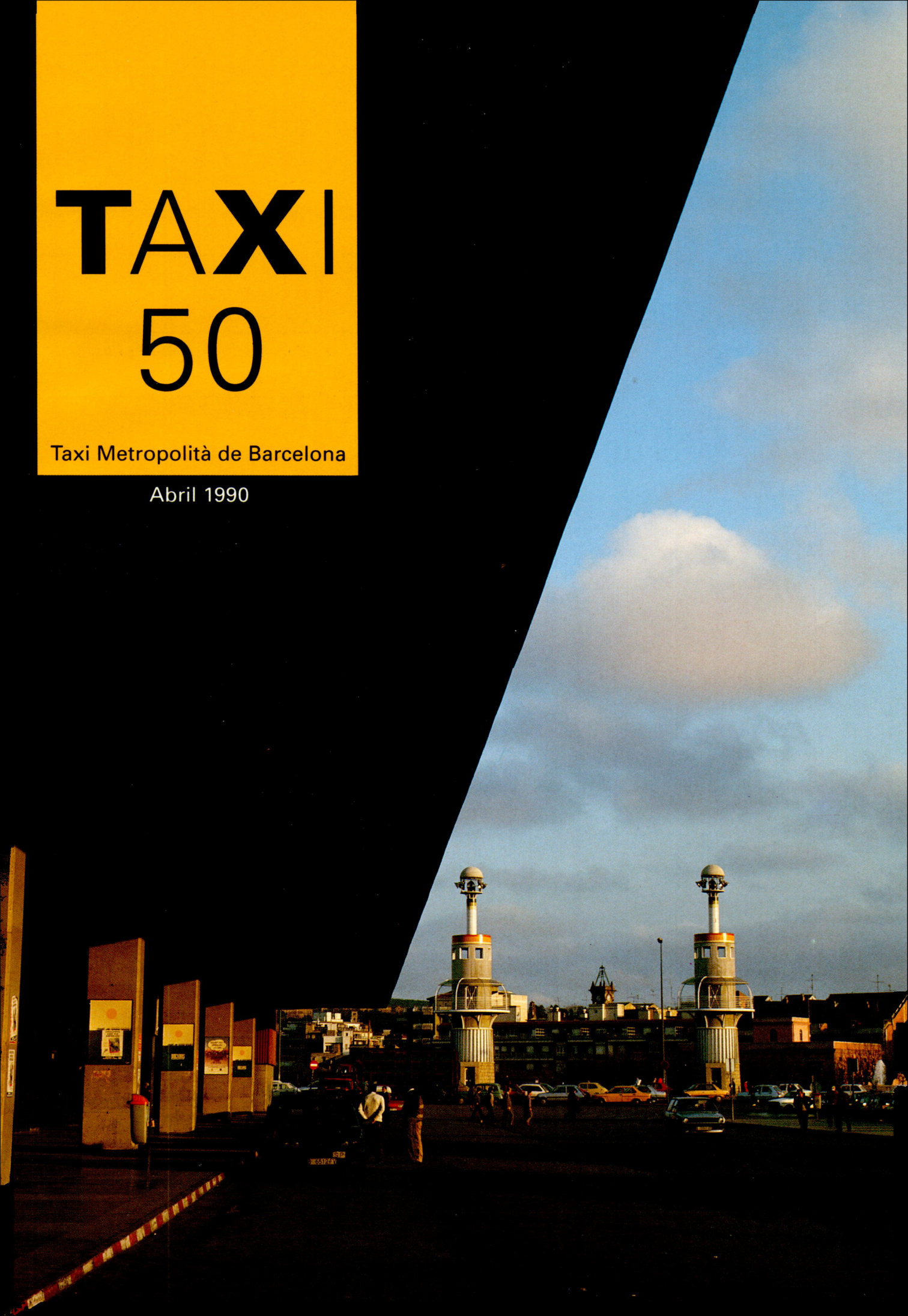


# TAXI 50

Taxi Metropolità de Barcelona

Abril 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,  
Francesc Caballé,  
Josep Ma. Casals, Juli  
Esteban,  
Dr. Ignasi Fina, Jesús  
Mestre,  
Juli Periz,  
Ma. Àngels Pujol,  
Margarita Riviere

**Correcció:**

Ma. Àngels Dalmau

**Publicitat:**

Elvira Cerdà

**Fotografia:**

Elvira Font

**Disseny gràfic:**

Joan Barjau

**Edita: EMT**

c/ 62, núm. 420  
Zona Franca,  
08040 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'Il.lm Sr.  
Francesc Lliset i Borrell, Secretari General de l'EMT

**Impressió:**

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

**Dipòsit Legal:**

B. 27.521 - 1983

**Coberta:**

Estació de Sants i Parc de l'Espanya Industrial

**Fotografia:**

Marius Brossa.

# S U M A R I

---

## **Els taxis, una història difícil de reconstruir**

Pàgina 4

---

## **La ciudad, el parque y los esféricos**

Pàgina 7

---

## **Noticias**

Pàgines 10-13

---

## **Reflexiones de cliente**

Pàgina 14

---

## **Sant Jordi, símbol de Catalunya**

Pàgina 15

---

## **El inyector**

## **Opel Vectra, sustituto del Ascona**

Pàgines 16-20

---

## **Factores de riesgo de la profesión del taxi**

Pàgina 21

---

## **¿Lo sabía Ud?**

Pàgina 25

---

## **Itinerarios metropolitanos: La Rambla**

Pàgina 27

---

## **Agenda metropolitana**

Pàgina 30

---

## **Pasatiempos "Taxilandia"**

Pàgina 31

---

## **Desde la Cordillera Andina Pinceladas de una gran aventura**

Pàgina 32

---

## **Buzón del Taxi**

Pàgina 33

---

## Una nova etapa

## Una nueva etapa

**E**l Servei del Taxi de l'Entitat Metropolitana del Transport ha anat publicant, des de l'any 1981, el *Bulletí del Taxi*, amb l'únic objectiu d'establir un canal de comunicació entre aquesta institució i el col·lectiu de professionals taxistes. Amb el pas del temps i malgrat les limitacions, aquesta senzilla publicació va anant adquirint, progressivament, una certa maduresa i regularitat. Això ens va animar a plantejar la possibilitat de substituir-la per una de major envergadura que donés un salt qualitatiu, tant des del punt de vista del contingut com de la forma.

