

TAXI 54

Taxi Metropolità de Barcelona

Setembre

1990



Consell Assessor

Gaspar Coll
Amparo Gómez
Xavier Labori
Joan Laporta
Andreu Nebot

Coordinació i direcció

P. Rocío Terán

Collaboren en aquest número:

Sebastián Ato
Gaspar Coll
Ma. José Espinosa
Jaume Fabre
Dr. Ignasi Fina
Josep Gras
Eva Gimeno
Ma. Àngels Pujol

Correcció:

Ma. Àngels Dalmau

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 amb el
sector del taxi.

Certificat per:

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

Impressió:

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

Dipòsit Legal:

B. 27.521 - 1983

Coberta:

Fira de Barcelona,
Plaça Espanya, amb
el Tibidabo al fons

Fotografia:

Màrius Brossa

S U M A R I

Quatre qüestions

Pàgina 3

Una nova imatge per a una nova dècada

Pàgines 4 - 6

Entrevista a Blas Alascio Coordinador de servicios de Protección Ciudadana

Pàgines 8 - 9

Balanç d'un nou curs de l'Escola del Taxi de Ciutat Grogà

Pàgines 10 - 11

Notícies

Pàgina 12 - 15

Tancats en el taxi

Pàgina 16

El motor de arranque Citroën BX - Diesel, confort de primera

Pàgines 18 - 21

¿Lo sabía Ud...?

Pàgines 23 - 24

La accidentabilidad vial

Pàgines 25 - 27

De nou a catorze barris

Pàgines 28 - 29

Agenda metropolitana Pasatiempos "Taxilandia"

Pàgines 30 - 31

Mercès a Barcelona

Pàgina 32

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.

Quatre qüestions

Durant aquests últims mesos, les associacions representatives del sector, juntament amb l'administració, hem fet l'esforç de racionalitzar la problemàtica del col·lectiu, la qual cosa permetrà abordar els diferents problemes amb una visió de conjunt més completa, i en conseqüència, trobar millors solucions.

En el decurs de la reflexió hem identificat les quatre qüestions que creiem fonamentals i interrelacionades: 1a) nombre de llicències; 2a) tarifes; 3a) circulació; 4a) nous mercats.

Cal no perdre mai de vista aquestes quatre variables, perquè són en conjunt les que defineixen la situació del sector i és sobre ell que cal actuar per obtenir la millor solució, segons les possibilitats de cada moment.

Expliquem-ho una mica: l'adequació del nombre de llicències (que a Barcelona diem que són excessives), està només en funció de les tarifes. A Atenes, per exemple, hi ha 16.000 llicències i és evident que hi falten taxis, ja que les tarifes són molt baixes. A algunes ciutats italianes hi ha molt pocs taxis i encara en sobren, ja que les tarifes són molt més altes. O sigui que sempre hi ha poc equilibri entre el nombre de llicències i la tarifa. El que pot passar és que aquest preu d'equilibri sigui insuficient perquè el taxista es pugui guanyar la vida.

És per això que és fonamental el tema 3er.: la circulació. La velocitat de circulació és fonamental per incrementar els ingressos del taxi. En aquest sentit tant l'actitud de l'Alcalde de Barcelona com la del Regidor de l'Àrea de Circulació són positives per al taxi. Aquest mes de setembre, l'Ajuntament de Barcelona farà un esforç de racionalització del trànsit privat al centre de la ciutat del qual (malgrat les obres) el taxi n'ha de sortir beneficiat.

El quart aspecte que s'ha de considerar és el de nous mercats per al taxi. Per exemple, la ciutat de Nova York, que té 15.000 taxis grocs, completa el servei amb 40.000 taxis negres. Això vol dir que el mercat del taxi no acaba amb la contractació típica de Barcelona d'aixecar la mà i parar el taxi al carrer, sinó que hi ha altres demandes que cal atendre. En aquest sentit l'administració pensa considerar totes les iniciatives de captació de nous mercats que els taxistes engeguin, perquè aquesta és una important via de futur.

Hem de fer l'esforç de reflexionar, sempre tenint en compte el conjunt de factors, perquè això ens ajudarà a trobar en cada moment la solució més òptima. Pel que fa al conjunt del col·lectiu, l'esforç per identificar i posar en marxa actuacions per a la captació de nous mercats és una acció fonamental per al futur del taxi, a l'abast de tots els taxistes que tinguin la voluntat d'agrupar-se.

Cuatro cuestiones

Durante estos últimos meses, las asociaciones representativas del sector conjuntamente con la Administración, hicimos el esfuerzo de racionalizar la problemática del colectivo, lo cual permitirá abordar los diferentes problemas con una visión de conjunto más completa y, en consecuencia, sabremos encontrar las mejores soluciones.

En el transcurso de la reflexión identificamos cuatro cuestiones que creemos fundamentales e interrelacionadas: 1º) número de licencias; 2º) tarifas; 3º) circulación; 4º) nuevos mercados.

No hay que perder de vista estas cuatro variables, porque son, en conjunto, las que definen la situación del sector y es sobre él que debe actuarse para obtener la mejor solución, según las posibilidades de cada momento.

Expliquémoslo un poco: la adecuación del número de licencias (que en Barcelona decimos que son excesivas), está sólo en función de las tarifas. En Atenas, por ejemplo, hay 16.000 licencias y es evidente que hay falta de taxis, ya que las tarifas son muy bajas. En algunas ciudades italianas hay muy pocos taxis, y todavía sobran, ya que las tarifas son mucho más altas. O sea que hay poco equilibrio, siempre, entre el número de licencias y la tarifa. Lo que puede pasar es que este precio de equilibrio sea insuficiente para que el taxista se pueda ganar la vida.

Por ello es fundamental la 3a. cuestión: la circulación. La velocidad de circulación es fundamental para incrementar los ingresos del taxi. En este sentido tanto la actitud del Alcalde de Barcelona, como la del Regidor del Área de Circulación, son positivas para el taxi. Este mes de septiembre el Ayuntamiento de Barcelona hará un esfuerzo de racionalización del tráfico privado en el centro de la ciudad del cual (a pesar de las obras) el taxi ha de salir beneficiado.

El cuarto aspecto a considerar es el de los nuevos mercados para el taxi. Por ejemplo, la ciudad de Nueva York, que tiene 15.000 taxis amarillos, complementa el servicio con 40.000 taxis negros. Ello quiere decir que el mercado del taxi no acaba con la contratación típica en Barcelona de levantar la mano y parar un taxi en la calle, sino que hay otras demandas que deben atenderse. En este sentido, la administración piensa considerar todas las iniciativas de captación de nuevos mercados que los taxistas pongan en marcha, porque ésta es una importante vía de futuro.

Hemos de esforzarnos en reflexionar, teniendo en cuenta el conjunto de factores, porque ello nos ayudará a encontrar en cada momento la solución más óptima. Por lo que respecta al conjunto del colectivo, el esfuerzo por identificar y poner en marcha actuaciones para la captación de nuevos mercados es una acción fundamental para el futuro del taxi y está al alcance de todos los taxistas que tengan voluntad de agruparse.



Hem de fer l'esforç de reflexionar, sempre tenint en compte el conjunt de factors, perquè això ens ajudarà a trobar en cada moment la solució més òptima

Una nova imatge per a una nova dècada

Barcelona experimenta la renovació més important dels darrers anys

P. R. Terán

Si bé les obres que avui es duen a terme a la ciutat no deixen d'ocasionar mals de caps i queixes dels conductors, són molts els ciutadans que tenen grans esperances en els resultats d'aquestes operacions que tenen a la ciutat mig capgirada, fins i tot, comencen a produir-se petites peregrinacions per comprovar "in situ" com transcorren els canvis que afecten la ciutat, no oblidant la foto de rigor per a la posteritat.

Els jocs del 92, com ho van ser les Exposicions Universals del 1888 i 1929, s'han constituït en el motor de canvi d'una ciutat que reclamava una urgent renovació. Aquesta, cal dir-ho, es va plantejar sota uns criteris de necessitat urbanística, que van més enllà del 92, i que segurament situarà Barcelona entre una de les ciutats europees de més renom a la dècada dels 90.

Quatre punts d'actuació

Les quatre zones olímpiques -Montjuïc, Diagonal, Vila Olímpica, Vall d'Hebron- es van escollir, doncs, en resposta a la pròpia logística olímpica i, sobretot, a una política urbanística. En el cas de Montjuïc, es va voler finalitzar el projecte d'urbanització iniciat durant l'Exposició del 1929.



Àrees d'actuació olímpica



Vista aèria de l'anella olímpica de Montjuïc

Amb la construcció de la Vila Olímpica es va pretendre donar un pas decisiu per recuperar la façana marítima a una ciutat que vivia paradoxalment de cara al mar. Es va voler donar una raó urbanística als terrenys que, a la Diagonal, es trobaven a cavall entre els municipis metropolitans de Barcelona, l'Hospitalet i Esplugues; finalment, es donà una solució al

gran buit urbà de la Vall d'Hebron.

Un quadrilàter amb dos eixos

Aquestes quatre zones de la ciutat formen una mena de quadrilàter que determina dos eixos d'enllaç molt definits: l'anomenat de Ponent i el de Llevant.

L'eix de Ponent s'inicia a Montjuïc amb l'àrea

olímpica, les instal·lacions culturals situades a la muntanya, la Fira, la Plaça d'Espanya, i continua cap al c/ Tarragona, c/ Numància (obert) i Diagonal, avinguda que, finalment, enllaça amb el Túnel de Vallvidrera.

L'eix de Llevant inclou la Vila Olímpica, Parc de la Ciutadella -amb el mar obert-, es comunica amb la zona de la Sagrada Família i, mitjançant el Túnel de la Rovira, ho fa amb la part de la Vall d'Hebron, enllaçant aquest indret amb el que possiblement serà el Túnel d'Horta.

Montjuïc, un veritable complex cultural, lúdic i esportiu

Molt poques ciutats al món tenen la sort de disposar d'un lloc com Montjuïc, que domini la mar i la pròpia ciutat, i que, a més a més, sigui un centre d'esbarjo, de cultura i d'esport a l'abast de tothom i capaç de satisfer el gust més exigent.

El pressupost de les actuacions olímpiques que avui es fan a la muntanya de Montjuïc importa 25.000 milions de ptes. A més de l'Anella, s'urbanitza la part que dona a la Zona Franca i que, des del 1929, estava practica-

ment oblidada.

Montjuïc serà la gran àrea esportiva dels jocs, formada per l'Estadi Olímpic, el Palau d'Esports Sant Jordi, la Universitat de l'Esport; les Piscines municipals C.B. Picornell, el camp de beisbol; la zona d'atletisme i hoquei; les pistes d'aeromodelisme i el camp de rugby "La Fui-xarda". Així mateix hi haurà el Centre Internacional de Premsa, Ràdio i Televisió. Completaran la zona el nou Parc del Migdia, delimitat pel Castell de Montjuïc, el cementiri del Sud-Oest, el Fossar de la Pedrera i els barris del Port i Can Clos. Aquest espai verd de 52 ha. - extensió que representa la de 50 illes de l'Eixample-, serà un esplèndid mirador de la ciutat, al que donarà un caràcter especial el també nou "Jardí Botànic"

La Plaça d'Europa, construïda sobre un dipòsit d'aigua de 60.000 m³, serà, finalment, el principal accés de l'Anella.

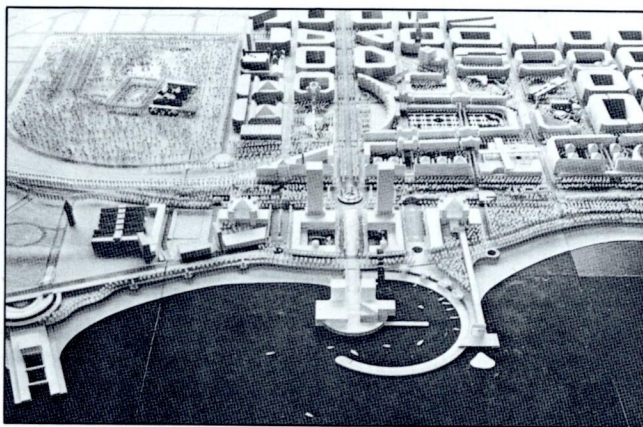
A les instal·lacions que la ciutat guanya amb la construcció de l'Anella Olímpica s'hi afegeixen els nombrosos centres culturals que ja disposa la muntanya: la Fundació Miró, el Poble Espanyol, el Museu Etnològic, el de Ceràmica, el d'Arts, Indústries i Tradicions, el Pavelló Mies Van der Rohe, el Palau Nacional, actualment en procés de



Palau d'esports Sant Jordi, amb una capacitat per a 17.000 espectadors. Arquitecte: Arata Isozaki



Estadi Olímpic, lloc on es desenvoluparà la cerimònia d'inauguració dels JJ.OO. del 92



Maqueta de Nova Icària, el barri barcelonès que dominarà el mar

remodelació i on se situarà el Museu d'Art de Catalunya, etc.

Diagonal, més equipaments

En aquesta part de la ciutat, les actuacions per als JJ.OO. del 92 són relativament poques, ja que disposa des de sempre de molts bons equipaments esportius (Nou Camp, Palau Blaugrana, Miniestadi, Reial Club de Polo, Club de Tennis Turó i les pistes universitàries).

Avui s'urbanitza únicament un espai fronterer de tres municipis metropolitans: Esplugues, L'Hospitalet i Barcelona i es construeix un nou Poliesportiu, el Parc de Can Rigal i una nova xarxa viària que enllaçarà els municipis de Barcelona amb l'Hospitalet, a través del pont Torrent Gornal, de nova creació. Els cost de les obres a la zona nord-oest de la ciutat importa 2.000 milions de pessetes.

Recuperació de la façana marítima

La construcció de la Vila Olímpica és una de les intervencions més interessants que es fan a Barcelona, perquè no tan solament es recupera un gran espai de mar per a la ciutat, sino que també es reconstrueix un lloc ocupat no fa gaire per indústries i locals obs-

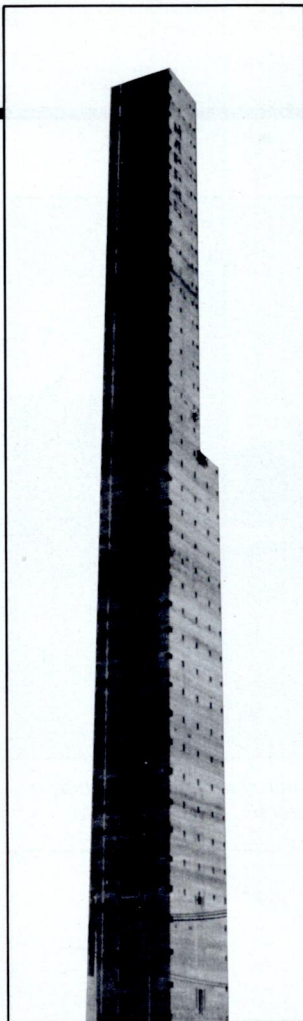
lets que degradaven l'ambient.

