

# TAXI 55

Taxi Metropolità de Barcelona

---

Octubre 1990



---

# S U M A R I

---

**Consell Assessor**

Gaspar Coll  
Amparo Gómez  
Xavier Labori  
Joan Laporta  
Andreu Nebot

**Coordinació i direcció**

P. Rocío Terán

**Collaboren en aquest número:**

Ma. José Espinosa  
Dr. Ignasi Fina  
Rosa. Ma. Nebot  
Ma. Antònia Oliver  
Ma. Àngels Pujol

**Correcció:**

Roser Berdagué

**Publicitat:**

Elvira Cerdà

**Fotografia:**

Elvira Font  
Arxiu fotogràfic de  
l'Escola del Taxi

**Disseny gràfic:**

Joan Barjau

**Edita: EMT**

c/ 62, núm. 420  
Zona Franca,  
08004 Barcelona  
Telèfon:  
336.61.61(2156)

**Gestió i administració:**

CETRAMSA

**Tiratge:**

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

**Certificat per:**

L'Il.lm. Sr.  
Francesc Lliset i  
Borrell, Secretari  
General de l'EMT

**Impressió:**

Romagraf,  
c/Joventut, 55-57,  
Hospitalet de LL.

**Dipòsit Legal:**

B. 27.521 - 1983

**Coberta:**

Església Santa Maria  
del Mar

**Fotografia:**

Màrius Brossa

---

---

**Una situació conjuntural**

Pàgina 3

---

**Mil taxistas se benefician de los Fondos Asistenciales**

Páginas 4 - 6

---

**Entrevista a José Antonio Acebillo, director técnico del IMPU, S.A.**

Páginas 7 - 10

---

**Tres anys d'una campanya per millorar el servei**

Páginas 11

---

**Noticias**

Página 14 - 17

---

**Va de taxis**

Página 18

---

**Mercedes-190, tradición y economía**

Páginas 20 - 21

---

**¿Lo sabía Ud...?****Plazas autorizadas en un auto-taxi**

Páginas 22 - 23

---

**la mujer al volante**

Páginas 24 - 25

---

**L'Hospitalet: el Centre**

Páginas 27 - 29

---

**Agenda metropolitana Pasatiempos "Taxilandia"**

Páginas 30 - 31

---

**Buzón del taxi**

Página 32 - 33

---

La Revista del Taxi no és responsable de l'opinió expressada en els articles signats. La responsabilitat és únicament dels seus autors. Els textos no signats corresponen a la redacció.

---

## Una situación coyuntural

El tema de la circulación, tradicionalmente polémico en los grandes núcleos urbanos, está cobrando un cariz aún más delicado en nuestra ciudad, por la inevitable coyuntura preolímpica.

Ante esta evidencia, las instituciones responsables del tema están adoptando todas las medidas consideradas necesarias para aliviar las dificultades que hoy se plantean en los puntos de mayor congestión de tráfico.

En ese marco deben situarse las propuestas que el Regidor del Ámbito de la Vía Pública del Ayuntamiento de Barcelona planteó a los responsables de la EMT y a las Asociaciones representativas del taxi en el encuentro que mantuvieron el pasado 13 de septiembre.

En el mismo contexto deben considerarse las campañas que se vienen realizando para que la población tome conciencia de la necesidad de racionalizar el uso del coche privado, especialmente en el centro de la ciudad, ofreciendo como alternativa el transporte público.

Estas medidas son, dentro de la gravedad de la situación, positivas para el taxi, porque permiten mejorar su velocidad comercial que, en definitiva, es lo que posibilita al profesional del sector incrementar sus ingresos.

Por otra parte, debe considerarse esta situación como coyuntural, ya que Barcelona estrenará, poco a poco, un conjunto de obras viarias que, sin lugar a dudas, descongestionarán considerablemente las calles tradicionalmente conflictivas.

## Una situació conjuntural

El tema de la circulació, tradicionalment polèmic als grans nuclis urbans, està adquirint un caire encara més delicat a la nostra ciutat, atesa la inevitable conjuntura preolímpica.

Davant aquesta evidència, les institucions responsables del tema estan adoptant totes les mesures considerades necessàries per alleugerir les dificultats que avui es plantegen als punts de major congestió de tràfic.

En aquest marc han de situar-se les propostes que el Regidor de l'Àmbit de la Via Pública de l'Ajuntament de Barcelona va plantejar als responsables de l'EMT i a les Associacions representatives del sector en la conversa que van mantenir el passat 13 de setembre.

En el mateix context cal considerar les di-

ferents campanyes que es vénen realitzant per tal que la població prengui consciència de la necessitat de racionalitzar l'ús del cotxe privat, especialment al centre de la ciutat, oferint com a alternativa el transport públic.

Aquestes mesures són, dins de la gravetat de la situació, positives per al taxi, perquè permeten millorar la velocitat comercial que, en definitiva, és el que posibilita al professional del sector incrementar els seus ingressos.

D'altra banda, s'ha de considerar aquesta situació com a conjuntural, ja que Barcelona estrenarà, a poc a poc, un conjunt d'obres viàries que, sens dubte, descongestionaran els carrers tradicionalment conflictius.

**S'ha de considerar aquesta situació com a conjuntural, ja que Barcelona estrenarà, a poc a poc, un conjunt d'obres viàries que, sens dubte, descongestionaran els carrers tradicionalment conflictius**



---

# Mil taxistas cubiertos por los Fondos Asistenciales

Los Fondos Asistenciales creados en los últimos años por iniciativa de algunos profesionales taxistas, se constituyen, con sus particulares matices, en una ayuda importante en caso de accidente. ¿Cómo se estructuran?, ¿cuáles son las condiciones para ser socio? Éstas son algunas de las cuestiones que se intentan analizar en el siguiente reportaje.

R. Terán

*A pesar de la soledad en la que el taxista desempeña su trabajo, el compañerismo y la solidaridad son factores que están presentes entre los profesionales de este sector. La parada obligada para el almuerzo o la comida son ocasiones propicias para compartir ideas, dialogar, e incluso para discutir. En ese marco surgen también formas de ayuda mutua, que muchas veces se concretan en proyectos reales como son, sin lugar a dudas los denominados Fondos Asistenciales.*

## Los precursores

*El primer Fondo Asistencial nace el año 1987 en el marco de la Cooperativa Industrial Radio Taxi de Barcelona. Antes de constituir este Fondo, los asociados recaudaban dinero de forma voluntaria para cubrir los gastos de los compañeros que sufrían algún accidente en su jornada de trabajo.*

*Esta situación de indefensión les llevó a plantear la necesidad de encontrar un mecanismo de ayuda más serio. De esta manera, en junio de 1987, empezó a funcionar el Fondo Asistencial de la citada Cooperativa.*

*Al socio que deseaba adherirse se le exigían entonces 4.000 ptas de entrada y 1.000 ptas de derrama adicional a la cuota asignada como miembro de la Cooperativa. Hoy, después de tres años de funcionamiento, para ingresar en el Fondo el asociado debe pagar 11.000 ptas de entrada y 1000 ptas. cada mes.*

*El Fondo de Taulat ofrece asistencia económica en los casos de siniestros con el vehículo de trabajo, tanto si el taxista es culpable como si no lo es, e independientemente de las compensaciones que pueda recibir de las Compañías Aseguradoras. Por tanto, cubre sólo los daños del vehículo de trabajo, quedando excluidos los daños a terceros, sean éstos personas, vehículos o propiedades. La asistencia técnica se facilita a través de dos talleres: Nilo y Meridiana Motors.*

*A lo largo de los tres años de trabajo, este Fondo Asistencial, dirigido por una Junta de tres miembros integrada a su vez en*

*la Junta General de la Cooperativa, ha experimentado una importante consolidación. Actualmente participan en el mismo el 75% de los miembros afiliados a la Cooperativa, es decir, 470 móviles, aproximadamente. Según señalan los responsables, las razones por las que no existe el 100 % de participación es porque o bien los coches son muy viejos o porque se exige a los que desean participar en el Fondo una antigüedad de dos meses en la Cooperativa. Asimismo señalan que el éxito de su funcionamiento se debe al estricto control que han ejercido en el Fondo desde sus inicios, hecho que les permite afirmar hoy que no tienen morosos. Desde sus inicios y hasta la fecha han cubierto 171 accidentes, de ellos 4 siniestros totales.*

*Esta experiencia acumulada les ha permitido ampliar sus prestaciones a partir de junio del presente año. Desde esa fecha, el Fondo de la Cooperativa Industrial Radio-Taxi Barcelona ofrece a sus asociados una Ayuda Familiar de 50.000 ptas. en caso de baja por enfermedad o accidente.*

*Por otra parte, dada su experiencia, han solicitado su asesoramiento Radio-emisoras de Vigo, Zaragoza, Valencia, Sevilla e incluso de Barcelona.*

## Un año de experiencia

*El Fondo Asistencial del STATC inició su actividad en 1989 con 35 miembros. No obstante, hoy cuenta con 170, el 90 % de los taxistas adscritos a Barna-Taxi.*

*Para poder participar en este Fondo se exigen tres requisitos: ser miembro del STATC, ser móvil de Barna-Taxi y estar en posesión del Carnet que acredite la participación en la Póliza de Seguro Colectivo que Ciutat Grogga tiene concertada con la Cía. de Seguros "La Unión y El Fénix".*

*Exigimos este último requisito, afirma el presidente del fondo, Rafael Arnal, porque la Póliza nos cubre riesgos que nosotros no podemos asumir, tales como el incendio de nuestro coche, los robos, etc.*

En caso de siniestro total, los diferentes Fondos ofrecen una indemnización que oscila entre un millón y medio y un millón si el coche es nuevo y con un año de matriculación

*El Fondo Asistencial está dirigida por una Junta, una más de las que forman la Ejecutiva del Sindicato y tiene una gran autonomía, pero está sujeta a los estatutos que rigen el Sindicato.*

*El Fondo ha sido creado con un objetivo estrictamente social, sin ánimo de lucro, y no es un contrato de seguros ni de responsabilidad civil. Por tanto, como el anterior, facilita ayuda en caso de siniestro -parcial o total- del vehículo de trabajo.*

*Para ser socio activo, el taxista debe aportar una cuota inicial de 10.000 ptas a fondo perdido y una mensual de 1000 ptas. No obstante, los estatutos contemplan otra serie de aportaciones cuando el móvil está conducido por el titular, por un dependiente o por familiares.*

*Desde su nacimiento, el Fondo Asistencial del STATC hizo frente a 23 accidentes, dos de los cuales fueron siniestros totales. Los responsables del Fondo coinciden en afirmar que el 99% de los accidentes que padecen los taxistas son siniestros "sin responsabilidad", hecho que confirma que no son malos conductores.*

*Los socios del Fondo Asistencial del STATC, una vez se produce el accidente, reciben el asesoramiento y la ayuda personalizada de los responsables del mismo. Tres Talleres -Meridiana Motors, Nilo y Atlántida, de Hospitalet- son los encargados de las reparaciones y más adelante utilizarán también los servicios del Taller de Ciutat Grog.*

*Por el momento no tienen previsto ofrecer otro tipo de ayudas sociales, pero sí disponen de un conjunto de proyectos para ponerlos en práctica cuando tengan un mayor Fondo de Amortización, ya que de esta forma no se grava al socio con el incremento de la cuota.*

## **Nace Unión Asistencial**

*Desde el pasado 1º de septiembre, en el marco del Gremio Unión de Taxistas, se creó la "Unión Asistencial". "Esta decisión fue adoptada -según Francisco Galván, presidente del Gremio- después de un largo proceso de estudio y reflexión".*

*Hasta la fecha, "Unión Asistencial" cuenta con 307 socios y se espera una respuesta favorable de los 1400 afiliados que tiene el Gremio.*

*Para ser socio de Unión Asistencial no se puede tener participación en otro fondo similar, entidad, cooperativa, mixta o privada, y tampoco se aceptan flotas de dependientes. Asimismo debe aportarse una cuota inicial de 10.000 ptas, retornables en caso de que el socio se dé de baja, y cuotas mensuales de 1.000 ptas por titular de licencia y vehículo. Estos mismos baremos se aplican para los familiares de 1er. grado que exploten la misma licencia. En caso de tratarse de un dependiente, el depósito es el mismo, pero la cuota asciende a 2.000 ptas. Como se señalaba anteriormente, no se admiten flotas de dependientes, por lo que sólo se acepta un dependiente por titular y coche.*

*Unión Asistencial interviene en casos de siniestro total, de daños parciales por culpa del contrario o por culpa propia.*

*Para las reparaciones se cuenta con un equipo de peritos y talleres distribuidos en distintas zonas del área metropolitana: Barcelona, Sant Adrià, Santa Coloma i Baix Llobregat. Sin embargo, como innovación, se acepta que el socio repare su coche siniestrado en el taller que desee.*

*Este Fondo no cubre los siniestros producidos por robo, incendio, manifestaciones, etc.*



## Una nueva iniciativa

En el sector funciona desde el mes de junio de este año otro fondo asistencial promovido por un grupo de taxistas que trabajan en la Radio emisora Tele-taxi. Para dar un marco legal al citado Fondo constituyeron, sin ninguna otra pretensión más, la "Associació catalana de Professionals del taxi". Por otra parte, la experiencia de la Cooperativa Radio-Taxi de Barcelona (Taulat) sirvió de modelo para establecer sus estatutos de funcionamiento, aunque tienen sus particularidades propias.

Para ser miembro activo de este fondo no es imprescindible que el profesional taxista esté abonado a Tele-taxi, pero sí que sea titular de una licencia, esté avalado por 2 socios del Fondo y tenga el Carnet de participación en la Póliza de Seguro Colectivo que Ciutat Grogga tiene establecida con La Unión y el Fénix. En relación con este último requisito, el pre-

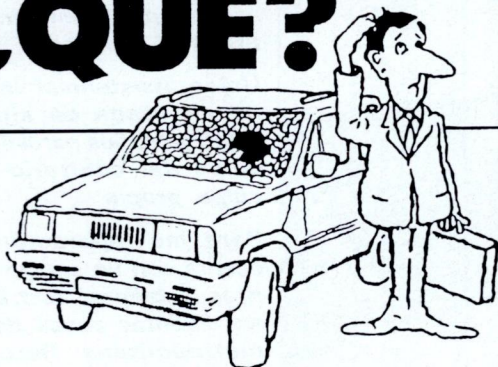
Todos los fondos tienen establecida una franquicia de 50.000 ptas. en caso de siniestro parcial

sidente del Fondo, Jacinto García, asegura "es absurdo que la Associació corra con unos riesgos que pueden estar muy bien cubiertos participando con 1000 ptas. en la Póliza que Ciutat Grogga tiene concertada con la Cía La Unión y El Fénix"

Como en los anteriores modelos, el taxista debe abonar una cuota inicial de 10.000 ptas. y doce mensualidades de 1.000. Con ese dinero el vehículo del socio queda cubierto en caso de siniestro total y parcial, con responsabilidad o sin ella. Por otra parte, el nuevo Fondo trabaja con tres talleres situados en Santa Coloma, Pueblo Nuevo y Hospitalet. Para la concertación de los mismos, además de asegurar el buen trabajo, la rapidez y la eficacia, se ha considerado el lugar de residencia de los miembros del Fondo.

En el corto período de funcionamiento, el nuevo Fondo Asistencial de la "Associació catalana de Professionals del taxi" ha hecho frente ya al primer caso de siniestro total y cuenta con 60 afiliados.

# Y AHORA & QUE?



En cualquier sitio, dos días. Si viene a vernos, le cambiamos el cristal en 20 minutos, no importa la marca o el modelo de su automóvil, ni si es nacional o de importación, sea cual sea lo tenemos en stock, ¡Seguro! Y además, dejaremos su coche limpio de molestos cristallitos. ¡Ah! y de precio... ¡Como en ningún sitio!

