optica Ruiz Urrea

Diplomado A. Ruiz Beckers
Talleres propios. Fundada en 1924
Ronda San Antonio, 63
Teléfono 454 59 45
08011 Barcelona

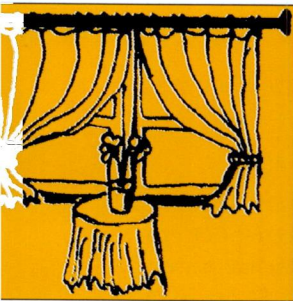
LENTILLAS CORNEALES - APARATOS PARA SORDOS
(servicio de limpieza y reparación)

Monturas Nacionales y de importación. Cristales de todos los tipos.
Distribuidor Oficial de las gafas CARTIER PARIS
Especialistas en los multifocales invisibles, visión perfecta en todas las distancias.

RENOVACION DEL PERMISO DE CONDUCIR
Si le han encontrado alguna deficiencia visual, VISITENOS y le daremos la solución.
SUS GAFAS EN DOS HORAS

20% de Descuento a los Sres. taxistas y familiares.

65 años como profesionales ópticos, garantizan nuestros trabajos y servicios.



Com a Casa

Barcelona recupera los jardines de la "La Tamarita"

La ciudad cuenta con un nuevo espacio público "La Tamarita", situado en el passeig de Sant Gervasi, entre la calle Císter y la Av. del Dr. Andreu. Se trata de una antigua finca que está siendo restaurada en dos fases por el Institut Municipal de Parcs i Jardins, con la colaboración del distrito de Sarrià-Sant Gervasi. La finalización de la primera fase la pasada primavera permite ya a los ciudadanos disfrutar de una zona ideal para un paseo tranquilo.

En el siglo pasado La Tamarita recibía el nombre de Torre Craywinckel, en honor de su propietario de origen flamenco que contribuyó notablemente a la urbanización de las calles colindantes a la misma

La familia de Alfred Mata, vinculada a la industria textil del algodón, adquirió posteriormente esta propiedad de 1,4 ha., encargándose de la construcción de la casa señorial y el jardín, diseñado este último por el arquitecto-paisajista, Nicolás M. Rubio i Tudurí. Más tarde se levantarían tres torres en la zona alta del terreno, que Alfred Mata hizo construir para sus hijos. La casa principal de la finca estuvo habitada hasta la Guerra Civil, período en que fue convertida en prisión. Desde 1993, La Tamarita es propiedad del Ayuntamiento de Barcelona.

La primera fase de restauración

El jardín, diseñado por Nicolás M. Rubio i Tudurí, ofrece dos estilos, uno clásico, de inspiración francesa, en el que predomina el orden y la línea recta, y otro de estilo natural, más libre. De los 14.000 m² de extensión, 1.300 están ocupados por construcciones.

En la primera fase de restauración de La Tamarita, el Institut Municipal de Parcs i Jardins ha



Entrada a "La Tamarita".

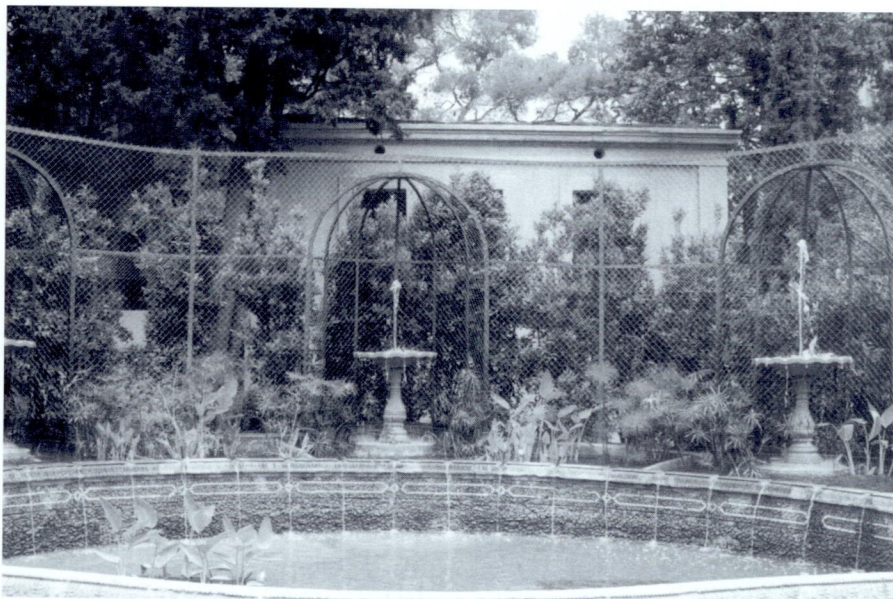
impulsado el acondicionamiento para uso público de la parte clásica del jardín, que ocupa aproximadamente media hectárea, casi la mitad de la superficie total. Destaca especialmente la variedad de los árboles y plantas, poco habituales en par-

ques y jardines públicos. Un recorrido muy bien trazado permite al visitante recorrer los puntos más significativos del lugar, de los que se han recuperado elementos ornamentales y de jardinería: la fuente de los Juegos de Agua, la Fuente de las Ranas, el Jardín de las Gardenias, la Cascada, el espacio de reposo dedicado a los cuatro continentes y el invernadero, que servía para el cultivo de flores y plantas que adornaban el jardín.

En la actual restauración se ha acondicionado también una zona de prado, un lugar ideal para los niños. El protagonista de este espacio es un roble (*Quercus cerrioides*), posiblemente el árbol más antiguo de La Tamarita.

Por las características que definen y envuelven al nuevo jardín, la afluencia de un público numeroso está limitada y sólo se permite el acceso de 250 personas simultáneamente.

La finalización de la segunda fase de restauración permitirá acceder a la zona más boscosa de la finca.



Fuentes y juegos de agua.

Deu escultures per a deu districtes

- 1) Homenatge a Picasso (1983)**
d'Antoni Tàpies
Passeig de Picasso
Districte I - Ciutat Vella
- 2) Dona i ocell (1983)**
de Joan Miró
Parc de Joan Miró
(l'Escorxador)
Districte II - L' Eixample
- 3) Maternitat (1982)**
de Joan Rebull
Pça. de Navas
Districte III - Sants- Montjuïc
- 4) Terra i foc (1983)**
de Joan Gardí Artigas
Avda. Diagonal (Avda.
Carles III)
Districte IV - Les Corts
- 5) Columnes de Terme (1988)**
de Xavier Corberó
Pça. de J. F. Kennedy
Districte V - Sarrià-Sant
Gervasi
- 6) Homenatge a Rovira i Trias (1990)**
de Joaquim Camps
Plaça de Rovira i Trias
Districte VI - Gràcia
- 7) Forma i Espai (1992)**
d'Eudald Serra
Vall d'Hebron
Districte VII - Horta- Guinardó
- 8) Júlia (1986)**
Homenatge als emigrants
Via Júlia
Districte VIII - Nou Barris
- 9) Escultura de Barcelona (1987)**
d'Ellsworth Kelly
Plaça del General Moragues
Districte IX - Sant Andreu
- 10) Las Pajaritas (1991)**
de Ramón Acín
Rambla del Clot
Districte X - Sant Martí

Guanyadors

La pregunta de la setmana



"Barcelona". Al·legoria a la ciutat de Barcelona, com a ciutat pionera del comerç. Emplaçament: Plaça de Catalunya. Autor: Frederic Marés i Deulovol (Port Bou 1893 - Barcelona 1991).

Monument a "Sir Alexander Fleming

Lloc d'emplaçament: Façana posterior de la seu de la Reial Acadèmia de Cirurgia, antic Hospital de la Santa Creu. Jardins del Dr. Fleming, tocant al carrer del Carme.

Personatge que representa: descobridor de la penicil·lina. Anglès (1881-1955). El 1945 se li va atorgar el Premi Nobel de Medicina.

Autor del monument: Josep Manuel Benedicto García (1895-1964).

Promotor: Ajuntament de Barcelona. Any de col·locació a la via pública: 26 de gener de 1956.

El descobriment del Dr. Fleming va ser la salvació de molts barcelonins atacats els anys de postguerra per la tuberculosi. Quan va visitar Barcelona pocs anys abans de morir va rebre una acollida apoteòsica. En aquesta ciutat hi té també un carrer que duu el seu nom —molt a prop del camp de futbol l'Espanyol (Districte IV)

Guanyador: Joan Albinyana

Data: 26.04.94

Llicència: jubilat

Pati Manning de la casa de la Caritat

Lloc d'emplaçament: carrer Montealegre Rep aquest nom en memòria de l'inquiet eclesiàstic Henry Edward Manning.

Estil arquitectònic: respon a l'ordre toscà.

Any de construcció: 1743

Guanyadora: Rosa Purra

Data: 03. 05.94

Llicència: 534

La Font d'Hèrcules

Lloc d'emplaçament: Cruïlla del Passeig de Sant Joan amb el carrer Còrsega

Personatge que representa: personatge de la Mitologia Grega. En un dels seus viatges per la costa catalana amb un conjunt de 9 barques, en va perdre una, que més endavant va retrobar davant la muntanya de Montjuïc i la va anomenar la Barca Nona, donant nom així a la nostra ciutat, Barcelona.

Autor del Monument: Damià Campeny i Estrany (Mataró 1771-Barcelona 1855).

Any de col·locació a la via pública: 23 de juny de 1798. Es va canviar d'ubicació el 1928.

Guanyador: Ramon Ros

Data: 10.05.94

Llicència: 5878

Palau de la Generalitat de Catalunya

Guanyador: Juan Antonio Vidal

Llicència: 6376

Data: 17 de maig

La Casa Fuster

Guanyador: Miguel Royo

Llicència: 4367

Data: 24 de maig

Ajuntament de Barcelona

Guanyador: Antonio Altabas

taxista jubilat

Data: 31 de maig

La Plaça del Rei

Guanyador: Rafael García

Llicència: 10.126

Data: 7 de juny

L'Illa de la Discòrdia

Guanyador: Rosa Purra

Llicència: 534

Data: 14 de juny

David i Goliat

Guanyador: Josep Pujadas

Llicència: 1175

Data: 21 de juny.

Fe d'errors:

Per un error no es va detallar a la revista 87 el nom del guanyador de la setmana del 22/3 /94. Les dades correctes que havien de figurar a la pàgina 15 són:

Escultura: L'Elogi de l'Aigua

Guanyador: Juan Antonio Vidal.