En un espai de 50 ha. es construeix un barri totalment nou "Nova I cària", molt semblant al tradicional Eixample barceloní. Aquest indret de la Barcelona dels noranta no serà, un cop finalitzats els jocs, un barri dormitori, ja que tindrà tot tipus de serveis que li donaran una enorme vitalitat comercial, íntimament lligada al moviment de la ciutat. Les façanes dels edificis, que no superaran les 6 plantes, seran totes de maó simulant les façanes de l'Eixample, per tant, no n'hi haurà cap que s'assembli a l'altra. El nou barri ja neix amb un pavelló poliesportiu i una pista d'atletisme.

A l'Avinguda Carles I, s'aixecarà l'edifici Mafre, un centre de múltiples oficines, i un luxós hotel de 44 plantes, dissenyat per l'arquitecte Bruce J. Graham i Josep Joanpere.

El nou barri contindrà també el Port Olímpic, un element harmonitzador i estètic dissenyat amb l'objectiu de recuperar la façana marítima de la ciutat.

Aquestes intervencions urbanístiques es completen amb el Parc del Mar, format per les platges de la Nova I cària, Bogatell i Mar Bella, així com per àmplies zones verdes,



L'edifici Mafre serà un complex d'oficines. (estat de les obres juliol 90)

com el Parc del Poblenou, el de Carles I, etc.

Millorar l'entorn de la Vall d'Hebron

La quarta zona d'actuació urbanística de 87 ha. és la que correspon a la Vall d'Hebron.

Les instal·lacions esportives que aquí es construeixen són molt discretes, però no per això són menys importants. Aquí estarà situat un poliesportiu format per un complex de frontons per a 3.000 espectadors, i, al Parc de la Teixonera, el primer camp de tennis d'ús públic, espais on es

desenvoluparà la final olímpica de voleibol i se situarà la seu de la Federació de Tennis.

En uns terrenys de 27 ha. es construirà també un gran Parc urbà, molt necessari per a una zona de la ciutat oblidada amb molta freqüència i amb una població molt jove.

Finalment, a la Vall d'Hebron se situaran 510 habitatges que, durant els Jocs, serviran d'allotjament als periodistes acreditats per cobrir l'esdeveniment esportiu.

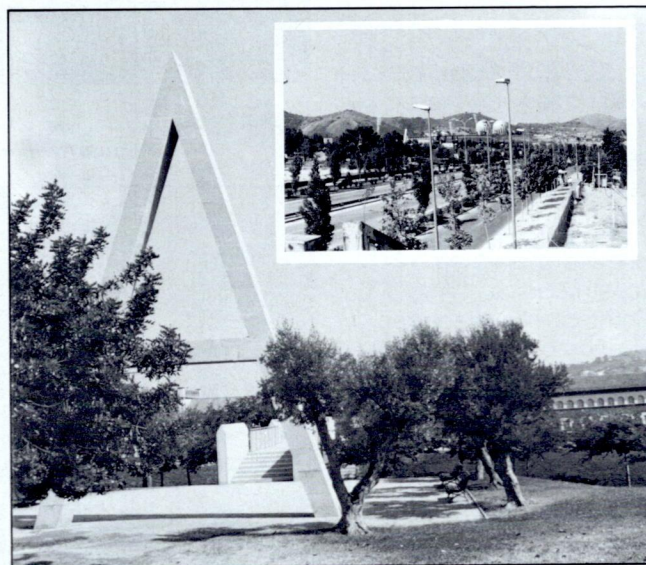
Amb aquestes actuacions i d'altres que es fan simultàniament a les estrictament olímpiques, els barcelonins gaudiran a partir de l'any 92 d'un model de ciutat que ja van somniar en el seu dia homes com Ildelfons Cerdà, Leon Jaussely i

altres.

Un museu urbà

Quan es materialitzin tots aquests projectes, ja sigui abans o després de la cita olímpica, seran molt pocs els ciutadans que no se sentin orgullosos de pertànyer a una ciutat moderna i amb un important llegat històric.

Oriol Bohigas, Bruce J. Graham, Arata Isozaki, Vittorio Gregotti, Gae Aulenti són algunes de les figures de pes de l'arquitectura i del disseny nacional i internacional que s'afegiran al llistat de noms que, durant la història de Barcelona, han treballat per fer possible que aquesta ciutat sigui un veritable museu urbà, de gran atractiu per a propis i estranys.



Els habitants de la Vall d'Hebron disposaran a partir del 92 d'espais esportius tan importants com el ja famós Velòdrom d'Horta.

CITROËN BX DIESEL

Las razones del Taxi.



Nadie tiene más razón, que los profesionales del taxi, para exigirle a un coche lo máximo que se le puede pedir. Lo máximo en fiabilidad y lo mínimo en consumo.

El Citroën BX ha sido calificado, por los profesionales del taxi, como "sobresaliente," en el artículo encuesta publicado en el número 255 de Motor 16; un reconocimiento a las virtudes de un coche idóneo para la realización del servicio del taxi, que ofrece, además, las siguientes ventajas para los profesionales:

El extraordinario confort del Citroën BX es un factor importante en un vehículo de servicio público.

El conductor profesional será el primero en beneficiarse de la comodidad del coche, dado el gran número de horas que pasa, diariamente, al volante; la fatiga será menor que en otros coches y, por tanto, el trabajo se hace más agradable.

En segundo lugar los pasajeros disponen de un amplio espacio para acomodarse, y perciben el confort de un Citroën

BX; una ventaja más a la hora de ofrecer un mejor servicio.

Veamos algunas razones más para elegir un Citroën BX:

1. Garantías

Además de garantizarle su BX un año en piezas y mano de obra, Citroën Hispania garantiza la suspensión hidroneumática durante dos años con el límite máximo de 100.000 Kms., con lo que resulta mucho más económica que una suspensión clásica.

La suspensión hidroneumática contribuye a que la seguridad en el BX sea su máximo argumento por su potencia de frenada única, por su comportamiento noble en carretera y por su absoluta estabilidad en cualquier circunstancia.

2. Bajo consumo.

Los nuevos Citroën BX consumen lo mínimo imprescindible. Y como ejemplo, el Citroën BX D: 4,6 litros/100 Km, a 90 Km/h a razón de menos de 3 Ptas. por kilómetro.

3. Mínimo mantenimiento.

Los nuevos Citroën BX D no paran de trabajar. Su entretenimiento se reduce a una visita al taller cada 22.500 Km. Sin más complicaciones.

4. Recompra asegurada de su antiguo Taxi.

Citroën le garantiza la recompra de su antiguo taxi en condiciones inmejorables. Para empezar bien las cosas.

5. Financiaciones a la medida.

Financiaciones Citroën le ofrece un sistema de financiaciones personalizadas para que usted elija la que mejor se adapte a sus necesidades. Completamente a su medida.

6. Servicio 24 horas.

Con el Servicio Citroën 24 horas, basta una simple llamada al (91) 450 11 11 y acudiremos rápidamente a prestarle la asistencia que necesite, de día o de noche; un servicio gratuito cuando su Citroën está en garantía.

Citroën BX.
Disfrute su Poder.



Blas Alascio Ruiz

Coordinador de servicios de Protección Ciudadana

Para la Guardia Urbana el taxista es un ciudadano más que conduce y, por tanto, la relación entre ambas figuras se basa en esa única premisa y no en otra. Así lo manifiesta el Coordinador de servicios de Protección Ciudadana del Ayuntamiento de Barcelona, quien además trata en esta entrevista temas diversos relacionados con la circulación, la ciudad y la aplicación de la Ley de Seguridad Vial.

¿Existe un mal entendimiento entre las dos figuras urbanas por excelencia: guardia urbano y taxista, o se trata simplemente de un tópico?

El tópico existe, tradicionalmente se ha dicho que hay un enfrentamiento entre el taxista y el guardia urbano. Como es lógico, éste se produce porque ambos tienen dos funciones muy diferentes, uno desplaza ciudadanos por la ciudad y el otro tiene la obligación de hacer cumplir las normas de tráfico. El trabajo del taxista le induce a éste muchas veces a realizar con su vehículo acciones que pueden infringir el cumplimiento de la legalidad y es a partir de aquí que se puede producir algún elemento de tensión. Pero yo pienso que en estos momentos no existe una especial animadversión entre ambas figuras.

¿La puesta en marcha de la Ley de Seguridad Vial en Barcelona es oportuna, considerando que la ciudad está de patas arriba como consecuencia de las obras olímpicas?

La Ley de Seguridad Vial era absolutamente imprescindible para poner al día todos los conceptos jurídicos de la seguridad vial, es una buena Ley y su aplicación en Barcelona está dando excelentes resultados. Yo creo que las obras no tienen que interferir el tema de la aplicación de la misma, por la sencilla razón de que Barcelona es una ciudad de gran vitalidad que va creciendo, que tiene una cita importante para el 92, y los ciudadanos entienden que es necesario renovar la infraestructura de la ciudad.



El Ámbito de la Vía Pública tiene previsto en un plazo muy breve un encuentro con los responsables del taxi para hablar de la repercusión que tiene este medio de transporte en la ciudad

El taxista que circula diariamente por la ciudad ¿tiene el mismo tratamiento en la Ley de Seguridad Vial?

Sí, pienso que debe tener el mismo tratamiento, pero también creo que se han de dar unas reglas especiales para la circulación de los taxistas, porque nuestra ciudad está muy sobrecargada de automóviles y los usos que tienen estos profesionales hacen que se produzcan conflictos de circulación, especialmente, por las paradas indiscriminadas en vías básicas que tienen una circulación permanente, fluida y semáforos sincronizados. Evidentemente, si se quiere dar un buen servicio de taxi hay que ser flexible con los taxistas, considerar algunas prerrogativas, pero entiendo que la aplicación de la Ley ha de ser igual para todos.

¿Para cuándo estas reglas especiales?

El Ámbito de la Vía Pública tiene previsto en un plazo muy breve un encuentro con los responsables del taxi para hablar sobre la repercusión que tiene este medio de transporte en el ámbito de la ciudad y estudiar qué actuaciones de carácter positivo se podrían iniciar para mejorar la calidad de las prestaciones del servicio del taxi y la calidad de la circulación de la ciudad.

Si se comparan las estadísticas del mes de mayo de 1989 con las del mismo mes del presente año se observa que las sanciones impuestas a los taxistas por la Guardia Urbana se han duplicado. ¿Por qué se da esta circunstancia?

No conozco estos datos; no obstante, estamos en los primeros momentos de la aplicación de la Ley de Seguridad Vial y nos hemos fijado en aquellos tipos de infracciones de movimiento que puedan afectar gravemente a la circulación o, en general, a la ecología. En este sentido, si la Guardia Urbana tiene instrucciones para fiscalizar aquellas infracciones que tienen mayor repercusión en la vida ciudadana, es posible que haya afectado al colectivo del taxi, pero, en absoluto, hay una indicación del Ayuntamiento en relación con actitudes de carácter sancionador para el colectivo de taxistas. No las hay.

¿Los coches privados respetan realmente los carriles destinados específicamente al transporte público?

Yo diría que Barcelona es la ciudad de España donde más se respeta el carril taxi y

*Si mejoran
las
relaciones
de los
guardias
urbanos
con el
ciudadano,
mejorarán
con el
taxista*

el carril bus. Nosotros hemos hecho una estadística y un estudio al respecto y estamos realmente satisfechos de los resultados. Después de la aplicación de la Ley de Seguridad Vial, uno de cuyos elementos esenciales es el respeto a la prioridad del transporte público en estas zonas, hay un respeto ciudadano mucho más importante.

¿En qué casos la Guardia Urbana hace uso del cepto?

La Ley de Seguridad Vial ha producido unas modificaciones muy importantes en relación con la retención y traslado de coches como consecuencia de una infracción. Evidentemente, se da un mayor protagonismo a la grúa y se reconoce algo muy importante, como es la obligación del pago previo a la retirada del coche para la devolución del mismo. En el caso del cepto ha quedado reducido a un segundo plano, pero es de utilización para una serie de situaciones que la Ley contempla. No hay una contemplación del cepto como existía con anterioridad, como algo paralelo a la grúa, sino para situaciones especiales.

¿ Los conductores sancionados pagan las multas?

El incremento del pago de las multas tanto por la vía voluntaria como por la vía ejecutiva es notable y están mejorando los mecanismos para su recaudación. Desde el Ámbito de la Vía Pública, desde el Área de Protección Ciudadana- Guardia Urbana no se pretende recaudar más dinero con la aplicación de correctivos a las infracciones de tráfico, lo que se intenta es que se circule bien, y uno de los elementos esenciales para que exista una disciplina importante es que las multas se paguen y sean ciertamente un correctivo.

¿Qué medidas se adoptarán el mes de septiembre para aliviar la "rentrée" de verano?

El tráfico es una de las grandes preocupaciones del Ayuntamiento de Barcelona. Hasta ahora, las medidas que venimos adoptando intentan compatibilizar la libertad de circulación por

toda la ciudad, pero con una cierta disciplina y un cumplimiento de las reglas de circulación para evitar que la ciudad entre en situaciones de colapso. En el mes de septiembre tenemos previsto, por tanto, todo un paquete de medidas para la "rentrée" de las vacaciones y, sobre todo, porque vamos a tener un período intenso de obras de infraestructura. Todas esas medidas irán encaminadas a continuar con las operaciones que hicimos el año pasado -Operación Navidad, Operación Fluidéz, otras menos conocidas por la ciudadanía porque las aplica la Guardia Urbana, como la Operación Válvula-, pero intentando hacer aproximaciones - las regulaciones son complicadas por las propias costumbres de la ciudad- técnicamente factibles en cuestiones como los horarios escolares, la carga y descarga, el intensificar la vigilancia, cuidando que la calidad de vida del ciudadano no se vea mermada e incluso que mejore con operaciones que ya estamos llevando a cabo, como es el tema de los ruidos en moto y en coche, procurando mejorar la seguridad de los conductores con actuaciones específicas en motoristas, la vigilancia de los cascos, etc.

Finalmente, ¿qué otro tipo de medidas pueden contribuir a favorecer una mejor relación entre guardias urbanos y taxistas en el ámbito de la ciudad?

Van ligadas a los niveles de formación que existan y a los cursos que se lleven a cabo en ambos colectivos. Al respecto cabe decir que nuestros guardias reciben una formación permanente a través de cursos de reciclaje y una parte importante de ellos hace referencia al tratamiento al ciudadano. Por tanto, dado que el taxista es para nosotros un ciudadano más, cuyo centro de trabajo es el taxi, si mejoran las relaciones de los guardias urbanos con el ciudadano, también mejorarán con el taxista.