### TALLERES EN: BARCELONA

Grassot, 87  
Tel. (93) 257 34 97

La Maladeta, 19  
Tel. (93) 352 88 05

Avila, 99  
Tel. (93) 309 16 13

### L'HOSPITALET

Pau Casals, 140  
Tel. (93) 263 04 18

### BADALONA

Coll y Pujol, 34  
Tel. (93) 399 13 61

### GERONA

Trav. de la Creu, 11  
Tel. (972) 21 86 23

### SABADELL

Forn, 3-5  
Tel. (93) 726 23 34

# RALARSA

AUTO CRISTAL

### VENTA DE REMOLQUES

Instalación de:

- Techos solares
- Grabación de matrículas en los cristales
- Película oscurecedora cristal

- Baterías
- Alarmas antirrobo
- Auto-radios
- Accesorios

# José Antonio Acebillo, director técnico del Instituto de Promoción Urbanística

*A tan sólo 20 meses de la fecha de inauguración de los JJ.OO. del 92, las obras de modernización de la ciudad están en su punto más intenso y definitivo. La magnitud de las transformaciones, especialmente aquéllas que hacen referencia al sector vial, requieren una especial explicación, y así lo hace en esta entrevista José Antonio Acebillo, director técnico del Instituto Municipal de Promoción Urbanística y una de las personas que ha participado más intensamente en el proyecto de remodelación urbana más importante de los últimos años.*

*Una vez finalizados los principales equipamientos del Anillo Olímpico, ¿qué queda por hacer en la nueva fase de urbanización del área de Montjuïc?*

Está finalizada la circunvalación del anillo y los accesos internos, pero aún falta su conexión externa. En este sentido quedan pendientes tres cosas básicas: acabar la propia explanada del Anillo Olímpico -ahora es inferior a la mitad de lo que deberá ser-, construir un vial que se corresponda con el antiguo trazado de los ferrocarriles catalanes y que conectará Montjuïc con el Cinturón del Litoral. Será una entrada importantísima para acceder a la parte olímpica de la montaña sin pasar por la calle Llérida. Se prevé que estará acabada en la primavera de 1991, aunque para esa fecha aún no estará conectada con el Cinturón, ya que estará pendiente la construcción de un nudo, situado justo delante del cementerio, que dará acceso tanto a la montaña como al puerto. El tercer elemento son las 21 escaleras mecánicas que se empezarán a instalar a partir del mes de marzo. Una cosa es que a Montjuïc no se llegue bien sin metro y otra es que, por las razones que sea, cuando salgan del Estadio Olímpico, Palau Sant Jordi, 40 o 50 mil personas, no puedan confiar en un sistema de transporte público sino en una diversidad de éstos. En este sentido, las escaleras mecánicas, por su capacidad -2700



*"El segundo Cinturón es la gran arteria distribuidora de tráfico"*

personas/hora- resultan muy eficaces. A ello va unido el diseño de dos plataformas, de forma que cuando se produzcan salidas masivas, la gente pueda coger el autobús sin que se creen interferencias entre flujo de personas y autobuses. Finalmente, cuando todo el sistema esté acabado, se procederá a la señalización de la zona, cosa que hoy no está implantada porque las obras no están finalizadas.

*En los últimos días el proceso de remodelación del Moll de la Fusta ha sido objeto de polémica. ¿Cuál es el análisis que hace Ud. al respecto?*

Es un tema que, por razones que van más allá de la técnica, ha estado si no manipulado, sí al menos muy sesgado. Nosotros no podemos considerar el Moll de la Fusta ni ninguna otra calle de Barcelona como un problema que se reduzca a cuál sería la capacidad máxima de tráfico que pueda absorber, porque siempre encontraríamos razones para ampliar su capacidad. El problema no es éste, sino el de la cantidad y tipo de tráfico que debe pasar por el Cinturón del litoral. Si las cosas no se entienden desde la globalidad del esquema de movilidad que se está elaborando, la gente puede creer que realmente hay situaciones críticas donde en realidad no las hay. La realidad es que el tráfico de paso por Barcelona, por ejemplo el que va desde Francia a Madrid o viceversa, tiene que pasar por la A-7

## "Los cinturones tienen que provocar un efecto balsámico sobre el centro de la ciudad"

(B-30). Lo que nosotros estamos planteando, en base al convenio que tenemos con la Dirección General de Tráfico de Madrid, es que cuando el conductor proceda de la Autopista de Gerona con dirección a Madrid, por ejemplo, no tenga que entrar en Barcelona. Si por alguna razón tiene que hacerlo, la misma Autopista A-7 dispondrá de un acceso (el Túnel de Vallvidrera, que se inaugurará en la primavera próxima), que le conducirá directamente al II Cinturón. Lo mismo ocurrirá cuando más adelante se inaugure el Túnel de Horta. El conductor tendrá, por tanto, la opción de desviarse ya en la autopista. El II Cinturón es, pues, la gran arteria distribuidora de tráfico y únicamente en tercera generación pueden pasar por el Cinturón del Litoral. Aunque el Anillo de cinturones es un anillo, no es verdad que sea homogéneo, sino que tiene diferentes secciones, porque se ha previsto que tenga diversos flujos a lo largo de los mismos, de manera que el II Cinturón está previsto para un tráfico del orden de 150.000 vehículos y el Cinturón del Litoral para un tráfico de 90.000. El objetivo del Ayuntamiento de Barcelona, por tanto, no es convertir el Paseo de Colón en el tráfico de paso de Barcelona, porque ni lo es en Barcelona ni en ninguna otra ciudad civilizada. El tráfico de paso de la Ciudad Condal lo hemos de resolver con el II Cinturón; si es



insuficiente, que se pase por la A-7 y en caso contrario que se construya el 4º Cinturón, pero de ninguna manera se debe concentrar el tráfico en el Moll de la Fusta, en el Paseo de Colón, en el Pla del Palau, en la Villa Olímpica, ni en las Playas de Poblenou, porque, ¿de qué nos habría servido haber eliminado el tren, si después resulta que trazamos una autopista con 150.000 coches de capacidad? Por tanto, la discusión alrededor de este tema se ha llevado al margen de los límites razonables. El Cinturón del Litoral tiene una concepción dentro de un sistema global y los técnicos hemos concebido una determinada planificación del tráfico y

no queremos que se superen esas previsiones.

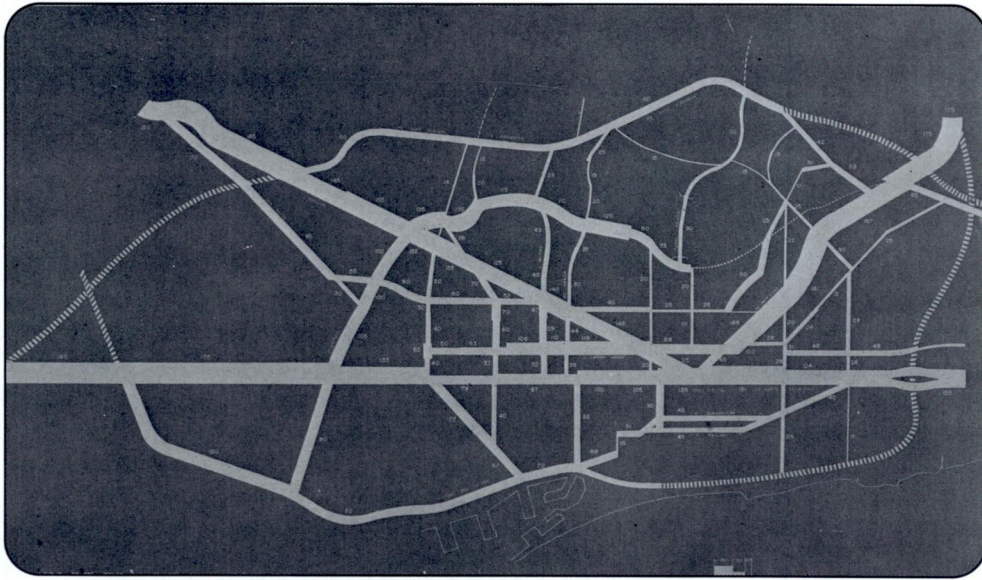
*Al margen de estas puntualizaciones, ¿qué otras ventajas ofrecerán los cinturones a los conductores, a los taxistas y, en definitiva, a la ciudad?*

El sistema de accesos que se está construyendo no sólo se ha previsto para que circulen más vehículos y se incremente la movilidad, sino para que se pueda circular más y mejor en transporte público. Los cinturones tienen que provocar un efecto balsámico sobre el centro de la ciudad. El % de tráfico que ya no estará presente en el centro de Barcelona y que circulará por los cinturones será fundamental para mejorar la calidad urbana y la movilidad. A pesar de que

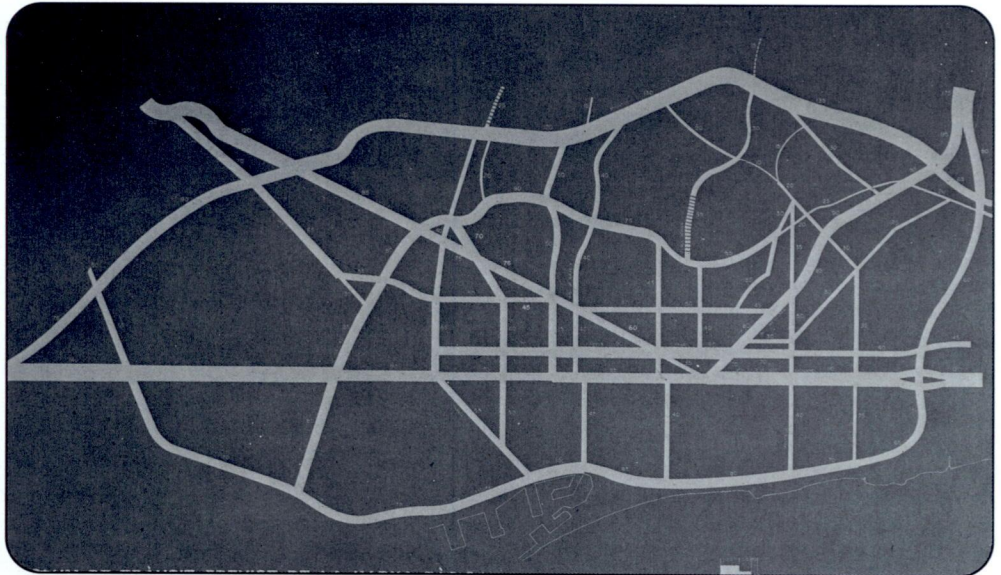
muchos barceloneses no lo creen, Barcelona no está críticamente saturada, no estamos en las condiciones desesperantes de otras ciudades como Roma, Milán, París e incluso Madrid, todavía estamos en un momento en el que cualquier tipo de reducción de tráfico que se produzca, -de dos o tres puntos, por ejemplo-, puede mejorar la circulación en esta ciudad. Por tanto, si conseguimos desviar la circulación hacia el II Cinturón para que no atravesase el Ensanche, estaremos liberando el centro de la ciudad. Si no llenamos esos carriles que se podrán liberar, se volverán a colapsar, porque el efecto multiplicador que tiene el tráfico es enorme. Por ello, el departamento de tráfico del Ayuntamiento está trabajando para que el transporte público utilice esos espacios liberados y se habilite como zonas específicas para la circulación de autobuses y taxis.

*¿Existe un calendario de inauguraciones para el anillo de cinturones?*

Especificarlo sería muy complicado. Nosotros hemos previsto que las grandes obras de infraestructura, el tronco central, esté preparado para el mes de diciembre del 91. El 92 se deja para hacer las pruebas necesarias, para poner paulatinamente en marcha todas las instalaciones y para habituar al usuario al cambio, a la práctica de la



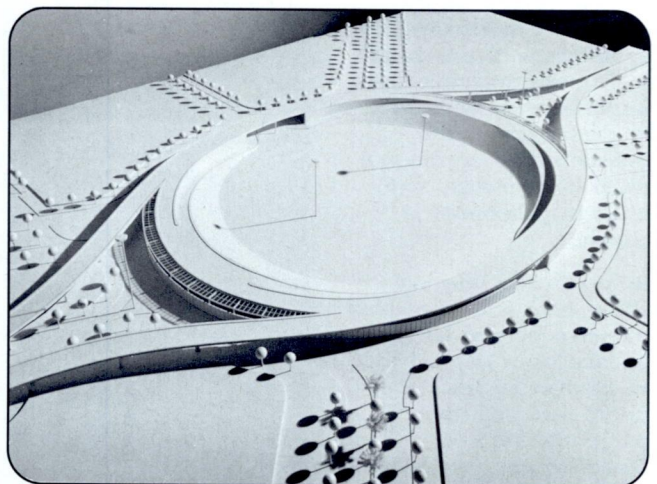
*Volumen de tránsito  
previsto para 1992 sin la  
construcción de los  
cinturones*



*Volumen de tránsito  
previsto para 1992 con la  
construcción de  
cinturones*



*Nudo de la Trinitat*



*Nudo de las Glorias*

## *"Para finales de año, el tráfico podrá utilizar la calle Consell de Cent para acceder a la Meridiana sin pasar por la Plaza de las Glorias "*

movilidad y, naturalmente, para corregir posibles errores.

*¿Cuál es la situación actual del resto de obras olímpicas ?*

Están en una situación bastante avanzada, especialmente la obra emblemática del 92, la "Villa Olímpica". Por otra parte, el Valle Hebrón será la zona donde probablemente se producirá un cambio más espectacular, porque la gente no había oído hablar de él o no lo conocía. Dentro de poco comenzaremos a abrir vías y la gente descubrirá áreas nuevas que anteriormente eran de propiedad privada. Ya se están haciendo allí campos deportivos, parques, pistas de tenis, etc. Creo, por ello, que en los próximos meses, el Valle Hebrón será el área de moda, porque en la ciudad no hay ninguna superficie tan grande como aquella para pasear. Asimismo, las viviendas que allí se construyen están muy avanzadas. En definitiva, será una zona con unos equipamientos importantes y, teniendo en cuenta que es un espacio donde se mueven miles de personas, será un gran pulmón de la ciudad.

Respecto a la Diagonal, allí se hace muy poca obra olímpica porque las instalaciones deportivas ya estaban hechas. Lo nuevo será una vía perpendicular a la Diagonal, que servirá para entrar en l'Hospitalet. Pero lo más importante es

que el área de la Diagonal permitirá un acceso al Camp Nou independiente de la propia Diagonal. A través de la Av. Chile se pasará por Cardenal Reich y se accederá directamente al campo de fútbol, evitando las situaciones de colapso ya endémicas que se producen después de un partido y que obligaban hasta ahora a invertir la dirección de la Diagonal. Finalmente, durante el verano del 90 se han expropiado el 90% de los terrenos y ya está adjudicado el grueso de las obras.