Data: 22.03.94

Llicència: 6376

ACTA no 26

REUNIÓN ADMINISTRACIÓN - ASOCIACIONES DEL TAXI

En Barcelona a 30 de junio de 1994, en el despacho de la Gerencia del Instituto Metropolitano del Taxi, se reúnen el Sr. Joan Laporta Argelich, Ingeniero Director del Instituto, el Sr. Andreu Nebot Mula, Director de Servicios Técnicos del Taxi, el Sr. Jordi Rubio Sants y el Sr. Manuel Cáceres, en representación de la "Asociación Catalana del Taxi" (ACT), el Sr. Miguel Tomás Romero y el Sr. José Alonso, en representación del "Sindicato del Taxi de Cataluña" (STAC), el Sr. Juan Fuentes Bergadà y el Sr. Miguel Cazcarra, en representación de la "Asociación Empresarial del Taxi" (AET), el Sr. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del "Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona" (STAB) y el Sr. Domingo Mesas Mesas, en representación del Gremio Unión de Taxistas (GUT).

Se abre la sesión con la intervención del Sr. Laporta, el cual lamenta que, tras la consulta celebrada el 17 de mayo, las agrupaciones que resultaron ser las más representativas del sector del taxi, estén llevando a cabo una política partidista, propia de grupos minoritarios. Les aconseja que abandonen esta actitud, para poder adoptar acuerdos que satisfagan a todo el colectivo, sin marginar a ninguna fracción del mismo. El Instituto, manifiesta, ha de llegar a un entendimiento con todos y plantear una política de integración.

El Sr. Tomás expone que el STAC, al participar en la consulta, presentó un programa concreto, adquiriendo con ello un compromiso con los profesionales taxistas, que desea cumplir. A partir de los resultados de la consulta tres organizaciones se han unido para suscribir un documento, que han presentado a la Administración. Otro grupo que, a su entender, es minoritario y que defiende una postura contraria, ha formulado una propuesta diferente. La Administración, estudiadas ambas alternativas, es la que ha de decidir.

El Sr. Laporta hace uso de la palabra para clarificar que, en la consulta, no se decidía la política que se llevaría a cabo en el taxi durante los próximos cuatro años, sino qué porción de colectivo apoya cada alternativa.

El Sr. Tomás interviene, manifestando que las organizaciones sindicales presentan propuestas de trabajo, y no puede admitirse que los programas electorales no sirvan después de la consulta. Cada grupo hace sus propuestas y la del STAC, junto con la ACT y el GUT es la de la lucha contra el intrusismo, la amortización de licencias, unido a no dar más carnets de taxista para lograr la contingentación de asalariados, y conseguir un taxi, un conductor. Esta es una postura, con la cual la Administración puede estar o no de acuerdo.

El Sr. Laporta recomienda que se tenga en cuenta la realidad del sector al formular cada propuesta.

El Sr. Rubio expone que el documento antes aludido expresa lo que aspiran los tres grupos firmantes. La Administración puede aceptarlo o no, pero ellos quieren discutir estos temas, que son los que les interesan. El tema de la reconversión figuraba en sus programas respectivos.

El Sr. Laporta manifiesta que no caben coaliciones. Conoce los programas de cada asociación y sabe que hay puntos en los cuales coinciden.

El Sr. Cazcarra expone que deben llegarse a acuerdos globales con la Administración. Critica el hecho de que se pretenda marginar a la Asociación Empresarial, menospreciando su representatividad, y que se divida el sector de esta forma.

El Sr. Gracia toma la palabra, compartiendo el informe del Gerente que ha mostrado su disgusto porque los sindicatos no actúan coordinados. Durante cuatro años, subraya, cuatro de las cinco agrupaciones aquí representadas han formado parte de una comisión, y se siente satisfecho de lo que se logró en ella, en su globalidad. Pide lo mismo para esta comisión, pues tras la consulta se ha integrado una asociación más, pero su funcionamiento puede ser similar. Cree que las tres organizaciones que firmaron el documento han empezado mal.

Coincide con el Sr. Laporta en que la mayoría la tiene la Administración. Comenta seguidamente que hay muchos taxistas que se han abstenido, y si fuera cierto el malestar de la calle hubiesen votado los once mil. Cree que se está exagerando la postura victimista. Según su opinión debería haberse dado un periodo de confianza de 100 días para que las cinco organizaciones de la comisión acudieran unidas. Lo que han hecho, sin embargo, ha sido sembrar la desunión en el Taxi.

El Sr. Mesas también entiende que el Sr. Laporta tiene razón al manifestar que la Administración tiene la mayoría. El taxista, a su entender, tiene desconfianza ante los sindicatos y también hacia la Administración. Agrega que firmó el documento con la ACT y el STAC porque cree que al taxista le gustaría que se llevase a cabo la reconversión, debido a la crisis actual. Considera que el transporte público se ha revalorizado mucho últimamente, y que el taxi está en último lugar. Opina que debería darse un giro y lograr la confianza de todo el sector.

El Sr. Rubio discrepa de las opiniones expuestas anteriormente, en el sentido de que nadie ha ganado ni perdido, ni la Administración, ni los sindicatos. El hecho de votar o no es un derecho de cada taxista. Se ratifica en la firma del documento y agrega que si alguien desea añadirse, puede hacerlo. El Sr. Tomás manifiesta que no se pueden hacer valoraciones sobre la abstención, que es un opción tan positiva como las demás.

El Sr. Rubio plantea el tema, distinguiendo tres aspectos, el de la búsqueda de ingresos atípicos para acelerar el proceso, pedir cuentas sobre los ingresos recaudados hasta este momento por este concepto, y el de la creación de una comisión encargada de gestionar dichos fondos.

El Sr. Laporta responde a la segunda cuestión diciendo que, como representante de un sindicato, si no conoce la situación de lo que se

Continúa página 17

Associació Catalana del Taxi Crisis en el sector del taxi

La crisis económica que afecta muy especialmente a las pequeñas empresas y a los trabajadores autónomos, que ven cómo el aumento desproporcionado de la presión fiscal de estos últimos años ha ido acompañada de una pérdida substancial de la actividad económica del país y, por tanto, de sus ingresos. Inmersos en esta situación, el sector del taxi que en Catalunya engloba a más de 18.000 trabajadores pasa por un momento dramático. A la merma de usuarios (producto de la crisis) hay que sumarle una pérdida importante de cuota de mercado, consecuencia directa de la ampliación y mejora del resto de la red de transportes públicos, de la aparición del fenómeno de la multimotorización, del aumento desproporcionado de los costes de producción y de la existencia de una serie de problemas endémicos y estructurales que el milagro económico de los últimos años había ido escondiendo (vigencia de un reglamento desfasado que impide organizar el sector para hacerlo rentable, necesidad de mejorar la imagen del colectivo, dispersión de competencias entre las diferentes administraciones, necesidad de reestructurar el sector para adaptar la oferta a la demanda, etc. etc.).

En la actualidad, la flota de taxis está sobredimensionada. Las contradicciones que este hecho origina son evidentes. Por una parte obliga a los profesionales a dar vueltas de vacío en busca de pasaje y, por otra, el exceso de taxis en circulación contribuye a aumentar el caos circulatorio. Mientras que en las principales ciudades europeas el número de licencias nunca sobrepasa la cifra mágica de 2,5 taxis por mil habitantes, en el área metropolitana de Barcelona ya estamos al 3,7 por mil habitantes. La diferencia es substancial. En tanto que los especialistas de tráfico (alemanes, franceses o italianos) ven en el servicio de taxi una herramienta fundamental para paliar los problemas de movilidad urbana (el taxi está considerado a todos los efectos como un servicio público complementario), ciertas administraciones ven en esta enorme flota un elemento distorsionador, culpable de los colapsos circulatorios de nuestras ciudades y de dar una imagen tercermundista de nuestro país. El problema no es nuevo. Para entender por qué no se ha solucionado hasta ahora, hace falta saber que la reconversión del taxi es cara. En Barcelona, donde los problemas generados por el exceso de taxis en circulación son más evidentes, adaptar la flota a las necesidades de una ciudad moderna costaría unos 18.000 millones de ptas., cifra que desgraciadamente sobrepasa las posibilidades de un Ayuntamiento fuertemente endeudado y de una EMT en bancarrota. Es por eso que los sectores más lúcidos del taxi proponen como salida "una alternativa mixta". Esta alternativa, que esperamos sirva para desbloquear el eterno contencioso de la reconversión, prevé la distribución de los costos en tres partes. Los taxistas, a través de llevar publicidad en sus vehículos y del pago de unas tasas especiales, aportarían el 70%, el Ayuntamiento y la EMT solamente habrían de retornar el dinero que en su momento cobraron al otorgar las licencias que ahora se quiere amortizar, así como el dinero que para hacer la reconversión ya nos han cobrado y que ahora resulta que se ha extraviado, mientras que el

Govern de la Generalitat y otras instituciones aportarían el resto.

Cabe esperar que en un futuro no muy lejano esta propuesta se convierta en realidad. Si lo conseguimos no solamente mejoraremos las condiciones de vida y trabajo de los taxistas catalanes (favoreciendo la calidad del servicio), sino que también y, esto es lo más importante, habremos aportado un elemento imprescindible para solucionar los problemas de movilidad urbana, factor fundamental para conseguir una ciudad más justa, más humana y más solidaria.

Puntualizaciones del Institut Metropolità del Taxi al documento que publica A.C.T.

La Associació Catalana del Taxi por el hecho de haber estado hasta ahora en la oposición conserva aún el feo vicio de insultar y difamar, vicio que esperamos vaya perdiendo por el bien del taxi.

Concretamente, en este documento de la A.C.T. que publicamos se afirma: "el Ayuntamiento (SIC) y la EMT solamente habrían de retornar el dinero que para hacer la reconversión ya nos han cobrado y que ahora resulta que se ha extraviado...".

Sepan los señores de la A.C.T. que si lo que afirman lo tienen por cierto, su deber es denunciarlo ante los jueces. Si no lo hacen será porque son conscientes de que mienten. En privado se les ha advertido ya que nuestra paciencia tiene un límite.

Sindicat del Taxi de Catalunya

La reestructuración en el sector del taxi es imprescindible y necesaria. La primera medida que debe adoptar la Administración es la contingentación de asalariados y dependientes, y la reforma del art. 14.1 del Reglamento metropolitano, para que cada uno de los taxis de Barcelona, a partir de ahora, sea conducido por una sola persona. Este ha sido el objetivo prioritario que el S.T.A.C. (Sindicat del Taxi de Catalunya) se ha marcado, y así lo manifestó durante la campaña electoral de la consulta del taxi celebrada el mes de mayo.

"Un taxi un conductor" significa que cada coche sólo podrá ser conducido por una sola persona, ya sea el titular de la licencia, un familiar o un asalariado o dependiente. Eso sí, una sola persona. De esta manera, todos aquellos coches que trabajan a doble turno harían un solo turno. Con lo cual, la oferta de taxis que existe en la calle sería reducida (nuestros cálculos oscilan en unas 2.000 licencias que están siendo explotadas a doble turno).