Blas Alascio Ruiz

P. R. Terán

Balanç d'un nou curs de l'Escola del Taxi de Ciutat Groga

*Gaspar Coll i Rosell,
Director de l'Escola del Taxi*

Un any més l'Escola del Taxi ha acabat un nou curs. Durant nou mesos hem anat informant la Revista del Taxi de les diferents activitats organitzades. A l'escola s'han fet sortides formatives a llocs d'interès metropolità: visites a grans hotels (Princesa Sofía i Ritz), a fàbriques d'automòbils (Seat Barcelona i Pamplona), a museus (Museu de la Ciència, d'Art de Catalunya, d'Història de la Ciutat), a llocs d'interès turístic (Poble Espanyol, Barcelona Modernista), a exposicions d'art, a llocs d'interès esportiu (Centre d'Alt Rendiment Esportiu de Sant Cugat, Estadi i Palau d'Esports Olímpics).

S'han fet també excursions i viatges de caire lúdic i cultural: Monestir de St. Pere de Rodes i Castelló d'Empúries; calçotada i visita al conjunt monumental de Montblanc; cap de setmana a Narbona i Carcassona, viatge de 8 dies a Grècia, etc.

En fi, tot un conjunt d'activitats que responen a uns mateixos objectius: donar eines formatives al taxista i fer ambient de "gran fa-

mília", convertint l'escola i tota la Ciutat Groga en un lloc de trobada per a tota la gent que es mou al voltant del taxi.

A més de les sortides i visites, el treball quotidià -silenciós però eficaç- és el que valorem com a més important d'aquest curs. Les classes de mecànica, d'anglès, de coneixements històrico-turístics, d'informadors olímpics i les de català han funcionat diàriament sense escatimar cap esforç. A la provada entrega i competència del professorat hem de sumar enguany les remarcables inversions en compres de material audiovisual, gràfic i didàctic; tot encaminat a consolidar un curs de taxistes reciclats que l'any 1991 acabaran els seus estudis (no les activitats) a l'escola i serà la primera promoció d'una "nova generació" de taxistes de l'Àrea metropolitana de Barcelona.

El curs que ve, l'escola continuarà essent oberta a tothom. Taxista, apunta-t'hi!



*Edifici
de Ciutat Groga
i de
l'Escola del Taxi*



Visita al Museu d'Olimpia (Grècia)



Calçotada a Montblanc



Aula de mecànica



Aparcament per a socis i alumnes

Escola del Taxi de Ciutat Grogà

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 _____

Nom _____

Adreça _____

Població _____

Districte Postal _____

Telèfon _____

Data de naixement _____

DNI _____

Núm de Seguretat Social _____

Núm. de Llicència _____

Lloc de naixement _____

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 Grogà. c/ Lutxana, 115, 2a. planta. telèfon: 485.04.26. **Els Cursos són gratuïts**

Per obres, canvis en el sentit de la circulació

Des del passat dia 12 de juliol, a causa de les obres que es duen a terme per a la construcció del 2on. Cinturó, es troba tallat el trànsit a la Via Favència en el seu pas per sota l'Avinguda Meridiana i en la connexió amb el districte municipal de Nou Barris, entre el carrer de S'Agaró i la carretera de Ribes.

El tall afecta el sentit de pujada de Via Favència, essent impossible accedir-hi des de Santa Coloma cap a Nou Barris. No obstant això, molts conductors segurament ja saben que es pot entrar cap a Nou Barris per l' Av. Meridiana, i a Santa Coloma; per un carril.

De Santa Coloma a Nou Barris

Aquest itinerari es pot efectuar pel carrer de Torres i Bages, continuant per Joan Torras cap el Pont del Dragó. De la mateixa manera es pot

agafar el carrer Gran de Sant Andreu, el c/ Arquimedes i el Pont del Dragó.

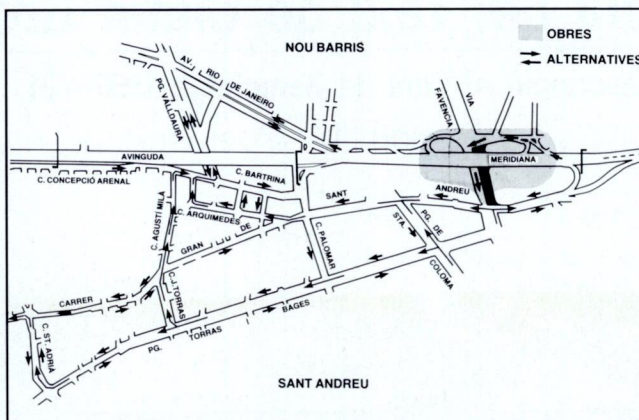
De Santa Coloma al centre de la ciutat

Per desplaçar-se de Santa Coloma o del Barri de la Trinitat al centre de

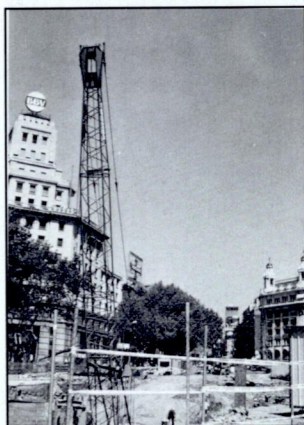
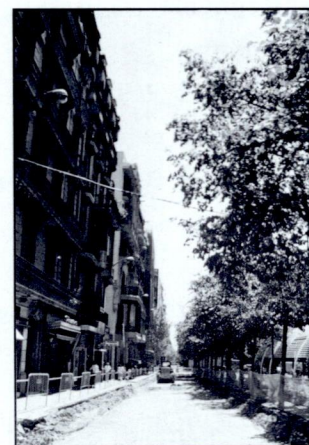
la ciutat, els conductors tenen la possibilitat d'anar pels carrers Torres i Bages, Sant Adrià i Gran de Sant Andreu.

Fins a la tardor

El tall de la Via Favència durarà fins a la tardor.



sàpiga que ara es troba a la Ronda Universitat, molt a prop de Rambla Catalunya. Tampoc no oblidis els canvis de sentit de la circulació que afecten la zona.



Continuen les obres de pavimentació i remodelació que des del mes de juliol es duen a terme a la Rambla Catalunya.

Per evitar el tancament total d'aquest important

passeig, els talls es fan de forma progressiva i a mesura que avancen les obres.

Aquestes finalitzaran el mes de setembre.

ara ja existia.

Paral·lelament, la connexió entre la Rambla Catalunya i les Rambles serà també una realitat, ja que és prevista l'ampliació de la vorera que uneix el c/ Pelai amb Ronda Universitat.

Per totes aquestes intervencions es preveu que la Plaça Catalunya resti tancada fins la primavera de l'any que ve.

Les obres que des del passat mes d' abril es realitzen a la Plaça Catalunya continuen al ritme previst. En la tradicional plaça es construeix un aparcament subterrani per a 365 vehicles, procedint-se, per tant, a l'ampliació del que fins

Si qualsevol usuari li demana informació sobre la parada dels autobusos 9, 38, 14, 58, 59, 66, NN i NB, que abans se situaven en aquest lloc,

Finalitza el Primer Torneig de Tennis Ciutat Grogga

Ciutat Grogga, conjuntament amb la Federació Catalana de Tennis, ha organitzat el 1er. torneig Interprofessional de Tennis Ciutat Grogga, amb la participació d'importants col·lectius professionals de la ciutat (aquests s'especificuen a la Revista núm.52).

El Torneig ha estat guanyat per l'equip de tennistes del Col·legi d'Advocats de Barcelona, que ha rebut el trofeu encarregat per Ciutat Grogga a l'escultor català Robert Llimós. La medalla d'argent ha estat guanyada pels esportistes de la firma bancària Banesto, i la medalla de bronze ha recaigut en el grup de tennistes format pels taxistes de Barcelona.

Participar en aquest torneig i organitzar-lo ha estat una gran satisfacció per a l'equip de tennis de Ciutat Grogga i ha de ser un orgull per a tots els taxistes de Barcelona.

A més de la lògica alegria d'haver guanyat la medalla de bronze, la principal satisfacció ha estat constatar com el col·lectiu de taxistes s'ha relacionat d'igual a igual durant 15 dies amb altres col·lectius de professionals de llarga tradició i prestigi a la ciutat. Gràcies a la noble competició esportiva, el taxista ha pogut constatar que la seva professió és equiparable en entitat i "solera" a altres ocupa-



Moment en què l'equip de tennis del Col·legi d'Advocats, guanyador del Torneig, va rebre el Trofeu encarregat per Ciutat Grogga a l'escultor Robert Llimós



L'equip de tennis dels taxistes de Barcelona rep la medalla de bronze i els trofeus corresponents per la seva participació en aquest important esdeveniment esportiu



Membres de l'equip de tennis Ciutat Grogga

cions de reconeguda integració urbana, totes amb l'objectiu comú de servir el ciutadà amb la màxima serietat i eficàcia.

Per més endavant es preveu realitzar un torneig de les mateixes característiques amb la participació de col·lectius professionals de diferents països comunitaris.

Atenció!

No obli de que 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



El Sr. Jorge García Ibort, profesional del taxi con licencia nº 10.530, recibe el talón, por valor de 483.604 ptas, en concepto de indemnización por el incendio de su taxi, marca Talbot-Solara. Ello ha sido posible al estar suscrito a la Póliza Colectiva que Ciutat Grogga tiene contratada con la Compañía "La Unión y El Fénix Español"

Las tasas por la utilización del Depósito municipal del Ayuntamiento de Barcelona han ascendido a 1.000 ptas.

Para evitar mayores perjuicios a los profesionales taxistas, la EMT ha contemplado la posibilidad de que el cumplimiento de la sanción se efectúe mediante el precinto del vehículo en el local o garage que el propio taxista indique.

Carnets caducados en 1990

Se ruega a todos los taxistas que tienen el Carnet caducado que pasen por las Oficinas de la EMT para renovarlo.

Para ello es necesario: el Permiso de Conducir y una fotografía tamaño Carnet.

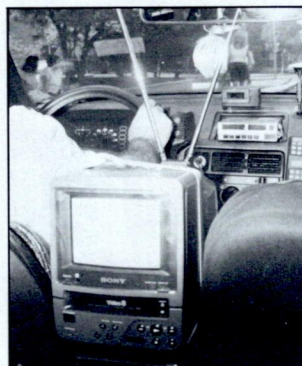
Los mismos trámites deben seguir los que tengan el carnet deteriorado.

Revisions metropolitanas

Per agilitzar les Revisions Metropolitanas i evitar que els titulars es vegin obligats a presentar els 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 Seg.Soc. sol·licitat pel mateix titular com a empresari.

Taxi Mens

El pasado mes de julio se inauguró, en Barcelona, el servicio "Taxi-mens" que funciona las 24 horas del día con una flota de modernos taxis, dotados de teléfono, televisión, fax, prensa, etc. Dada la buena aceptación del público, la empresa patrocinadora de la idea tiene en proyecto ampliar el número de móviles en un plazo corto de tiempo.



Escola del Taxi Ciutat Grogga

Cursos de Formació de Nous Taxistes

Assignatures

- ▶ Reglament del taxi i legislació
- ▶ Tarifes
- ▶ Itineraris metropolitans
- ▶ Coneixements històrico-turístics de Barcelona

Places limitades a 25 persones per torn!!

Inici del curs:

- ▶ dia 4 de setembre (primer torn)
- ▶ dia 18 de setembre (segon torn)

Duració del curs: 3 mesos = 50 hores

Horaris: dimarts i dijous de 18 a 20 h.

Matrícula oberta: des del 1er. de setembre

Preu:

15.000 ptes. classes

6.000 ptes. taxes (només 1.500 ptes. carnet caducat)

2.000 ptes. (certificat mèdic)

Total.- 23.000 ptes.

Interessats truqueu a l'Escola del Taxi de Ciutat Grogga . **Telèfon:** 485.04.26

Una Nit per al record

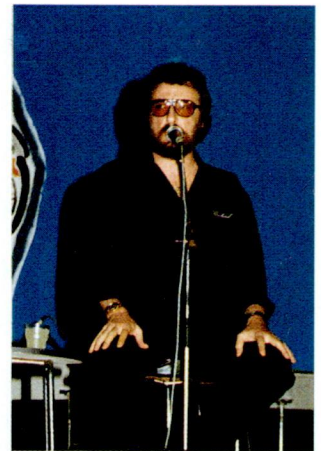


Un escenari especial per a una Nit especial

de la Nit, es sorteja entre els taxistes presents un viatge a Tenerife per a dues persones, amb totes les despeses pagades. L'afortunat ha estat Manuel Pérez. Enhorabona!!

La presentació de la ja tradicional Festa del Taxi de Barcelona va estar a càrrec del conegut periodista i presentador de televisió Pepe Navarro, qui va manifestar a la Revista del Taxi que estava molt content per haver estat elegit com a presentador de la Nit, ja que se sentia molt a prop del col·lectiu del taxi perquè el seu pare havia treballat molts anys com a taxista a Sabadell.

La Nit del Parc de l'Espanya Industrial s'afegeix així a la història formada per aquelles altres que els darrers anys reuniren als professionals del taxi al Moll de la Fusta (1989) i al Poble Espanyol (1988).



L'humor d'Eugeni va ser l'altre atractiu de la Nit



Els taxistes que participaren a la Cursa d' "El Corte Inglés" van rebre els seus trofeus.

El 14 de juliol, el Parc de l'Espanya Industrial, va oferir un ambient especial, propi de les millors revetlles. No es tractava indubtablement de les tradicionals festes d'estiu que ofereix aquest típic districte barceloní, sinó de la "Tercera edició de la Nit del Taxi".

Amb els inconfusibles ritmes carioques de Brasilien Tropical, el bon ritme de l'Orquesta Caravana i l'humor d'Eugeni, el col·lectiu del taxi barceloní va compartir amb familiars i amics moments d'alegria i esbarjo.

Es va aprofitar aquesta Festa per felicitar i donar els respectius trofeus als taxistes que participaren, amb els millors temps, a la Cursa d' "El Corte Inglés" d'enguany. D'altra banda, com a sorpresa



En aquesta càlida Nit de juliol, els taxistes van ballar amb molt èxit la popular "Lambada"



Pepe Navarro, satisfet de presentar la Festa dels companys de professió del seu pare



Manuel Pérez, el taxista premiat amb un viatge a Tenerife

Tancats en el taxi

Jaume Fabre

M'agradaria llegir algun dia, a la secció de cartes al director dels diaris, les queixes dels taxistes. Segur que en podrien explicar tantes que assolirien l'alçada d'un campanar.

En l'espai limitat dels vehicles hi passen moltes hores al dia, i no sempre sols. És un dels llocs on la nostra capacitat de convivència i sociabilitat es posa més a prova.