*¿Cuál es el estado de la remodelación de la Plaza de las Glorias ?*

En las Glorias, el trabajo más importante se ha iniciado este verano y ya se ha eliminado la parte de la jardinería. En este

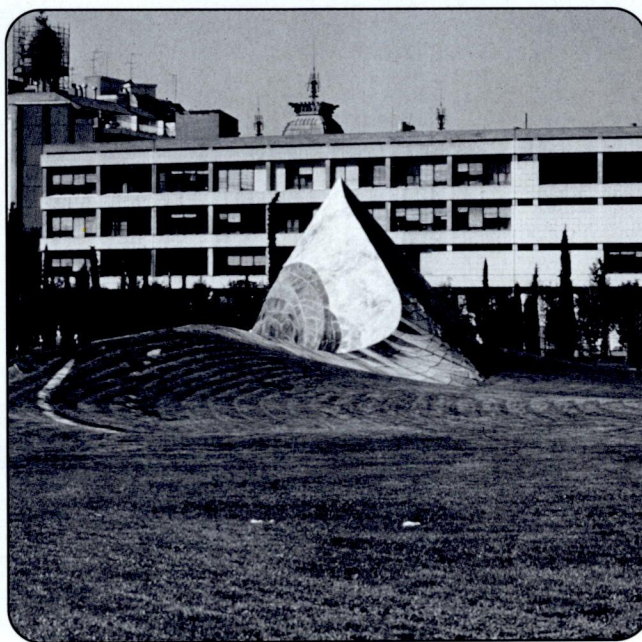
sentido cabe tranquilizar a los conductores: nunca hemos pensado que los coches dejaran de pasar por esta zona mientras duren las obras, porque somos conscientes de que ocasionaría un cataclismo de grandes dimensiones. Como es un anillo muy grande, nos permite trabajar por partes. Además, como ya se han empezado las obras de soterramiento del ferrocarril, a finales de año va a tener continuidad la calle Consell de Cent, interrumpida hasta ahora por la franja del ferrocarril. El tráfico podrá utilizar esta calle para acceder a la Meridiana sin pasar por la Plaza de las Glorias. También, para finales de año, pondremos en circulación las calzadas de tráfico de la conexión de

la calle Aragón con la calle Guipúzcoa y con la calle Prim.

*Finalmente, ¿ cómo se conjugará a partir del 93 la Barcelona nueva con el resto de barrios de la ciudad ?*

La operación del 92 es totalmente infraestructural, de modernización de la ciudad, pero se ha optado por unos criterios de modernización que no causen la desaparición de la cultura urbana existente, es decir, de lo que hoy entendemos por Barcelona. La modernización nos debe permitir, a partir del 93, resolver un problema importantísimo: buscar otros argumentos para que la ciudad funcione desde el punto de vista laboral. Barcelona ha perdido peso como ciudad industrial y debe adquirir nueva relevancia como ciudad de servicios, y ello dependerá de las infraestructuras, pues ninguna empresa monta unas oficinas en una ciudad donde se presentan dificultades de acceso. Es necesario, por ello, modernizar los accesos a la ciudad, tener los cinturones en marcha y, en definitiva, eso es lo que estamos haciendo. La operación del 92, desde el punto de vista de la economía urbana, prepara las condiciones para que haya suficientes factores económicos que sustituyan los elementos de crisis de empleo sufridos en nuestra ciudad durante los años 70.

*P. R. Terán*



# *¡Taxi posa't guapo!*

## **Tres anys d'una campanya per millorar el servei**

El mes de maig de 1988, l'Ajuntament de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport subscribiren un acord amb la finalitat de dur a terme una campanya per millorar el Servei del Taxi a la ciutat en el marc de la Campanya Municipal de Protecció i Millora del Paisatge Urbà "Barcelona posa't Guapa". Amb la signatura d'aquest acord, l'Ajuntament volia reconèixer la importància del taxi com a element d'identificació de Barcelona, de la mateixa manera que ho és a ciutats tan importants com Nova York i Londres.

### **Un pressupost compartit**

Per poder portar endavant la Campanya, anomenada "Taxi posa't Guapo, Fem un canvi d'aires", l'Ajunta-

ment de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport van acordar establir anualment un pressupost amb aportacions a parts iguals i gestionat pel Centre d'Informació i Promoció del Transport Metropolità (CETRAMSA).

### **Més de dos mil taxistes beneficiats**

Des dels seus inicis, la Campanya va tenir una important incidència en la millora qualitativa de la flota de taxis.

El 1er any es va procedir a subvencionar la instal·lació d'aire condicionat i l'adaptació del motor amb dipòsit fix (GLP), beneficiant-se amb aquesta actuació 652 taxistes.

L'any 89, a més de subvencionar els mateixos conceptes que el 88, s'ofereixen ajudes per a la instal·lació de telèfons. Atesa l'excel·lent acollida que la primera etapa de la Campanya va tenir dins el sector, millorà el nombre de beneficiaris (1.011 taxistes van rebre les ajudes corresponents).

Fins al 12 de setembre d'enguany, set-cents professionals del sector es van afavorir de l'ajuda econòmica per instal·lar aire condicionat i telèfons al seu vehicle.

Tenint en compte aquestes darreres dades, es pot afirmar que pràcticament el 20% de la flota de taxis de la ciutat de Barcelona, 2.377 exactament, es van beneficiar amb la Campanya "Taxi posa't Guapo". Per fer possible aquesta millora, l'Ajuntament de Barcelona i l'EMT

van invertir 60 milions de ptes. D'altra banda, fins ara van col·laborar també en la seva execució les empreses Repsol, Fasa Renault (xarxa comercial de Barcelona) i Citroën.

Però aquesta iniciativa encara vol anar més enllà. Per a finals d'any es preveu subvencionar la instal·lació de terminals per al pagament amb targetes de crèdit.

Amb aquestes actuacions i les que duen a terme individualment molts professionals taxistes, la flota de taxis de Barcelona està experimentant una millora considerable. Les estadístiques ens diuen que, avui, a la nostra ciutat circulen com a taxis models de primera línia del mercat automobilístic. No obstant, al marge d'aquestes xifres afalagadores, encara queda un llarg camí per recórrer.

## **La Campanya en xifres**

<b>Millora</b>	<b>Import subvencionat</b>	<b>Any 1988</b>	<b>Any 1989</b>	<b>Any 1990</b>	<b>Unitats</b>
<b>Dipòsit + Pulmó</b>	31.000 ptes.	158	127		285
<b>Dipòsit GLP</b>	17.000 ptes.	152	72		224
<b>Pulmó GLP</b>	14.000 ptes.	5	6		11
<b>Aire condicionat</b>	25.000 ptes.	337	798	674	1809
<b>Telèfons</b>	25.000 ptes.	-----	8	40	48
<b>Total unitats subvencionades.....</b>					<b>2377</b>

# Fem un canvi d'aires.



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

CAMPANYA PER A LA MILLORA DEL PAISATGE URBÀ

Ajuntament  de Barcelona

  
Àrea metropolitana de Barcelona  
Entitat del transport

14.02.01 M. SERRA/ARNDT. S. 2010 008

# Escola del Taxi de Ciutat Grogga

Inscripció al Curs de Reciclatge 1990 - 91.

Comencem l'1 d'octubre!

Barcelona \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ 199\_\_

Curs 1er./2on.

- Si és alumne nou, marqui 1er.  
 Si és alumne antic, marqui 2on.

Cognoms \_\_\_\_\_

Adreça \_\_\_\_\_

Districte Postal \_\_\_\_\_

Data de naixement \_\_\_\_\_

Núm de Seguretat Social \_\_\_\_\_

Lloc de naixement \_\_\_\_\_

Nom \_\_\_\_\_

Població \_\_\_\_\_

Telèfon \_\_\_\_\_

DNI \_\_\_\_\_

Núm. de Llicència \_\_\_\_\_

Núm. patronal \_\_\_\_\_

(Assalariat) \_\_\_\_\_

Titular

Assalariat

Familiar

Familiar

Jubilat

Conductor taxi

No conductor taxi

En cas d'inscriure's al **Curs de Reciclatge**, indiqui com a mínim dues de les assignatures optatives que vulgui fer

**Català**

optatiu

**Turisme-Història**

obligatori

**Anglès**

optatiu

**Mecànica**

optatiu

De dilluns a divendres (a combinar segons conveniència i pla d'assignatures escollit, mínim de 4 a 5 hores setmanals), de 9:30 a 19:30 h.

indiqui el dia de la setmana que hi assistirà preferentment \_\_\_\_\_

Si està interessat a assistir a l'Escola del Taxi, encara té temps. Ompli aquesta butlleta i trameti-la a l'adreça següent: Escola del Taxi de Ciutat Grogga. c/ Lutxana, 115, 2a. planta. telèfon: 485.04.26. **Els cursos són gratuïts**

SERVICIO OFICIAL

**Diavia**  
auto air conditioners

**Fresch Car, s.a.**

AIRE ACONDICIONADO AUTOMOVILES • ALARMAS • AUTORADIOS

Oficinas y taller: Motores, 151-155, Local 16 – Tel. 432 30 69 - 432 20 77 – 08004 Barcelona

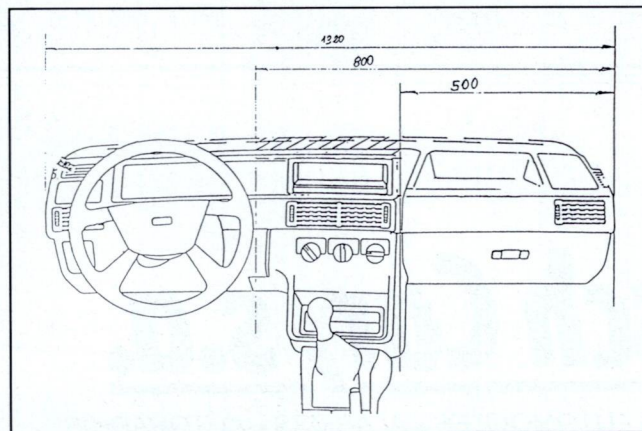
# Fiat - Tempra, nuevo modelo homologado para taxi

El Gerente de la Entitat Metropolitana de Transport ha resuelto, en fecha 26 de julio 1990: "Aprobar la aplicación del vehículo marca FIAT modelo TEMPRA, cuya denominación comercial corresponde a TEMPRA 1,4 - TEMPRA 1,4 SX - TEMPRA 1,6 - TEMPRA 1,6 SX - TEMPRA 1,8 IESX - TEMPRA 1,9 D - TEMPRA 1,9 TD SX, cuyos tipos son 159A154A, 159AD54A, 159AG54A, 159AA54A, 159AM54A, y que han recibido las contraseñas de homologación de la Dirección General de Innovación Industrial y Tecnología del Ministerio de Industria B-1507, B-1508, B-1509, B-1510, B-1511, respectivamente, para la prestación del servicio metropolitano de autotaxis, autoturismos y de abono, a los efectos de lo previsto en el art. 7 del Real Decreto 763/1979 de 16 de Marzo, y en art.27 del Reglamento Regulador del Servicio de autotaxis.

## Situación del Taxímetro

Se instalará en la parte central del vehículo, sobre el salpicadero y en la proyección longitudinal de la zona comprendida entre los dos asientos delanteros.

La mínima distancia entre cualquier punto del aparato y la luna del parabrisas será de 20mm.



Figura, 1

Siempre y de forma permanente, se dejarán libres las rejillas traseras de renovación de aire.

## Estructura

Se admitirá instalar en el FIAT TEMPRA aquellos taxímetros que cumplan con todas las prescripciones establecidas en el artículo 20 del Reglamento de aprobación y verificación de aparatos taxímetros, así como las prescripciones que se indican en el reglamento núm.21 relativas a la homologación de vehículos referentes a su acondicionamiento interior, anexo al Acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958, y las directrices (77/649/CEE, 81/643/CEE, 84/366/CEE) sobre la no afectación del campo de visión del conductor de vehículos a motor; por ello solamente se admitirán aquellos taxímetros electrónicos existentes en el mercado cuyos modelos no sobrepasen las medidas, incluidos los soportes de fijación, de 60mm de altura, con un retranqueo mínimo sobre el tablero de 130 mm.

## Zonas de colocación del taxímetro

Desde el punto de vista del Reglamento R-21 de Ginebra, puede admitirse la colocación del taxímetro en la siguiente zona:

Zona B, (figura 1) sobre el tablero de bordo, en la cual el taxímetro debería colocarse lo más cerca posible del parabrisas. La zona queda delimitada por un plano vertical tangente al volante en su borde derecho, que comprende una distancia medida desde la parte lateral derecha del bastidor de 800mm y un plano paralelo al anterior, situado a una distancia de 500mm del mismo elemento de referencia.

El taxímetro deberá estar retrasado 130 mm desde el borde anterior del salpicadero y no superar la altura de 60 mm a esta distancia.

## **Mampara de seguridad**

Cumpliendo con los requisitos establecidos por el Departamento de Industria y Energía de fecha 17 de octubre de 1985, la mampara de seguridad se admitirá en el FIAT TEMPRA .

Desde el 17 de septiembre de 1990, cada vez que se proceda a la modificación de la licencia por sustitución del vehículo aplicado a la misma, se entrega un

certificado al Titular de la Licencia en el que consta dicha modificación, para que puedan realizar los trámites correspondientes en el impuesto municipal de Licencia Fiscal y en el Departamento de Treball de la Generalitat de Catalunya para la tarjeta visado VT .

Se recuerda a todos los taxistas que no deben entregar su Licencia a ninguna persona distinta de los Agentes de la Autoridad en ejercicio de sus funciones. Dichos agentes son: la Guardia Urbana, Policía Municipal de los diferentes Ayuntamientos; Guardia Civil y el personal al servicio de la EMT, cuando se encuentre también en el ejercicio de sus funciones.

Los taxistas que tienen su Carnet caducado deben pasar por las Oficinas de la EMT para renovarlo.

Para ello se requiere: el permiso de conducir y una fotografía tamaño carnet.

Estos trámites los cumplimentarán también los que tengan el carnet deteriorado.



## **El taxi visita les escoles**

Tot just començat el curs escolar, Ciutat Grogas ha reemprès la campanya "Taxi Groc, Taxi Amic" adreçada a les escoles d'EGB.

Aquesta iniciativa, començada el passat mes de març amb la bona acollida per part dels mestres, pretén explicar als nens i nenes de 8 a 14 anys què és el servei del taxi i com es preparen els seus professionals.

Com es recordarà, són unes visites concertades amb les escoles i que duen a terme taxistes jubilats, preparats per fer de monitors. En aquesta nova etapa, es visita col.legis públics i privats

de sis municipis de l'àrea metropolitana: Barcelona, Badalona, Esplugues de Llobregat, L'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià del Besòs i Santa Coloma de Gramanet.

Podeu rebre informació més detallada sobre aquesta campanya a Ciutat Grogas, telèfon: 485.04.26.

## **No ho oblidí!**

**L'Oficina de Recaptació de l'EMT es troba situada a l'Institut Municipal de Recaptació, c/ Ferran, 34.**

**Horari d'atenció al públic: de 9 a 15 h.**

**Telèfon: 412.45.94**

Per tal d'agilitar les Revisions Metropolitanes i evitar que els titulars es vegin obligats a presentar el TC1 i TC2 corresponents als assalariats que van tenir en la seva llicència el darrer any, s'admetrà un document únic: Certificat de la Tresoreria de la Seguretat Social, sol·licitat pel mateix Titular com a empresari.



El Sr. Cacenabes ha podido hacer frente a este grave problema por estar suscrito a la Póliza Colectiva que Ciutat Grogà tiene contratada con la Compañía "La Unión y El Fénix Español".

**Estado en el que quedó el coche después del incendio.**

Para pintar calcas con motivo de la reparación de chapa en su vehículo, deberá Ud. presentar en las oficinas ITV: original y fotocopia de la factura del taller que efectuó la mencionada reparación.

El Sr. Pedro Cacenabes Alvarez, profesional del taxi con licencia nº 9280, recibió un talón de 747.780 ptas. en concepto de indemnización por el incendio de su coche, ocurrido el pasado 1 de agosto en un camping de la población de Pals (Gerona).



**El Sr. Cacenabes recibió una indemnización de 747.780 ptas.**

A la Plaça situada al carrer Siracusa es construeix, des de l' 1 d'agost un Parking municipal que tindrà una capacitat de 259 places. Les obres duraran un any aproximadament.