Todos sabemos que existen alrededor de unas 11.000 licencias, pero cada coche está conducido por más de una persona. De hecho son dos licencias: una que trabaja 12 horas y otra las restantes otras doce al día. A nivel recaudatorio, lo que actualmente recaudan los coches doblados se repartirían en el resto de la flota.

Medida traumática.- Al igual que somos defensores natos de esta idea, también pensamos que ha de ser una medida no

traumática. Es decir, cuando el Consejo Metropolitano adopte la decisión de "un taxi, un conductor" debe realizarse de aplicación escalonada. ¿Qué significa? Muy sencillo. Todas aquellas personas que tengan el coche trabajando a doble turno, a partir de que se apruebe la medida y en el momento que dejen de tener asalariado, el dependiente o el familiar por los motivos que fueren, ya no podrá tener el coche con dos conductores. Sólo podrá tener un conductor, ya sea el titular o bien el dependiente, asalariado o familiar si así lo decide.

El S.T.A.C. piensa que a esta norma no se puede aplicar excepciones como algunos compañeros lo han planteado. Para todos iguales. Este sector es el único que hoy en día tiene las puertas abiertas a todos aquéllos que quieran entrar. Si antes ya estábamos en crisis, en la actualidad más todavía cuando vemos cómo se van doblando los coches con dos conductores en cada uno de ellos.

La administración ya no puede hacer oídos sordos y decir "pónganse ustedes de acuerdo". Ya hemos firmado una plataforma tres de los cinco sindicatos representativos con seis puntos básicos para la reestructuración del sector. Otro sindicato ya ha manifestado públicamente que no va a ser obstáculo para estas reformas. La medida de "Un Taxi, un Conductor" ha de ir acompañada de la Amortización de Licencias. Reiniciar el proceso que se comenzó en 1984, que representó la eliminación de un centenar de licencias. Una medida que ha de ir acompañada de la otra.

Esta medida, la de "Un Taxi, un Conductor", no es nueva. En algunas poblaciones del País Vasco ya la han adoptado sin necesidad de cambiar el Reglamento. En Mataró ha sido diferente. Allí se ha elaborado un nuevo Reglamento y este punto ya está reflejado en uno de sus artículos, de la misma forma que se expresa en este escrito. En otras capitales europeas, no sólo tienen adoptada esta medida sino que además trabajan un límite de horas. ¿Qué significa? Mayor calidad de vida.

Muchas personas esgrimen el argumento de la libertad de empresa y la libertad que da esta profesión. Miremos la realidad con los ojos ¿Libertad? ¿Qué libertad tiene una persona que trabaja doce o trece horas diarias, que ni tan siquiera puede ver a su familia de una forma digna? ¿Esa es la libertad que algunos pregonan? La única libertad que existe actualmente es distribuirse catorce horas durante las 24 que tiene el día, más las ocho que en teoría deberíamos descansar, total quedan dos para ocio. Si eso es libertad...

Esta "libertad" de trabajar 14 horas tiene otras consecuencias, que la Administración debería ir tomando nota para dignificar esta profesión y humanizarla un poco, pues ella es la máxima responsable. Durante estos días estoy siendo testigo de cómo cuatro compañeros han sido ingresados en la UCI (Unidad de Cuidados Intensivos). Nadie se entera. Sólo los más allegados, pero alguien lo ha dicho: "estamos cayendo como moscas". Dos de estos compañeros que por problemas cardiovasculares, otro por una neumonía complicada con un agotamiento general... Señores, o tomamos cartas en el asunto o el dicho de que "estamos cayendo como moscas" se va a ir cumpliendo cada día más, gracias a la "libertad" de trabajar 14 horas.

Luis Berbel Salcedo

miembro de la Unión Intercomarcal de Barcelona del S.T.A.C.

Asociación Empresarial del Taxi

Esta Asociación fiel a sus compromisos de mayo y a los principios que la inspira ha centrado su actuación en dos aspectos fundamentales:

1) Revalorización de Licencias.- Es de sobra conocido el arruinado precio de las mismas, motivado por una política errónea. En épocas de anteriores crisis se producía una elevación notable de su precio al existir abundantes adquirentes. En la actualidad, al restringirse el acceso a la profesión, se ha propiciado que haya escaso número de adquirentes y consecuentemente que su precio alcance niveles ridículos.

Ante tal situación, esta Asociación entiende que se ha de practicar una política que favorezca esa deseada revalorización, que no sólo es objetivo de quienes van a jubilarse, sino que es un fin para todo el colectivo, porque sólo cuando una industria tiene una valoración económica estimable, tiene una consideración como medio de generar recursos y, consecuentemente, una aceptación social digna.

Por ello es necesario que se fomente la entrada de nuevos adquirentes en el sector, petición que vienen avalada por nuestra oposición a la reciente reforma del Reglamento, cuya filosofía es diametralmente opuesta a la expresada por nosotros.

2) Carácter vinculante de la Comisión.- Es también deseo de la Asociación Empresarial del Taxi que en aquellos aspectos en los que exista unanimidad por parte de los miembros de la Comisión de Asociaciones Representativas, el Institut Metropolità del Taxi les dé la fuerza necesaria para su plena efectividad. En este sentido debemos rechazar los acuerdos parciales de quienes han empezado por sustraerlos en su origen al consenso de todos.

3) Reducción de Costes de Explotación.- Es objetivo prioritario la reducción de costes, porque en épocas tan difíciles como las actuales tal minoración supone un factor decisivo a la hora de obtener unos rendimientos aceptables. Por ello se está negociando una importante bonificación en el precio de los combustibles, esperando una solución inmediata.

4) Adecuada promoción del servicio del taxi.- Debemos conseguir una equiparación absoluta con los demás servicios públicos (bus, metro) a la hora de la exteriorización pública de los mismos, toda vez que sólo con una fuerte presencia de nuestro servicio en los medios de publicidad e información podremos mejorar nuestros recursos viarios. Este interés nuestro, ampliamente compartido por otras Asociaciones representativas del sector, debe ser concretado en la Comisión representativa, ya que sin el esfuerzo de la Administración carecemos del alcance necesario para tal concreción.

Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona

Respuesta de la Dirección General de Seguros a la consulta formulada por el S.T.A.B.

Con fecha del día de hoy, el Subdirector General de Seguros y Política Legislativa, por delegación del Director General de Seguros, en el procedimiento administrativo de reclamación número 742/94 ha dictado la siguiente resolución:

Por D. Dionisio Gracia Fajardo, en calidad de Presidente del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona, se formula consulta mediante escrito que tiene entrada en esta Dirección General de Seguros el 26.2.94.

Planteamiento de la cuestión

Formula consulta sobre los siguientes extremos:

Las entidades aseguradoras rehúsan el principio de equidad, en lo que a sus tarifas de primas se refiere, a que hace mención el artº 23.3 de la ley 33/84 de 2 de agosto.

Las entidades aseguradoras exigen la contratación de otros tipos de seguros cuando se quiere contratar uno de responsabilidad civil para el vehículo en cuestión.

Aunque los contratos de seguros entran en la esfera de la contratación jurídica privada, cuando la iniciativa ciudadana no alcanza a solucionar problemas tan graves como los que quedan apuntados, parece legítimo esperar que la Administración tome parte en el asunto y que el poder del Estado supla las deficiencias de la iniciativa privada.

Contestación a la Consulta

Es conforme al ordenamiento jurídico que la entidad aseguradora seleccione los riesgos como considere oportuno, así como que ofrezca en el mercado el producto que estime pertinente, siempre y cuando tenga autorización administrativa para ello, de acuerdo con la legislación vigente.

En el supuesto de que considere que una entidad aseguradora no respeta el principio de equidad al que se refiere el artº. 23. 3 de la Ley 33/84 sobre Ordenación del Seguro Privado, podrá formular denuncia ante este centro Directivo. No obstante, cada entidad aseguradora puede tarifar el riesgo como estime oportuno, siempre y cuando se observe lo dispuesto en el citado art. 23.

Asimismo, el art. 11. 1 b) del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros, así como el art. 9. 2. b) del Reglamento del Consorcio de Compensación de Seguros, establecen que dentro de las funciones del citado Organismo, en lo que respecta al seguro de Responsabilidad Civil de suscripción obligatoria derivada del uso y circulación de vehículos de motor, se encuentra la de asumir dentro del ámbito de tal seguro, los riesgos no aceptados por las entidades aseguradoras.

Lo que se le comunica para su conocimiento y efectos oportunos.

Madrid, 30 .5.94
la jefa del Servicio
Carmen Cornejo Telenti

Gremio Unión de Taxistas (G.U.T.)

En principio quiero agradecer la oportunidad de poder dirigirme a todos vosotros a través de esta Revista.

De todos es conocida la situación económica tan precaria por la que atraviesa nuestro sector y también las soluciones que nos ofrece la Administración, que hasta la presente no ha tenido la mínima colaboración con nuestro sector.

Está claro que cada persona puede ver las soluciones de diferente forma, pero los problemas sólo se pueden ver de una. Pienso que el problema del sector del taxi está en la multitud de gastos que tenemos que soportar y en la demasía de licencias para las necesidades de nuestra ciudad.

Afortunadamente en los últimos años han mejorado los transportes públicos, hoy existen vehículos nuevos y confortables que dan servicio a todos los barrios y pueblos, y se están construyendo nuevas líneas de metro que alcanzan a todas las zonas de nuestra ciudad. Todo ello nos obliga a los taxistas a estar más tiempo en la calle, multiplicándonos de tal forma que estamos en un momento en el que no hay suficiente trabajo para todos y, encima, al tener que hacer más kilómetros con nuestro vehículo, nuestro sacrificio nos produce más gastos. Este es el problema. Si desglosamos los pagos que tanto nos agobian, tendríamos que empezar por:

1º los módulos, una de las soluciones para salir airosos del tema fiscal, sobre la cual en otra ocasión hablaremos con más profundidad.

2º el agobio con el seguro de nuestro taxi, quizás la solución sería hacer una sociedad en la que constaran los 10.700 titulares de licencias y en no hacerlo de forma individual.

De esta forma demostraríamos a las Administraciones que no ganamos lo que ellos han calculado.

Todo esto sólo podría funcionar con la voluntad de la "mayoría", y éste es el gran problema, ya que nuestro sector es el más desunido a la hora de emprender proyectos.

Por una vez os pediría que tomemos conciencia de que es necesaria la "unidad de todos" para hacer frente a la cantidad de injusticias y atropellos por los que atraviesa nuestro colectivo, y por último pedirlos a todos que colaboréis con nuestro Gremio, que es el de todos.

Domingo Mesas Mesas
Presidente del Gremio Unión de Taxistas (G.U.T.)