En una moto, el diàleg és pràcticament impossible. El conductor pot arribar a imaginar-se que viatja sol, encara que porti un passatger. A més, el vent s'endu les males vibracions.

Però en un automòbil, a la cabina d'un camió o en un mitjà de transport públic no es pot ignorar els que estan al nostre costat. Estem perfectament informats de l'olor que desprenen els seus peus o les seves aixelles, del perfum que gasta, o de si han menjat ceba o all. També ens assabentem de les converses alienes, perquè hi ha gent que crida tant que sembla desitjar que fins els que viatgen a l'altre extrem d'un vagó de tren coneguin les intimitats de la seva família. Ens sentim martiritzats pel transistor o els walkmans a tota pastilla i comprovem aviat si els nostres companys de viatge coneixen algunes de les més elementals normes d'urbanitat, si tenen una conversa agradable. Una finestreta oberta o tancada o el fum d'una cigarreta poden ser motiu d'explosions d'ira o del començament d'una gran amistat.

Un viatge a l'estranger amb uns amics pot acabar molt malament. Quatre persones tancades en pocs metres quadrats durant molts dies han de disposar d'una gran dosi de tolerància si no volen mossegar-se. Ja és prou complicat conviure amb la família en els cent metres quadrats d'un pis!

Per això sempre que agafo un taxi m'interesso a descobrir com s'ho fa el conductor en el terreny de les relacions socials. Sempre segueixo la

norma, que considero elemental, de posar-me mentalment al seu lloc. Si tothom ho fes així, segurament hi hauria molta més comprensió i menys crítiques, perquè no és el mateix mirar-se les coses des del seient del darrere, on estem com a màxim mitja hora, que passar-se vuit hores al volant.

En general he comprovat que, si un comença una conversa sobre qüestions que no siguin banals, els taxistes s'hi enganxen tot seguit, i escoltant-los, sempre s'aprenen coses noves. Això, naturalment, si no és l'hora del programa del Butanito, perquè aleshores no hi ha altre remei que escoltar-lo resignadament.

També he comprovat que els taxistes tenen ben apreses la màxima que diu "Molèstia avisada, molèstia perdonada". És com quan volem fer una revetlla a la terrassa de casa. Si no avisem als veïns, segur que es queixen, i amb raó. Si uns dies abans els convidem a la revetlla, encara que el més probable és que no vinguin, podran organitzar-se la nit fora de casa o mentalitzar-se que tindran soroll fins a la matinada. De la mateixa manera, un taxista que ens convida a un cigarret abans d'encendre el seu quedarà perdonat del fum que inevitablement ens vindrà a parar a la cara.

No ha de ser fàcil aguantar els malhumors o el despotisme de molts passatgers, ni tampoc trobar un terreny de joc neutral entre allò que el taxista vol fer i allò que el viatger desitja. Els que es queixen sempre són els passatgers. M'agradaria llegir algun dia, en la secció de cartes al director dels diaris, les queixes dels taxistes. Segur que en podrien explicar tantes que assolirien l'alçada d'un campanar.





Una nueva dimensión en taxi.

Este coche le parecerá más grande por dentro que por fuera. Con espacio de sobra para Ud. y sus pasajeros. Con un maletero que envidian otros coches de su clase. El origen de una nueva forma de conducir.

Su impecable diseño atrae las miradas. Su motor desarrollado por ordenador crea nuevos esquemas de perfección. Con él no le preocuparán las vueltas que dé el cuentakilómetros.

Todo un Volkswagen. De los que no pisan los talleres y raramente paran en las gasolineras.



Una nueva dimensión del taxi que convence en todos los sentidos.

Aunque sea por curiosidad. Venga a conocerla.

Passat CL: 90 CV
 Passat GL: 112 CV (*)
 Passat GT 16 V: 136 CV
 Passat CL TD: 80 CV
 Passat G60 syncro: 160 CV

Equipamiento de serie: (*) Motor de inyección. Dirección asistida. Cierre centralizado. Elevavinas eléctricos puertas delanteras. Volante de cuatro radios. Cristales tintados. Asiento del conductor regulable en altura. Reposacabezas anteriores y posteriores. Asientos posteriores regulables longitudi-

nalmente. Espejos retrovisores regulables desde el interior. Spoiler anterior integrado en parachoques. Spoiler posterior (Berlina).

Equipamiento opcional: Sistema de frenos ABS. Computadora de a bordo. Aire acondicionado. Tapicería de cuero.

Desde **1.608.342 pts** P.F.F.

En su concesionario Volkswagen / Audi.



**Volkswagen
 Passat**

El motor de arranque

Sebastián Ato Villalba
 Profesor de Mecánica
 de la "Escola del Taxi de Ciutat Grogà"

En la era del automóvil, el poner el motor en funcionamiento suponía una gran dificultad, pues había que hacer un enorme esfuerzo sobre una manivela unida al extremo del cigüeñal y los resultados de este sistema de puesta en marcha eran bastante lamentables. La persona que la hacía girar corría el riesgo de romperse la muñeca o el brazo si no lo hacía como era debido.

Pues bien, este sistema ya no existe, hoy todos los vehículos, tanto un diesel como de explosión, van dotados de un motor de arranque. Este sistema es simplemente un motor eléctrico que, al ser accionado, desplaza un piñón y engrana con la corona dentada del volante de inercia y éste, a la vez, hace girar el cigüeñal a una velocidad mínima de unos 300 o 400 rpm, suficientes para vencer el roce y temperatura que en esos momentos tienen las partes internas del motor y, posteriormente, la puesta en marcha.

El motor de arranque se podría comparar con la dinamo, ya que tienen un gran parentesco, aunque no cumplen con las mismas funciones porque, la dinamo es un generador de corriente y el motor de arranque derrocha energía, es decir, la dinamo recibe el giro del motor y produce corriente eléctrica, mientras el motor de arranque recibe corriente eléctrica (gasta unos 300 amperios cada vez que se acciona la llave) y proporciona el giro del motor.

Partes del motor de arranque

La carcasa, las bobinas inductoras y masas polares, el inducido, el piñón de arrastre, la tapa lateral, las escobillas, el solenoide o automático son los principales elementos que forman el motor de arranque.

La carcasa

Es el envoltorio de todo lo que es el motor de arranque, es decir, la parte externa del mismo. En ella es donde van sujetos todos los mecanismos del motor de arranque. La sujeción del motor de arranque en la carcasa del cambio de velocidades (zona más próxima al volante de inercia) se efectúa por medio de tornillos.

Las bobinas inductoras y masas polares van sujetas a la

carcasa por medio de tornillos. Las bobinas inductoras son unos hilos muy finos (alrededor de 1 mm) que están enrollados en forma de curva, de acuerdo con la forma cilíndrica de la carcasa. Los hilos son de cobre esmaltado y están totalmente encintados para su protección. Cuando conectamos la llave de contacto, damos paso a una corriente eléctrica (procedente de batería) a las bobinas y éstas crean un flujo magnético (el flujo magnético es el conjunto de líneas de fuerza que existen en el campo magnético).

El inducido o rotor

Es la parte móvil del motor de arranque. Consta de tres partes fundamentales. *El bobinado*, que tiene cierta cantidad de hilos, los cuales van alojados por medio de

soldaduras de gran precisión sobre las ranuras.

El tambor del inducido es el que lleva practicadas las ranuras ya mencionadas anteriormente y van conectadas en serie.

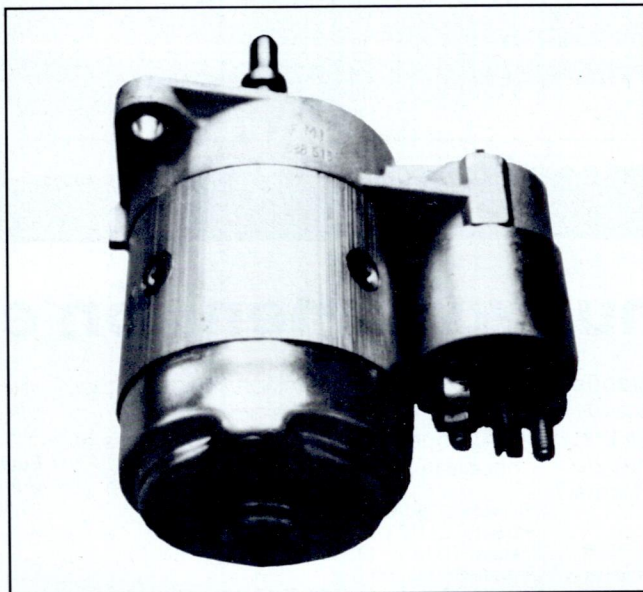
El *colector* es el asiento de las escobillas y tiene por misión recibir la corriente procedente de las bobinas.

El *piñón de arrastre* va unido a un extremo del inducido. Tiene un estriado helicoidal del cual se deslizará el piñón en el momento de accionamiento de arranque. El piñón desplazable posee los dientes rectos y debido al roce y resistencia que ofrece el motor, éste ha de tener menor número de dientes que el volante de inercia para permitir una relación de fuerza adecuada para poner el motor en funcionamiento sin problema alguno.

La *tapa lateral* es la que une el solenoide y la carcasa, ésta a su vez se une a la carcasa del cambio de velocidades, y también tiene por objeto alojar en su interior a la horquilla y piñón desplazable.

Las *escobillas* han de ser de gran resistencia, por ello se suelen montar, normalmente, escobillas de cobre para motores de arranque, porque en el momento del arranque reciben entre 150 a 300 amperios por cm² y la presión de éstas sobre el colector debe ser entre 600 y 800 gr/cm³.

El *solenoide* o automático es simplemente un electroimán, un ánclora y un muelle. Todo este conjunto es el encargado de desplazar la horquilla y ésta al piñón.



Motor de arranque

ACTA nº 1

REUNIÓN ADMINISTRACIÓN - ASOCIACIONES DEL TAXI

En Barcelona, el día 18 de julio de 1990, en el despacho de la Gerencia de la Entitat Metropolitana del Transport, se reúnen los Sres. Joan Laporta Argelich, Gerente de la E.M.T.; Andreu Nebot Mula, Director Técnico del Taxi; Francisco Galván Martín, en representación del "Gremio Unión de Taxistas"; José del Toro Esteve, en representación del "Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi"; Dionisio Gracia, por el "Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona" y Juan Fuentes Bergadà, por la "Asociación Empresarial del Taxi".

Actúa como Secretaria Delegada la Sra. Irene Mestres Bouzó, que certifica:

Abierta la sesión a las diecisiete horas, el Director Técnico del Taxi informa a los asistentes que acaba de recibir un Fax de la Dirección del Aeropuerto del Prat notificando que desde el próximo día 23 de julio al 4 de agosto se realizarán obras en el aeropuerto que afectarán a la parrilla de taxis.

El Sr. Galván solicita que se estudie la posibilidad de habilitar otro espacio para el estacionamiento de los taxis.

El Sr. Nebot se compromete a que los Servicios Técnicos del Taxi se encarguen de este asunto hablando con el Director del aeropuerto, junto con un representante de los sindicatos aquí presentes, quedando designado el Sr. Galván.

Seguidamente los asistentes, después de comentar los diferentes temas que creían de interés, acuerdan fijar el siguiente orden del día para la reunión:

- 1.- Normativa del Consejo Consultivo del Taxi.
- 2.- Temas de circulación
- 3.- Modificación de la normativa sancionadora.
- 4.- La Promoción del Taxi.
- 5.- Empresas

6.- Tasa de Transferencias inter-vivos de padres a hijos.

7.- Ruegos y preguntas.

1 EL CONSEJO CONSULTIVO DEL TAXI

El Sr. Joan Laporta explica que la normativa que constituye el Consejo Consultivo aprobada inicialmente por el Consejo Metropolitano de la Entitat el 29 de marzo último, se someterá próximamente a información pública y audiencia de los interesados y que, en este sentido, será enviada a los sindicatos para que puedan estudiarla y formular las alegaciones que crean convenientes.

Asimismo, y para conseguir la mayor operatividad de este Consejo, propone que sea esta Mesa de Negociaciones la que nombre Comisiones de Trabajo que puedan estudiar los temas concretos, algunos de ellos urgentes y puntuales que no pueden esperar la constitución del Consejo en el presente caso y, una vez constituido, la convocatoria y reunión del mismo.

El Sr. Gracia suscribe la necesidad de agilidad y operatividad del Consejo y la de estable-

cer las formas de trabajo en el mismo, intentando que los sindicatos aporten propuestas conjuntas frente a la Administración.

El Sr. Galván solicita que se fije un calendario de reunión y temas para poder estudiarlos previamente.

2 CIRCULACIÓN

El Gerente de la Entitat expone la conveniencia de presentar al Área de Circulación del Ayuntamiento de Barcelona, a principios del próximo mes de septiembre, unos criterios - marco generales de mejoras a introducir en temas de circulación que permitan incrementar la velocidad comercial en los taxis.

Comenta el Sr. Laporta la buena disposición del Alcalde de la ciudad hacia el taxi, pero dado que la red viaria de Barcelona es limitada, sería oportuno ofrecer contrapartidas a las demandas que se realizan, como encochar y desencochar en el Ensanche sólo en los chaflanes.

El Sr. Del Toro manifiesta que esta opción tendría que ir acompañada del compromiso del Ayuntamiento de liberar el carril Bus-Taxi y dejar libres las esquinas, asimismo habría que ampliar los kilómetros de carril-Bus.

El Sr. Galván propone que se instalen las paradas de los autobuses en los chaflanes, resaltando la necesidad de potenciar mejoras circulatorias. Destaca la relación de este tema con el tarifario.

El Sr. Fuentes propone que se elabore un dossier que trate de los problemas existentes y las soluciones que se proponen. Añade que estas medidas podrían ponerse en marcha aprovechando el período de Navidad para promocionar el sector y vender el taxi como un transporte público rápido.

En el tema de la integración del taxi en el transporte público, el Sr. Nebot comenta las ventajas de la ampliación de la red de metros y de otros servicios públicos para los propios taxistas, dado que de esta forma lo que se consigue es que el ciudadano deje el coche particular y utilice el transporte público.

El Sr. Gracia apunta que es preferible aumentar el número de carreras y, por tanto, mejorar la velocidad comercial en lugar de incrementar tarifas.

Respecto a las infracciones de la Ordenación Municipal de Circulación, el Sr. Laporta asegura que el Ayuntamiento está dispuesto a estudiar escrupulosamente las alegaciones de los taxistas teniendo en cuenta las horas de conducción de este colectivo, pero haciendo cumplir con rigor la Normativa vigente.

3 MODIFICACIÓN DEL RÉGIMEN SANCIONADOR

El Sr. Laporta informa que existen dos expedientes relativos al tema. Primero, uno de reforma de todo el capítulo de régimen sancionador del Reglamento, en fase de proyecto, y un segundo expediente que sólo contempla el incremento de las sanciones pecuniarias, actualmente en fase de exposición al público.