**A**ra, a les seves mans, tenen el resultat d'aquestes intencions, i únicament a vostès els correspon de valorar-lo en la seva justa dimensió.

**La Revista Taxi surt amb el desig de donar una informació especialitzada al professional del taxi**

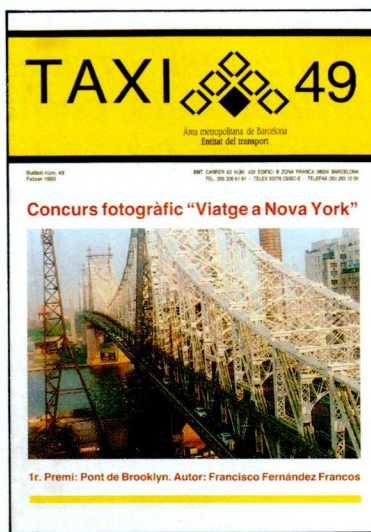
**P**er la nostra part, creiem que el col·lectiu del taxi, com a qualsevol altra agrupació professional amb una incidència important en el context ciutadà, necessita, ara per ara, d'una publicació especialitzada que tracti temes d'interès per a la professió i, al mateix temps, relacioni els 11.000 professionals que treballen, diàriament en Barcelona i àrea metropolitana.

**L**a Revista Taxi inicia, doncs amb el número 50, una nova etapa en què pretén complir i millorar constantment els objectius inicials. Així mateix, és oberta a les iniciatives, que des de qualsevol àmbit del col·lectiu, incideixin favorablement en el desenvolupament d'aquest mitjà de comunicació.

**E**l Servei del Taxi de la Entitat Metropolitana del Transport ha venido publicando, desde el año 1981, el *Boletín del Taxi*, con el simple objetivo de establecer un canal de comunicación entre esta institución y el colectivo de profesionales taxistas. Con el paso del tiempo y a pesar de las limitaciones, esa sencilla publicación fue adquiriendo, progresivamente, una cierta madurez y regularidad. Ello nos animó a plantear la posibilidad de sustituirla por una de mayor envergadura que diera un salto cualitativo, tanto desde el punto de vista de contenido como de forma. El resultado de todas esas intenciones lo tienen ahora en sus manos y únicamente a ustedes les corresponde valorarlo en su justa dimensión.

**P**or nuestra parte, creemos que el colectivo del taxi, como cualquier otra agrupación profesional con una incidencia importante en el contexto ciudadano, necesita, hoy por hoy, de una publicación especializada que aborde temas de interés para la profesión y, al mismo tiempo, relacione a los 11.000 profesionales que trabajan diariamente en Barcelona y área metropolitana.

**L**a Revista Taxi inicia, pues con el número 50, una nueva etapa en la que pretende cumplir y mejorar constantemente los objetivos iniciales. Asimismo, está abierta a las iniciativas, que desde cualquier ámbito del colectivo, incidan, favorablemente, en el desarrollo de este medio de comunicación.



# Els taxis, una història difícil de reconstruir

No va ser gens fàcil la recerca entorn al passat del taxi. La principal dificultat era la manca d'arxius i d'informació directa del sector, cosa que va obligar a fer una recerca basada en documentació secundària: premsa, literatura, converses, etc. Una bona guia foren diversos llibres publicats a Anglaterra i als Estats Units sobre el tema que m'indicaren possibles camins cap on dirigir el treball i em portaren als precedents i a l'origen de l'automòbil, així com a connectar amb col·leccionistes com Salvador Claret o, especialment, Josep M. Pérez Arias que disposen d'arxius particulars molt importants per conèixer els primers passos dels taxis barcelonins.

## La II República, període clau

El període de la II República és clau en l'evolució del taxi, sortosament, també dels més documentats. És en aquest moment que el regidor de l'Ajuntament de Barcelona, Jaume Vachier, va impulsar un moviment cooperativista entre els taxistes que, enfrontats i dividits en companyies privades, es trobaven prop de la fallida en oferir els serveis a uns preus ridículs. Vachier va comprendre, també, l'estret lligam entre els taxis i el trànsit de la ciutat, tot preveient igualment la seva influència en el futur, i va ser el primer que va implantar una normativa de circulació urbana a Barcelona en la qual els taxis, pel

---

**Jesús Mestre,**  
*autor de la versió original de la Història del Taxi, fa, en aquest article, una anàlisi dels camins que va recórrer per refer el passat del taxi barceloní.*



seu important pes en l'època, n'eren un element destacat. Penso que l'exemple de Vachier continua essent vàlid i que una via d'actuació del Servei i dels sindicats taxistes actuals és la de crear solucions a la circulació urbana, un tema ben conegut i molt sofert per tots els professionals del sector.

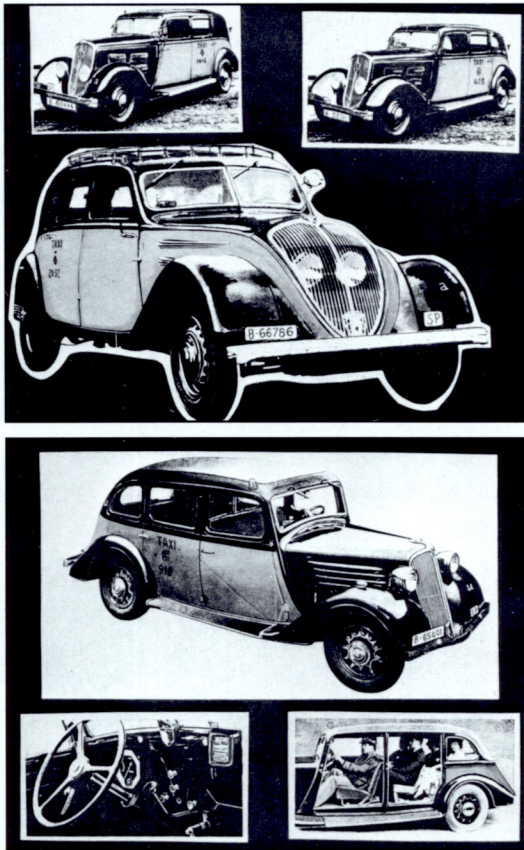
## Luciano Ortega, una vida al servei del taxi