Nuevo curso de inglés

El próximo mes de octubre se iniciarán nuevamente las clases de inglés en la Escola del Taxi de Ciutat Grogà. Las personas interesadas deben pasar por Lutxana, 115 para formalizar la inscripción.

Radio Taxi Taulat recibe en Ciutat Grogà a Tele Taxi de Valencia

La Cooperativa de Ràdio Taxi Metropolitana, más conocida por Taulat, recibió el pasado 25 de junio en la sede de Ciutat Grogà a los compañeros de "Tele Taxi" de la ciudad de Valencia, en reciprocidad a las atenciones que hace un año se les brindó en la capital del Turia. La jornada se inició con un partido de fútbol en el Camp de la Muntanes. Luego los invitados y anfitriones se trasladaron a Ciutat Grogà, donde la Banda de Música les ofreció un concierto. Finalmente se celebró una cena en la que hubo una tarta de 13 kilos, la primera de estas características en Catalunya, un cremat y obsequios para todos.



Apúntese a la Banda de Ciutat Grogà

El 14 de septiembre, la Banda de Música de Ciutat Grogà ofreció un concierto en las fiestas de Poble Nou, recibiendo el aplauso unánime de un gran número de barceloneses. Como todos sabéis, la Banda de Música está compuesta por 23 personas, entre los 17 y los 65 años, siendo la media edad de 40 años. Si Ud. está interesado en participar, tome nota:

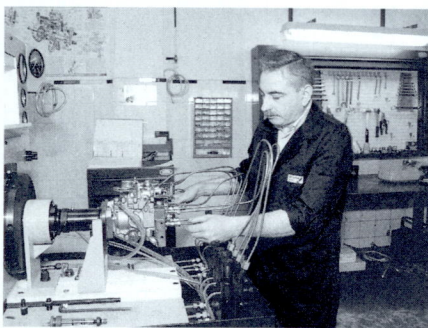
La actividad de la banda se inicia el mes de septiembre y finaliza en julio. No hay limitación de edad para poder ser miembro y alumno de la misma.

Ud. dispondrá de unas clases de todos los instrumentos, tanto de viento madera —flauta, oboe, clarinete, saxo alto y saxo tenor— como de viento metal —trompa, fiscorno, trompeta, trombón, bombardino, tuba—, así como de percusión. Cada alumno recibe una clase individual

Servicio de reparación de bombas de inyección

Los talleres de Ciutat Grogà ofrecen a sus socios un servicio específico de reparación de bombas de inyección e inyectores —especialmente de la marca Bosch y Lucas—, atendido por un personal técnico y especializado.

Horario de atención al público: de 8 a 20 h. de lunes a viernes.



del instrumento elegido y dos colectivas de solfeo semanales. Los ensayos se realizan dos días a la semana, de 8 a 9 1/2 de la noche.

Actualmente Eliseu Dasi Sanchís es el director de la banda y profesor de los instrumentos de viento madera. Lo acompañan en la tarea docente: Laureà Vicedo Ferrer, profesor de viento metal; Jonatan Coll Prudencio, profesor de percusión y Elvira Alonso Fernández, profesora de solfeo.



Excursió a França

El passat mes de maig, Ciutat Grogà va organitzar per als seus socis una excursió amb l'objectiu de visitar la fortalesa de Mont-Louis, el monestir de Sant Miquel de Cuixà, la ciutat emmurallada de Villefranche de Conflent i gaudir del sempre meravellós paisatge del Pirineu francès. La visita més esperada va ser la del monestir de Sant Miquel de Cuixà, on no es va deixar de veure el claustre —construït entre els anys 1126-1140, destruït durant la Revolució Francesa i reconstruït el 1952—, l'església pre-romànica (956-974) i la cripta romànica (s. XI). Aquesta mateixa excursió la repetirem enguany. No deixi de participar-hi.



Amb el "tren groc" es va arribar a Villefranche de Conflent.

Practice your english

Add words to these questions

- 1) Do you have any _____? (equipatge—equipaje)
- 2) There is an extra charge for each _____ (maleta)
- 3) Don't forget your _____ (bossa—bolso)
- 4) Is the heating _____? (massa forta—demasiado fuerte)
- 5) May I open the _____? (finestra—ventana)
- 6) _____, please (entri—entre)

La telefonía móvil al Servicio del Taxi

La telefonía móvil automática se está introduciendo en la actividad de varios sectores y también en el del Taxi. La reducción de tarifas, la mejora de sus prestaciones permite al profesional del taxi pensar en la posibilidad de su incorporación como un servicio más para ofrecer al cliente.

La telefonía móvil está bajando sus tarifas progresivamente, a la par que aparecen nuevas modalidades de abono más adecuadas para cada tipo de cliente o para cada tipo de necesidad. Incluso algunos opinan que las llamadas desde la telefonía móvil son más baratas que si se realizan desde teléfonos convencionales.

Esta circunstancia acerca al sector del taxi un nuevo equipamiento que ofrece una mayor facilidad de comunicación desde cualquier lugar, con cualquier parte del mundo y en cualquier momento; mejora el servicio al permitir a los clientes durante su recorrido disponer de un teléfono. Este aspecto es, sin duda, un reclamo para captar nuevos clientes. Además, es un instrumento que le permitirá ofrecer nuevos servicios e incrementar sus ingresos.

Tarifas del Servicio Moviline

La cuota de conexión al servicio es de 10.000 ptas. por línea (sin IVA), excepto para el abono de negocios que es gratis a partir de la segunda línea contratada.

La cuota mensual es de 2.200 ptas. si el abono es personal, el abono general asciende a 4.500 ptas. y el de negocios a 15.000 para la primera línea y 12.000 para las siguientes, con una franquicia de consumo por línea de 12.000 ptas.

La facturación por consumo está en función del tipo de abono y de la franja horaria de utilización del servicio.

Se considera horario normal de lunes a viernes de 7:00 a 14:00 y de 16:00 a 21:00. El coste por minuto es de 51 ptas. en abonos generales y 85 ptas. en el abono personal.

El horario reducido es de lunes a viernes de 14 a 16:00 h. y de 21 a 24 h:00 h. y sábados de 7:00 a 14:00 para abonos general y negocios y de 14 a 16 y de 21 a 22 de lunes a viernes. El coste por minuto es de 34 ptas. para abonos general y de negocios y de 30 ptas. para el abono personal.

El horario superreducido cubre de lunes a viernes de 24:00 a 7:00, sábados de 14:00

a 24:00 y domingos de 22:00 a 7:00 h. para los abonos general y de negocios, y de 22:00 a 7:00 de lunes a viernes y sábados y domingos en el caso de abono personal. En este horario el coste por minuto es de 20 ptas. en los abonos general y de negocios, y de 12 ptas. en el personal.

Jornadas Moviline en Ciutat Grogà

Del 26 al 30 de septiembre, ambos inclusive, telefónica Servicios Móviles, S.A., una compañía filial de telefónica, organiza en el Salón de Actos de Ciutat Grogà "Las Jornadas Moviline" con el objetivo de dar a conocer las ventajas que la Telefonía Móvil puede aportar a la industria y al profesional del taxi.

Además, cada día se sorteará entre los asistentes un teléfono móvil NEC P-100 valorado en 75.900 ptas.

Telefónica Servicios Móviles, S.A. comercializa, factura y cobra los Servicios de telefonía Móvil Automática Moviline. Horario: de lunes a viernes a las 10:30. Este horario se ha establecido pensando en los días de fiesta de los socios taxis.

Jornades MoviLine

Del 26 al 30 de Septiembre a las 10,30 h.

Acude a las charlas informativas sobre las ventajas de la Telefonía Móvil en el Taxi

y gana **GRATIS** un Teléfono Móvil NEC P-100 que sortearemos cada día entre los asistentes

Salón de Actos Ciutat Grogà

Lutxana, 115 (Barcelona)

MoviLine

 **Telefónica Móviles**

Acta nº 26

(continuación páginas amarillas)

ingresó y se gastó en la amortización de licencias es por culpa suya y no ha de preguntarlo en esta mesa. Todas las cuentas están recogidas en documentos públicos, aprobados en las cuentas generales por los grupos políticos. Su actitud es de pura demagogia para sacar votos. Se dirige al Sr. Gracia preguntándole si él conoce las cuentas y las licencias amortizadas, a lo cual el Sr. Gracia responde afirmativamente, diciendo que los estados de cuentas le eran remitidos periódicamente.

El Sr. Nebot interviene, manifestando que el Pleno de la Corporación Metropolitana aprobó la contingentación de licencias en 2,5 por 1000 habitantes y después la amortización de licencias. En cuanto a los ingresos atípicos, si han de provenir de la publicidad se pregunta qué han hecho los sindicatos al respecto.

El Sr. Tomás le responde que no se refieren a la publicidad, sino a la posibilidad de obtener cualquier ingreso por parte de la Administración.

El Sr. Cazcarra pregunta al Sr. Rubio por qué no había hecho constar en el programa de la ACT que defendían la posición de 1 taxi, 1 conductor. Denuncia esta actitud ya que, según su opinión, le permitió obtener más votos.

Responde el Sr. Rubio ratificándose en el documento que ha firmado.

El Sr. Tomás propone que se apruebe una sobretasa en las transferencias para generar un fondo de amortización de licencias, al cual se agregarían otros ingresos atípicos.

El Sr. Nebot expone que el Reglamento Metropolitano de Autotaxis establece, desde 1981, al contrario que la Ley Catalana del Transporte, que propugna la liberalización del sector, la contingentación de licencias y posteriormente en 1984 se recoge la política de amortización, llegándose a un acuerdo, Administración y sindicatos para recaudar los fondos necesarios. Continúa manifestando que el Sr. Tomás actualmente vuelve a proponer que paguen esta política de amortización las personas que entran en el sector, como en 1984. El Sr. Nebot opina que éste fue uno de los quiebras del sistema, y que debe adoptarse una postura más social, y que paguen todos los profesionales, según unos baremos que se fijen en función de los conductores que tengan, los años que les quedan de vida en activo, etc. Considera que la prudencia respecto al valor de las licencias es fundamental. Si se elevan las tasas de los que entran, ello conlleva que los taxistas que se jubilen perciban menos dinero. La ACT, continúa, ya planteaba en su programa que el 70 % del coste de la política de amortización fuese abonado por los propios taxistas; sería aún mejor que lo hicieran en un 100%.

El Sr. Tomás cree que una de las aportaciones podría ser la sobretasa, pero manifiesta que se opondrá a la amortización de licencias, mientras se pueda seguir contratando asalariados, puesto que el esfuerzo económico que se realizara no serviría para nada. El problema debe plantearse de esta forma: ¿están de acuerdo en que hay un exceso de oferta? Si la respuesta es afirmativa, se han de amortizar licencias, pero paralelamente no debe contratarse a nadie más. Concluye manifestando que a los taxistas debe decirse que han de aportar dinero, concretando cuál será la aportación de la Administración y la de aquellas personas que deseen entrar en el sector.