Tenga presente la siguiente información ya que puede ser de

interés para aquel que visita nuestra ciudad:

El Museo de Arte de Catalunya (Palau Nacional - Parc de Montjuïc) se encuentra cerrado al público desde el pasado 1 de Julio. Esta decisión fue tomada con el fin de hacer frente a todo un proyecto de remodelación museológica y arquitectónica del mismo.

El nuevo centro abrirá sus puertas el año 1.992.

Per obres de remodelació, des del 17 de setembre és tancat el carrer Dublin a l'alçada del c/ Nadal.

Es preveu que les mateixes es perllongaran fins al mes de novembre.

El carrer Comerç, a la cruïlla amb el carrer Princesa, es troba tallat des del passat 29 d'a-

gost i per un període de quatre mesos.

Per aquesta raó, els vehicles procedents del Passeig Pujades i Lluís Companys amb direcció a la zona del Port han d'utilitzar el Passeig Picasso, tant per la calçada central com per la lateral. Els vehicles que circulin pel c/ Princesa poden arribar al c/ Comerç pel carrer Rech i el Passeig del Born.

## A Ciutat Grogas formen nous taxistes

El dia 13 de setembre, a l'Escola del Taxi de Ciutat Grogas, hem començat els cursos de formació de nous taxistes.

Durant tres mesos, a raó de quatre hores setmanals, els alumnes rebran ensenyaments bàsics per conèixer tot allò que un taxista ha de saber quan iniciï la seva professió, tot just realitzi el primer servei i acompanyi un usuari al seu destí.

No es tracta tan sols de preparar l'aspirant per a la superació d'un examen administratiu que l'habiliti per a la conducció d'autotaxis. A Ciutat Grogas volem anar més enllà.

Volem formar promocions de taxistes que coneguin i estimin la seva ciutat, que tinguin aquell "cuquet" interior que els faci gaudir permanentment de la seva feina tot aprenent constantment del client i de tot l'entorn ciutadà. Volem que coneguin bé els seus drets i deures de professionals, a fi que la seva feina sigui un autèntic servei públic autoregulat pel taxista, amb responsabilitat i qualitat creixent.

Per això, el curs intenta donar les primeres eines

per accedir amb solvència a la professió de taxista, posant al servei de l'alumne els millors mitjans humans i materials.

Quatre professors titulats superiors i amb experiència imparteixen les assignatures de: Re-



glament del taxi, tarifes i legislació. Coneixements de circulació viària i itineraris de l'Àrea Metropolitana. Coneixements històric-turístics de Barcelona. Tot això donat amb un sentit teòric-pràctic que a més a més d'oferir les millors lliçons, fa participar l'alumne en sistemes constants d'autoavaluació a través de test, amb la utilització de mitjans audiovisuals i amb l'organització de visites motoritzades a la ciutat que reproduïxen els itineraris més adients.

Aquest curs acabarà el

mes de desembre i, mentre els nous taxistes s'incorporen a la nova feina, nosaltres, des de l'escola, tornarem a funcionar preparant una nova promoció, aplicant aquells recursos i aquelles correccions que constantment aprenem de la participació dels

nostres alumnes.

*Escola del Taxi Ciutat Grogas*

Al no tener ninguna referencia del taxista, la familia Garcés desea que éste se ponga en contacto con ellos a través del teléfono 418.16.11 para expresarle personalmente su agradecimiento.



El pròxim dia 21 d'octubre el Patronat de Collserola organitza un cop més el "Dia de Collserola".

Aquesta jornada es desenvoluparà sota el tema "Conèixer Collserola més a fons" i oferirà al visitant un conjunt d'activitats que li permetran conèixer, mitjançant diferents itineraris, els indrets d'aquest Parc Metropolità, així com els nous equipaments: un Centre d'informació, Can Coll i Mas Pins.

Si voleu participar-hi, heu de deixar el cotxe a casa i utilitzar el transport públic. Els organitzadors posaran a disposició dels interessats línies d'autobusos a les carreteres de Cerdanyola a Horta i de Molins de Rei a Sarrià per facilitar l'accés a Can Coll i a Mas Pins. Els Ferrocarrils de la Generalitat us permetran arribar fins al Centre d'Informació.

Si voleu més informació podeu trucar als telèfons 280.35.52 i 280.06.72 del Patronat Municipal de Collserola.



---

# Va de Taxis

Ma. Antònia Oliver  
Esriptora

L'endemà de la nostra arribada, havia nevat. Nova York ens era familiar (perquè l'havíem vista a moltes pel·lícules i llegida a molts llibres) però un cop vist el fred que hi feia, vàrem decidir anar a un museu. Havíem d'agafar un taxi. Vàrem aixecar el braç i ja el vàrem tenir: un cotxe magnífic, gros, groc, conduït per un xicot jove amb bigoti. Com que érem cinc, el senyor X va decidir que aniria a davant, al costat del conductor. I va obrir la porta d'una estrebada. I es va trobar amb la boca d'un revòlver davant el nas: era el taxista que l'apuntava.

Ho vàrem aclarir aviat: el nostre amic senyor X no havia d'haver obert la porta del costat del conductor, perquè els taxistes de Nova York no volen gent al davant, i no en volen perquè és perillós, i per això duen un vidre que separa els seients de davant, i per això duen revòlver...Ens ho explicava el taxista jove amb bigoti mentre ens menava cap al museu.

\*\*\*\*



\*\*\*\*

Quan vam baixar de l'avió, ja era negra nit. Ja no funcionaven els autobusos, ni els trens. Hauríem d'agafar un taxi. No havia estat mai a Nàpols, però tenia l'habitació de l'hotel reservada, o sigui que d'aquí a mitja hora ja podria dormir. O això pensava.

Passava un taxi, jo alçava el braç, i el taxi no s'aturava. Passava un altre taxi, jo tornava a alçar el braç, i el taxi tampoc s'aturava. Vaig canviar de lloc, i res de res. I, en canvi, sí que s'aturaven per a aquell senyor i aquell xicot. Vaig estar així mitja hora o tres quarts, i no es va aturar cap taxi. Vaig veure un guàrdia que feia veure que dirigia la circulació. Quan li vaig dir que, per favor, m'ajudés a aturar un taxi, em va fer un somriure de rufufú. En va deixar passar un parell, i finalment un es va aturar, va saludar el guàrdia i jo hi vaig pujar.

El taxista em va comentar que, si de bon començament hagués anat al guàrdia, o bé si m'hagués posat a un lloc ben lluny d'ell, ara ja seria a l'hotel dormint. De primer no el vaig entendre, després em va explicar que els taxistes i els guàrdies s'ho tenien muntat així, i aquella nit m'havia tocat a mi el rebre.

He explicat aquestes històries per poder dir que, amb els taxis de Barcelona, no m'ha passat mai cap cosa d'aquestes. I aquí sí que n'agafo tot sovint...

De taxistes de Barcelona n'he conegut de tota mena, generalment simpàtics, amables, alguns de garlaires, que t'expliquen la seva vida o et comenten un fet amb pèls i senyals; altres de callats, que van a la seva i t'hi deixen anar. N'he conegut d'esquerres i de dretes, i fins i tot de feministes (un em va dir que ell era molt feminista, molt, perquè li agradaven molt les dones); n'he coneguts de joves i de vells; he conegut taxistes homes i taxistes dones (curiosament, les dones taxistes condueixen millor que els homes!); però gairebé sempre han estat correctes. Amb els taxis nous, i nets, amb els taxis més vellets, però també nets. Nets i polits com una patena. He conegut taxistes que volen gossos dins el taxi i taxistes que no en volen. Taxistes que volen fumadors i taxistes que no en volen. Taxistes amb ràdio, taxistes amb cassettes i taxistes silenciosos.

I he arribat a la conclusió que els/les taxistes de Barcelona són una institució. Com a tal, són indefinibles, complexos, entranyables. Fins i tot els que no m'agraden, que també n'hi ha!

# ACTA nº 2

## REUNIÓN ADMINISTRACIÓN - ASOCIACIONES DEL TAXI

**En Barcelona, el día 5 de septiembre de 1990, en el despacho de la Gerencia de la Entitat Metropolitana del Transport, se reúnen D. Andreu Nebot i Mula, Director Técnico del Servicio del Taxi, D. Francisco Galván Martí, en representación del Gremio Unión de Taxistas, D. Miguel Tomás Romero, en representación del Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi, D. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona y D. Juan Fuentes Bergadà, en representación de la Asociación Empresarial del Taxi.**

*Actúa como Secretaria Delegada Dña. Amparo Gómez Álvarez de Luna, que certifica:*

A las 13 horas se abre la sesión con la ausencia de D. Joan Laporta Argelich, Gerente de la Entitat Metropolitana del Transport, que se incorpora a la reunión a las 13'35 horas.

Convocados para tratar como único orden del día el tema de las posibles alternativas a la mejora de la circulación urbana que han de presentarse ante el Excmo. Ayuntamiento de Barcelona.

El Sr. Galván se muestra sorprendido de los propósitos que se han hecho públicos por parte del Ayuntamiento al permitir el uso del carril exclusivo para Bus-Taxi a los conductores de motocicletas que circulen provistos del casco preceptivo, puesto que en la reunión celebrada el pasado mes de julio los representantes de los Poderes Públicos Municipales se comprometieron a potenciar el Sector del Taxi.

El Sr. Gracia propone que se redacte un comunicado dirigido al Área de Circulación del Excmo. Ayuntamiento de Barcelona, en el que, plasmando por escrito el acuerdo a que puedan llegar los reunidos, se entregue firmado por las Asociaciones en este momento presentes.

El Sr. Tomás insiste en que la Entitat Metropolitana del Transport, debe pronunciarse

sobre el problema de la ampliación a otros usuarios del carril Bus- Taxi, problema que también afecta a los Transportes Regulares de Viajeros; continúa afirmando que el motivo de la reunión es innegociable y que antes de empezar a ofrecer contrapartidas tales como paradas en chaflán, establecimiento de nuevas paradas para Taxi, etc., el Ayuntamiento de Barcelona deberá reconsiderar su posición, bajando otras alternativas, entre las que podría incluirse el establecimiento de carriles especiales para motos, pero nunca hacer compatible el carril destinado a Servicio Público con el Transporte Privado.

El Sr. Gracia solicita que las Actas de estas reuniones se redacten en un extracto en el que únicamente se haga constar las conclusiones a que se ha llegado, sin puntualizar qué Asociación Profesional ha formulado peticiones concretas, para evitar protagonismo; continúa expresando su opinión de que cada una de las Asociaciones presentes debería dirigir sus propuestas a las distintas Administraciones Públicas (I.T.V., Guardia Urbana, Policías Municipales, etc.) de forma individual, sin necesidad de acudir a la Entitat Metropolitana del Transport como intermediaria.

El Sr. Fuentes apoya de forma categórica la

propuesta del representante del S.T.A.T.C. en el sentido de que la utilización exclusiva del carril Bus-Taxi por los vehículos de Servicio Público es innegociable e irrenunciable, añadiendo que, si a pesar de todo se aprobase el proyecto, deberían conseguirse algunas otras ventajas para la circulación de auto-taxis como podrían ser: permitir la parada para dejar pasaje en los chaflanes, dedicación de calles exclusivas para ser utilizadas por los taxis, etc.

Todos los representantes reunidos requieren unánimemente al Sr. Nebot para que se pronuncie, como Director Técnico del Servicio, sobre la cuestión planteada.

El Sr. Nebot menciona que algunos de los proyectos políticos quedan filtrados por un sondeo previo de la opinión pública y que la posibilidad de ampliar el uso del carril Bus-Taxi a los motoristas no es únicamente un problema de reservar la exclusividad del citado carril al Transporte Público, sino un problema de Seguridad Vial.

El Sr. Tomás manifiesta que, si se obligase a todos los conductores de vehículos de dos ruedas, con independencia de su cilindrada, al uso del casco y se vigilara por los Agentes de la Autoridad el cumplimiento de este requisito, se conseguiría reducir el número de accidentes graves entre los motoristas, mientras que si esto no se produce, aunque prosperase el proyecto debatido, no mejoraría la Seguridad Vial, por causa de la indisciplina de los motoristas.

El Sr. Fuentes recuerda a los presentes que el 50 % de los accidentes en los que se encuentran involucrados los auto-taxis, se producen al abrir la puerta trasera derecha para permitir la bajada de los usuarios y al colisionar con un motorista que adelanta por la derecha.

A juicio del Sr. Tomás, el Excmo. Ayuntamiento de Barcelona no intenta mejorar con esta medida la Seguridad Vial sino solucionar el problema del aforo de las vías públicas, potenciando la utilización de motocicletas por tratarse de vehículos que ocupan menor espacio; añadiendo que, si el proyecto que ahora se discute llegase a autorizarse, se incrementarían las tarifas que han de pagar los usuarios del taxi por la lentitud que podría generar la inclu-

sión de motocicletas en el carril Bus-Taxi, proponiendo que se realice un período de prueba para demostrarlo.

El Sr. Galván propone que se dé a conocer a la Alcaldía la posición de los representantes de las Asociaciones Profesionales del Taxi.

En este punto de la reunión se incorpora a la misma el Sr. Laporta, quien interviene aconsejando que se solicite una entrevista con el Sr. Torres i Carol, Concejal del Ámbito de la Vía Pública del Excmo. Ayuntamiento de Barcelona, a la vez que manifiesta la conveniencia de plantear este tema no sólo como un necesidad para taxis y autobuses, sino como una mejora para la ciudad en su conjunto, evitando que la lógica polémica con los otros colectivos degeneren en estériles enfrentamientos que puedan dañar la imagen del taxi.

El Sr. Galván hace entrega de una documentación en la que se recopilan temas de circulación ciudadana, elaborada con anterioridad a hacerse público el problema objeto de la presente reunión, manifestando el resto de los representantes presentes que dicha entrega se realiza en nombre de todos y que podría cederse el carril existente en la calle Diputación para que se utilizase a modo de prueba del proyecto debatido, siempre que dicho carril se amplíe a todo lo largo de la indicada calle.

El Sr. Gracia hace un llamamiento a la unidad de los representantes presentes para presentar conjuntamente unas propuestas concretas.

El Sr. Galván le responde que se debe a las personas que representa y que, de practicarse una propuesta conjunta, intentará llegar a un acuerdo con los presentes, pero si no lo lograse, seguirá manteniendo su posición, aunque no coincida con la de los demás; el representante del S.T.A.T.C. le apoya afirmando que ésta ha sido siempre su postura; concluye el Sr. Galván que no sería lógico presentar cuatro propuestas por separado.

El Sr. Nebot destaca que les sería más favorable presentar un dossier conjunto, lo más completo posible, respecto al problema de la Circulación y Seguridad Vial.

El Sr. Laporta anuncia que el próximo jueves

día 13 de Septiembre serán recibidos a las doce horas por el Sr. Torres i Carol, y ruega que se promueva una nueva reunión para tratar sobre el incremento de las tasas de esta Entitat Metropolitana del Transport, que deberán incluirse en la Ordenanza Fiscal correspondiente a 1.991, siendo de especial interés las tasas correspondientes a las transferencias de licencias.

Se devuelve la documentación aportada por el Sr. Galván para que sea completada con la que aportará el S.T.A.T.C., a fin de elaborar el documento que servirá de base para fijar los criterios-marco de propuesta sobre las medidas de circulación que las cuatro asociaciones estimen más adecuadas, a fin de mejorar la velocidad comercial de los taxis.

El Sr. Nebot da cuenta a los reunidos de la incoación del expediente informativo núm. 2021/90, como consecuencia de la denuncia formulada por el Gremio Unión de Taxistas, el día 29 del pasado mes de agosto, sobre la legitimidad de un transporte público de viajeros efectuado desde el Aeropuerto a Barcelona en autobuses de 15 plazas, incluido el conductor

## **RUEGOS Y PREGUNTAS**

El Sr. Galván propone que, cuando los vehículos auto-taxi se presenten a la revisión



metropolitana anual, se exija a cada Titular de Licencia una certificación expedida por una de las agrupaciones representativas, acreditándose el buen estado del vehículo, en su condición de taxista así como la plena dedicación del mismo al servicio para el cual está habilitado.