Des dels anys trenta es publiquen regularment revistes d'entitats taxistes que permeten fer un seguiment més acurat de la seva història, encara que aquestes publicacions o butlletins també acostumen a donar una versió una mica partidista dels fets. Des dels inicis del Butlletí de la Cooperativa del Taxi, en època republicana, va destacar-hi la ploma d'un home que va vincular tota la seva vida al taxi: ens referim a Luciano Ortega. Recordo perfectament la conversa amb el Sr. Ortega, malauradament desaparegut, a la seva casa del Poble Sec un càlid dia d'estiu. Tot i tenir prop de 90 anys, Ortega es mantenia clarivident i encara recordava molts fets i anècdotes puntuals de la història del sector. D'aquesta conversa em va quedar la imatge d'un home honest i conseqüent, un home que va treballar pel taxi i pel cooperativisme malgrat els condicionaments polítics.



## Abans i després de la transició

A partir dels anys seixanta, la premsa es fa ressó sovint dels taxis i, a vegades, com en aquests darrers mesos amb motiu de la vaga del mes de gener d'enguany, de forma poc favorable i amb manca de rigor. Per això era necessari comprovar aquesta mena d'informació a partir de testimonis directes dels fets, cosa que comportà un elevat nombre d'entrevistes. Entre aquestes recordo la conversa altament aclaridora amb l'advocat i polític Josep M. Solé i Barbarà, també desaparegut recentment, que va tenir un important protagonisme en els anys de la transició. El testimoni de Solé i Barbarà va ser lúcid i il·lustratiu d'un dels moments més conflictius del taxi: el de la desmembració del sindicat vertical i la confecció d'unes bases sindicals per



introduir els taxistes en la democràcia.

Tanmateix, Miguel Tomàs i Dionisio Gracia, entre altres homes estretament vinculats a la realitat contemporània del servei de taxis, em facilitaren informació encara que en alguns casos va ser difícil de separar "el gra de la palla": els fets eren encara molt vius. Igualment he d'agrair a tots ells la seva paciència i aprofito per encoratjar-los en una tasca important que estan realitzant: la dignificació d'un servei tant complex com el taxi.

## Puntualitzacions finals de l'autor

El text de la Història del Taxi, publicat el mes de març per l'EMT és una adaptació lliure al castellà d'un original en català més extensiu i més docu-



# Y AHORA ¿QUE?



## RALARSA AUTO CRISTAL

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

### TALLERES EN:

#### BARCELONA

Grassot, 87  
Tel. (93) 257 34 97

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

Avila, 99  
Tel. (93) 309 16 13

#### L'HOSPITALET

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

#### BADALONA

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

#### GERONA

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

#### SABADELL

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

### VENTA DE REMOLQUES

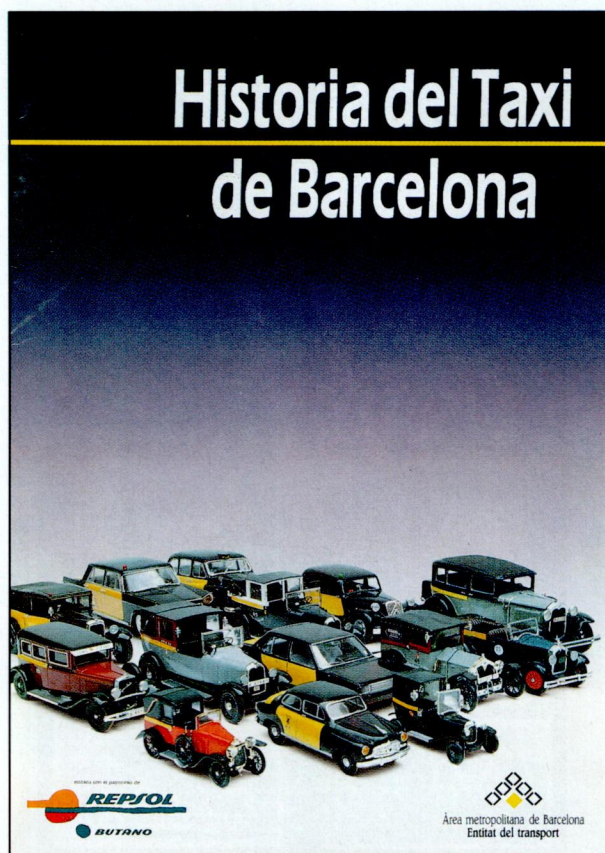
#### Instalación de:

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

- Baterias
- Alarmas antirrobo
- Auto-radios
- Accesorios

A partir dels anys seixanta, la premsa es fa ressó, sovint, del taxi

*La Història del Taxi es va publicar en versió reduïda el passat mes de març del 89*



mentat que vaig realitzar al llarg de l'any 1987 per encàrrec de l'editorial L'AVENÇ i de la pròpia Entitat Metropolitana del Transport. Com a autor he d'expressar la meva insatisfacció per aquesta edició abreujada en la qual manquen dades que emfatitzin el bagatge científic i seriós del treball de recerca realitzat i, per tant, continuo confiant amb la possibilitat que se'n faci una edició completa i a l'abast del públic. Tanmateix aquestes consideracions no desmereixen la publicació de la **Història del Taxi de Barcelona**, la qual aconsegueix la finalitat d'apropar el taxista a una tradició professional més rica i complexa de la que probablement, s'acostuma a suposar; cal elogiar, doncs, aquesta iniciativa del Servei del Taxi.