Pone de manifiesto el deseo de que esta modificación se estudie y se discuta con los sindicatos representativos del sector, y que aunque ya se hayan presentado alegaciones por estas fuerzas sindicales en relación al expediente de adecuación de las multas, después de más de 12 años de vigencia de las actuales, sería conveniente volver a tratar todo el tema de forma global.

El Director Técnico del Taxi propone abrir un expediente interno, dando audiencia a los representantes sindicales. También comenta que el tema de denuncias se ha controlado a la baja, y que la intervención de los representantes sindicales en las denuncias debería entenderse para fijar criterios generales a seguir, problemas y conflictos que se puedan producir, repercusión social, perjuicios de estas conductas para el sector, etc.

Hace especial referencia al carácter disuasorio de las sanciones y afirma que lo que se pretende con ellas es evitar que el infractor reincida, siendo la experiencia en este sentido positiva.

Propone también enviar folletos informativos

a los ciudadanos sobre sus derechos y deberes hacia los taxistas.

El Sr. Laporta resalta la necesidad de concienciar al sector de que se ha de cumplir la Normativa y también transmitirse, que la aplicación de sanciones será rigurosa una vez probados los hechos denunciados.

Todo el sector ha de intentar aislar al núcleo reducido de conductores (unos doscientos) que sistemáticamente incumplen el Reglamento en perjuicio de otros profesionales.

El Sr. Fuentes apunta que en el taxi debería haber estos folletos informativos con explicaciones amenas y claras sobre tarifas, sobre los servicios que realizan los taxis, así como obligaciones y derechos de los usuarios. En este aspecto, resalta tres puntos: los cambios de moneda, la obligación de pagar media hora cuando el pasajero abandona el vehículo transitoriamente y las prohibiciones de fumar.

4 PROMOCIÓN DEL TAXI

El Sr. Laporta expresa la voluntad de animar toda iniciativa empresarial que mejore el servicio y aporte soluciones innovadoras.

El Sr. Fuentes propone que se ayude a las empresas de radio-teléfono, actualmente a medio rendimiento, especialmente en aspectos de dirección, fomentando la agrupación de empresas.

El Sr. Laporta cree más viables las soluciones parciales unificando determinados servicios.

El Sr. Galván pide que estas cuestiones se canalicen a través de los representantes sindicales y expone que sería conveniente facilitar un local común para las emisoras. De esta forma, una vez instaladas en una misma sede, sería más fácil la unificación.

El Sr. Nebot explica que la actual Ley de Transportes configura estas empresas como Empresas Auxiliares de Transporte y que actualmente intentan ampliar los mercados. Sin duda la fusión entre ellas permitiría mejorar sus servicios, ahora insuficientes para las necesidades de la población.

El Sr. Gracia cree también que debería primarse la unidad de las emisoras.

5 EMPRESAS

El Sr. Laporta diferencia dos temas:

1.- La normalización de la situación existente.

2.- La política de futuro que comporta determinar la cuota de participación empresarial en el sector, tamaño de las empresas, etc.

El Sr. Nebot informa que en la actualidad 168 personas tienen más de una licencia de taxi y que, en otros casos, las licencias se administran por poderes.

Un problema grave a reseñar son los arrendamientos puros que todavía existen, muy difíciles de detectar por la Administración y que perjudican gravemente al sector.

La reglamentación de la situación actual permitiría controlar todo aquello que no es empresa y que son las explotaciones que dan un mal servicio.

El Sr. Galván manifiesta la necesidad de estudiar el tema a fondo, presentando un dossier a debate.

El Sr. Fuentes expone las ventajas de crear verdaderas empresas, con una sede social localizable, responsabilizando al empresario de su funcionamiento y de la prestación de los servicios. Todas estas características permitirían mejorar la imagen del servicio.

El Sr. Del Toro considera que se trata de un tema grave para los autónomos y que incrementa el número de horas de trabajo de los taxis.

El Sr. Gracia cree que debe apoyarse a las personas que quieren crear una empresa, pero que no se puede pretender sólo solucionar cuestiones personales. Plantea la contradicción entre la legalización de las empresas y las viudas que no pueden continuar con la empresa del marido.

El Sr. Laporta responde que son dos situaciones que no se pueden equiparar.

6

TASAS DE TRANSFERENCIAS INTER-VIVOS DE PADRES A HIJOS

Se acuerda que la próxima Ordenanza Fiscal contemplará una reducción de la tasa de transferencia inter-vivos entre padres e hijos, equiparándola a las transmisiones mortis causa entre familiares de primer grado.

Se estudiará si esta medida afectará también a transferencia entre matrimonios.

7

RUEGOS Y PREGUNTAS

a) El Sr. Galván plantea el tema del coste suplementario que cobran los concesionarios de automóviles para pintar los taxis de amarillo y negro.

El Sr. Del Toro pide que la Entitat Metropolitana del Transport se haga cargo de la pintura amarillo y negro de los taxis a través de Ciutat Grogà.

El Sr. Laporta informa que los fabricantes de automóviles en la solicitud de homologación de vehículos ya se comprometen a suministrarlos de este color y que se trata de una cuestión a negociar directamente por los sindicatos con los concesionarios, junto a los descuentos de los precios de fábrica.

b) Situación en el aeropuerto

El Sr. Galván expone la difícil situación en que se halla el aeropuerto en estos momentos, con infracciones constantes en el turno de parada, que pueden degenerar en conflictos contra los taxistas.

La situación es más grave al mediodía y a partir de las 22:30 h., ya que no está presente la Guardia Urbana del Prat y las Chaquetas Amarillas han finalizado el servicio.

El Sr. Del Toro solicita vigilancia continua en el aeropuerto y en la estación de Sants.

El Sr. Nebot explica que desde el día 25 de julio se ampliará la presencia de la Guardia Urbana hasta las 23 h. y con dos agentes más.

Asimismo, el día 25, personal de la Entitat

impartirá clases sobre el taxi a guardias urbanos del Prat.

El Sr. Galván pone de manifiesto la falta de conexión entre la parrilla y la parada desde las 22:30 h y solicita la ampliación de horas de las Chaquetas Amarillas.

El Sr. Laporta acepta esta proposición.

c) El Sr. Galván introduce el tema tarifario, pidiendo que se fije una fecha para empezar a aplicar las tarifas cada año.

El Sr. Fuentes propone que el cambio se realice durante el mes de diciembre de cara a la campaña de Navidad, con el fin de habituar a los usuarios antes del mes de enero.

El Sr. Laporta ve la propuesta posible, siempre que la Comisión de Precios lo acepte.

d) El Sr. Juan Fuentes propone que se traslade la I.T.V. a Ciutat Grogà, concentrándose todo el tema de revisiones para los taxistas en ese lugar.

El Sr. Galván manifiesta que la proposición del "Gremio Unión de Taxistas" es que el taxista pase una sola revisión de I.T.V. y, si esto no es posible por la legislación vigente, que una de las dos revisiones sea a cargo de la Entitat Metropolitana del Transport, independientemente del lugar donde se realice.

El Sr. Del Toro cree que se podría trasladar la I.T.V. a Ciutat Grogà o a la Zona Franca, donde se encontraba anteriormente. El Sr. Gracia está también de acuerdo con esta propuesta.

El Sr. Nebot explica que es un tema a tratar con el Departamento de Industria de la Generalitat.

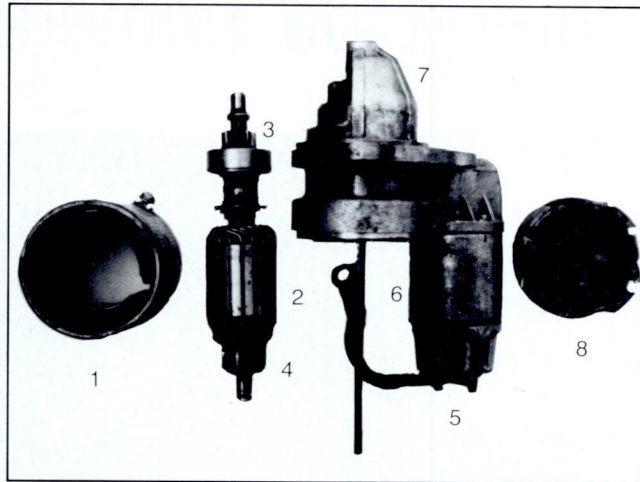
e) El Sr. Del Toro pide que la Entitat estudie la posibilidad de asumir el coste que la consulta ha representado para los sindicatos.

El Sr. Laporta pide que los sindicatos presenten los gastos que han tenido.

Y no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión a las veintidós horas treinta minutos, extendiéndose la presente acta, que firman los asistentes.

Funcionamiento

Cuando el conductor acciona la llave de contacto en posición de arranque, la corriente llega al electroimán del automático y éste al magnetizarse atrae el ánora que a la vez presiona el muelle. Por este efecto ocurre lo siguiente: El piñón se ha desplazado por medio de la horquilla y éste engrana con la corona dentada del volante de inercia. A conti-



Despiece de un motor de arranque

- 1.- Carcasa con sus bobinas inductoras y masas polares
- 2.- Inducido
- 3.- Piñón desplazable
- 4.- Tambor y colector
- 5.- Conexiones
- 6.- Automático o solenoide
- 7.- Tapa lateral
- 8.- Escobillas alojadas en la tapa central del eje del inducido

nuación de esta primera acción, automáticamente se conectará un segundo circuito y éste será el que pondrá el motor de arranque en funcionamiento. Una vez puesto el motor en marcha dejaremos de accionar la llave y a la vez dejará de mandar corriente al electroimán, el cual ya no estará imantado y el ánora, horquilla y piñón volverá a su sitio por la presión ejercida del muelle.

CIUTAT



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

Seguimos ampliando servicios al socio.

OFERTA ESPECIAL ACEITE

Hasta el 31 del 12 del 90.



Super Oil • 1700 Ptas. 5l.
XD-3 • 1700 Ptas. 5l.
Extra • 1500 Ptas. 5l.

IVA APARTE



SORTEAMOS:
3 VIAJES PARA
2 PERSONAS A TENERIFE
Y 6 JUEGOS DE MALETAS
por cada lata que adquiera obtendrá
un número para el sorteo.

Sorteo el día 11 - Enero 1991
Bases de los sorteos en
CIUTAT GROGA

Citroën BX - Diesel

Confort de primera

M. Àngels Pujol

A finales de 1982 Citroën lanzó al mercado el BX, un modelo que iba a suponer la desaparición del no menos legendario GS y con el que la marca del doble galón iniciaba una nueva etapa tanto en la concepción de sus coches desde el punto de vista técnico y mecánico, como desde el estético.

En su momento, Citroën dijo que el BX era un modelo de conquista, entendiendo por tal concepto el hecho de que un número notable de compradores del BX no eran hasta la fecha clientes de la marca. El tiempo transcurrido y las cifras de ventas registradas desde su aparición confirman plenamente las afirmaciones hechas en aquel entonces. (Hasta el 30 de mayo de 1990, Barcelona disponía de 1.511 auto-taxis de esta marca).

La carrocería, que en su día llamó la atención por su línea, alberga una berlina cinco puertas de poco más de cuatro metros, con una anchura confortable, tanto para los ocupantes de las plazas delanteras como para los pasajeros. Su acceso no es nada complicado, dado el amplio grado de apertura de las puertas y también la altura de la plataforma respecto al suelo, que es de 16 centímetros, una de las más bajas. Lo que bien puede llamarse "interior habitable", en el que se acomodan cuatro personas y que comprende desde el pedal del freno al respaldo del asiento trasero, mide 1'83m, con 89 y 82 cm. a repartir entre la banqueta delantera y la trasera.



Principales características técnicas

Motor	Cuatro cilindros en línea
Cilindrada	1.905 c.c.
Potencia máxima	71 CV a 4.600 r.p.m.
Velocidad máxima	165 km/h.
Caja de cambios	Manual de cinco velocidades
Suspensión delantera	Independiente tipo McPherson
Suspensión trasera	Independiente, brazos longitudinales, barra estabilizadora transversal
Frenos	Disco a las cuatro ruedas
Peso en vacío	990 kilos
Volumen maletero	440 dm ³
Capacidad depósito	52 litros
Longitud	4,24 metros
Anchura	1,68 metros
Altura	1,36 metros
Consumo a 90 km/h.	4,6 litros
Consumo a 120 Km/h.	6,1 litros
Consumo urbano	6,5 litros



El modelo Citroën BX sale de fábrica preparado para poder trabajar como taxi, su tablier está diseñado para situar correctamente el taxímetro.

Economía a todos los niveles

La comodidad es una de las principales características que Citroën ha impuesto en sus coches de segmento medio-alto. Los pasajeros del BX pueden acomodarse con toda amplitud. En la parte delantera, la anchura a la altura de los codos es

de 1'36 m. El maletero ofrece una capacidad volumétrica de 444 dm³, con un plano de carga situado a 66 cms. del suelo y una altura de profundidad hasta la bandeja de 44 cms.

Dotado, como no, de suspensión hidroneumática, como el GS en su día, el BX sigue siendo un Citroën con todas las de la ley en materia de confort y como-

dad a la hora de viajar. En este sentido, ninguno de sus rivales más directos en el mercado puede competir en su apartado en el que la marca del doble galón siempre se ha llevado el primer premio merecidamente.

El sistema de frenos, encomendado a cuatro discos, es muy eficaz, pero también bastante sensible, de modo que hay que acostumbrarse

al tacto del pedal.

Desde que Citroën lanzó al mercado el BX, la diversidad de versiones ha sido una de las constantes del modelo. Hay motores para todos los gustos y también para todas las necesidades. En el sector del transporte público, es decir del taxi, se ha homologado el BX diesel. El motor de esta versión es de 1,9 litros, que proporciona una potencia de 71 CV y una velocidad máxima de 165 kms. a la hora. Es lo más notable de este grupo motriz, no sólo por las prestaciones que es capaz de ofrecer, sino por encima de todo, la economía de uso ya que las cifras homologadas de consumo son muy interesantes.

Y ya que hablamos de economía, Citroën inició con el BX una nueva etapa en materia de plazos de entretenimiento y accesibilidad mecánica a los diversos órganos, factor muy importante sobre todo para quien vive del coche o suele hacer muchos kilómetros viajando.

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.

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

Tarifa de Carretera

Para servicio de viajeros de menos de diez plazas, serie VT

Los servicios de transporte público discrecional de viajeros por carretera, prestados por vehículos de menos de diez plazas, incluido el conductor, y provistos de autorización de transporte clase VT, se hallan sometidos al régimen de autorización administrativa, con sujeción al sistema tarifario y condiciones de aplicación regulados en los artículos 17, 18 y 19 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Tarifa máxima

El incremento de los costes de explotación experimentados desde la aprobación de la Orden de 28 de diciembre de 1988 sobre Régimen tarifario de estos servicios, aconseja la actualización de los mismos y la consiguiente revisión de las tarifas de aplicación, manteniéndose el carácter de tarifa máxima establecido en las anteriores actualizaciones.