Entendiendo que de esta forma se producirá un mayor acercamiento entre todos los profesionales taxistas, si de verdad buscamos la unión del sector.

El Sr. Nebot pone de manifiesto que la libertad de sindicación ha de entenderse desde un punto de vista positivo como la libertad para asociarse con el grupo por el que el taxista desee ser representado y desde el punto de vista negativo significa que no puede obligarse a nadie a encuadrarse en una Asociación contra su voluntad, ni siquiera puede obligarse a una persona a pronunciarse respecto a sus preferencias.

El Sr. Gracia concluye poniendo de manifiesto que todavía existe en el colectivo del Taxi un recelo a significarse en pro de una Asociación determinada.

A las 15 horas, no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión, extendiéndose la presente acta, que firman todos los asistentes.



**ACTA**

# Reunió

*Àmbit de la Via Pública - EMT*

## *Associacions del Taxi*

*Reunits a Barcelona, en un ampli debat, el dia 13 de setembre de 1990, D. Joan Torres, Regidor de l'Àmbit de la Via Pública de l'Ajuntament de Barcelona, D. Alfred Morales, Coordinador de l'Àrea de Transports i Circulació de l'Ajuntament de Barcelona, D. Joan Laporta, Gerent de l'Entitat Metropolitana del Transport, D. Andreu Nebot, Director Tècnic del Servei del Taxi, D. Miguel Tomas, President del Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya, D. Francisco Galván, President del Gremi Unión de Taxistes, D. Juan Fuentes, President de l'Associació Empresarial del Taxi, i D. Dionisio Gracia, President del Sindicat de Taxistes Autònoms de Barcelona.*

### **MANIFESTEN**

**QUE**, donat l'elevat grau de congestió de trànsit que està patint la ciutat a causa del gran nombre d'obres que s'estan realitzant amb motiu principalment de la construcció de cinturons i de col·lectors, de l'elevat grau d'indisciplina que es produeix en els carrers de la ciutat i de la manca de places d'estacionament principalment en vies del centre de la ciutat, és necessari prendre noves mesures de circulació encaminades a la millora del transport públic, especialment del taxi.

Per tot això,

### **ACORDEN**

**QUE**, Cal recuperar, per part dels usuaris i taxistes, l'encotxament i desencotxament als xamflans de l'Eixample. Per aquesta mesura s'efectuarà una proposta de reordenació de l'aparcament, tant privat com de les zones de càrrega i descàrrega, en algunes cruïlles del centre de la ciutat per tal d'efectuar-ne una prova pilot. S'estudiarà també la possibilitat que les línies d'autobusos que ho permetin, tinguin parada a la cantonada del xamflà per tal d'interrompre el menys possible la circulació dels taxis pel carril del transport públic. Aquesta proposta es trametrà a Transports de Barcelona per al seu estudi de viabilitat. Aquesta mesura anirà precedida abans de la seva implantació d'una campanya publicitària.

- Una vegada en funcionament els cinturons, s'estudiarà la proposta de creació de carrils de transports públics metropolitans, tal com ara, des de l'aeroport al centre de la ciutat, de la Meridiana fins al centre, del Carrer Prim fins a Glòries i des de la Diagonal fins a Francesc Macià.

- Pel que fa a l'Impost de Circulació, es proposa d'analitzar algun tipus de subvenció o desgravació per al taxi, ja que l'existent va ser suprimit per a la Nova Llei d'Hisendes Locals.

- També, per part de la Societat Municipal d'Aparcaments i Serveis S.A., s'estudiarà la possibilitat de crear una bonificació en els pupil·latges nocturns per als taxistes als aparcaments municipals.

- Referent al carril bus-taxi-moto, s'acorda efectuar una prova pilot en un carrer horitzontal i en un altre de vertical de l'Eixample (encara sense determinar), per tal de comprovar-ne la seva factibilitat. Aquesta experiència serà seguida per tal de poder valorar les velocitats comercials dels taxis i dels autobusos així com també el risc i la seguretat tant de vehicles com de motoristes.

- Es proposa d'estudiar la possibilitat, per tal de facilitar la circulació d'autobusos, taxis i motos, d'un doble carril bus, que seria d'utilització mixta entre els taxis i les motos, tal i com es va experimentar durant l'Operació Nadal de l'any passat al carrer Balmes, evitant així les parades dels autobusos i poder millorar el servei a l'usuari.

Aquestes propostes seran presentades pel Regidor de l'Àmbit de la Via Pública en la propera sessió plenària de l'Ajuntament de Barcelona, que se celebrarà el vinent 28 de setembre, per al seu coneixement.

Així mateix s'acorda celebrar per part dels assistents una reunió el proper dia 9 d'octubre a la qual s'hi convocaran també representants del Reial Automòbil Club de Catalunya, companyies d'assegurances, Transports de Barcelona i altres organismes o persones a qui pugui afectar alguna d'aquestes mesures.

**ACTA**



# Mamparas para Taxi

**DIESRO, S.L.**

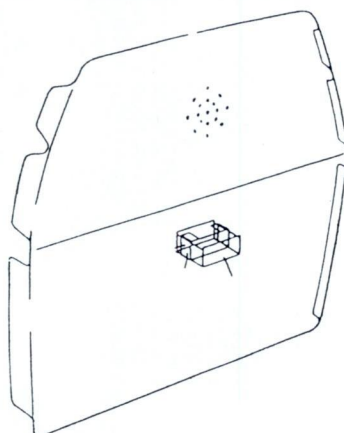
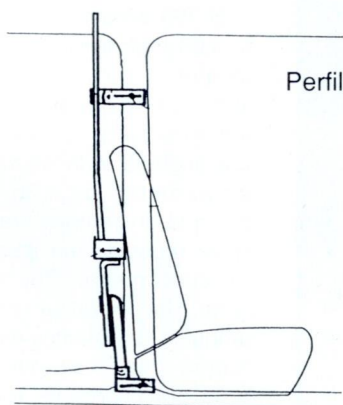
Calvario, 119 - Tel. 580 34 95 - 691 20 56

FAX: 691 37 11 - 08291 RIPOLLET (Barcelona)

Fabricadas con policarbonato, el mismo material de las pantallas de la policía antidisturbios.

## Características:

- Proporciona total aislamiento físico.
- Gran resistencia a impactos.
- Totalmente transparente permite visibilidad total del interior del vehículo sin marco, ni ángulos muertos.
- No roba espacio útil.
- Incombustible.
- Comunicación oral.
- Cajetín intercambio monedas.



Precio  
**80.000.-**  
Ptas.

- Autorizada por la Dirección General de Seguridad e Industria.
- Por la entidad de Transporte del Area Metropolitana de Barcelona.
- Por el laboratorio oficial **IDIADA** con el nº **900.521**.
- Informe favorable de la Sección de Automóviles de Barcelona.

# Mercedes 190 D

M. Àngels Pujol

## Tradición y Economía

Hace siete años, Mercedes lanzó al mercado internacional su modelo más pequeño, al que bautizó con la denominación de 190. Fue el primer paso de la marca de la estrella hacia una unificación de líneas de su completa gama, ya que los modelos aparecidos a partir de aquella fecha han ido conservando las pautas marcadas con el 190, al que bien puede considerarse pionero en este aspecto.

Con el 190, Mercedes entendió lo que puede llamarse la línea compacta y que posteriormente otros fabricantes alemanes y de otras nacionalidades han adoptado para sus modelos. El 190 constituye el primer escalón de la am-

plia gama de Mercedes, por lo que se le llamó el "pequeño" Mercedes.

### **Compacto, pero amplio**

A pesar de esa denominación, el 190 tiene poco de pequeño, ya que mide 4,42 metros de longitud. Lo único que ocurre es que el diseño de su línea le hace parecer muy compacto y en cierta medida más pequeño de lo que es en realidad. El frontal es el típico característico de la marca, inclinado hacia abajo en forma de cuña, con su trasera algo más levantada. La capacidad del maletero es considerable, con un volumen de 410 dm<sup>3</sup>, muy aprovechables, ya que prácticamente no hay án-

gulos muertos.

En el interior, el habitáculo es típico del Mercedes. Es decir, confortable, con materiales de calidad y buenos acabados, pero todo ello dentro de una atmósfera de austeridad. El panel de instrumentos está presidido por un volante de generosas dimensiones, más acorde para vehículos de tipo industrial que como turismo. Con todo, existe una distancia desde el volante al respaldo del asiento del conductor de 488mm.

La amplitud es una de las características del habitáculo del 190. No importa la anatomía del conductor, ya que la altura de su asiento respecto al techo es de 96 cm., mientras que en los traseros los pasajeros gozan de 93 cm. de altura libre y una distancia respecto al respaldo del asiento delantero de 64 cm.

El 190 tiene una anchura de 1,68 metros y ello supone que, dentro del habitáculo, sus ocupantes disponen en la parte delantera de una anchura a la altura de los hombros de 1,36 metros que en la parte trasera se ve reducida tan sólo en un centímetro. Por otra parte, la longitud de la banqueta de asientos es asimismo generosa, ya que mide prácticamente medio metro tanto delante como detrás.

Mercedes desde siempre ha tenido un especial cuidado en dotar a sus vehículos de los elementos de



máxima seguridad activa y pasiva. El 190 no es una excepción a la que también hay que añadir la aplicación de métodos de trabajo de costos reducidos a la hora de reparar vehículos siniestrados que pueden realizarse por secciones.

## Dos versiones de motor

De cara a la utilización como vehículo de transporte público, se han homologado dos versiones del 190, ambas dotadas de motores diesel. La más baja corresponde a un cinco cilindros en línea de 2,5 litros de cilindrada, que proporciona una potencia de 94 CV a un régimen de 4.600 r.p.m. Por contra, la otra motorización, aun siendo de la misma cilindrada, 2.497 c.c., y también un cinco cilindros en línea, ha visto aumentada su potencia hasta 126 CV gracias a la incorporación de un turbocompresor.

En ambas versiones la dirección es asistida y el

## Principales características técnicas

	2,5D	2,5 TD
Motor:	Cinco cilindros en línea	
Cilindrada:	2.497 c.c.	
Potencia máxima:	94 CV / 4.600 rpm	126 CV / 4.600 rpm
Velocidad máxima:	174 km/h (170)	192 km/h
Caja de cambios:	Manual de 5 velocidades	Automática de 4 velocidades
Suspensión delantera:	Independiente tipo McPherson, brazo inferior, amortiguadores telescópicos, barra estabilizadora	
Suspensión trasera:	Independiente con cinco brazos independientes, amortiguadores telescópicos, barra estabilizadora	
Frenos:	Discos a las cuatro ruedas	
Peso en vacío:	1.240 kg	1.300 kg
Capacidad maletero:	410 dm <sup>3</sup>	
Capacidad depósito:	55 ó 70 litros	
Longitud/Anchura/Altura:	4,42/1,68/1,42 metros	
Consumo a 90/120/ciudad:	5,5/7,1/8,6 manual	6,0/7,9/8,5 automático
	6,0/7,7/8,3 automático	

sistema de frenos corre a cargo de discos en las cuatro ruedas, autoventilados los delanteros en el caso del 2,5 Turbodiesel. Por lo que concierne a la transmisión, existe una caja automática de 4 velocidades y otra manual de cinco marchas en la versión atmosfé-

rica, en tanto que la sobrealimentada va provista únicamente de cambio automático, asimismo de cuatro velocidades.

A pesar de sus excelentes prestaciones, sobre todo teniendo en cuenta su condición de vehículos de ga-

sóleo y el peso total del vehículo, los consumos de ambas versiones son contenidos, un factor a tener muy en cuenta, sobre todo en el caso de usuarios cuya medida kilométrica anual está por encima de la habitual.

## Optica Ruiz Urrea

Diplomado A. Ruiz Beckers  
Talleres propios. Fundada en 1924  
Ronda San Antonio, 63  
Teléfono 254 59 45  
08011 Barcelona

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

Monturas Nacionales y de importación. Cristales de todos los tipos.

Especialistas en los multifocales invisibles, visión perfecta en todas las distancias, con la garantía de medición por medio del moderno aparato "PHOTOCENTRON".

### 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.

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

# Plazas autorizadas en un auto-taxi

***¿Pueden ser los taxis ocupados con cuatro plazas como máximo?; ¿cada plaza es una persona?; ¿en qué circunstancias puede ocupar una plaza más de una persona?; ¿la ley y los seguros cubren esta posible anomalía? éstas son las preguntas que plantea José María Torrus Bargalló, titular de la licencia 1549, consulta que ha sido bien recibida por la Revista, pues su objetivo es precisamente aclarar las dudas que pudieran surgir en la prestación del Servicio del Taxi.***

Las plazas autorizadas para los vehículos autotaxi son las que constan en el permiso de circulación y en la Tarjeta de Inspección Técnica. Para los automóviles de turismo se hace constar, generalmente, cinco plazas, lo que quiere decir que se puede llevar hasta cuatro pasajeros, pues una de las plazas corresponde siempre al propio conductor.

El taxista puede comprobar en la documentación de su vehículo el número de plazas para el que está autorizado, quedando libres para el transporte de personas el número resultante de restar a dichas plazas la que utiliza el taxista como conductor.

Cada plaza ha de ser ocupada por una persona adulta.

El asiento delantero, situado al lado del conductor, sólo podrá ser ocupado por un adulto o un niño mayor de doce años. En el caso de que

este asiento fuese ocupado por más de una persona, se reduciría la libertad de movimientos del conductor, hecho constitutivo de infracción al artículo 11 apdo.2 del Real Decreto legislativo 339/90 de dos de marzo (B.O.E. núm.63 de 14 de marzo de 1990) por el que se aprobó el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos de motor y seguridad vial. Si un agente de la autoridad le sorprendiese circulando con el asiento contiguo ocupado por más de una persona, con independencia de la denuncia que está obligado a formular, procedería a la inmovilización de su vehículo, obligando a bajar a uno de sus usuarios antes de autorizarle a proseguir la marcha. Si se opusiera el conductor a esta medida coactiva, prevista en el Código de Circulación, el vehículo podría acabar ingresado en el depósito municipal y su conductor puesto a disposición judicial por desacato a la autoridad, con independencia de la sanción que pudiera corresponderle por infracción del reglamento del taxi.

También podría sancionarse al conductor del vehículo, por infringir el Apdo. 4 del citado precepto legal, cuando permitiese que el asiento delantero derecho fuese ocupado por un niño menor de doce años.

Quede entendido que los preceptos legales anteriormente mencionados

afectan a todos los conductores en general, incluso a los que efectúan transporte privado de personas y, con mayor razón, a los taxistas que realizan un transporte público.

En los asientos posteriores del vehículo, que generalmente se componen de tres plazas sin solución de continuidad (es decir, sin brazos separadores entre ellas), podría admitirse que los adultos ocupasen su plaza llevando en sus brazos a un niño de edad inferior a dos años.

Asimismo, al igual que se hace en el transporte escolar cuando las plazas que constan en la documentación del vehículo se corresponden con asientos sin solución de continuidad, se admite que vayan sentados tres niños menores de catorce años ocupando únicamente dos asientos.

## **Número de pasajeros**

Como conclusión, el número de pasajeros que podría admitir un taxi sería el siguiente:

- 1.- Cuando todas las personas que solicitan pasaje son adultas, sólo pueden admitirse cuatro viajeros.
- 2.- Si el grupo se compone exclusivamente de niños menores de catorce años, pueden ir cuatro niños sentados en los asientos posteriores y otro en el asiento contiguo, siempre que este último sea mayor de doce años.