*Jesús Mestre i Campi  
Historiador*

**LLUM VERDA A CIUTAT GROGA**



**CAMBIO DE ACEITE**  
Marca primera calidad

**CEPSA**

20 w 40 MULTI - 1.400 ptas.  
20 w 40 DIESEL - 1.300 ptas.  
(I.V.A. aparte)

**CIUTAT**

**Seguimos ampliando servicios al socio**

**HERCULES HISPANO**  
SEGUROS Y REASEGUROS GRUPO BANCO EXTERIOR

Pólizas de capitalización para comprar vehículos con seguros a terceros.  
Precio ejemplo:  
RENAULT 25 GTD - 4.970,- ptas. al mes

**RENDAUT** *14% f.f.*

Quando cambie su coche,  
si quiere un 

**CONSULTENOS**  
Se beneficiará de un 14% en el F.F.

**INTERESANTE**

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

# La ciudad, el parque y los esféricos

**Frente a algunas opiniones que plantean la demolición de los esféricos de Horta, la Mancomunidad de municipios del Área metropolitana de Barcelona ha planteado la posibilidad de su reutilización, proponiendo el desarrollo de una actividad recreativa y cultural que facilite el acceso público a este singular espacio de la fisonomía barcelonesa. La propuesta está sobre la mesa en espera de una decisión mesurada y lejos de débiles argumentaciones.**

La discusión sobre las alternativas de reutilizar o demoler los esféricos de Horta no tiene el dramatismo ni las posibilidades de controversia intelectual que tienen otras opciones que se dan en la ciudad en la que los factores de oportunidad, coste, valor histórico y artístico, posibilidades de conservación, amenazas de privatización y otros entretajan problemas ricos en interpretaciones disciplinarias y políticas.

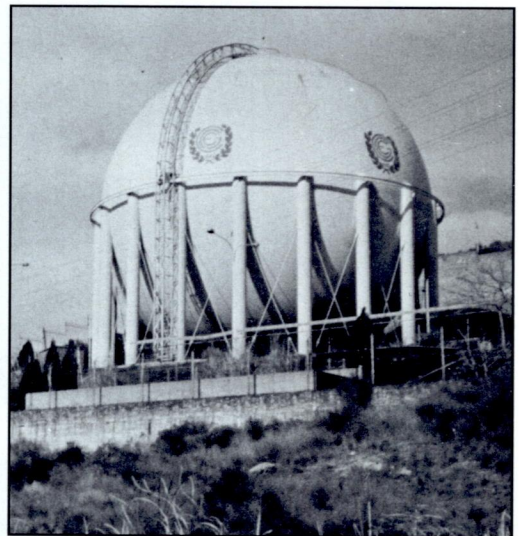
Los esféricos podían haberse demolido al día siguiente de su desafectación al uso que estaban destinados sin que ello hubiera motivado apenas lamento alguno entre los ciudadanos. Sin embargo, la Mancomunidad de municipios optó por considerar la posibilidad de su conservación y reutilización como opción más creativa, y con tal finalidad ha desarrollado un procedimiento de concesión para actividades de interés de la ciudad, preferentemente culturales o recreativas, procedimiento no consumado hasta la fecha y que ha motivado una cierta polémica desde hace algunos meses.

Las propuestas de demolición que se vienen expresando suelen centrarse principalmente en dos tipos de argumentos: los de índole ideológico y los que propugnan la reparación de una afrenta histórica.

Respecto a los primeros, en los que se justifica la desaparición de los esféricos para hacer posible la total recuperación forestal del lugar,

tendría que recordarse que la superficie ocupada por los esféricos y espacios adyacentes implicados es en una hipotética reutilización suma aproximadamente unas 5 Ha. frente a las 6.800 Ha. que tiene el Parque Forestal previsto en el planeamiento aprobado, o frente a las 11.300 Ha. que algunos sostienen que tendría el área a considerar realmente como parque. Se trata de un suelo sin arbolado, que es periférico respecto al parque y que también lo es respecto al medio urbano, lo cual le proporciona fácil acceso y posibilidades de usos que no cabrían seguramente en áreas de mayor interés naturalístico ni en puntos inmersos en el medio propiamente urbano.

Collserola no ha de ser un parque similar a Montjuïc -6.500 Ha. frente a 300 Ha.-, como deja medianamente claro el Plan especial que ordena la Sierra. Pero suponer que un parque que tiene en sus inmediaciones varios millones de habitantes pueda mantener una intensidad naturalística propia de las áreas escasamente pobladas, es un error de enfoque congruente con el tratamiento en términos ecológicos que se hace de la alternativa demolición-reutilización.



El segundo tipo de argumentos se centra en otorgar a la demolición el valor de reparación de la afrenta a los ciudadanos que fue en su día la construcción de los depósitos en el lugar que ocupan. En estos momentos pienso que tal cosa sería un gesto tan vacío como el propio espacio interior de los esféricos. No obstante y por el respeto que deben merecer los sentimientos de las colectividades urbanas, éste podría ser un motivo determinante en el caso de que se tratara de un deseo realmente asumido por la población.

Este es un terreno en el que difícilmente podremos utilizar argumentos incontrovertibles y el disentimiento de opiniones es algo con lo que se debe contar. Sin embargo, cabe relativizar el convencimiento de los que postulan la supresión de los esféricos por razones de orden estético, cuando éstos llevan ya varios años en desuso formando parte de un paisaje urbano del que podían haber desaparecido y, mientras tanto, do alguna "performance" de carácter artístico, hecho que prueba la capacidad de sugerencia de su forma y el valor escenográfico de su posición.

No es frecuente la oportunidad de percepción del espacio esférico. Por tanto, aprovechar la que ofrecen los depósitos de Horta es el principal y singularísimo motivo de la reutilización propuesta.