El Sr. Nebot insiste en que se ha de velar por el interés general, y que no puede ser la misma aportación la de una persona que trabaje la licencia solo, o con su hijo, a la de aquél que va a jubilarse, etc.

El Sr. Tomás considera que, una vez aprobada la propuesta, deberá estudiarse y concretarla.

El Sr. Laporta informa que la Administración no aportará dinero para la amortización de licencias.

El Sr. Gracia pregunta a los asistentes si están de acuerdo en que es conveniente la amortización de licencias, a lo cual nadie manifiesta su oposición. Continúa su intervención centrando el problema en la búsqueda de ingresos atípicos. Se ofrece para dirigir un escrito a las Instituciones europeas, junto con las demás organizaciones para solicitar ayudas económicas. Informa que ya las ha pedido a las Conselleries de Benestar Social, Treball i Comerç de la Generalitat y al Instituto Metropolitano del Taxi sin lograr una respuesta favorable. En cuanto a las tasas de transferencias, podría subirse algo. Debería también estudiarse el tema de la publicidad. La Administración, por su parte, debería determinar, según su opinión mediante decreto, las aportaciones de los taxistas.

El Sr. Laporta manifiesta que, dado que la aportación más importante será la de los taxistas, si éstos no están dispuestos a hacerlo no vale la pena discutir el tema.

El Sr. Tomás propone que se apruebe una tasa por persona que trabaje el taxi y que se incluya en la ordenanza fiscal para 1995, aplicando los procedimientos de la vía ejecutiva a aquéllos que no paguen. Podría llegarse incluso, por esta vía, a comprar con el fondo todas las licencias que se pretenda transferir. Expone que una vez formulada la propuesta concreta, se podría convocar un referéndum a todo el sector, ya que ha de ser un acuerdo consensuado y explicarlo a todos los partidos políticos.

El Sr. Laporta manifiesta que las tasas se establecen por la prestación de un servicio por parte de la Administración, pero para amortizar licencias esto sería improcedente. Propone que la recaudación la lleven a cabo los propios sindicatos, ofreciendo todo el apoyo logístico que necesiten por parte del Instituto.

El Sr. Mesas formula como propuesta para recaudar fondos que una parte de ellos provenga de un porcentaje de la tasa de transferencias y otra de un porcentaje por ingresos de publicidad.

El Sr. Rubio propone que la tasa que cobra la Administración por publicidad se destine a este fondo. También propone que se estudie la posibilidad de constituir un Consorcio Administración - Sindicatos para recaudar el fondo de amortización de licencias.

El Sr. Gracia resume lo tratado en el sentido de que hay acuerdo sobre la necesidad de amortizar licencias, pero la dificultad estriba en la búsqueda de ingresos atípicos. Reitera su ofrecimiento para pedir dinero al Estado y a la Comunidad Europea. En cuanto a la publicidad, propone nombrar una persona por cada sindicato para buscar publicidad para el taxi. Respecto a las aportaciones de los taxistas, cree que sería conveniente una reunión de las cinco organizaciones para saber qué podría aportar el taxista cada año. Solicita al Instituto que ceda una página de la Revista, para hacer una encuesta y conocer si los taxistas están dispuestos a realizar aportaciones para la amortización de licencias.

El Sr. Tomás manifiesta que, si no se contingentan los asalariados, no aceptará el acuerdo de amortización.

El Sr. Nebot recuerda que es básico tener presente el tema de la contención del precio de las licencias.

El Sr. Cazcarra interviene para hacer constar que debe tenerse presente que los autónomos trabajan 16 horas en el taxi, mientras que los conductores asalariados lo hacen menos horas, y que ello debe tenerse en cuenta, cuando se habla de contingentación de asalariados.

El Sr. Tomás manifiesta que se está planteando la reconversión desde un punto de vista empresarial, ya que en una situación de crisis no pueden seguir entrando más trabajadores en el sector.

El Sr. Laporta propone fijar el número de asalariados que puedan trabajar en el taxi. Podría diferenciarse un sector de trabajadores autónomos, los cuales no podrían tener asalariados y un sector de empresarios, cuya fórmula debería estudiarse. Este sistema se iría implantando a medida que estos trabajadores se fueran dando de baja. El tema de los familiares debería tratarse de forma diferente.

El Sr. Tomás propone un acceso regulado de los asalariados, en función de la oferta y la demanda.

El Sr. Gracia pregunta qué pasaría por ejemplo el día en que un autónomo, por problemas de enfermedad, no pueda conducir las 8 horas y desee contratar a un asalariado.

El Sr. Laporta explica que son posiciones duras, pero que ahora también se adoptan, cuando no se permite entrar en la profesión a personas que no se consideran suficientemente preparadas. Pero se está asumiendo esta posición para dignificar la profesión de taxista. Para concluir, manifiesta que, en su opinión, con esta reunión se ha adelantado bastante, y que en una próxima convocatoria se trata de avanzar más en el tema, buscando ambas partes una solución jurídica.

Ruegos y Preguntas

El Sr. Rubio formula una pregunta sobre cómo quedará durante el mes de agosto el servicio de control y vigilancia del Aeropuerto.

El Sr. Nebot explica que en esa época se reduce muchísimo el número de vuelos del Puente Aéreo, por lo que ha programado dejar libre esa parada. Con el dinero que se ahorra se pueden realizar otros servicios de inspección para el taxi, que resultan de mucha mayor utilidad.

El Sr. Rubio pide que haya vigilancia todo el mes, excepto sábados y domingos, y que durante el año haya control también los días festivos.

El Sr. Nebot considera que no es necesaria la vigilancia en el Puente Aéreo el mes de agosto, por las razones antes expuestas, comprometiéndose a que no haya ningún desorden.

El Sr. Rubio pregunta por qué en las revisiones metropolitanas se exige que todos los Autotaxis lleven tapacubos.

El Sr. Nebot explica que entre otras funciones, la revisión metropolitana cuida la imagen del taxi. En este sentido se ocupa que los vehículos no lleven pegatinas, que las fundas sean correctas y también, entre otros aspectos, que lleven tapacubos.

El Sr. Laporta considera que es un tema que no corresponde a esta

mesa, ya que debe realizarse un estudio global de todo el tema de la imagen del vehículo.

El Sr. Cazcarra pregunta por qué las nuevas licencias no tienen la franja roja.

Le responde el Sr. Laporta, en el sentido de que ahora no es necesario, porque las categorías de licencias de clase "A", "B" y "C" han desaparecido.

Plantea el Sr. Cazcarra el tema de la posibilidad de un cambio de formato para dar mayor consistencia al documento. Seguidamente introduce el tema de las transferencias de licencias de vehículos deshomologados de menos de cinco años. Se comenta el tema de que, al impedirseles transferir licencia y coche, la fiscalidad les es más perjudicial y que, además, representa un perjuicio económico para el cedente.

El Sr. Laporta comenta que esta medida, que ya se ha acatado en muchas transferencias, se ha adoptado para mejorar la flota, y se aplica para coches que no cumplen las normas de homologación, no para vehículos que han dejado de fabricarse, como pueden ser los BX y en adelante los R-21. Se compromete a buscar una solución intermedia.

El Sr. Gracia expone que le han comunicado que ha sido perjudicial eliminar la parada de la Ronda de San Pablo, y que es necesario que pinten las paradas de la c/ Mandri y del paseo Bonanova.

El Sr. Rubio pregunta si sería posible crear otra comisión de los sindicatos con técnicos del Instituto para tratar de estos temas de paradas.

El Sr. Nebot le informa que los pueden tratar con el Jefe de la Sección Técnica, señor Julio López.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión, extendiéndose la presente acta.

FIAT TEMPRA 1.9 DIESEL

(Negro de fábrica) Sólo en Meridiana Motors, S.A.

CLIMATIZADOR,
SERVODIRECCION
Y
PINTADO DE TAXI

PROMOCION
ESPECIAL
TAXI



FIAT CROMA 2.0 TURBODIESEL i.d.

CLIMATIZADOR
AUTOMATICO
Y
PINTADO DE TAXI

**MERIDIANA
MOTORS, S.A**

ANTES DE COMPRAR CONSULTE

FIAT
Tecnología líder.

Av. Meridiana, 326 08027 Barcelona Tel. 349 30 58
Navas de Tolosa, 268 08027 Barcelona Tel. 340 60 16

Taxi Ambassadeur,

un programa formativo dirigido a los taxistas de Québec para ofrecer un mejor servicio al turista



El taxi es un servicio público importante que exige una formación a la altura de las expectativas de sus distintos clientes. Este principio, asumido por el sector del taxi de varias ciudades del mundo, ha servido de base al Dossier del Taxi del Ministerio de Transportes de Québec para diseñar un programa de formación dirigido a los profesionales taxistas en activo denominado "Taxi Ambassadeur", que pretende sensibilizarlos de sus responsabilidades para con los turistas y darles los medios necesarios para prestar un servicio de calidad.

Partiendo de la idea de que los taxistas son "embajadores" de la ciudad, porque son los primeros ciudadanos que reciben al visitante en cuanto éste baja del avión, tren o autobús y los últimos en despedirse cuando la abandonan, el objetivo de "Taxi Ambassadeur" no es convertir a los taxistas en guías turísticos reconocidos, sino en interesarlos en la calidad del servicio que ofrecen a sus clientes y en la riqueza turística de la región.

El programa está compuesto por dos módulos formativos, cada uno de un día de duración. El primero trata "la acogida y servicio a la clientela". El instructor insiste en el valor estratégico de la primera acogida, que se produce en los primeros segundos de contacto con el cliente, la comunicación, el compromiso con el cliente y la calidad del servicio. Además, se enseña al alumno a percibir y comprender lo que el cliente espera recibir de un taxista profesional, a limar posibles asperezas y situaciones de estrés.

El segundo módulo presenta a los taxistas "los puntos de interés turísticos de la zona", abordando cuatro aspectos: el turismo como realidad económica; el papel del taxista como "embajador de la ciudad", el retrato de la zona o región y los principales puntos de interés turístico. Finalizado el curso, el Comité "Taxi Ambassadeur", formado por representantes de distintos organismos relacionados con el turismo y el transporte en taxi y que fue quien avaló previamente el contenido del programa formativo, entrega a cada participante una credencial de reconocimiento como "Embajador del Taxi".

Ambos módulos formativos se han incluido también en el programa de formación dirigido a los futuros taxistas que quieren obtener la licencia de taxi.

Los beneficios del programa

El Dossier del Taxi de Québec considera que este programa que se ofrece a los taxistas profesionales beneficia a la clientela, a la industria del taxi y a la propia industria turística.