3.- El asiento situado al lado del conductor sólo puede ser utilizado por una única persona, mayor de doce años.

4.- Las plazas de los asientos posteriores pueden ir ocupadas de la siguiente manera:

a) por tres adultos y algún niño menor de dos años sostenido por un adulto.

b) por un adulto y tres niños menores de catorce años.

c) por cuatro niños menores de catorce años.

d) por dos adultos y únicamente un niño menor de catorce años.

Obsérvese cómo en los apartados c) y d) en una sola plaza, si es la última

en completarse, el niño menor de catorce años ocupa el mismo lugar que un adulto.

El taxista que sigue estas reglas no contradice ninguna disposición legal, por lo que, si fuese denunciado, dicha denuncia no llegaría a convertirse en sanción. Por otra parte, el seguro de suscripción obligatoria protege a los ocupantes que se transportan en el vehículo en condiciones de seguridad, por lo que estarían incluidos en las prestaciones por causa de siniestro el posible exceso de personas, cuando éstas sean menores y ocupen sus asientos según las reglas citadas.

## Borsa de Llicències

## Bolsa de Licencias

**Sr. Francisco Luna Moya**

**L - 7843**

**Teléfono:** 349.13.95

Art. 18 - 1º e)

A favor de taxistas con más de un año de antigüedad

Los interesados deberán:

1.- encontrarse dados de alta en una licencia

2.- presentar un informe de la tesorería de Seg. Soc. relativo a su situación como trabajador asalariado.

Deberán encontrarse dados de alta en una licencia.

**Ramón Queralt**

**L. 5803**

**Teléfono:** 242.90.92

Art. 18 - 1º e)

A favor de taxistas con más de un año de antigüedad.

Los interesados deberán:

1.- encontrarse dados de alta en una licencia

2.- presentar un informe de la tesorería de Seg. Soc. relativo a su situación como trabajador asalariado.

**Sr. Pedro García Usero**

**L - 530**

**Teléfono:** 335.81.19

Art. 18 - 1º c)

A favor de cualquier taxista

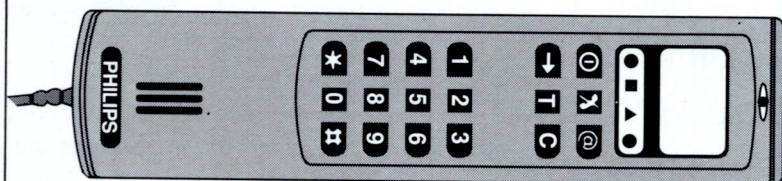
Sin necesidad de antigüedad determinada.

*Para mayor información, los interesados pueden llamar al teléfono 336.61.61 (ext. 2158), preguntar por la Sra. Elisabeth Nadal.*

### Fe de erratas

En la relación de Licencias Amortizadas publicada en la Revista Taxi, Nº 54 (pag. 24), el número de licencia revocada el 22/7/90 es 20.002 y no 2002, y la que se realizó el 2/7/90 corresponde a la 20.004 y no a la 2004 que allí consta.

## PONGA UN TELEFONO EN SU TAXI



- 3 años de garantía
- Entrega inmediata
- Mantenimiento
- Financiación o Leasing

SOLO POR  
**10.000**  
PTS. AL MES  
IVA y MONTAJE  
INCLUIDO

**auto radio service**

Av. de Madrid, 38-40. Tels.: 249 88 93 y 334 81 08 (FAX) - 08028 Barcelona

**Philips Car Stereo**

# La mujer al volante

Dr. Ignasi Fina Sanglas  
Especialista en Medicina del Trabajo

Si en alguna actividad se ha mostrado de forma tóxica el machismo doméstico ha sido sin lugar a dudas en la conducción de vehículos, tanto más en el caso de la taxista, que ha heredado el tópico y sus consecuencias con un cierto rechazo social que, claro está, se extinguirá en la medida en que la mujer alcance en esta actividad una mayor presencia.

Este fenómeno nos obliga a reflexionar sobre las características del riesgo laboral de la mujer taxista desde una óptica de salud, nunca discriminatoria, pero necesariamente diferenciadora de los daños específicos que concurren en dicha actividad.

Nada hay desde el punto de vista de capacidad sico-física que demuestre que la mujer genéricamente no sabe conducir. Esta afirmación se hace del todo necesaria, mientras las infracciones cometidas por mujeres se consideren anejas a su condición y al mismo tiempo se dé por sentado socialmente que el hombre conduce mejor.

Todo puede quedar resumido en que, si bien la capacidad para la conducción dependerá exclusivamente de la experiencia y de las aptitudes individuales, no vinculadas al sexo, es cierto también que el resultado de la exposición laboral será distinto dadas las distintas características anatomofisiológicas entre el hombre y la mujer.

A través del conocimiento específico del riesgo, intentaré aclarar algunos malentendidos en este campo y delimitar los efectos de la actividad profesional de la taxista sobre su organismo, lo que ha de permitir dotarla de las medidas de prevención adecuadas a cada



Nada hay desde el punto de vista de capacidad sico-física que demuestre que la mujer genéricamente no sabe conducir

circunstancia de su ciclo menstrual, la fertilidad, los daños genéticos, los factores de aborto, la prematuridad, el embarazo y el parto.

La principal diferenciación anatomofisiológica entre el hombre y la mujer sobre el daño causado por sustancias tóxicas estriba en que en el hombre, la producción de espermatozoides es continua y la acción tóxica sobre los mismos será siempre de carácter transitorio, mientras que en la mujer la dotación de óvulos es fija (400.000, de los que maduran unos 400): cualquier efecto tóxico sobre dichas células será de carácter permanente e irreparable.

## Alteraciones del ciclo menstrual

El ciclo menstrual se verá afectado de acuerdo con la exposición mayor o menor al monóxido de carbono, presente tanto en la atmósfera de la ciudad como en los talleres de reparación y sobre todo en los atascos que obligan a largas esperas en situaciones de máxima contaminación, (esterilidad, abortos y partos prematuros). También los factores de estrés psicológico podrán afectar al ciclo y a su regularidad (dismenorragias).

## La fertilidad.

La fertilidad, de acuerdo con los estudios más recientes, se verá comprometida a consecuencia de los siguientes factores de riesgo:

. Situaciones de estrés, horarios alternantes, ritmos excesivos, rotación de turnos.

. Los factores mecánicos, como son la disminución de la presión atmosférica, el aumento de las temperaturas, de la humedad ambiental, la electricidad estática, determinarán un descenso sustancial de la fertilidad en los grupos de mujeres expuestas a las mismas.

Entre los factores químicos destaca el sulfuro de carbono.

### Efectos genéticos

Entre los factores físicos que determinan modificaciones del potencial genético están las radiaciones ultravioletas por exposición solar, los ultrasonidos, y en la conducción de vehículos destacan las vibraciones, tanto más nocivas cuanto menor sea su frecuencia. Entre las sustancias químicas: disolventes, detergentes y materiales grasos derivados del petróleo.

### Aborto

La interrupción del embarazo antes de los ciento ochenta días de la gestación puede obedecer a un aborto blanco, así denominado cuando deriva de las condiciones de trabajo.

Las vibraciones y los tóxicos (destacando el monóxido de carbono como el más conocido) son, en los primeros periodos del embarazo, capaces de producir su interrupción.

### Prematuridad

Cuando el parto se produce antes de las treinta y siete semanas de gestación, y/o si el peso del recién nacido no alcanza los dos kilos y medio

Las vibraciones y los tóxicos, especialmente el monóxido de carbono, son, en los primeros periodos del embarazo, capaces de producir su interrupción.

(2,5 kg), hablamos de parto prematuro.

El principal factor es la fatiga laboral, detectándose una mayor incidencia en las actividades de estrés; sólo el reposo prenatal evita dicho riesgo.

### Embarazo y parto

Los efectos de la exposición tóxica ambiental de forma reiterada pueden determinar la aparición del déficit de contractilidad uterina y la modificación secundaria de la dinámica del parto, que deberá ser asistido. Para su prevención, el reposo con antelación al mismo garantiza evitar dicha situación.

En conclusion, podemos evidenciar a través del gráfico nº1 que el factor de nocividad más evidenciado en relación con el daño de origen

laboral siguen siendo las vibraciones y, en segundo lugar, los efectos tóxicos, principalmente del monóxido de carbono. En este orden, el tercer factor de nocividad que destaca por la evidenciación de sus defectos es el sedentarismo, que determina un importante aumento de la incidencia de patologías asociadas a los anexos y principalmente la ptosis y/o malposición del útero.

El trabajo profesional no debe asociarse al trabajo doméstico, en cuyo caso la incidencia de patologías es muy superior a la descrita, y su prevención se hace en este caso prácticamente inabordable dada la multiplicidad de riesgos que conlleva.

	Trabajadoras del transporte	Grupo control de trabajadoras
Alt. Menstruales	41,54%	27,27%
Anomalías de anexos y posición del útero	23,3%	16,8%
Abortos	13,2%	5,8%
Mortinatalidad de la mujer	24,54%	11,04%
Fuente: Hirsch y Marguet.		

Gráfico 1

# L'HOSPITALET DEL LLOBREGAT: El Centre

Rosa Ma. Nebot i Nadal

L'Hospitalet del Llobregat, tal i com el coneixem nosaltres, és el resultat d'un creixement desordenat que arrenca de diferents nuclis que, acabant per unir-se, han configurat un conjunt caòtic, sense lògica urbanística ni planificació, agreujat per l'existència de dues línies de ferrocarril -una d'elles tot just soterrada fa un parell d'anys-, que tallaven la ciutat en tres parts i que només es podien comunicar en punts concrets.

Hi ha, però, barris amb autèntica entitat històrica i personalitat pròpia. És el cas de l'anomenat "El Centre".

Està constituït pel primitiu nucli urbà creat quan els pagesos rics deixaren les masies de la Marina a cura de masovers i es construïren les cases senyorials - des de les quals es dirigí la vida política, econòmica i social durant més de dos-cents anys -, i els dos eixamples successius de l'últim quart del segle XIX i primera meitat del XX. Això fa que gaudeixi de la major part dels edificis amb valor històric-artístic i dels equipaments.

El recorregut que es proposa podria comen-



Cases barates de la Rambla Just Oliveres  
(foto: Rosa Ma. Nebot)

çar al carrer Xipreret. Aquest és el punt clau; aquí hi ha el conjunt de cases del XVI que, per ser a prop de l'Hospital que hi havia arran del camí ral, van començar a anomenar-se "La Bandada del Spital" i, més tard, Hospitalet, i que acabaria per canviar el nom del terme que, històricament, es deia Provençana.

Ens rep la Talaia (1), que diuen pertanyia a la Torre Blanca, suposat Hospital, que va ser traslladada al Xipreret el 1972. Una torre de guaita típica de la zona, de planta quadrada amb tres pisos de finestra rectangular i una filera d'arquets al capdamunt, coberta

amb teulada de quatre vessants. A la llinda hi ha la data: 1587. Molt a prop, al mateix carrer Barcelona, es troba Can Sumarro (2), la masia restaurada i convertida en Biblioteca Municipal que construí Montserrat Cerdanya (al XVI era nom d'home), tal i com es llegeix a la porta principal.

Davant la Talaia, la magnificència de la Casa España o "L' Harmonia"(3), casal del 1595 que era d'una família encara present a la ciutat i a la qual pertanyé l'últim Alcalde d'abans de l'etapa democràtica (España-Muntadas). Actualment és seu de l'Ateneu de Cultura Popular.

Pujant Xipreret amunt admirarem la Casa Oliver (4), amb una esplèndida finestra gòtica i, al capdamunt del carrer, la casa Lluell (5), que acull el Museu d'Història de la ciutat. Aquesta casa, també del XVI, està envoltada per un petit jardí i llueix a les obertures principals una elegant decoració renaixentista i un estilitzat "bognato" a les pedres cantoneres. Sobre la porta del balcó central de la planta noble ostenta la "Lluena", blasó de la família que la va posseir (Lluell).

Passarem per davant d'una masia anònima però perfectament conservada, que ostenta el rètol del Centre de Normalització Lingüística de L'Hospitalet (6) i, agafant el carrer Parral (7), podem sorprendre'ns amb un conjunt de cases "de companys" d'una sola planta amb tàpia de tipus rústic, que fou habitual a la zona, mentre fem camí cap a la Rambla.

La Rambla de Just Oliveres és l'eix de l'Eixample del segle XX, projectat i dut a terme, si bé amb alguna modificació, per J. Puig



## Siga a ese taxi.

Con el motor de este coche se han escrito las mejores páginas de la historia del automóvil. Para expresar su espacio interior la palabra confort se hace pequeña.

En él no sólo estará relajado al empezar la jornada. También al terminarla. La ergonomía de todo su equipamiento se lo garantiza.

Y no olvide que es un Volkswagen.



Volkswagen recomienda

Legendarios por su fiabilidad, robustez, rendimiento y economía. Sólo tiene que revisarlo cada 30.000 kms. Y en consumo,

una verdadera caja de ahorros.

Un gran coche que nunca se le quedará pequeño.

Vaya hoy mismo a su concesionario. Después, deje que le sigan.

**Equipamiento de serie: (\*)** Cierre centralizado. Cuentarrevoluciones. Elevalunas eléctrico delantero. Espejos retrovisores regulables desde el interior. Cristales tintados. Volante acolchado de cuatro radios. Asiento conductor regulable en altura. Tapizado especial. Cinturones de seguridad regulables en altura. Spoiler anterior integrado en el parachoques. Aletines. Preinstalación de radio-stereo con 4 altavoces.

**Equipamiento opcional:** Sistema de frenos ABS. Aire acondicionado. Techo corredizo. Llantas de aleación ligera.

(\*) Jetta CL Pacific.

**Nueva gama Jetta 91 desde  
1.100.301 pts P.F.F.**

En su concesionario Volkswagen / Audi.



**Volkswagen  
Jetta**

*L'Hospitalet del Llobregat és el resultat d'un creixement desordenat que arrenca de diferents nuclis que, acabant per unir-se, han configurat un conjunt caòtic, sense lògica urbanística ni planificació*

Gairalt, que era l'arquitecte municipal. Precisament al capdamunt de la Rambla hi ha les anomenades "cases barates" (8), dues cases senzilles d'estil lleugerament modernista, amb decoració de ceràmica i maó vist, que són únic testimoni del projecte de "ciutat-jardí" per treballadors, a l'anglesa, mai realitzat. La baixada per la Rambla ens depara sorpreses, com la presència discordant de l'edifici de l'Ambulatori de l'ICS (9) a la cantonada del carrer Lleida, davant mateix de la torre noucentista que per molts anys va cobrir les necessitats sanitàries de la població i que encara es coneix com "Can Gajo" (10), actualment en desús, amb el seu porxo i el jardí amb la palmera, com donant testimoni de la vocació sanitària de la cruïlla Rambla/Lleida.

En el seguit d'edificacions es pot destacar algun exemple racionalista (11), aquest estil que tant va impulsar Puig Gairalt, al costat de cases netament modernistes com la del nº29 (12), amb el seu terrat de decoració vegetal i forjats i que anomenen precisament "Casa Modernista".

No es pot deixar d'esmentar el Centre Catòlic (13), ni la seva aportació a la vida ciutadana, car després de fer les funcions de Parròquia des de novembre de 1939 al març del 1942, data en que s'inaugurà la nova Església Parroquial, va ser l'únic portador de la torxa cultural durant decenni.