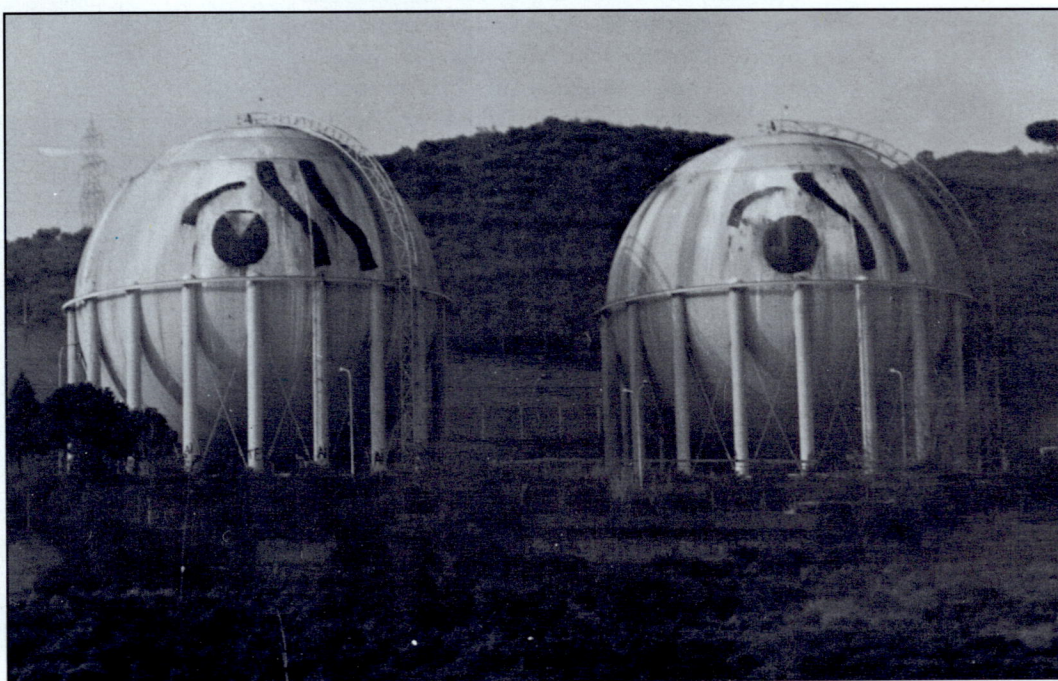
Hay que entender, pues que el interés de la reutilización que se propone no estriba en la

construcción de una discoteca más, sino en el desarrollo de una actividad que facilita el acceso público a estre singular espacio y ello no sólo sin costes a cargo de los presupuestos de la Administración, sino también con el beneficio social de las inversiones asociadas que habrían de ser a cargo del concesionario. Subrayemos el distinto significado que los esféricos adquirirán en el momento en que sea posible para el ciudadano participar del espacio que encierran y esto es viable precisamente por su inaceptable proximidad a las áreas urbanas cuando fueron depósitos de gas.

Percibidos desde fuera los esféricos me parecen un elemento perfectamente prescindible, pero también perfectamente aceptable. Saludablemente olvidado su origen y su anterior destino, el contrapunto metálico de su geometría a las texturas tectónicas y vegetales de Collserola es, sin duda, un atractivo punto de partida para propuestas creativas. El parentesco de estas formas de motivación estrictamente funcional, con algunas elucubraciones intelectuales de los arquitectos del iluminismo diciosesco, puede que esté en la base de esta valoración positiva de su presencia.

*Juli Esteban Noguera  
Director de Servicios de Ordenación Urbanística  
del Área Metropolitana*

***Los esféricos de Horta tendrán otro significado con el proyecto que plantea su reutilización***



# 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 bajar. 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.



## Homologación del vehículo Renault 21 (2ª fase)

El Gerente de la EMT, Joan Laporta, aprobó, el 2 de febrero pasado, la extensión de homologación del vehículo marca Renault, modelo 21, segunda fase, (denominaciones comerciales GTE, GTX, TXE, GTD y TDX; tipos L 48205, L48305, L48605, L48805), para la prestación del servicio metropolitano de auto-taxis.

La Direcció General de Innovació Industrial i Tecnològica de la Generalitat de Catalunya les otorgó las contraseñas de homologación: B-0916, B-0917, B-0918, B0919, respectivamente.

### Ubicación del Taxímetro

En el nuevo modelo de vehículo homologado, únicamente se admitirán aquellos taxímetros electrónicos existentes en el mercado cuyos modelos no sobrepasen, incluidos los soportes de fijación, los 10 cm de altura y con un retranqueo mínimo sobre el tablier de 8 cm, el resto de modelos no se admitirán, quedando supeditados al certificado de industria.



El passat 1 de març, a proposta de l'EMT, el Consell Metropolità va aprovar inicialment la modificació de l'apartat tercer de l'article 60 del Reglament Regulador del Servei d'Auto-taxis, autoturismes i especial o d'abonament.

Les faltes tipificades en els paràgrafs 57.2; 58.2; 59.2 i 59.3 d'aquest Reglament es castigaran amb les sancions previstes en el paràgraf 1 de l'anomenat article o amb multa; aquesta darrera podrà ser de 5.000 a 20.000 PTA per faltes lleus; de 20.001 a 50.000

per les greus i de 50.001 a 100.000 per les molt greus.

L'EMT va pendre aquesta mesura, ja que, des de l'any 1981, no s'havia adaptat els imports de les sancions pecuniàries a les diferents variacions monetàries.

Amb aquest règimen sancionador, l'EMT vol preservar el nom del col·lectiu del taxi davant la societat i evitar les conductes lesives als interessos de la població en general.

En relació a la noticia publicada en el Boletín nº 47 del mes de diciembre de 1989 (pag. 10) con el título "información para titulares de licencia" se aclara lo siguiente:

El Registro del Servei del Taxi de la EMT es público para todos los que demuestren tener un interés legítimo en los datos que contienen los archivos. No obstante, en defensa de la intimidad del taxista, los datos clínicos o sancionadores podrán ser facilitados, únicamente, a los propios interesados. →

# Per Sant Jordi: una rosa per al seu client

## Prengui nota:

El dia 23 d'abril, **Ciutat Grogga** establirà una parada de roses a la Plaça Catalunya - Rda. Sant Pere (davant del "Corte Inglés").

Ciutat Grogga oferirà gratuïtament roses a tots els taxistes que vulguin regalar-les als seus clients.

Horari: de 7 a 12 del matí



*Ciutat Grogga surt al carrer per Sant Jordi*

Com ja s'havia anunciat al núm. 48 del Butlletí del Taxi, l'Escola del Taxi de Ciutat Grogga inicia, el dia 2 d'abril "uns nous Cursos de Capacitació" per a l'obtenció del Carnet de Taxista, ajustant-se als preus habituals de mercat.

Per a més informació, telefonar a la secretaria de l'Escola del Taxi, número: 485.04.26

la professió de taxista.

Aquest servei funciona des de finals del mes de març. Informació: Secretaria de Ciutat Grogga, telèfon: 485.05.51

## El taxi va a les escoles

Ciutat Grogga ha organitzat una campanya dirigida a les escoles públiques de l'Àrea Metropolitana de Barcelona per explicar a nens i

nenes de 3r. fins a 8è d'EGB, què és el servei del taxi i la professió de taxista.