Aún cuando la competencia para la fijación de esta tarifa corresponde a la Administración estatal, en base al ámbito nacional de la autorización habilitante para la prestación de dichos servicios, la delegación de competencias en las Comunidades Autónomas, en virtud de lo dispuesto en la Ley orgánica 5/1987, de 30 de julio, aconseja que dichas Comunidades Autónomas puedan, a la vista de las peculiaridades de estos servicios, fijar las tarifas correspondientes a los realizados por vehículos de su ámbito territorial, dentro de los límites señalados por la Administración de Transportes del estado, teniendo en cuenta las especiales circunstancias que en ellos concurren.

En su virtud, oídas las Asocia-

ciones afectadas y analizada la estructura y cuantía de los costes determinantes de estos servicios se dispone:

Primero.- Los servicios públicos de transporte interurbano discrecional de viajeros por carretera, llevados a cabo por vehículos provistos de autorización de la serie VT, excepto en los supuestos a los que se refiere el apartado segundo de esta orden, se realizarán con sujeción a las siguientes tarifas máximas (incluidos impuestos).

Precio por kilómetro recorrido o fracción: 41 pesetas.

Precio por hora de espera: 1.120 pesetas.

Mínimo de percepción: 235 pesetas.

Durante el transcurso de la primera hora de espera, el usuario tendrá derecho a disponer gratuitamente de un tiempo de espera de quince minutos, transcurrido el cual se computará por fracciones de quince minutos, a razón de 280 pesetas cada fracción.

Los mínimos de percepciones no serán acumulables a recorridos a los que se les haya aplicado la tarifa ordinaria por kilómetro recorrido.

Segundo.- No serán de aplicación las tarifas máximas expresadas en el apartado anterior a los servicios de transporte interurbano prestados por vehículos que deban ser considerados de la clase C por aplicación del artículo 2º del Real Decreto 763/

1979, de 16 de marzo, aunque dichos servicios se presten al amparo de autorizaciones de la serie VT.

Tercero.- Los servicios se contratarán en régimen de alquiler por coche completo y los recorridos se entenderán en circuito cerrado hasta el punto de partida por el recorrido más corto, si no se conviniera expresamente lo contrario.

Cuarto.- Los vehículos a los que afecta la presente orden irán provistos de un impreso en el que figuren las tarifas aplicables, en modelo oficial, cuyo formato y condiciones se especifican en el anexo de esta orden, el cual se colocará en lugar visible del interior del vehículo.

Quinto.- En cualquier caso, el usuario tendrá derecho al transporte gratuito de su equipaje, que una vez utilizado el número total de plazas no podrá exceder de 50 kilogramos para los vehículos de hasta cuatro plazas y de 60 kilogramos para los de superior capacidad, siempre que el volumen de los equipajes permita introducirlos en el porta-maletas o en la baca del vehículo sin contravenir las normas o Reglamentos de tráfico y circulación.

Cuando no se utilice el número total de plazas, estas cifras podrán aumentarse a razón de 30 kilogramos por asiento vacío, siempre que la forma, dimensiones y naturaleza del equipaje facilite su transporte en el interior del vehículo.

Los excesos de equipaje sobre las cifras anteriores se abonarán a razón de 0,54 pesetas por

MINISTERIO DE TRANSPORTES TURISMO Y COMUNICACIONES DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES TERRESTRES			
TARIFAS MAXIMAS OFICIALES			
PARA LOS SERVICIOS DE VIAJEROS SERIE VT, AUTORIZADAS POR O.M. DE 15 de Junio de 1990			
Precio por vehículo kilómetro, o fracción, incluidos los impuestos	PESETAS	41	
Mínimo de percepción	PESETAS	235	
			Precio por hora de espera, incluidos los impuestos
			PESETAS 1120
RESUMEN DE LAS CONDICIONES DE APLICACION			
<p>A) Durante el transcurso de la primera hora de espera el usuario tendrá derecho a disponer gratuitamente de un tiempo de espera de quince minutos, transcurrido el cual se computará por fracciones de quince minutos a razón de 280 pesetas cada fracción.</p>		<p>fuito de su equipaje en las condiciones establecidas en la O.M. de 15-06-90.</p>	
<p>B) Los servicios se contratarán en régimen de alquiler por coche completo y los recorridos se entenderán en circuito cerrado hasta el punto de partida, por el recorrido más corto, si no se conviniera expresamente lo contrario.</p>		<p>D) Las percepciones expresadas tienen carácter de máximo y podrán ser disminuidas de mutuo acuerdo, excepto la correspondiente a los mínimos de percepción cuya cuantía tendrá el carácter de obligatoria.</p>	
<p>C) En cualquier caso el usuario tendrá derecho al transporte gra-</p>		<p>E) Las irregularidades o infracciones observadas por los usuarios deberán ser puestas en conocimiento de los Servicios de Inspección de Transportes, pudiendo ser reflejados en el libro de reclamaciones existente en el vehículo.</p>	
VEHICULO-MATRICULA -----			

Licencias amortizadas

Hasta la fecha, la EMT ha procedido a la amortización de las licencias que se relacionan a continuación

1 kilogramo/1 kilómetro, quedando el transportista en libertad de admitirlos cuando este exceso sea superior al 50 por 100 de dichas cifras.

Sexto.- Al contratar el servicio se fijarán los recorridos, plazas y peso del equipaje.

Séptimo.- Las Comunidades Autónomas en las que se ha producido la aplicación efectiva del régimen de delegaciones previsto en la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, y a medida que se produzca dicha aplicación, las restantes podrán fijar libremente el régimen tarifario de los servicios a que se refiere la presente Orden, de acuerdo con lo dispuesto en el segundo párrafo, apartado d) del artículo 5 de dicha Ley, aplicándose dicho régimen a cuantos servicios se inicien en la correspondiente Comunidad Autónoma, cualquiera que sea el lugar en el que los mismos finalicen. En las referidas Comunidades Autónomas el régimen previsto en los apartados anteriores de la presente Orden será de aplicación supletoria.

Octavo.- Por la Dirección General de Transportes Terrestres se dictarán las instrucciones que, en su caso, resulten precisas para la ejecución de la presente Orden, que entrará en vigor el mismo día de su aplicación en el Boletín Oficial del Estado.

Noveno.- Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en la presente Orden.

Ministerio de Transporte Turismo y Comunicación

Orden del 15 de junio de 1990.
BOE núm. 153.

Nºde Licencia	Fecha de Compra	Nºde Licencia	Fecha de Compra	Nºde Licencia	Fecha de Compra
6912	17.2.85	10848	6.6.86	2350	16. 2.87
6044	3.5.85	8332	9.6.86	5374	16. 2.87
1695	15.5.85	3860	12.6.86	5420	20. 2.87
6003	29.5.85	8738	5.6.86	10311	3. 3.87
1998	12.6.85	866	5.6.86	6386	12. 3.87
10859	13.6.85	9050	5.6.86	7994	2. 4.87
3943	2.9.85	1015	17.7.86	2346	3. 4.87
10608	12.9.85	8549	17.7.86	4414	24. 4.87
1369	9.9.85	10245	16.7.86	2535	14. 4.87
1099	3.10.85	1864	28.7.86	8287	15. 7.87
1311	31.10.85	9699	29.7.86	7762	15.10.87
7257	29.11.85	3658	29.7.86	20005	15.10.87
11011	14. 1.86	2344	3.9.86	20013	18. 7.88
10877	3. 2.86	2897	3.9.86	4131	26.9.88
3528	26. 2.86	7608	9.9.86	3250	7.10.88
1927	21. 2.86	810	29.9.86	10954	27.10.88
2673	18. 3.86	7987	9.9.86	10387	8.11.88
10509	25.4.86	3035	8.10.86	20003	29.11.88
1386	25.4.86	10733	10.10.86	20012	29.11.88
8555	25.4.86	6381	14.10.86	20015	29.11.88
5185	25.4.86	7573	23.10.86	20017	29.11.88
2853	25.4.86	6055	23.10.86	20020	29.11.88
217	29.4.86	3545	23.10.86	20018	29.11.88
5301	29.4.86	8496	5.11.86	9896	19.12.88
5335	29.4.86	20010	6.11.86	10795	6. 3.89
7839	2.5.86	20021	18.11.86	8006	15.5.89
6335	12.5.86	5351	18.12.86	10347	12. 6.89
6982	13.5.86	20009	9.1.87	20014	27. 6.89
10981	13.5.86	5685	20.1.87	5487	9. 5.90
10324	15.5.86	4718	27.1.87	2002	22. 7.90
4675	26.5.86			2004	2. 7.90

La accidentabilidad vial

Dr. Ignasi Fina
Especialista en medicina del trabajo

Los accidentes de tráfico son, junto a las drogodependencias, en términos de mortalidad precoz, los factores sanitarios más problemáticos, sin olvidar, no por repetidos, el cáncer, en todas sus formas de presentación, y las enfermedades cardiovasculares. En contraposición, la esperanza de vida se prolonga de forma casi imperceptible, pero constante, en las sociedades desarrolladas, persistiendo significativamente y de forma creciente la accidentabilidad vial.

En esta dramática problemática, el taxista cumple con su función, atento a un riesgo que conoce, con el que convive pero que no acepta como irremediable y en el que se le involucra como parte integrante: "los taxistas hacen lo que quieren, no respetan, etc".

Las campañas informativas, las normativas, las penalizaciones, tan de moda en las políticas revisionistas, no son más que aditivos molestos a esta realidad que de forma sistemática afecta, gravemente, a la salud colectiva y que sigue apareciendo como inmodificable.

Las estadísticas de muertes y heridos, por edad, sexo, población, tan difundidas y alarmantes, se atribuyen a distintos factores, pero, sistemáticamente, culpabilizan al conductor, al que convierten en protagonista de un error inconcebible y no permiten cambiar las consecuencias de esta difícil relación entre tráfico y seguridad.

La subjetividad social ha perdido la capacidad de comprender el error como cualidad humana, se ha impermeabilizado y no tolera la posibilidad de que pueda producirse. El fallo humano se penaliza, se castiga en el Código Penal, mientras detrás se esconden tantas y tantas responsabilidades que sí podrían explicar la peligrosidad vial y que no son las imprevisibles de carácter accidental. Precisamente por ser habituales, los factores de riesgo del sistema son los que accidentabilizan y no el fenómeno que, reducido al ámbito de la responsabilidad individual, se caracteriza como "fallo humano".

La
subjetividad
social
ha
perdido
la
capacidad
para
comprender
el error
como
cualidad
humana

En cualquier accidente de tráfico, el presunto culpable es, en primer lugar el conductor. Ni el sistema vial, ni el estado del pavimento, ni el exceso de horas de trabajo o la negligencia institucional aparecen en la lista de sospechosos y, mucho menos, en la de responsables.

Los factores de peligrosidad

El "fallo técnico" que representa un indicador parcial del fallo del sistema queda, pues, relegado a un segundo término y su investigación aplazada siempre a la interpretación de planos, mediciones, fotografías, testigos, etc. Cuando este proceso detecta algún indicio de causalidad material, pocas veces se da a conocer, queda oculto y no se toman las medidas de modificación que lo eliminen o disminuyan su incidencia como agente de peligrosidad.

El accidente ideal sería aquél que permitiera evidenciar la perversidad intrínseca del sistema y avanzar hacia otras formas de seguridad vial en las que el fallo humano no fuera sino una variable de comportamiento, una opción posible y exenta de riesgo. A esta proyección utópica sólo es posible acercarse en la medida en que el error pase a constituir la fuente de datos para informar y configurar el sistema de seguridad vial.

Estandarizar los factores de accidentabilidad permite instruirse en los fallos del sistema, en su inexcusable insuficiencia y en su improrrogable caducidad.

La siguiente enumeración de factores pretende, por tanto, incitar a esta reflexión y ejemplarizar sobre la situación que afecta diariamente al taxista y en ningún caso abarcar la multifactorialidad que incide en la siniestralidad vial:

- ♦ Errores del diseño urbanístico, barreras, obstáculos, etc.
- ♦ Trazado de la red vial.
- ♦ Conservación y es-



El hombre es un importante factor de viabilidad porque regula, decide, conoce y juzga en las acciones de incertidumbre

tado de pavimentación.

- ◆ Persistencia de puntos negros, cuellos de botella.
- ◆ Masificación del tráfico.
- ◆ Ordenamiento ineficaz desde la óptica prevencionista.
- ◆ Señalización, pictogramas inservibles.
- ◆ Situaciones frecuentes de insuficiente visibilidad.
- ◆ Medios de información orientados a detectar continuas improvisaciones, a alertar sobre riesgos sobreañadidos.
- ◆ La aceptación rutinaria de situaciones de distrés circulatorio, como las retenciones, los desvíos, el cierre de calles.
- ◆ Las prisas, los horarios de trabajo, la fatiga, la ausencia de pausas establecidas en la conducción.
- ◆ La falta de planificación en la adopción de hábitos de seguridad.
- ◆ Los ruidos, los itinerarios difíciles, las horas punta.
- ◆ El riesgo de la conducción nocturna.
- ◆ La sistemática orientación de la protección de carácter individual: cascos, cinturones, etc.
- ◆ El déficit de adopción de medidas técnicas de protección colectiva.
- ◆ La sistemática culpabilidad individual.

El fallo humano

Si redimensionamos el concepto de fallo humano como producto de las condiciones de trabajo y, por tanto, como resultado lógico y previsible del exceso de carga de trabajo o de la falta de normatización de las condiciones de



salud laboral, en definitiva, de la falta de adaptación del trabajo a los requerimientos psicofísicos del taxista profesional y no como conducta negligente o intencionada, lograremos establecer las bases indiscutibles de la seguridad vial en términos científicos.

No existe base objetiva alguna que permita atribuir el fallo humano a una conducta de peligrosidad, sino que como demuestra la experiencia se trata de una discrasia entre el sistema y conducta esperada, que siempre es un término relativo o estadístico. Se trata, por tanto del producto de la suma de factores nocivos que emergen del propio sistema de seguridad.

La paradoja de que se trata precisamente del indicador más específico del fallo del sistema, lo que denominamos "error" y que éste es inseparable del diseño racional de la seguridad, es admitir la única vía de cohesión del sistema y evitar los efectos desastrosos de la penalización individual.

En primer lugar, es la participación de los principales usuarios del tráfico, y los taxistas constituyen el colectivo más representativo, la que puede inducir mecanismos de flexibilización y de acercamiento entre la normativa y la realidad, las necesidades de una seguridad vial racionalizada y su aceptabilidad.