El cliente recibe una acogida más personalizada, se beneficia de un trato más cortés y de confianza, al mismo tiempo que disfruta de un servicio de calidad superior.

Por su parte, el taxista se ve más calificado para prestar servicio a todo tipo de clientes, especialmente turistas, y dispone

"El taxista, en calidad de actor y testigo central de la vida cotidiana, proporciona un carácter particular a la visita"

de más recursos para reaccionar ante situaciones diversas. La mejora de la calidad del servicio es, además, un factor que contribuye a la asiduidad de la clientela. Las autoridades del taxi de Québec consideran que el programa "Taxi Ambassadeur" constituye un medio de reconocimiento del profesional taxista que podrá utilizarse más adelante para introducir en el mercado un nuevo proyecto de taxi.

La industria turística en general observa también con buenos ojos los beneficios de estos cursos. Sabe que cuenta con unos colaboradores mejor preparados para acoger a los visitantes y para favorecer una utilización más completa del conjunto de la oferta turística y de la industria complementaria.

Rutas turísticas en taxi, un mercado por desarrollar

A pesar de que la "Comisión de Transportes de Québec" puede autorizar al titular de una licencia de taxi a prestar un servicio turístico en taxi por las rutas y con las tasas y tarifas que ésta determina, son pocos los taxistas que realizan este servicio, debido quizás a los problemas que esta actividad pudiera suscitar entre los guías turísticos profesionales.

En este sentido, la ciudad de Montreal y las del resto de Québec muestran dos realidades muy diferentes. La normativa aplicada en Montreal, por ejemplo, impide una visita comentada de la ciudad con ánimo de lucro sin poseer un permiso de guía turístico, por lo que para organizar una ruta turística en Montreal hay que disponer de un título de guía profesional reconocido. A pesar de ello, la referida normativa prevé la realización de recorridos turísticos con comentarios grabados, de forma que queda abierta la posibilidad de que los taxis puedan realizar este servicio tal como se hace ya en algunas ciudades, especialmente de Francia.

En este último caso, la presencia de un guía no es necesaria siempre que se utilice un comentario grabado, con la condición de que la difusión del comentario se haga dentro del vehículo y el texto haya sido previamente depositado en los archivos de la ciudad, junto a un certificado que garantiza su exactitud.

Las rutas turísticas en taxi son una demanda constante en Montreal y la provincia de Québec y con seguridad supondrán una ampliación del mercado para la industria del taxi. No obstante, aún falta superar algunas incompatibilidades que marca la propia industria turística.

Guanyem

MERCAT *Ganemos* MERCADO MERCAT

A partir del próximo mes de octubre, Turisme de Barcelona pondrá a disposición de los turistas que visiten nuestra ciudad un nuevo producto publicitario denominado "Barcelona Pass". Se tratará de un libro de pequeño formato que contendrá publicidad de transportes, museos, oferta lúdica y restauración, entre otros, con una serie de ventajas y descuentos para el turista. "Barcelona Pass" tendrá un tiraje inicial de 25.000 ejemplares.

Taxi Pass Barcelona

El taxi de Barcelona estará presente en una de las páginas de "Barcelona Pass" y lo hará ofreciendo un servicio de calidad a través de las emisoras de Radio - Taxi que han querido participar en esta peculiar iniciativa —Fono-Taxi, Servi Taxi, Coop. de Radio Taxi Metropolitana, Tele Taxi, Taxi Ràdio Mòbil, Taxi Miramar, Asociación de Taxi Groc, Barna-Taxi—. Todas ellas ofrecen unos profesionales cualificados, con buenos conocimientos de idiomas, y una flota de calidad.

Turismo de Barcelona distribuirá este nuevo producto publicitario únicamente mediante operadores turísticos —agencias, hoteles o compañías aéreas—. Al cierre de esta edición ya se habían establecido acuerdos con dos importantes tour operators alemanes. Debe decirse que el objetivo central de esta campaña publicitaria es el turista individual.

Fira de Barcelona

Del 12 al 16 de setembre

Informat

Saló Internacional de la Informàtica

Expotrónica

Saló Internacional d'Equips i Components Electrònics
Sonimag
Saló Internacional de la Imatge i del So

Del 30 al 4 d'octubre

Expohogar

Saló Internacional del Regal i d'Articles per a la llar

Barnajoia

Saló Internacional de la Joieria, la rellotgeria, la plateria, la maquinària i afins.

Del 19 al 22 d'octubre

Mostra teixits

Tardor - Hivern 95 - 96

Del 5 al 13 de novembre

Mercat del vehicle d'ocasió

Senyor Taxista, tingui-ho present:

Més de la tercera part del mercat firal espanyol es concentra a la Fira de Barcelona. L'any 1993, per exemple, van visitar els diferents salons un total de 2.312.494 persones.

El taxi más cerca del turista

TAXI PASS BARCELONA

Un servicio de taxi rápido, cómodo y moderno. Llámenos a cualquier hora del día o de la noche y pidanos un taxista que hable su propio idioma.

A quick, comfortable and modern taxi service. Call us any time of the day or night and ask us for a taxi driver who speaks your language.



Telefonos	300 11 00	330 03 00	485 33 33	392 22 22
Telephones	385 11 11	433 10 20	490 22 22	357 77 55

INSTITUT
METROPOLITANA
DEL TAXI

Tel. 412 44 44

Actuaciones del Taxi durante los meses de verano

Parc de Montjuïc

Número de espectadores en los espectáculos en los que el taxi tuvo una importante actuación	249.500.-
Usuarios que utilizaron el taxi.....	32.500.-
Nº de taxis utilizados	12.200.-

Teatros

Movimiento de taxis	3.500.-
Número de usuarios	9.490.-
Total espectadores	69.600.-

Port de Barcelona

Número de pasajeros que llegaron a Barcelona con cruceros turísticos	64.694.-
--	----------

Recuerde señor taxista: A la nueva Estació Marítima del Port de Barcelona (Moll Adossat) llegan diariamente varios cruceros turísticos, procedentes en su mayor parte de Estados Unidos y Canadá y la temporada de otoño es la de mayor movimiento.

Si pertenece a una emisora de radio-taxi, póngase en contacto con la persona responsable. Ésta le informará de las horas de llegada de los cruceros turísticos, ya que Ciutat Grogga remite diariamente las llegadas confirmadas por la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Si, por el contrario, Ud. no pertenece a ninguna emisora, el "Cos de Guardamolls" —la policía portuaria— le comunicará las novedades del día. Para ello debe llamar al teléfono: 263 36 00.

ho
sabia
vostè?



Vehicles homologats per al Servei de taxi a Barcelona i àrea metropolitana

Atès que molts taxistes s'apropen a les oficines de l'Institut Metropolità del Taxi per demanar si un determinat vehicle està homologat per prestar el servei del taxi, hem vist la necessitat de publicar el llistat complet, amb data del mes de juliol, de les marques i models de vehicles homologats

Marca Volkswagen

Passat 1,6 (4V - 5 V) 35 - EZ - II
Passat 1,6 TD 35 - RA - 21
Passat 1,8 35 - RP - 21
Passat 1,8 (5V-Aut.)
Passat 1,8 Iny.
Passat 1,8 Iny. (5V - Aut.)
Passat 1,8 Iny. 16 vàlvulas
Passat 1,9 Diesel
Passat 1,9 Diesel (5 V)
Passat 1,9 TDI
Passat 1,8 2,0 Iny.
Passat 2,0 Iny.
Passat 2,0 Iny. (5 V - Aut.)
Passat Syncro 1,8 Iny.
Volks. Caravelle 1,6 TD
Volks. Caravelle 2,4 D

Marca Seat

Toledo 1,6
Toledo 1,6 Iny.
Toledo 1,8 Int.
Toledo 1,8 Iny. 16 V.
Toledo 1,8 Iny. 16 V.
Toledo 1,9 D.
Toledo 1,9 TD
Toledo 2,0 Iny.
Marca Renault
R-21 GTD
R-21 GTS
R-21 GTX - TXE
R-21 TD

Marca Peugeot

Peugeot 309 GL
Peugeot 309 GR
Peugeot 309 GRD/GLD/SRD
Peugeot 309 GT
Peugeot 309 SR
Peugeot 405 Exclusive
Peugeot 405 Exclusive Iny.
Peugeot 405 GL
Peugeot 405 GLD
Peugeot 405 GR
Peugeot 405 GR Catalitzat
Peugeot 405 GRDT - SRDT
Peugeot 405 GRDT - SRDT - STD
Peugeot 405 GRI - SRI - STI C
Peugeot 405 MI 16
Peugeot 405 MI 16 Catalitzat
Peugeot 405 SRI
Peugeot 405 STYLE
Peugeot 405 STYLE D.
Peugeot 505 SoLo Clase C
Peugeot 605 1,9 I
Peugeot 605 2,0 DT

Peugeot 605 3,0 I
Peugeot 605 3,0 I-24

Marca Opel

Omega 2,0 I
Omega 2,3 TD
Vectra 1,6 SGL
Vectra 1,7 DGL
Vectra 1,7 TD
Vectra 1,8
Vectra 2,0 GL - GLS

Marca Nissan

Bluebird 2,0 SLX
Bluebird D
Nissan Primera 2,0
Nissan Primera 2,0 D
Nissan Primera 2,0 I
Praire (M 11)

Marca Chrysler

Voyager 3.0

Marca Citroën

BX 14 TE/ TGE/E/RE/TRE
BX 16 TS/TGS/ S/ TRS/ RS
BX 19 D/RD/TRD/ TD/ TZD
BX GTI BX 19 GTI
BX GTI 16 V / BX 16 Valve
BX Turbo diesel /TRD Turbo
BXD
XANTIA 1. 6 I
XANTIA 1.8 I
XANTIA 1.9 D
XANTIA 2.0I "16 V"
XANTIA 2.0I
XANTIA Turbo D.
XM 1998
XM 2088
XM 2138 D
XM 2975

Marca Audi

Audi - 100 Clase C

Marca Mercedes

Mercedes 190 D
Mercedes 190 D, 2,5
Mercedes 190 D, 2,5 T
Mercedes 200 D
Mercedes 200 TD
Mercedes 202
Mercedes 230 E

Mercedes 230 TE
Mercedes 250 D
Mercedes 250 D LAR
Mercedes 250 D Turbo
Mercedes 250 TD
Mercedes 300 D
Mercedes 300 D
Mercedes 300 D 4 MAT.
Mercedes 300 D Turbo
Mercedes 300 D Turbo 4 M
Mercedes 300 E
Mercedes 300 E 4 MAT.
Mercedes 300 SE/SEL 3,2
Mercedes 300 TD
Mercedes 300 TD 4 MAT
Mercedes 300 TD Turbo
Mercedes 300 TE
Mercedes 300 TE 4 MAT.