La Campanya, anomenada "**Taxi groc, Taxi amic**", es realitzarà a les escoles que així ho sol·licitin. Enguany es comença per les escoles de Badalona, Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat.

Després de la projecció de la cinta de vídeo "Taxi Groc, Taxi amic", presentat per un monitor i un taxista, s'obre un col·loqui en el qual els alumnes poden satisfer aquelles curiositats que el tema els pugui suscitar. La durada de cada sessió és d'una hora.

## Banda dels taxistes de Ciutat Grogga

Com ja es va informar en números anteriors del Butlletí del Taxi, Ciutat Grogga ha organitzat una acadèmia de música per crear la Banda dels Taxistes de Ciutat Grogga. Els components són socis taxistes i treballadors de Ciutat Grogga, que juntament amb familiars, volen ser la banda més dinàmica de Barcelona.



## L'Escola del Taxi de Ciutat Grogga visita el Llenguadoc i Montblanc

No manquen ni ganes ni mitjans per assolir l'objectiu. Fins ara, s'han apuntat 40 persones que es reparteixen tots els instruments necessaris: clarinets, flautes, saxofons, trompetes, trombons, trompes, tubes, tambors, bombos, timbales, platerets, etcètera. Les classes ja han començat, conduïdes per una directora, una professora de solfeig i tres professors d'instruments de vent-fusta, vent-metall i percussió.

Encara hi sou a temps!! Apunteu-vos a la Banda.

Informació a la Secretària de Ciutat Grogga. Telèf. 485.05.51

Els alumnes de l'Escola del Taxi van visitar també les instal·lacions de dos grans establiments hotelers de luxe de la ciutat: l'Hotel Ritz i l'Hotel Princesa Sofia.

Els serveis de relacions públiques dels esmentats hotels han tingut unes atencions especials per al col·lectiu de taxistes, a destacar l'aperitiu ofert pel Princesa Sofia



Isabel Costas és la directora de la Banda dels taxistes de Ciutat Grogga

El dia 17 de febrer i el 10 de març, l'Escola del Taxi va organitzar dues sortides a Montblanc, a les quals assistiren un total de 320 persones. El programa va ser complet

i variat: al matí es visità la ciutat medieval de Montblanc, tot rebent les explicacions preparades per l'equip de professors d'Història-Turisme de l'Escola.

Al migdia començà la calçotada a l'aire lliure: tothom, amb el pitet posat, mirava al cel esperant la caiguda vertical del "mannà" convertit en els millors calçots de la terra; un bon vi negre traguetat amb porró agermanava les gorges i encenia els pits. Després, es continuà amb altres menges, asseguts a la taula per refer-se de l'energia esmerçada en les frenètiques activitats precedents. Finalment, s'organitzà un ball de saló que acabà a la discoteca del restaurant amb "congues i corrandes" pròpies de les millors festes.



Visita dels alumnes de l'Escola del Taxi a l'Hotel Ritz de Barcelona



## NOTICIAS

L'Escola del Taxi, com a departament de Ciutat Grogga, van organitzar un viatge de cap de setmana al Lenguadoc Es van visitar les ciutats de Narbona i Carcassona.

Els alumnes van saber combinar les meravelles monumentals d'aquestes ciutats mil·lenàries amb la gran exquisidesa de la cultura culinària del "midi françès".

Els alumnes de Mecànica de l'Escola del Taxi van realitzar dues visites a les instal·lacions de la fàbrica d'automòbils SEAT.

En aquestes dues ocasions van tenir l'oportunitat de conèixer les cadenes de motor, planxa i el muntatge final d'automòbils.

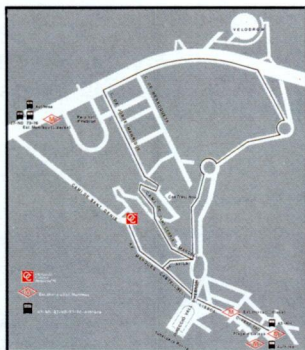
D'altra banda, els taxistes d'aquesta assignatura visitaren també en altres oportunitats el Museu de la Ciència de la Fundació Caixa de Pensions, mostrant un especial interès en les sales dedicades a mecànica.

La Direcció del Museu va acollir l'Escola del Taxi amb especial atenció, i van oferir als alumnes sengles esmorzars un cop finalitzades les visites.



El Centre d'Informació i Promoció del Transport Metropolità (CETRAMSA) va establir un conveni de col·laboració amb l'Escola Massana per incentivar la creativitat dels seus alumnes en temes d'aplicació per a la pro-

moció del transport públic. El mes de març, els alumnes de la Secció de Disseny d'estampats van fer la primera mostra: un conjunt de samarretes amb temes al·lusius al transport públic de Barcelona



L'Olimpíada Cultural informa al col·lectiu del taxi que ha traslladat les seves oficines a la Torre Llussana, Camí de Sant Genís, Districte d'Horta. Telèfon: 429.00.09.

Per les obres d'obertura del Segon Cinturó, els accessos al Museu de la Ciència s'han modificat. A partir d'ara l'entrada principal és pel carrer Císter, núm. 64



El proper dia 24 d'abril, el Restaurant Tip Top organitza la cloenda de les Jornades de Cuina Marineria als seus locals del Poble Espanyol, amb una gran Cantada d'Havaneres en la qual participaran els dotze grups que van amenitzar les diferents jornades culinàries.

Tancarà l'acte un ball amb l'orquestra "Music Song". A més, el públic femení rebrà una agradable sorpresa.

Podeu obtenir més informació als telèfons: 219.49.95 i 423.63.60.