Sin esta garantía, la participación de los profesionales del sector recuperando sus conocimientos, experiencia y subjetividad, nos seguiremos enfrentando al determinismo frustrante de las tasas de mortalidad, de los tantos por ciento y a la perpetuación de la agresividad del sistema.

Junto al escándalo y rechazo público que no contempla el fallo humano como factor de protección frente a la siniestralidad vial que considera normal, habrá que poner a esta doble moral simplificadora la revalorización del fallo humano como único factor de corrección del sistema, a través de los mecanismos de un modelo participado y participativo que integre este conocimiento "palmo a palmo"

que el taxista tiene de la conflictividad vial y de los fallos del sistema.

El modelo participativo de prevención

Recuperar el concepto de error obliga a una primera clasificación de sus principales características:

Omisión: no realizar la tarea prevista.

Ejecución: no realizar la tarea de la forma prevista.

Derivación: se introduce una tarea prevista.

Secuencial: se realiza la tarea en orden distinto.

1º A esta capacidad de "errar" se añade la capacidad de suplir las carencias del sistema, los errores del sistema y, en definitiva, de modificarlo.

2º Conocer los errores que se cometen y a través de qué mecanismos se producen los factores de peligrosidad.

3º Recopilación de los errores por sus características y peculiaridades más específicas, no con fines penalizadores o meramente estadísticos, sino de diseño del perfil de peligrosidad vial establecido.

4º Capitalizar los errores de acuerdo con su incidencia y calidad, incidencia y gravedad de resultados, para integrarlos en el marco de seguridad vial, neutralizando sus efectos.

5º Recuperar el error como experiencia, como producto de las condiciones viales, sean éstas habituales o excepcionales.

6º Optimizar las fuentes de participación y de conocimiento colectivo en beneficio del diseño del modelo, su mantenimiento y adaptación progresiva a las variantes del tráfico, desde la óptica del usuario y víctima potencial como criterio fundamental de seguridad.

La investigación del error constituye, por tanto, un factor importante de reflexión sobre el

En cualquier accidente, el presunto culpable es, en primer lugar, el conductor. Ni el sistema vial, ni el estado del pavimento aparecen en la lista de sospechosos

sistema vial, la flexibilización y adaptabilidad del mismo, el protagonismo que debe adquirir la subjetividad del usuario en su proyección y planificación, y es asimismo un mecanismo estimulador del progreso, del aprendizaje, de la experiencia, de la habilidad y destreza, de la recuperación del equilibrio protector, de su necesaria puesta al día, por lo que constituye el principal referente ignorado de seguridad.

Algunas conclusiones

El hombre es un excelente factor de fiabilidad vial, porque regula, decide, conoce y juzga en las situaciones de incertidumbre y puede hacer frente a situaciones inesperadas, irrepetibles y sorprendentes. Siempre podrá suplir las carencias del sistema, aún las más inevitables, y sus posibilidades cognoscitivas superan en la realidad los mejores "sistemas expertos" conocidos, aunque hay que admitir que existen condiciones (fatiga, tensión psicológica, prisas, etc.) que pueden disminuir su

eficacia y que son a su vez producto de las carencias en las condiciones de trabajo.

Los accidentes normales son los que se producen porque son el producto del modelo vial vigente en la ciudad, son ni más ni menos los que tienen que suceder, los que corresponden a un sistema inservible, que personaliza la responsabilidad, que ve fantasmas por todas partes: los usuarios.

Ante la perversidad del sistema de seguridad vial, no sirve imputar el error al abusivo uso del coche particular, a la infracción sistemática de las normativas, a la falta de responsabilidad de los conductores, sino que urge cambiar el sistema con clara mejora en las condiciones

generales de viabilidad, incentivando el uso del transporte público por su eficacia, transformando el concepto de vía pública con base finalista, de utilidad y que sean las propias iniciativas de los usuarios de esta viabilidad los que definan, modifiquen y moldeen, racionalizando el sistema a la medida de todas las variables previsibles.



De nou a catorze barris

Texte i fotos: Eva Gimeno
Historiadora d'Art

Generalment, quan es parla de Nou Barris, associem aquesta zona a un munt de barriades perifèriques entre Horta i St. Andreu, exemple viu d'urbanisme "degradat" i amb un elevat índex d'immigració.

Deixant a part els tòpics de rigor, cal dir que una proposta d'itinerari per aquest sector de la ciutat s'explica millor d'acord amb elements de caire urbanístic que no pas estrictament artístics o estètics.

Avui dia el districte de Nou Barris aglutina, administrativament parlant, els barris de Vallbona, Ciutat Meridiana, Torre Baró, Trinitat Nova, Roquetes, Polígon Canyelles, Guineueta, Verdum, Prosperitat, Porta, Ramón Albó, Turó de la Peira, Vilapicina i Torre Llobeta. (Croquis 1)

Una història, amb tres grans etapes

Si fem un repàs històric, podríem establir tres grans etapes per entendre la formació i el desenvolupament d'aquests barris.

Fins a finals del segle passat, aquests territoris, bàsicament de conreu, pertanyien al terme municipal de St. Andreu, que s'annexà a Barcelona el 1897. Durant aquest període hem de parlar de masos escampats i torres aïllades, construïdes per la burgesia menestral del municipi abans citat.

La segona, acabada la guerra i fins els anys setanta, marca el veritable moment de naixement i formació dels Nou Barris. Resulta clarificador establir els quatre tipus de residència que apareixen en aquest moment: barris autoconstruïts en bona part (Torre Baró, Vallbona, i part de Roquetes), barris de construcció promoguda per organismes oficials (Trinitat Nova, el Polígon Canyelles, la Guineueta), barris aixecats per organismes oficials i immobiliàries (Verdum i Prosperitat) i el cas aïllat de Ciutat Meridiana, com exemple d'operació immobiliària en solitari. Aquesta

barreja d'iniciatives provocaren la formació d'un paisatge urbà ja consolidat: polígons, blocs aïllats, edificis de construcció ràpida i amb pèssimes condicions, especulació, manca d'equipaments, distribució incoherent del sòl, barraquisme, etc., tot això en una zona difícil quant al terreny (pels forts pendents) i amb una xarxa viària poc accessible.

La darrera etapa ve assenyalada per la dècada dels vuitanta fins al moment actual, i es concreta en la voluntat, per part de l'Ajuntament, de dignificar i monumentalitzar la xarxa viària i alguns espais públics. L'exemple més viu correspon a les obres del darrer tram del 2on Cinturó, que passa per la Via Favència i desembarcarà a l'Avinguda Meridiana.

Barri a Barri

Iniciem el recorregut per la zona sud, en els barris de Vilapicina i Torre Llobeta. Al Pg. Fabra i Puig, al costat de la Pl. Virrei Amat, hi trobem el conjunt format per l'antiga església parroquial de Sta. Eulàlia de Vilapicina, existent des del s. X i reedificada el 1782, Can Basté (la rectoria de l'església) i l'antic hostal medieval de Ca

l'Artés. La Torre Llobeta, situada al Pg. Maragall, és una casa pairal del s. XV que, reformada interiorment, acull el centre cívic del mateix nom.

Pujant pel Pg. de Fabra i Puig, arribem al gran parc del Turó de la Peira i a les anomenades "cases barates" de Ramón Albó, creades pel Patronat Municipal de l'Habitatge el 1929, avui dia en procés de remodelació. Baixant un xic i travessant el carrer del Dr. Pi i Molist, arribem al barri de Porta, on destaca la Plaça Sòller, reformada el 1983, la segona més gran de la ciutat després de la Pl. Catalunya. També cal esmentar el cementiri de St. Andreu, i més avall al costat de la Meridiana, el nou complex esportiu de Can Dragó, inaugurat l'abril d'aquest any.

Pujant fins a la Pl. Lluchmajor, arribem a l'encreuament del Pg. de Valldaura amb el final del Pg. de Verdum i el començament de la Via Júlia. Aquesta plaça, centre neuràlgic de circulació, s'ha vist enriquida recentment amb la recuperació d'una escultura dels anys 30, el monument a la República de Josep Viladomat, que s'ha col·locat damunt d'una monumental estructura metàl·lica dels arquitectes Viaplana i Piñon.

Des del Pg. Valldaura, que divideix la Guineueta, ens podem apropar als terrenys de l'antic Institut Mental de la Sta. Creu (inaugurat el 1889 pel Dr. Pi i Molist), on avui es troba la seu del districte, i arribar-nos al parc de la Guineueta, travessar les obres de la Via Favència per la rambla del Caçador fins al Polígon Canyelles. Aquest Polígon es construí durant els anys 70 per allotjar els expropiats de la Guineueta Vella.

Des de la Pl. de Karl Marx podem agafar la carretera Alta de les Roquetes i anar fins a la Torre Baró. Des d'aquest punt elevat podem gaudir d'una perfecta vista del districte i de la ciutat. Les runes de la Torre Baró provenen d'una casa d'es-



La Via Júlia i, al final, el "far de Torre Favència", inaugurat el 1986

tiueig del segle passat, construïda i abandonada tanmateix per la família Sivatte (el nom prové de la casa rural que el baró de Pinós tenia prop d'aquest indret, es tracta d'un topònim adquirit). Actualment la Torre Baró disposa d'un mirador i la zona del voltant s'ha adecentat considerablement. El que és pròpiament el nucli de la població, es formà amb cases d'autoconstrucció a partir de 1925-30, sense cap planificació prèvia.

Des d'aquest punt podem anar per la carretera (en plena muntanya) fins a Ciutat Meridiana i Vallbona, els barris que limiten amb el terme de Montcada. Ciutat Meridiana és un barri dormitori emplaçat en un fort pendent, que es creà per iniciativa privada el 1965. Disposa de dos mercats i diferents instal·lacions esportives així com d'una gran plaça. Quant a Vallbona, a l'altra banda de l'autopista i al costat de la via fèrria, és un barri petit d'escasament mil habitants, que es començà a ocupar vers el 1920.

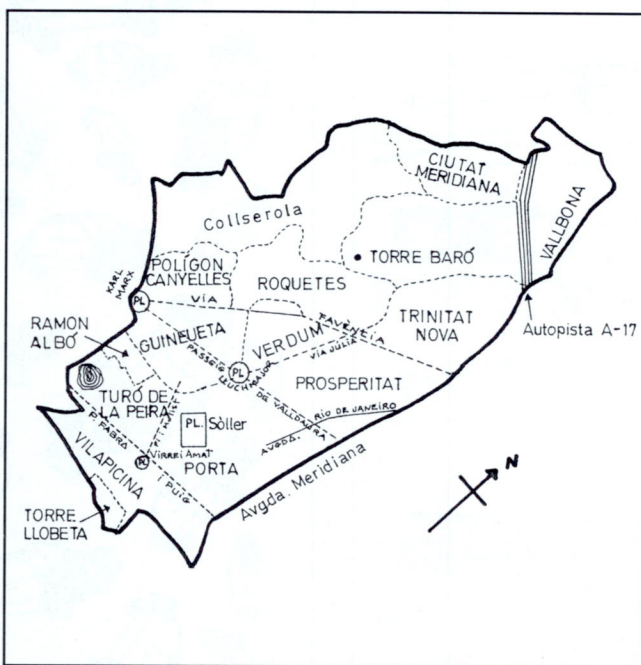
De tornada podem passar per la Trinitat Nova; creada el 1953, tots els habitatges són oficials i públics, per tant

els pisos no disposen de locals per a botigues, el que dificulta la vida comercial en el barri. Des del c/. d'Aiguablava accedim al barri de Prosperitat i al final de la Via Júlia, que en canvi, és un dels carrers més

animats i comercials afavorits urbanísticament, el que propicia l'encariment dels preus dels pisos. La Via Júlia, des de la seva reforma el 1986, concentra diferents monuments de nova creació: "El far de Torre Favència" d'A. Roselló, anomenat popularment "el monumento al pico" per la seva similitud amb una forma de xeringa, i el monument "Els altres catalans" de Sergi Aguilar, el nom del qual va crear certa polèmica entre els veïns. Més avall podem arribar a la Pl. d'Àngel Pestanya, típic exemple del que avui anomenem "plaça dura", on hi ha el Centre Cívic del barri. Per acabar l'itinerari ens apropem a l'avinguda Rio de Janeiro, on s'han instal·lat onze peces de formigó armat (escultures) al llarg del medial que separa els dos sentits de circulació.

Ens agradaria concloure comentant l'aportació més interessant que els Nous Barris ha ofert a la ciutat, és a dir l'empenta que els seus veïns han concretat en diferents moviments associatius i col·lectius, promotors d'iniciatives com els graffitis de les escales de Canyelles (anomenats

"Vichyssoise", els dracs de cartró del Pont del Dragó, etc).



Croquis (1)

Fresch Car, s.a.

AIRE ACONDICIONADO AUTOMOVILES • ALARMAS • AUTORADIOS

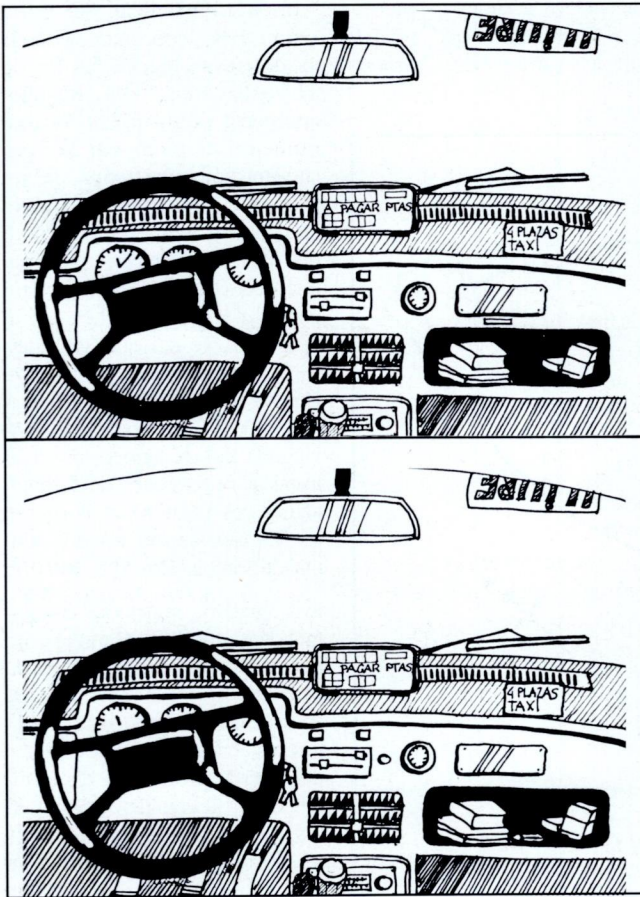
Oficinas y taller: Motores, 151-155, Local 16 – Tel. 432 30 69 - 432 20 77 – 08004 Barcelona

SERVICIO OFICIAL

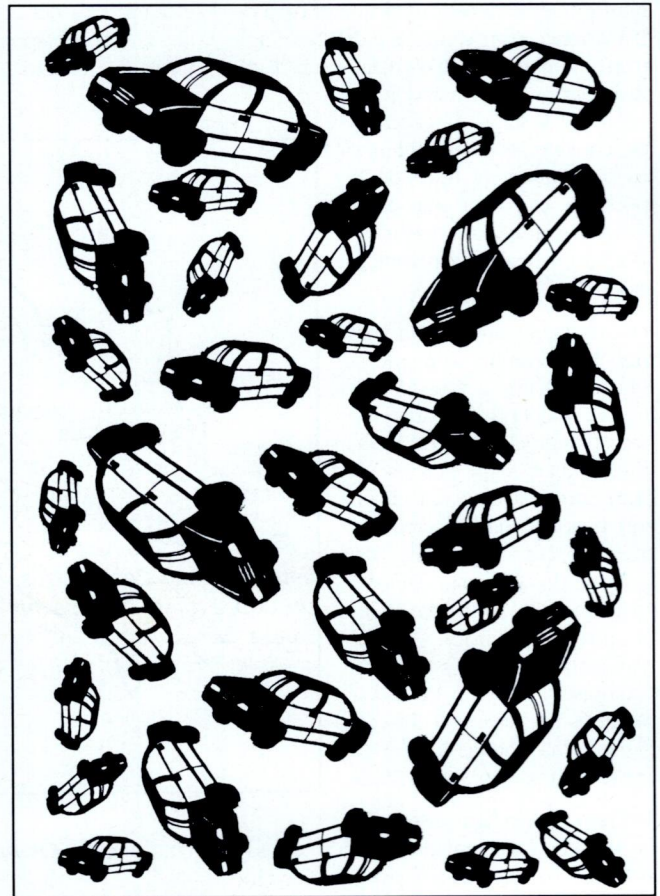
Diavia
auto air conditioners

Por Ma. José Espinosa

Busque las diferencias ¿Cuántos taxis hay?