Marca Ford

Ford Escorpio 2,0
Ford Escorpio 2,0 I
Ford Escorpio 2,5 TD
Ford Escorpio 2,9 I
Ford Escorpio 2,9 I (4X4)
Ford Sierra 1,8 TD (4 p)
Ford Sierra 2,0 (4 p)
Ford Sierra 2,0 (4 p)
Ford Sierra 2,0 I (4 p)
Ford Sierra 2,0 I (4 p)
Ford Sierra 2,3 D
Lincoln Town car
Orion 1,6
Orion 1,6 2 V
Orion 1,8 (gasolina)
Orion 1,8 (gasolina)
Orion 1,8 D.

Marca Fiat

Croma CHT 2.0
Croma I.E. 2.0
Croma T.D/ I.D
Croma T.D/ I.D
Tempra 1,4
Tempra 1,4 / 1,4 SX
Tempra 1,6 / 1,6 SX
Tempra 1,8 IE
Tempra 1,9 D
Tempra 1,9 TD SX
Tempra 2,0
Tipo 1,4 Base
Tipo 1,6 DGT
Tipo 1,7 D
Tipo 1,9 DS
Tipo TDDGT

Barcelona Informació

Bi

Ajuntament  de Barcelona

Nous espais a la via pública

Districte de Sants - Montjuïc

Passatge de Suez: entrada pel carrer de la Mar Roja i sortida pel carrer de la Mar Groga.

Plaça de Josep Maria Poblet: entrada pel carrer Brasil i sortida pel carrer Melcior de Palau.

Districte de Gràcia

Carrer d'Apel·les Fenosa: entrada pel carrer Bonavista i sortida pel carrer de Gràcia.

Plaça de Manuel Torrente: espai vial situat a la cruïlla del carrer Alzina i el carrer de les Tres Senyores.

Districte de Sant Martí

Carrer de Frederic Mompou: entrada pel carrer Salvador Espriu i sortida pel de Dr. Trueta, al sector de la Vila Olímpica.

Districte de Sarrià Sant Gervasi

Jardins de Joan Vinyoli: espai ajardinat situat al passeig de Joan Bosco, entre Francesc Carbonell i Manuel Girona. Passeig de la Font d'Arboç: vial que va del Baixador de Vallvidrera fins al Passeig de Solé Pla.

Districte de Sant Andreu

Plaça de Montserrat Roca i Baltà: vial que comunica la plaça situada a la confluència dels carrers de Santa Coloma, de Virgili i de Llúvia.

Plaça de la Modernitat: vial que comunica la plaça situada en la confluència de la perllongació de la Via Favència amb el Passeig de Santa Coloma.

Ronda de Dalt: es va donar la denominació oficial de Ronda de Dalt al traçat del II Cinturó que va des del terme municipal d'Esplugues fins al Nus de la Trinitat.

Obertura del carrer Josep Vicenç Foix

Des del començament de l'estiu està

obert al trànsit el nou carrer Josep Vicenç Foix. Es tracta d'un carrer que travessa el barri de Sarrià des de la Ronda de Dalt—Can Carelleu— fins l'Av. Diagonal.

A causa d'aquesta obertura, el casc antic del barri s'ha convertit en una zona de velocitat reduïda, és a dir, els vehicles no poden circular a més de 30 km./h. Per aquest mateix motiu, els carrers Eduard Conde —entre Amèlia i Vives i Tutó— i Miquel i Planas —entre Duquesa d'Orleans i Josep Vicenç Foix— són de doble circulació. També està prohibit el gir des d'Eduard Conde —en sentit ascendent— cap a Vives i Tutó.

Talls de Trànsit

Les obres de construcció d'un nou aparcament subterrani entre l'Av. Mistral i el carrer Vilamarí van començar el passat mes de juny. Per aquest motiu es produiran talls de trànsit en aquests punts de la ciutat. Les obres tindran una durada de 14 mesos.

A partir de l'1 d'octubre fins al 15 de novembre es procedirà a la pavimentació de l'Avinguda Diagonal —costat muntanya— entre l'Avinguda de Sarrià i el c/ Agustina Zaragoza



Grupo Volkswagen

Auto Fuber

SERVICIO OFICIAL **SEAT** DEL POBLE NOU

Señor Taxista:

Auto Fuber, tiene BUENAS NOTICIAS para Ud.

SEAT TOLEDO TAXI

DESDE:

1.450.000,- ptas. EQUIPO GASOLINA BUTANO GRATIS

1.600.000,- ptas. DIESEL



**TALLER DE GUARDIA SABADO Y DOMINGO
TODO EL AÑO
EXCLUSIVO PARA CLIENTES DE Auto Fuber**

Tel. 485 00 49 - Ventas, Talleres y Recambios - BADAJOZ, 52
PRECIOS ESPECIALES EN RECAMBIOS, SOLO PARA PROFESIONALES DEL TAXI.

Centre de Cultura Contemporània de Barcelona

Visions Urbanes, Europa 1870 - 1993

La ciutat de l'artista
La ciutat de l'arquitecte

Fins al proper 9 d'octubre, el Centre de Cultura Contemporània de Barcelona ofereix l'exposició "Visions Urbanes. Europa 1870 - 1993", una ambiciosa panoràmica de les mutacions de la ciutat moderna al continent europeu concebuda per Jean Dethier i Alain Guiheux, arquitectes del Centre George Pompidou de París, amb la coproducció del C.C.C.B.

És una exposició que per primer cop aplega al voltant de la ciutat moderna un miler d'obres procedents de 40 països, totes elles representatives de l'art i l'urbanisme de l'entorn quotidià de milers de persones.

Es tracta d'una exposició d'obligada visita per aquell taxista que vulgui obtenir una panoràmica ampla de l'art i la cultura de la ciutat, tan íntimament relacionada amb la professió. També és una mostra que hauria de ser recomenada als clients del taxi.

Lloc: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona
Montalegre, 5 – Horari d'11 a 21 h.

L'Espai

Travessera de Gràcia 53

L'anònima Imperial

Els gestos del camí / Eco de Silenci
Coreografia i direcció artística: Juan Carlos García
dies: del 29 al 2 d'octubre
Preu: 1.200 (estudiants 600).

Jordi Barré

30 anys de cançó
dies: del 6 al 9 d'octubre
durada: 1 hora i 30 minuts.
preu: 1.000 ptes.

Dant Dansa

Bajo cantos dorados hay una salamandra
Coreografia i direcció: Sabine Dahrendorf i Alfonso Ordóñez
dies: del 13 al 16 d'octubre
durada: 1 hora
preu: 1.000 ptes.

Tomeu Peña

Una aclucada d'ull
dies: del 20 al 23 d'octubre
durada: 1 hora i 30 minuts.
preu: 1.200 ptes.



Teatre Victòria

del 6 de setembre al 2 d'octubre

Passion és el nom de l'espectacle que obrirà la temporada al Teatre Victòria. El porta la célebre companyia nord-americana de ballarins i il·lusionistes "Momix", sota la direcció de Moses Pendleton, encarregat també de la coreografia. L'espectacle s'inspira en la música que Peter Gabriel va compondre per al film "La última tentació de Crist" de Martín Scorsese, amb una gran dosi d'imaginació, moviment, passió, màgia i fantasia.

La realització escènica es desenvolupa en una pantalla sobre la qual els ballarins representen un conjunt de moviments que són una veritable i bella reflexió sobre l'espiritualitat humana. Per preparar aquest espectacle la companyia va necessitar llargs mesos d'assaig i preparació. Abans de la seva visita a Barcelona, van representar la mateixa obra al Canadà, Estats Units i Itàlia. La pas-

sada primavera van ser a Navarra i a Madrid.

Lloc: Av. del Paral·lel, 67 - 69
Horaris: de dimarts a dissabte a les 22:30 h., diumenge: 20 h.
dissabte 24 i 1 d'octubre funcions a les 20:00 h. i 22:30 h.
preus: 1.500 i 2.000 ptes.

Compañía Nacional de Teatro Clásico

Don Gil de las Calzas Verdes, Tirso de Molina

del 7 d'octubre al 6 de novembre
El Médico de su honra, Calderón de la Barca
del 10 de novembre al 4 de desembre
Direcció: Adolfo Marsillach

Recital Joan Manuel Serrat

Nadie es perfecto
del 20 de desembre a l'1 de gener

Teatre Condal

fins a l'1 de setembre

La sombra del Tenorio
Autor: José Luis Alonso de Santos
Actor: Rafel Álvarez "el Brujo"
La primera representació en un teatre estable
dies: de dilluns a divendres a les 22 h.
dissabtes, a les 19 i 22:45 h; diumenges, a les 17 i 20 h.
Aforament: 692

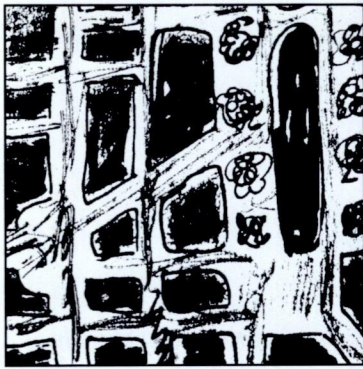
Barcelona Promoció

Concert Garth Brooks

Palau Sant Jordi
22 de setembre
Venda d'entrades als punts habituals

Campionat Mundial d'Esquix

Palau d'Esports
del 15 al 18 de setembre
Venda d'entrades a la xarxa ServiCaixa, a les taquilles de Gran Via-Aribau i als centres de El Corte Inglés



Fem un Tomb

- 1** La Rambla, 7-9
Des de l'any 1988 és un Centre d'Art.
- 2** La Rambla, 8
Un organisme oficial hi té les seves ofícines.
- 3** La Rambla, 18
L'any 1909 va acollir la 1ra. Sala de Cinema de Barcelona.
- 4** La Rambla, 27 - 29
Durant molts anys va ser l'únic teatre de Barcelona.
- 5** La Rambla, 38-42
Hostal des del s. XVIII
- 6** La Rambla, 45-47
És una de les estructures hoteleres més antigues de La Rambla.

- 7** La Rambla, 72
És una coneguda botiga modernista situada just davant del Liceu.
- 8** La Rambla, 74
Antigament s'anomenava Gran Restaurant Martí, el més important de l'Exposició Universal del 1888.
- 9** La Rambla, 97
És una botiga molt visitada per músics i amants de la música.
- 10** La Rambla, 115
A la façana hi ha un rellotge que des de 1891 dona el servei horari oficial.

La història de la ciutat és present en els seus carrers, edificis i en els més recòndits indrets. Amb aquest nou espai que la revista publica a partir del present número, l'invitem a descobrir-la. Sobre un determinat itinerari, vostè hi trobarà unes pautes bàsiques i ha de dir-nos el nom del lloc, de l'edifici, de la institució, etc., als quals fan referència.