L'Entitat Metropolitana del Transport va instal·lar un nou telèfon a la Parada de Taxis de la Plaça Catalunya, al municipi metropolità de Sant Boi. El número de telèfon és: 654.67.01



# Reflexiones de cliente

Margarita Riviere  
Periodista,  
Directora de la Agencia EFE

**Yo quisiera  
estimular a  
esos  
profesionales  
que se  
esfuerzan por  
hacer su  
trabajo...**

**A esos  
taxistas que  
han  
comprendido  
que sus  
intereses son  
los de todos.**

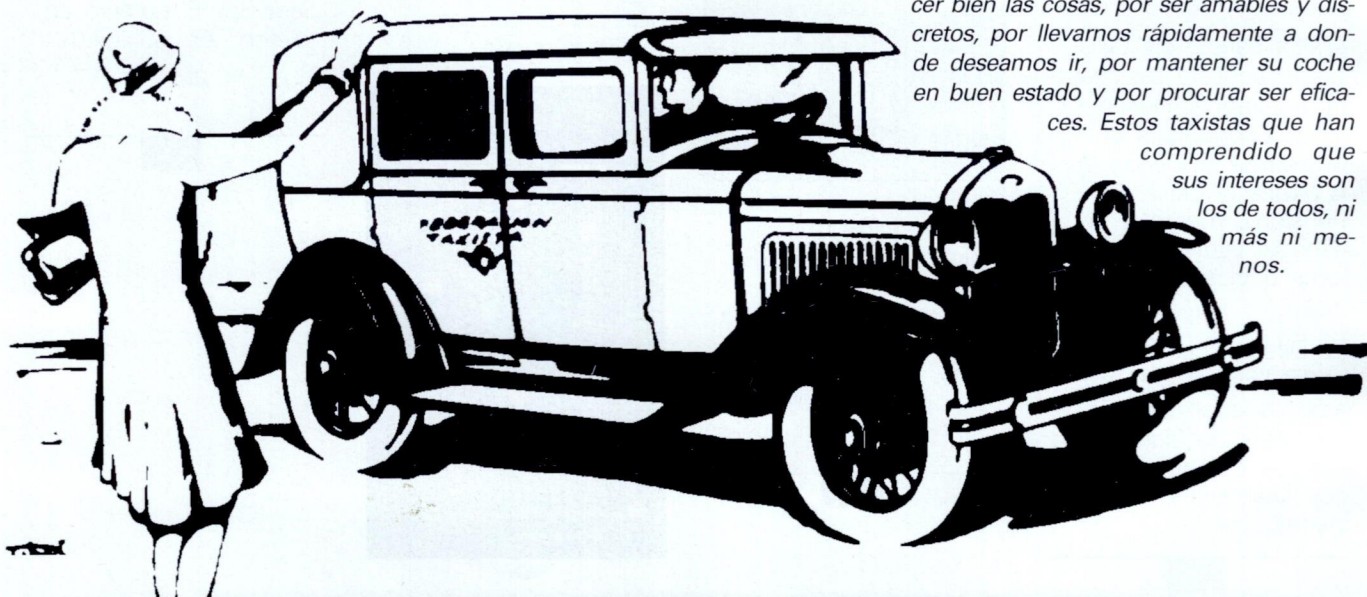
Soy gran consumidora de taxi en Barcelona. Le veo innegables ventajas al servicio, desde luego es mucho más rápido y barato que el coche propio para moverse por el centro de la ciudad. Salvo ocasiones excepcionales (vísperas de Navidad o esos días en que todos enloquecemos en nuestros hábitos diarios) creo que he tenido suerte y he encontrado enseguida taxi (en el centro) cuando lo buscaba. Esa es una de las cualidades que aprecia el usuario: salir a la puerta de la calle y tener la certeza de que algún taxi va a pasar pronto por allí. También utilizo con cierta frecuencia el radio-taxi, en especial para ir al aeropuerto. La rapidez del viaje compensa su mayor costo.

Mis experiencias con el taxi son, pues, en general, positivas. Claro que uno se encuentra, de tanto en tanto, con un pobre taxista ya cansado y medio dormido, a punto de retirarse a su cama para descansar. O con el taxista recién llegado que te dice: "Dígame por donde tengo que ir porque soy nuevo y no tengo ni idea". O, a veces, con aquel taxista que no tiene prisa, sin pensar que si uno toma un taxi es para que le lleven cuanto antes (aún teniendo en cuenta el tráfico) a su destino. O con ese otro taxista que refunfuña cuando le pides una nota para justificar el viaje. La verdad es que esa raza de taxis-

tas protestones que despotrica del tráfico, del concejal de turno, del tiempo, de lo cara que está la vida y de lo muy malos que son los políticos, es minoritaria en Barcelona. Estos taxistas protestones son mucho más frecuentes en Madrid, en donde, cuando subes a un taxi te arriesgas tanto a encontrarte con que Encarna Sánchez te va a dar la paliza como a que el propio taxista te instruya con la filosofía catastrófica de la vida.

Digamos que los clientes de los taxistas podemos tener una idea más o menos clara de la dureza de ese trabajo (horas, calor y frío, inmovilidad, tensión, responsabilidad). La verdad es que para conducir en nuestras grandes ciudades hay que ser cada vez más inteligente: conocer itinerarios más rápidos y las alteraciones por obras (toda una ciencia hoy en día), prever dónde va a salir aquel conductor novato, o en qué momento no mirará el peatón para cruzar. No sólo hay que ser inteligente para conducir, sino tener toneladas de paciencia (porque imagino que los taxistas también tendrán su cruz particular en algunos de sus pasajeros). Y, además, todos sabemos que difícilmente un taxista llegará a millonario. No hay duda de que todas esas cosas pueden ser insuficientes.

Por eso yo quisiera, con estas líneas, estimular a estos profesionales que se esfuerzan por hacer bien su trabajo. Que supieran que sus clientes apreciamos su esfuerzo por hacer bien las cosas, por ser amables y discretos, por llevarnos rápidamente a donde deseamos ir, por mantener su coche en buen estado y por procurar ser eficaces. Estos taxistas que han comprendido que sus intereses son los de todos, ni más ni menos.



# Sant Jordi, símbol de Catalunya

Les nacions, igual que les viles i les ciutats, celebren també el dia del seu patró. I, en el cas de Catalunya, aquest dia és el 23 d'abril, Sant Jordi. Però, qui va ser Sant Jordi?

Sabem, que al s. IV hi va haver un Jordi, màrtir cristià, a Lydda (avui Lod, a Israel). El seu culte es va estendre per l'Orient i, d'encà el s. XIII, amb les Croades, la devoció a Sant Jordi arrelà a molts indrets d'Europa. És justament al llarg del s. XIII que es va configurar la llegenda que convertí Sant Jordi en matador del drac (representació del mal) i salvador de la donzella. I amb aquest caràcter de cavaller Sant Jordi esdevingué un símbol religiós important per a l'aristocràcia.