Entre ambos dibujos hay cinco diferencias.
Encuéntrelas.



Descubra cuántos taxis hay escondidos en este dibujo
(soluciones pág. 33)



Mercès a Barcelona

Josep Bras

No és cap secret que, contemplada des d'un núvol, sembla un d'aquells gadgets laberíntics que fan servir els amos de la ciència amb el lloable objectiu de tocar els dallonses als conillets d'índies. Per postres, un cop a dins, la cosa no canvia gaire. Dicta la pràctica mundana que plantar cara al bar, al cel i a l'ona equival a perdre uns cent grams d'humanitat diaris. Qui no s'ha sentit gos de Pavlov bavejant davant d'aquell miraculós semàfor verd? Qui no ha cregut ataïllar la silueta d'un desconegut en el seu propi reflex en un aparador, mentre vagarejava Rambla amunt o avall, disseminat entre les tribus de la jungla? Deu ser que Mrs. Barna, la molt híbrida, és tan poncella com la més pubilla i tan capulla com la rival d'una heroïna de telemelodrama cutre. Deu ser que és un d'aquells gossos inflamables del concert dels Rolling, que a còpia d'adquirir volum acaba transformant-nos en formigues irrisòries que cam-

pen de dia a la recerca d'un xec per sobreviure, i de nit arrossegueu l'ossada a la recerca de tres copes, dues frases inspirades i una besada anònima.

I vet aquí que, un bon dia, despertem sense adonar-nos que hem oblidat com dimonis es diu el quiosquer de la cantonada; mentre tracem una trinxera entre el lllindar del nostre apartament i l'ascensor que davalla fins a la multitud de rostres que ens assetgen al mateix camp de batalla. És la síndrome de tota gran ciutat. Un Vietnam subliminal, plagat de cadàvers que no consten al registre perquè encara fan servir els pulmons mentre intenten escapar de l'atroç napalm de la solitud. Suposo que, per això, el doctor atzar es mostra misericordiós un cop a l'any i s'afanya a a receptar-nos una pindola anomenada "Festes de la Mercè".

Perquè, en el fons de la seva ànima, el més pampana dels barcelonins neix intuïnt que si uns texans ens van super-balders la solució no consisteix a engrèixar-se un centenar de quilos sinó a descosir, escurçar i tornar a cosir la tela fins que notem que l'hem feta nostra. Dit altrament: que els concerts de prínceps o lleons i els kamikases pelegrinatges de week-end són càpsules d'oxigen que duren poc. Per respirar alleujats de dilluns a divendres no hi ha res més eficaç que reconciliar-nos amb el medi que ens acull. És una ocasió única per injectar-se aquella va-

cuna rural a la qual els urbanautes renunciem amb excessiva freqüència.

Si el Nadal acostuma a ser una excusa per reunir els familiars -pròfugs els uns dels altres- al voltant d'una taula, la festa major dels pobles més harmònics es limita a col·locar envellats, balls de carrer, cantades d'havaneres, castells de focs, arpegis de sintetitzador o pedestres taules a la fresca per tal que el quiosquer deixi de ser un enigma fantasmagòric i esdevingui un company de festa més. El gran repte dels barcelonins és, precisament no desertar: transmudar-se en diminuts Davids i, aprofitant aquesta "Mercè 90", desafiar un cop més la mirada implacable del monstrosós Goliat. És l'única forma de comprendre que, a sota d'aquell cos de gegant, hi niuen moltes ànimes, molts barris, molts carrers on ressonen milers de batecs de cors que comparteixen les nostres mateixes taquicàrdies.

No cal disfressar-se d'alieneta ni trepar fins al balcó adornat amb mà de battle. N'hi ha prou si aprofitem la mercè per esgarripar sense pietat l'armadura d'aquesta dama, aparentment superba i cruel, que en realitat espera amb braços atents les carícies dels seus hostes.

Llavors, sí. Llavors podrem dir allò de

"Mercès, Barcelona"

Durant el mes de setembre, la Fira de Barcelona contempla la realització dels salons següents:

▼ Saló Internacional de la imatge, el so i l'electrònica, SONIMAG, que es realitzarà del 10 al 16 de setembre.

▼ Gaudí-dona, mostra del Pret-à-Porter per a la Primavera i l'Estiu del 91.

▼ Expohogar, Saló Internacional del regal i dels articles de la llar, del 29 de setembre al 3 d'octubre.

▼ Barnajoya, Saló Internacional de la joieria, la rellotgeria i l'argenteria. que tindrà lloc del 29 d'agost al 3 de setembre.

▼ Per a principi d'octubre i per primera vegada és prevista la realització de la Feria Española Recreativo "Fer". Aquesta mostra substitueix el tradicional "Rodatur", que fins l'any 89 es desenvolupava durant la primavera.

Més informació, telèfon: 423.31.01



La propera tardor, el Museu d'Art Modern acollirà l'exposició "El Modernisme", impulsada per l'Olimpiada Cultural.

Amb la presentació de més de 500 obres relacionades amb totes les manifestacions artístiques, la mostra pretén donar una visió general, de síntesi d'aquest important moviment. A més, oferirà al visitant la possibilitat d'admirar exemplars que mai no han estat presents en el marc d'una exposició.

"L'artista en el seu taller, segons Francesc Serra" s'anomena l'altra exposició que també durant la tardor d'enguany presentarà l'Olimpiada Cultural. Aquesta vegada l'escenari serà el Palau de la Virreina.

Per rebre més informació, truqueu al telèfon: 487.18.61



(Josep Pey. Model de mosaic per al menjador de la Casa Lleó Morera (1905-1906) Barcelona. Foto Gasull & Giralt). Informació Olimpiada Cultural.

Programació d'estiu de la Companyia Transmediterrània

DIA	TIPOBUQUE	PUERTO ORIGEN	H. LLEGADA	PUERTO DESTINO	H. SALIDA	ATRAQUE
Lunes	Canguro	Palma	08,00	Palma	23,45	B.N. 7/9
	Canguro	Ibiza	20,30	Ibiza	23,30	B.N. 1/3
	Canguro	Mahón	21,00	Mahón	23,30	B.S. 1/3
Martes	Canguro	Palma	08,00	Palma	13,00	B.N. 7/9
	Canguro	Ibiza	20,30	Mahón	23,30	B.S. 1/3
	Canguro	Mahón	21,00	Ibiza	23,30	B.N. 1/3
Miércoles	Canguro	Palma	08,00	Palma	13,00	B.N. 7/9
	Canguro	Ibiza	20,30	Ibiza	23,30	B.N. 1/3
	Canguro	Mahón	21,00	Palma-Ibiza	23,45	B.N. 7/9
Jueves	Canguro	Palma	08,00	Palma	13,00	B.N. 7/9
	Canguro	Ibiza	20,30	Ibiza	23,30	B.N. 1/3
	Canguro	Mahón	21,00	Palma	23,45	B.N. 7/9
Viernes	Canguro	Palma	08,00	Ibiza	23,30	B.N. 1/3
	Canguro	Ibiza	20,30	Mahón	23,30	B.S. 1/3
Sábado	Canguro	Mahón	21,00	Mahón	23,30	B.S. 1/3
	Canguro	Ibiza	20,30	Palma	23,45	B.N. 7/9
Domingo	Canguro	Mahón	21,00	Mahón	23,30	B.S. 1/3
	Canguro	Palma	20,30	Palma	23,45	B.N. 7/9



Con el afán de mejorar esta publicación, rogamos a nuestros lectores que respondan a las siguientes preguntas:

- 1.- ¿Lee con asiduidad la Revista del Taxi?
- 2.- ¿Qué opinión le merece el nuevo formato, iniciado con el número 50?
- 3.- ¿Qué sección despierta su máximo interés?
- 4.- ¿Hay alguna sección que Ud. eliminaría de la Revista?
- 5.- ¿Qué temas de interés para la profesión debería abordar la Revista?
- 6.- ¿Qué otros aspectos debería contemplar esta publicación?
- 7.- ¿Considera necesario que el sector del taxi disponga de un medio de comunicación escrito?

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

Gracias por su colaboración!!

S O L U C I O N E S

Memorímetro, nº 17

- 1.- c/ Calatrava, 27-29
- 2.- V. Gregotti
- 3.- Museums are closed on monday morning.
- 4.- c/ Párroco Triadó, 82.
- 5.- Consell de Cent, 437
- 6.- c/ Vergara, 5
- 7.- L'Hospitalet de Llobregat
- 8.- Rambla Sant Josep, 90-92
- 9.- Domingos (mañana)
- 10.- Villa Olímpica.

El premio de 10.000 ptas. ha correspondido al taxista: Eduardo Piazuelo . c/ Almirante Churruca, 10. teléfono: 319.38.33. (Licencia 319.38.33)

Estará a su disposición a partir del próximo 15 de septiembre en el Servei del Taxi de la EMT (Dep. de Promoció). c/ 62 . núm. 420, Zona Franca.

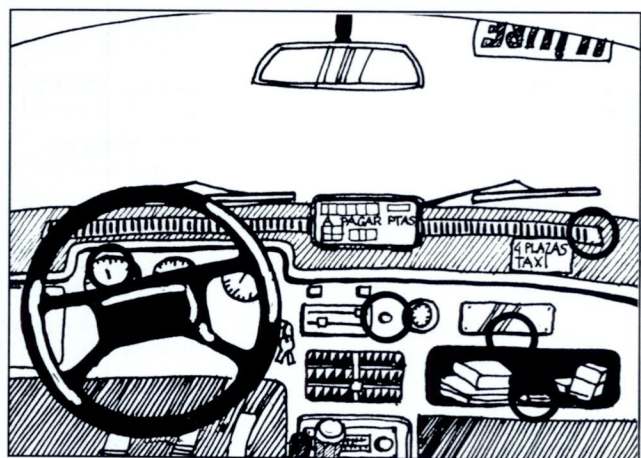
Memorímetro, nº 19

- 1.- ¿Cómo haría la siguiente pregunta en inglés: "¿cuál es el pronóstico del tiempo para hoy?"
- 2.- ¿En qué municipio metropolitano está el Polígono Pedrosa?
- 3.- ¿En qué fecha se inauguró oficialmente el nuevo Estadio de Montjuïc?
- 4.- ¿En qué municipio del Àrea metropolitana de Barcelona estará situado el "Pavelló Olímpic de Bàsquet"?
- 5.- ¿Qué otro nombre recibe la "Casa de les Punxes"?
- 6.- ¿Dónde está situado el Hotel Gran Derby?
- 7.- ¿Cuándo y donde se realiza la Feria "Nova Artesanía"?
- 8.- Para llevar a un cliente al Tablao de Carmen se dirigirá a _____
- 9.- El Restaurante japonés Kiyokata está en la calle _____
- 10.- ¿Cuál es el nombre del artista que realizó la escultura que se encuentra en el Parque Cervantes de Barcelona?

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 setiembre

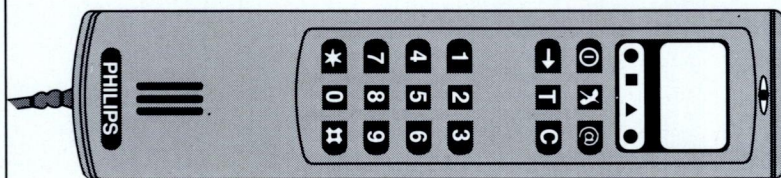
Busque las diferencias



¿Cuántos taxis hay?

Si Ud. encontró 34 taxis, ha dado con la respuesta correcta

PONGA UN TELEFONO EN SU TAXI



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

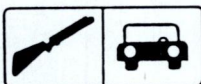
SOLO POR
10.000
PTS. AL MES
IVA y MONTAJE
INCLUIDO

auto radio service

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

Philips Car Stereo

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 n.º. 162

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

RADIADORES PARA EL AUTOMOVIL

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

Venta de radiadores nuevos

Servicios rápidos, con instalación en el automovil

La Polar

C/. Provença, 18 (Frente Carcel Modelo)
Tel. 430 02 32 - 08029 BARCELONA

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



La primera ventaja de un taxi Mercedes es su precio: 2.269.000 ptas.*

Pero hay muchas más. Ventajas en rentabilidad, gracias a su reducido consumo, bajo mantenimiento de sus motores y el valor de recompra más elevado del mercado.

Ventajas en confort y seguridad para usted y sus pasajeros, que lo agradecerán requiriendo sus servicios más a menudo.

Además con la ventaja de un trato preferente en el Servicio Técnico Oficial Mercedes-Benz, que le garantiza fiabilidad y rapidez en las revisiones.

Venga a su Concesionario Oficial Mercedes. Le demostraremos, una a una, todas las ventajas de conducir un taxi Mercedes.

* Taxi Mercedes desde 2.269.000 ptas. precio recomendado. Sin V.O.

NADIE MAS CONSTRUYE COCHES ASI.



Mercedes-Benz

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.

McCANN



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