En arribar al carrer Bar-

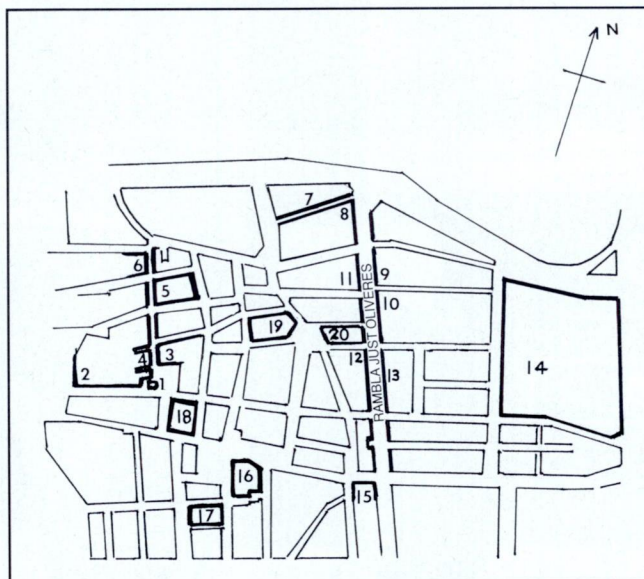
celona, molt a prop hi ha "La Farga" (14), recuperada per a la ciutat i que és seu de Fires i Congressos i un dels centres de l'oferta lúdica "Estiu a Ciutat".

Al capdavant de la Rambla, allà on comença el carrer Major, hi ha el Casinet (15), en funcions des de finals del XIX, amb tota la frivolitat estilística que s'espera d'un edifici d'a-

quest tipus i un interior deliciós i, a tocar, la Plaça de l'Ajuntament.

Hem entrat, doncs, en el territori de l'Eixample del XIX, que es va materialitzar quan es va traslladar el Cementiri, en compliment de recents normes sanitàries, i va passar a mans públiques l'Hort del Rector (pça. Mn. Homar). Es va obrir la plaça, edificar l'Ajuntament el 1895 (16) i començar la construcció del Mercat (17).

L'Església de Santa Eulàlia de Provençana, inaugurada el 1942 (18), un conjunt de maó vist edificada en el mateix lloc on hi havia l'antiga Església renaixentista, tanca el cercle del nostre recorregut. Al bell mig del barri, i comunicada per una munió de carrers i carrerons, hi ha la Plaça del Repartidor, amb l'edifici noucentista de Correus (19) i la Comissaria (20), ubicada en un interessant edifici racionalista de Puig Gairalt, construït "ad hoc". La torre i la font del mig de la plaça, assenyalen el lloc on hi havia el repartidor d'aigua, és a dir, la font d'on provenia la de les altres fonts públiques i on s'abeurava la ciutat abans de l'arribada de l'aigua corrent el 1925.



- |   |   |
|---|---|
| 1.- La Talaia.  | 8.- Cases Barates.                                      |
| 2.- Can Sumarro-Biblioteca Municipal.                     | 9.- Ambulatori de l'ICS.                                |
| 3.- Casa España (L'Harmonia) - Ateneu de Cultura Popular. | 10.- Can Gajo.  |
| 4.- Casa Oliver.  | 11.- Casa racionalista.                                 |
| 5.- Casa Llumell - Museu d'Història de la ciutat.         | 12.- Casa modernista.                                   |
| 6.- Centre de Normalització Lingüística de l'Hospitalet.  | 13.- Centre Catòlic.                                    |
| 7.- Carrer Parral - Conjunt de cases rústiques.           | 14.- La Farga.  |
|   | 15.- El Casinet del Centre.                             |
|   | 16.- Ajuntament.  |
|   | 17.- Mercat Municipal.                                  |
|   | 18.- Església Parroquial de Sta. Eulàlia de Provençana. |
|   | 19.- Correus.   |
|   | 20.- Comissaria.  |

## Gran Teatre del Liceu

### Ballet Cullberg

Giselle A.Adam

Coreografia:  
Mats Ek

Escenografia: Ma-  
rie-Louise de Geer  
Bergenstrahle

En col.laboració amb  
el Festivalde Tardor/  
Olimpíada Cultural,  
S.A.

Octubre:

3 dmc, 4 dij, 5 div,6 diss, 7 dm, 9 dma,  
10 dmc



### Roberto Devereux G.Donizetti

Director d'orquestra: Richard Bonyng

Director d'escena:  
Giancarlo del Monaco

Escenògraf: Ramon  
Ivars

Nova Producció: Gran  
Teatre del Liceu

Dies 29, octubre; 1,  
4,7 i 10 de novembre

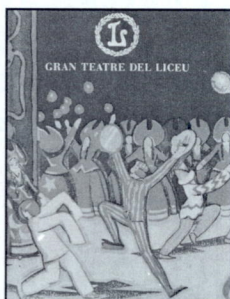
Edita Gruberova,  
Fernando de la Mora,  
Fernando Belaza, Doris Soffel, Stefano  
Palatchi, Josep Ruiz

Dies 31 d'octubre,6 i 9 de novembre:  
Christine Weidinger, Miguel Cortez, Roberto  
Frontali, Olga Borodina, Stefano Palatchi,  
Henrique Travassos

Amb sobretítulat

Octubre: 29 dill, 31 dmc

Novembre: 1 dij, 4 dm, 6 dma, 7 dmc, 9  
div, 10 diss.



## Un ballo in maschera G. Verdi

Director d'orquestra: Romano Gandolfi

Director d'escena: Mario Gas

Escenògraf: Marcelo Grande

Producció: Gran Teatre del Liceu

Anna Tomowa-Sintow,

Viorica Cortez, Gloria Fabuel, Peter  
Dvorsky, Giorgio Zancanaro, Alfredo  
Heilbron, Miguel López-Galindo, Joan  
Tomás, Antoni Lluch

Novembre

17 diss, 19 dill, 22 dij, 25 dm, 27 dma.

Informació: Fundació Gran Teatre del  
Liceu

C/ Sant Pau, 1 bis

08001 Barcelona

Telèfono 318.91.22.

## Open Mcdonalds de Bàsquet

Equips participants: Fútbol Club Barcelona;  
New York Knicker Bocker; iugoplàstica  
Scabolini di Pesaro.

dies: 11, 12, 13 d'octubre. Horari: dia 11: a  
les 18:30 h.; dia 12: a les 12 h.; dia 13: a les  
18 h,

Lloc: Palau Sant Jordi

Preu: des de 1.500 ptes, 3.000 i 4.500; 12  
d'octubre gratuït.  
Localitats: Caixa de  
Catalunya.

Organització: Barce-  
lona Promoció



## AGENDA

METROPOLITANA

### *FER - Fira Espanyola del Recreatiu*

del 4 al 6 d'octubre

### *20a. Mostra de Teixits Internacional*

del 16 al 19 d'octubre

### *Mercat del Vehicle d'ocasió*

del 13 al 21 d'octubre

### *Expoquímia Saló Internacional de la Química*

del 4 al 9 de novembre

### *Equiplast Saló Internacional de Maquinària i*

### *Fires de Tardor*



Telèfon d'informació permanent: 423.31.01.

FIRA DE BARCELONA.

### *Equips per a les Indústries dels Sectors de Plàstic i Cautxú*

del 4 al 9 de novembre

### *Mediterrània Turisme, Viatges i Temps lliure*

de l'1 al 4 de desembre

### *29º Saló Nàutic Internacional*

de l'1 al 9 de desembre

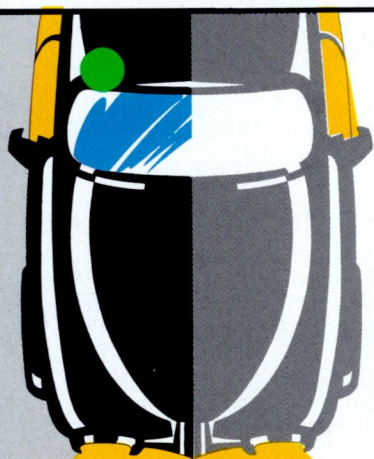
### *Festival de l'Infància i la joventut*

del 26 al 4 de gener

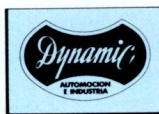
**Seguimos ampliando servicios al socio**

**Inauguramos el taller de reparaciones**

**LA MEJOR CALIDAD, AL MEJOR PRECIO**



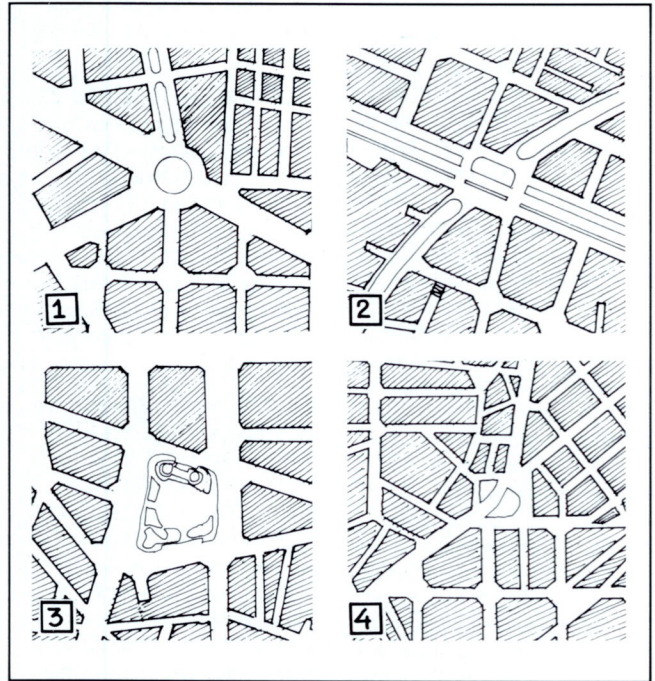
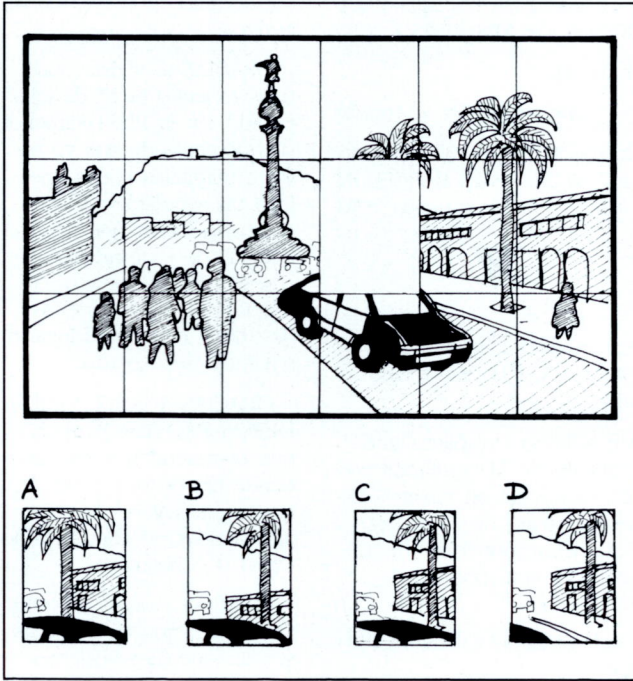
CIUTAT



**DISPONEMOS DE RECAMBIOS PARA TODO TIPO DE AUTOMOVIL**

C/ Lutxana, 115 - Tel. 485 04 26 - 08018 BARCELONA

Por Ma. José Espinosa



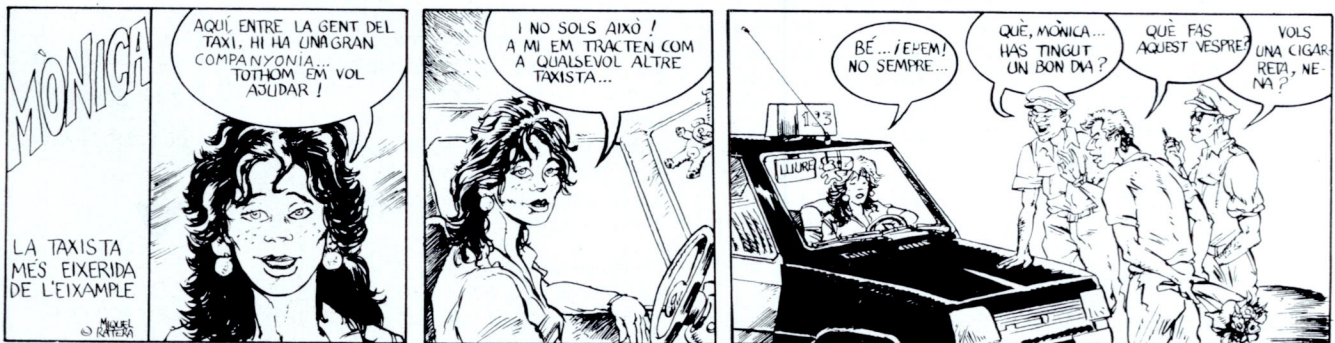
**¡ Busque la pieza correcta!**

De este dibujo se ha extraído una pieza. ¿Puede Ud. deducir cuál de las cuatro inferiores es la adecuada?

**¿Las reconoce Usted?**

En estos dibujos aparecen representadas cuatro plazas de Barcelona. Intente reconocerlas

(Soluciones página 29)





# Buzón del Taxi

Muy Sres. míos:

El motivo de la presente es localizar al taxista que el día 17 de Abril de 1990, sobre las 23:15 a 23:30 h. aproximadamente condujo a dos chicos de color y a una mujer blanca de pelo rubio hasta la calle Castela esquina Aprestadora, de la población de Hospitalet de Llobregat hasta la Residencia de Bellvitge por urgencias y que al negarse la doctora de guardia a atender al enfermo se dirigieron hasta la parada de taxis más próxima a la Residencia de Bellvitge coincidiendo con el mismo taxista que les condujo a la Clínica Delfos en Barcelona. Mientras lo atendían en la Clínica Delfos el enfermo falleció, cupiendo la presunción de que, si el enfermo hubiera recibido los primeros auxilios en la Residencia de Bellvitge y no se hubiera perdido el tiempo del traslado del mismo desde dicha Residencia hasta la Clínica Delfos, se habría salvado. En base a esta presunción se va a cursar el oportuno expediente en el juzgado correspondiente y para ello se invita al taxista que efectuó los mencionados servicios a prestar su colaboración; pudiendo en caso de querer colaborar en el mencionado asunto, contactar con la Sra. Dña. Pilar Reverte Camús en los teléfonos reseñados llamando a las horas indicadas.

Esperando de su consideración. Muchas gracias.

Atte:

*Fdo: Pilar Reverte Camús.*

Tel:302 46 90 ( de 9 a 19 h.) y  
432 13 94 ( de 20:30 en adelante)



Me dirijo a Vds. para rogarles la inserción del siguiente anuncio:

TAXISTA que el viernes 27 de julio me recogió en c/ Provenza, esquina Paseo de Gracia (delante de la popular PEDRERA) para llevarme a c/Ganduxer esquina Ricardo Calvo, charlando amablemente, entre otras cosas de la popular Mari Sampere por su accidente.

OLVIDÉ en el vehículo, (ya que iba yo muy cargado) UNA BOLSA DE VULGAR PLÁSTICO COLOR MARRÓN TABACO OSCURO, CONTENIENDO papeles de anotaciones contables. NINGÚN DOCUMENTO, simplemente unas hojas con la marca COMPTCAL y unas columnas para poner fecha, explicaciones y las columnas clásicas de DEBE Y HABER. Son simplemente números, son cuentas, PERO ES MI TRABAJO DE UN MES y no quisiera Vd. saber cómo se pondrá conmigo la empresa donde trabajo.

Yo llevaba CUATRO de estas bolsas de plástico, todas llenas de papeles y trabajos contables. UNA debió de resbalar del asiento trasero, y yo no me di cuenta, hasta después de un momento de haberse ido Ud., al cambiar de mano las bolsas.

Si usted u otra persona no la ha tirado a la basura, POR GRANDÍSIMO FAVOR llámeme por teléfono y pasaré a recogerla.