L'invitem a participar. El guanyador rebrà un premi de 5.000 ptas. Les respostes es poden enviar a l'adreça següent: Revista Taxi, c/ 62, núm. 420, Zona Franca, 08040 Barcelona.

**Nuevo teléfono
del taxista
412 44 44**

Este número sustituye al
412 00 00



Cetransa
Informació i Promoció
del Transport Metropolità

COLOCACIÓN
INMEDIATA
DE CRISTALES
NACIONAL
IMPORTACIÓN
TAXISTAS 20% DTO.

MONTAJE DE CRISTALES
GRABADO MATRÍCULAS
TECHOS SOLARES



Telf: 231 45 08 • 232 20 76

Aragón 489, esq. Castillejos - 08013 BARCELONA

L'usuari li agraeix

La Secció d'Objectes Perduts de l'Institut Metropolità del Taxi rep diàriament notes o trucades d'agraïment de diferents usuaris dirigides a diversos professionals del taxi que fan tot el possible perquè aquells puguin recuperar els objectes que es deixen o obliden per distracció a l'interior dels vehicles. Us detallem seguidament la relació de taxistes que van rebre l'agraïment d'un usuari els darrers mesos:

Nom del taxista	Núm de Llicència	Nom del taxista	Núm de Llicència
Antonio Ribas	6.340	Luis Ferrer	4.201
Teodoro Crespo	7.902	Benigno Vizcaíno	6.167
José Arizaga	9.393	Aurelio V. Vaqueiro	5.257
José Pérez Ramos	1.353	Antonio Gallego M.	1.038
José Franco Gallego	1.098	Carlos Vila S.	1.630
José M ^a Taboada	7.658	Moisés Bolos C.	5.598
Manuel Fernández	10.862	Benito Llopis J.	8.401
Antonio Prieto	2.886	Ricardo Alonso L.	4.418
Ramón Romero M.	3.293	Julio - Catalán G.	8.651
Jesús Maurenza V.	10.233	José A. Puertas P.	7.325
Juan Rodríguez M.	1.801	Emilio López F.	180
Mariano Belmonte I.	5.494	Rafael Rodríguez C.	9.843
Eduardo Alcaraz S.	6.069	Miguel Ramis P.	6.182
Antonio Lastra P.	9.333	Feliz Velasco	9.484
Emilio Castellanos G.	2.347	Luis García J.	2.272
Sebastián Gómez D.	9.059	José M ^o Queipo S.	8.462
Emilio Alonso A.	1.922	Francisco Planes G.	8.261
Manuel Ortega C.	8.603	Eustasio Trevin A.	10.644
José Luis Domínguez	711	Jorge Tello G.	8.456
Demetrio López M.	8.877	Jesús M ^a Villanueva	3.361
Andrés Martínez	1.085	Francisco Presas F.	379
David García Ramos	8.041	Francisco Jiménez A.	1.968
Melchor Fernández S.	3.961	José Menasanch O.	9.327
Matías González G.	9.569	Feliciano Lorente A.	8.320
Antonio J. Ortega B.	6.969	José Cuiña F.	3.552
Francisco Pérez S.	960	Francisco de Borja T.	2.001
Manuel Víctor G.	4.987	José Gassó R.	9.730
Antonio Montolíu	145	José A. Delgado M.	520
José Raigada M.	7.268	Pascual Aranda M.	5.953
Mateo Lisboa	4.805	Severino Crespo C.	869
Bernabé Escolar	3.486	Carlos Miguel Verguizas	6.015
Benito Piñeiro C	7.312	Manuel García N.	3.214
Federico Vega S.	9.657	Antonio González A.	10.460
Antonio Gómez G.	2.911	Francisco Cardona G.	988

Agraïment especial

El taxista José Dorado Rodríguez, licència 7887, agradece a través de estas pàgines a Félix López por ayudarle a localizar su vehículo, que había sido robado. Barcelona, 5 julio 1994.

La Hna. Visitación Trigueros de la Congregación Misioneras Teresianas agradece al taxista José Hernández, licencia n° 2133, por la devolución del dinero que dejó en su taxi.

De darrera hora

El domingo 24 de julio, a las 12:15 h. del mediodía, la señora Isabel Ferrer presentó un incidente entre un taxista y tres jóvenes que ocupaban un coche rojo en la intersección de la Av. Carlos III - Travessera de Les Corts. A causa del caos generado por la situación, la señora no tomó el número de matrícula o calca del taxi, por lo que le fue imposible contactar con el conductor del mismo. En caso de que este profesional taxista esté interesado en un testigo de los hechos, la mencionada señora está dispuesta a serlo.

El taxista aludido puede llamar a los teléfonos: 331 76 33 - 449 49 91

Solució On anem...?

Revista n° 87

- 1) Col·legi d'Advocats de Barcelona — cruïlla Roger de Llúria i Mallorca.
- 2) Basílica de la Mare de Déu de la Mercè — 1765 - 1775. Arquitectura barroca barcelonina.
- 3) Palau de la Música — grup escultòric de Miquel Blay.
- 4) Parc Güell — carrer d'Olot
- 5) Plaça del Rei - Mirador - Palau del Lloctinent, Capella de Santa Agata i Mirador del Rei Martí.
- 6) Castell de Montjuïc - Parc de Montjuïc (s. XVIII)

El premi de 10.000 ptes és per a Enrique Rufas Quintana —Llicència núm. 5535. Aquest import estarà a la seva disposició a l'Institut Metropolità del Taxi, c/ 62 núm. 420. Zona Franca.



**SERVICIO
HIDRÁULICO
AUTOMOCIÓ**

REPARACIÓN

- Servo direcciones
- Bombas dirección
- Tubería Hidráulica

Trato Especial a Taxistas

Gran Via, 867
08018 Barcelona **Tel. 485 56 71**

**RECICLAJES
TRADER, S. L.**



Reparación y sustitución de

- Transmisión $\left\{ \begin{array}{l} \text{Reparada} \\ \text{Semi-nueva 25\% dto.} \end{array} \right.$
- Direcciones $\left\{ \begin{array}{l} \text{Asistidas} \\ \text{Mecánicas} \end{array} \right.$

Esferas suspensión CITROËN
SERVICIO ESPECIAL AL AMIGO
TAXISTA (Mano de obra gratis)
C/Caballero, 61 **SERVICIO RÁPIDO**
Telf. 490 23 71



ssegurances

Agencia de seguros

- Bajas por enfermedad o accidente
- Hogar, comercio, autos, motos
- Pymes, planes de jubilación
- **Seguros para taxi, etc.**

Valencia, 7 Parking Roma 2000 local 8
08015 BARCELONA Tel/Fax: 226 86 86
¡PARKING GRATUITO!

**RADIADORES
PARA EL AUTOMÓVIL**

Reparación de toda clase de radiadores,
plástico, aluminio, cobre, etc.

Venta de radiadores nuevos

Servicios rápidos,
con instalación en el automóvil

La Polar

Provença, 18 (Frente Cárcel Modelo)
Tel. 430 02 32 — 08029 BARCELONA



**RECAMBIOS EN GENERAL
AL SERVICIO DEL TAXI**

**OFRECEMOS GRANDES
DESCUENTOS**

Central: Castillejos, 306 - 08025 Barcelona
Tel. 436 04 00 - Fax 436 04 05

Cartellá, 189 - 08031 Barcelona
Tel. 357 44 54

HORARIO: de 8 a 20 horas

NO CERRAMOS AL MEDIODIA



**CENTRE
EMAI**

VASECTOMÍAS

SIN BISTURÍ Y SIN PUNTOS

(Técnica nueva. Incorporación inmediata a la vida cotidiana.)

Fimosis, frenillo, infecciones genitales. Todo tipo de problemática sexual: eyaculación precoz, impotencia, etc.

Av. Diagonal, 369 - 1º 1ª (esq. Pau Claris)
08037 Barcelona - ☎ 215 73 23 y 487 23 98

Parking gratuito
SABA
Pau Claris/Mallorca

PRECIO ESPECIAL
AMIGOS TAXISTAS



**NEUMATICOS
Hnos. ROJAS**

y



ESPECIALIDAD EN:

FENÓMETRO • EQUILIBRADO DE RUEDAS
(DINÁMICO Y ESTÁTICO)

COMPROBACIÓN ELECTRÓNICA DE SUSPENSIÓN

C/Aragón, 138 Tel. 453 37 32
C/Hernán Cortés, 17 Tel. 231 78 07
C/Valencia, 561 Tel. 232 64 17

Romabell, s.l.

Taller de reparación de automóviles
siempre al servicio del

TAXI

Pº. Universal, 9-13 - 08031 BARCELONA
Tel. 427 13 54



**L'Associació d'Amics de Ciutat Grogga
oberta a qui vulgui participar-hi**

Si vostè està interessat en ser membre de l'Associació d'Amics de Ciutat Grogga i participar en totes les seves activitats, pot passar pel carrer Lutxana, 115, on rebrà tota la informació pertinent.

Actualment l'Associació està programant un conjunt d'activitats que oportunament es donaran a conèixer sota la direcció d'una Junta provisional, mentre no sigui elegida democràticament la Junta definitiva.

EL REFRESC DE L'ESTIU



IMAGINA

INGREDIENTS: MAR, PLATJA, SOL I GAVINES, TENDALS, DUTXES, PASSAREL·LES,
SERVEI DE NETEJA, SERVEI DE VIGILÀNCIA, APARCAMENTS, TRANSPORTS PÚBLICS.
RESPECTEU ELS CONSELLS I NORMES DE SEGURETAT.



Àrea metropolitana de Barcelona

taxímetros Barcino®

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:



TAXITRONIC

GRAN OFERTA

Taxímetro  **-90**
Soporte Policarbonato



Módulo
Imán o Barra



Piloto SP — Placas SP

Todo Incluido:

¡65.000!*

al contado

* Entregando material viejo. Oferta prorrogada hasta el 30-9-94

Oferta: Cambio Aceite: Filtro, Aceite y Mano de Obra 3.000 Pts.

Montajes: Taxímetros: Cambio Material — **TAXITRONIC** — **ARGO**
Radio Teléfonos — Teléfonos — Radiocassette — Alarmas
Electricidad Automóvil — Instalación Mamparas Seguridad

Nuevo Servicio: Aire Acondicionado

Lepanto, 217-219
(entre Aragón y Enamorados)
Tel. 231 11 07
08013 BARCELONA

NO CERRAMOS AL MEDIODÍA
Nuevo teléfono a partir del 15-6-94
231 11 07

Horario:
Laborables de 7 a 22
Sábados de 8 a 19:30
Domingos y Festivos de 9 a 13