Para quien tiene o tiró esa bolsa de plástico marrón oscuro, fea y vulgar, con los papelotes dentro, AQUELLO QUE ERA UNA CHORRADA, PARA MÍ ES

EL TRABAJO DE UN MES Y LA BRONCA DE MIS JEFES.

Saluda atte.

*Antoni Ibáñez i Abellán*

Ricardo Calvo,15, 3ºTeléfono  
417 97 34, 08022 BARCELON  
1 agosto 1990



Por razones laborales acostumbro a leer la revista del Taxi.

Me adhiero completamente al artículo de Margarita Riviére "Reflexiones de un cliente" del nuevo formato de Abril 1990. Mi modesta aportación en "El buzón del taxi" podría reducirse a:

¡ GRACIAS SEÑORES TAXISTAS!

Y digo lo de señores no sólo por un mínimo de educación, sino porque personalmente he tenido más de una ocasión de comprobar su señorío.

-Hace ya algunos años un taxista me llevó hasta la Plz. España (350 pts. de carrera). No pude pagarle por quedar mi billetero en casa. "No s'amoïni" i "vagi tranquil.la". Yo llevaba justo lo suelto para coger el carilet que me llevaría a mi trabajo. El tiempo apremiaba. Le di mis señas y las de mi lugar de trabajo para que me pudiera cobrar la carrera. "No s' amoïni", fue el último contacto. No lo he visto más, pero estas palabras aún a veces resuenan serenas en mi corazón. GRACIAS.

-Gracias al taxista que un día me llevó a una difícil dirección de l'Hospitalet (la calle ni figuraba en la guía) y que, al intuir que tenía que dar vueltas y revueltas, PARÓ EL TAXÍMETRO, y consiguió, al

fin, dejarme en la casa de mis amigos.

-GRACIAS al taxista que (más reciente) el 27 de julio pasado, en la Plz. Letamendi, y a sabiendas de que yo no iba a utilizar su coche, me hizo un agradable rato de compañía, hasta que llegó el autobús de la línea "Sarfa" con el familiar que yo esperaba. Eran más de las diez de la noche y el lugar no era muy frecuentado.

-GRACIAS a tantos VERDADEROS PROFESIONALES, que comprenden e intuyen a dónde has de ir, a pesar de que algunas veces las indicaciones no son del todo claras o concretas.

-GRACIAS a estos SEÑORES DEL TAXI, que tantas veces se han quedado vigilantes (en horas nocturnas) a que yo (mujer y sola) quedara segura detrás de la puerta de mi domicilio.

Y tantas otras ocasiones, que, por no alargarme más, podría contar. Las excepciones a todo lo expuesto, sólo son eso, pequeñas excepciones, que por suerte no abundan.

¡GRACIAS SEÑORES TAXISTAS!

"Una usuaria más del taxi".

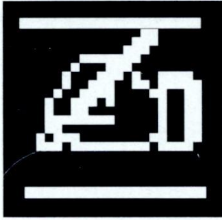
CONSAVA-3,S.A.

Prat del Llobregat.



Muy estimados señores:

Después de saludarles muy atentamente, quiero exponerles un hecho y unas circunstancias especiales:



D. JESUS VIÑOLAS GIRO-NÉS, conductor del taxi.... matrícula.... con domicilio en Barcelona, Calle Niza 24, ático 1º Tel 256 44 38, tuvo el día 4 de agosto, una actitud meritoria y de gran valor.

Un servidor soy vasco de San Sebastián. En la mañana de ese día 4 de agosto debía realizar viaje a mi ciudad. Tomé un taxi e hice el trayecto desde Pº Valle Hebrón hasta la estación de Sants. En la estación, al retirar la maleta y una cartera, olvidé en el interior un violín con su estuche, con grande sobresalto y pesar por dicho descuido mío.

Al parecer, percatado el Sr. taxista de ello, con prontitud y diligencia, hizo gestiones varias, hábiles e inteligentes, logrando dar con mi domicilio en Barcelona, apresurándose en seguida a devolver el instrumento.

Al llegar aquella tarde a mi destino, San Sebastián, quedé sorprendido y admirado al conocer que habían telefonado desde Barcelona manifestando que

mi violín se hallaba en Pº Valle Hebrón 260.

Deseo expresarle a Vd. mi gran satisfacción y alegría por la recuperación del violín, y felicitar sinceramente a D. Jesús Viñolas por su ejemplar conducta y fidelidad al haber realizado una actuación tan valiosa e importante.

Me satisface manifestarle estas impresiones a Vd., señor, que seguramente estimula y alienta en todo momento estas meritorias actitudes que tanto dicen del conocido "seny" catalán, o espíritu noble y "señor" de esta importante ciudad de Barcelona.

Mis mejores deseos hacia su persona y todas sus actividades.

*Fdo. Vicente Alberdi.  
Centre de F.P.de les Ilars  
Mundet.*

P.D.: Naturalmente he deseado y querido saludar personalmente a D. Jesús Viñolas Gironés.



## **Memorímetro nº 20**

- 1.- ¿Cómo se dice en inglés "los días son más largos en verano que en invierno" ?
- 2.- ¿A qué número es posible llamar para despachar un telegrama telefónico?
- 3.- En el número 20-24 de Rambla Sta. Mónica está.....
- 4.- El restaurant Pomerar lo podrá encontrar en la calle..... de.....
- 5.- La calle Puigmartí pertenece al Distrito Municipal de.....
- 6.- ¿Dónde está la librería Herder?
- 7.- La 4a Universidad catalana se llama..... y se encuentra provisionalmente en.....
- 8.- El Mercado de San Antonio ocupa las calles..... y es obra de.....
- 9.- ..... es el autor de la fachada del Palau de la Virreina.
- 10.- El Palau de Justicia es de estilo.....

**Las respuestas se pueden enviar a la dirección siguiente: Revista Taxi, c/ 62, núm.420. Zona Franca, 08040 Barcelona.**

**Atención: El ganador recibirá 10.000 ptas. de premio. Plazo de entrega: 30 de junio**

## **Memorímetro nº18**

- 1.- Plaça Sant Iu, 5-6
- 2.- Calle Mallorca 197
- 3.- Arata Isozaki.
- 4.- Distrito Sants-Montjuïc, calle Hostafranchs 18.
- 5.- Molins de Rei.
- 6.- 1982 - Josep Casals
- 7.- Joan Roig i Enric Battle.
- 8.- L'Hospitalet, Esplugues, San Joan Despí, El Prat, Sant Boi.
- 9.- Un molino medieval (Molí d'en Ribé)
- 10.- Nou Barris.

**El premio de 10.000 ptas. ha correspondido al taxista: Jordi Palau Sender, c/Arte, 38 (L.5683). Estará a su disposición a partir del día 15 de octubre en el Servei del Taxi de la EMT (dep. de Promoció), c/ 62 - núm, 420, Zona Franca.**

## **SOLUCIONES**

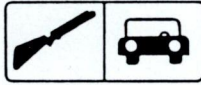
### **¿LAS RECONOCE USTED?**

- 1.- Plaza Francesc Macià.
- 2.- Plaza Reina Maria Cristina.
- 3.- Plaza Catalunya.
- 4.- Plaza Maragall.

### **BUSQUE LA PIEZA**

- 1- La pieza correcta es la que corresponde a la letra C.

# CERMASA



## CENTRO DE REVISIONES MEDICAS

Certificados médicos para obtener o renovar permisos de conducir o de armas

Este centro situado a 300 m de la Jefatura Provincial de Tráfico es el primer paso para renovar su permiso de conducir  
**No se confunda CERMASA en el nº. 162**

Gran Vía de les Corts Catalanes, 162 - 08004 Barcelona - Tel. 431 05 89  
HORARIO: de 8 a 13 horas de lunes a viernes

### RESTAURANTS A BARCELONA

#### AL-SHALAL

Balmes, 361 - Tel. 212 39 12

#### AYALGAS

Verge de la Salut, 75 bis - Tel. 213 14 52

#### AZULETE

Via Augusta, 281 - Tel. 203 59 43

#### BALCONS, Eis

Provença, 203 - Tel. 254 60 83

#### BARKITO, EI

Còrsega, 225 - Tel. 230 51 60

#### BEL AIR

Còrsega, 286 - Tel. 237 75 88

#### BOTAFUMEIRO

Gran de Gràcia, 81 - Tel. 218 42 30

#### CA LA TRESA

Major de Sarrià, 128 - Tel. 203 04 29

#### CAFÉ DE LA REPÚBLICA

Av. Rep. Argentina, 83 - Tel. 210 23 03

#### CAN FAYOS

Loreto, 22 - Tel. 230 00 20

#### CAP DE CREUS

Pg. Nacional, 1 bis - Tel. 319 87 48

#### CAVA DEL PALAU, La

Verdaguer i Callis, 10 - Tel. 301 09 38

#### CLÀSSIC SARRIÀ

Ramon Miquel Planas, 6 - Tel. 204 54 29

#### CHÉVERE

Rambla del Prat, 14 - Tel. 217 03 59

#### CHIC-XALET

Albert Llanas, 2 - Tel. 214 21 83

#### DENTO, EI

Loreto, 32 - Tel. 321 67 56

#### DOLCETA 2

Urgell, 266 - Tel. 321 83 51

#### DORADO PETIT, EI

Dolors Monserdà, 51

#### FLO BRASSERIE

Jonqueres, 10 - Tel. 317 80 37

#### FLORIAN

Bertran i Serra, 20

#### GRAN COLMADO

Consell de Cent, 318 - Tel. 318 85 77

#### MARISQUERIA EL REI

València, 204 - Tel. 323 46 51

#### MEDULIO

Príncep d'Astúries, 6 - Tel. 217 38 68

#### NOSTROMO

Ripoll, 16 - Tel. 412 24 55

#### PATI, EI

Amargós, 13 - Tel. 302 00 36

#### TIP TOP

Sardenya, 521-523 - Tel. 219 49 95

### RESTAURANTS A L'ÀREA METROPOLITANA

#### CAL PUPINET

Santa Rita, 4 - Tel. 772 02 09  
Castellbisbal

#### CAN GÜELL

Parador - Tel. 656 11 65  
Torrelles de Llobregat

#### CESALPINA

Av. Torrelles, 18 - Tel. 656 26 01  
Torrelles de Llobregat

#### COSTELLA, La

Església, 1 - Tel. 659 00 50  
Sant Climent de Llobregat

#### MASIA CAN BONET

Tel. 568 55 11  
Sant Climent de Llobregat

#### PERA, La

Carreró de l'Ajuntament, 3  
Santa Coloma de Gramenet

#### SILVERADO - Bar Musical

Rbla. Marina, 301-307  
L'Hospitalet de Llobregat

### Estacions de subministre GLP - Automoció

#### Gasauto Barcelona

Zona Franca, calle K  
Tel. (93) 336 44 56

#### Repsol Butano, S.A. Tarragona

Ctra. Salou, km. 0,800.  
Tel. (977) 54 10 55

#### Gasauto Madrid

M-30 en su confluencia con la  
c/ Méndez Alvaro.  
Tel. (91) 239 67 67

#### Repsol Butano, S.A. Villaverde (Madrid)

Desvío Ctra. de Andalucía,  
km. 12,8 Madrid.  
Tel. (91) 797 12 00

#### Gasauto Valencia

Probutano, S.L. Polígono Industrial  
Vara de Cuart. c/ Gremis, 18.  
46014 Valencia. Tel. (96) 379 22 00

#### Gasauto Zaragoza

Unión Profesional del Automóvil, S.A.  
Ctra. Castellón, km. 4,9. Tel. (976) 19 80 66

#### Gasauto Palma de Mallorca

Almacén Butanpalma, S.A.  
Polígono San Castelló  
c/ Gremio Silleros y Albarderos, 12.  
Tel. (971) 20 06 96

#### Gasauto Huelva

Avda. Montenegro, 2º, Transversal, nº 3.  
Tel. (955) 26 21 00

#### Repsol Butano, S.A. Vigo

Ctra. Vigo-Madrid, km. 4,500.  
Mos (Pontevedra)  
Tel. (986) 27 11 00

#### Repsol Butano, S.A. Alicante

Ctra. Alicante-Elche, km. 8,5  
Tel. (965) 20 27 22

#### Repsol Butano, S.A. Córdoba

Ctra. Palma del Río, km. 5,5  
Tels. (957) 23 40 35 - 23 36 02

#### Repsol Butano, S.A. Granada

Ctra. de Madrid, km. 424,5. Peligros  
Tel. (958) 40 03 11 - 40 03 36

#### Repsol Butano, S.A. Málaga

Camino de la Térmica, 113.  
Tel. (952) 31 83 00

#### Repsol Butano, S.A. Palencia

Ctra. Burgos - Portugal, km. 80.  
Soto de Cerrato. Tel. (988) 77 34 56

#### Repsol Butano, S.A. Sevilla

Ctra. Isla Menor, km. 4. Dos Hermanas  
Tel. (954) 69 28 00 - 69 28 04

#### Repsol Butano, S.A. La Coruña

Ctra. de Carballo, km. 4.  
Tel. (981) 25 15 50

#### Repsol Butano, S.A. Mérida

Finca del Prado, Ctra. Presa de Motijo.  
Tels. (924) 31 06 11 - 31 06 60

#### Repsol Butano, S.A. Algeciras

Polígono de Guadarranque.  
Cruce de Taraguillas San Roque  
Tels. (956) 76 32 58 - 76 32 62

NUEVO MALAGA

# TODO TAXI

El nuevo SEAT MALAGA versión taxi es un coche pensado específicamente para taxistas. Mejorado hasta en los más mínimos detalles, incorpora el máximo nivel de equipamiento y confort.

Su renovado motor diesel 1.7 le permite obtener mejores prestaciones con un menor consumo y un mayor nivel de insonorización. Además, los motores System Porsche 1.5 permiten el empleo alternativo de gasolina o gas.

Su mecánica es también más fiable y segura. Incorpora un nuevo embrague reforzado y sin amianto.

Su equipamiento llega aún más lejos: tapicería simil piel, 5 ruedas iguales, pintura pastel adaptada al color de cada municipio, tomas de corriente para taxímetro y luz externa de techo, mayor iluminación interior, uno de los maleteros más amplios de su categoría...

Por su economía de precio y mantenimiento, saque la mayor rentabilidad a su inversión. Porque para triunfar en los negocios hay que estar en todo.

Como el nuevo SEAT MALAGA.

**SEAT. MAS POR MENOS.**

**SEAT**  
Grupo Volkswagen



SEAT, Patrocinador y Coche Oficial Barcelona '92

# OPEL VECTRA



## PARA USO PROFESIONAL.

El Opel Vectra GL 1.7 Diesel es un trabajador infatigable.

Consumo muy poco: 4,4 l. a 90 Km/h. y dispone de un amplio maletero con una capacidad de hasta 530 litros VDA.

En versiones de 4 ó 5 puertas, y con el confort y la seguridad de su ingeniería alemana Opel.

Descubra el Vectra más profesional en su Concesionario Oficial Opel.

MUCANN



Le esperamos

### IBERTRACCION, S. A.

Agda. dels Països Catalans, s/n. Tel. 371 30 50  
ESPLUGUES DE LLOBREGAT (Barcelona)

### MASTERDIESEL

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

### MOTOR REPRIS, S. A.

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

### ROMAGOSA

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

### SANTAUTO, S. A.

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

### FANAUTO, S. A.

Gran Vía de Carlos III, 70-74  
Europa, 18. Tel. 321 92 00. BARCELONA

### BARCIÑOL, S. A.

Buenaventura Muñoz, 17. Tel. 309 72 35  
Plaza de Tetuán, 19. BARCELONA

Concesionarios Oficiales

**OPEL**   
Mejores por experiencia