En aquesta època, i gràcies als monarques de la Corona d'Aragó, el culte a Sant Jordi s'estengué arreu del territori d'aquest Estat. Pere el Catòlic creà l'ordre de Sant Jordi d'Alfama i se'n feu cavaller. Jaume el Conqueridor relata a la seva Crònica l'aparició de Sant Jordi a la batalla decisiva per a la conquesta de Mallorca, i la Crònica Pinatesa recull la presència del sant a la batalla del Puig, durant el setge de València. Més tard, els reis d'Aragó farien múltiples esforços per obtenir el cap de Sant Jordi, que avui es conserva a l'església de San Giorgio, a Venècia.

L'any 1378 el Consell de Cent de Barcelona, que adquirí una reliquia del sant, declarà festiu el seu dia, i el 1436, a petició de la Generalitat, es declarà festiu a tot Catalunya. Aquesta festivitat era, en principi, exclusivament cortesana i aristocràtica. A Barcelona, l'acte principal era un torneig que tenia lloc al Born, en el qual els cavallers regalaven roses i altres flors a llurs dames.

La devoció a Sant Jordi va decaure al llarg del s. XVIII fins que amb la renaixença, a finals del segle passat, es revifà el culte al sant, que esdevingué un símbol del catalanisme.

Anys més tard, el 1923, la Cambra



*Sant Jordi, obra d' Andreu Aleu a la façana del Palau de la Generalitat*



*Relleu de Sant Jordi, obra de J. Ma. Subirachs, Palau del Lloctinent (1975)*

Oficial del Llibre instituí la Diada del Llibre el 23 d'abril, per tal de commemorar l'aniversari de la mort de Cervantes; al llarg d'aquest dies presentaven les novetats editorials en català.

Per altra costat, durant el mes d'abril es celebraven fires de flors, molt sovint de roses, a diferents indrets de Catalunya. D'aquesta forma, les fires de roses i la Diada del Llibre coincidiren finalment en el dia de Sant Jordi.

## **Imatges de Sant Jordi a Barcelona**

Al Palau de la Generalitat veurem un Sant Jordi a la façana principal, obra d'Andreu Aleu (1832-1901), i un altre a la façana gòtica, obra de Pere Joan (1418). No oblidem que aquest dia podem visitar la capella de Sant Jordi del Palau de la Generalitat, obra mestra del gòtic.

Al Palau del Lloctinent (c/ Comtes de barcelona), seu de l'Arxiu de la Corona d'Aragó, descobrim, en pujar l'escalinata, un excel·lent relleu que representa el sant, obra de J. Ma. Subirachs (1975).

Si entrem al claustre de la catedral, trobarem en el brollador de la font un Sant Jordi, obra de l'escultor contemporani Emili Colom. I, a la clau de volta del temple gòtic que emmarca la font, veurem el sant representat en un relleu, obra d'Antoni Claperós (s. XV)

Hi ha altres representacions de sant Jordi, com la que figura sobre la porta de la casa Ametller (Passeig de Gràcia, 41), o la que és al costat de la porta del temple del Tibidabo, obra d'Eusebi Arnau (1864-1934). I, a la Plaça de Sant Jordi, a Montjuïc, podem admirar l'extraordinari i poc ortodoxe Sant Jordi de Josep Llimona (1924).

Avui, però, l'esguard vigilant de Sant Jordi ja no vetlla els reis d'Aragó, i la seva mirada descansa en les parelles que, tot passejant per les Rambles, s'estimen amb l'obsequi d'una rosa i d'un llibre.

*Josep Ma. Casals  
Historiador,  
Professor de l'Escola del Taxi*

# MOTOR

# El Inyector

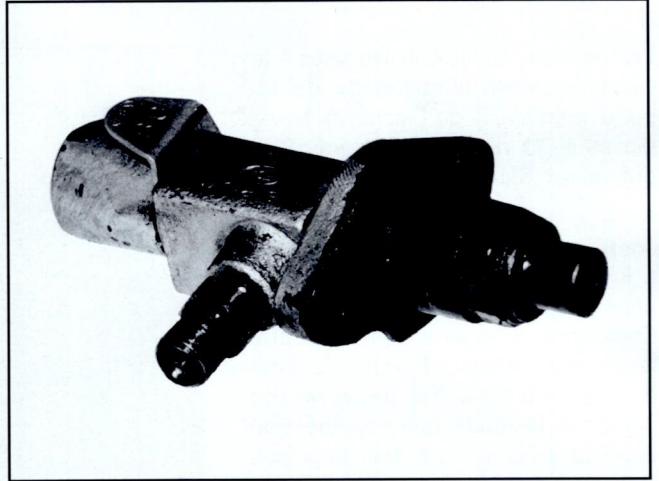
Los inyectores son los encargados de pulverizar una pequeña cantidad de gas-oil que envía la bomba inyectora en el interior del cilindro. Este chorro de combustible pulverizado va dirigido de tal forma que se distribuye homogéneamente a toda la cámara de combustión. La presión a la que sale el combustible es de 100 a 250 kg/cm<sup>2</sup> o más.

## **Funcionamiento**

El combustible impulsa la bomba inyectora a una presión bastante elevada, este gas-oil llega a través de unos tubos de acero a la cámara del portainyector, el cual pasará luego a la cámara de presión de la tobera, que rodea

*Sebastián Ato Villalba  
Profesor de la Escuela del Taxi*

*Inyector*



la parte cónica de la aguja. El combustible a alta presión empuja la parte cónica de la aguja y la eleva, ésta, a la vez, presiona el muelle que va unido en su parte superior. Cuando la presión de la bomba cesa, la presión del muelle empuja la aguja hacia su asiento y, al mismo

tiempo, pulveriza el gas-oil que debe entrar en el cilindro. La fuerza con la que se asienta la aguja depende de la acción del muelle, también puede regularse por medio de arandelas calibradas. Existen dos tipos de in-



### Inyector desmontado



yección: la directa y la inyección en antecámara de combustión.

### Inyección directa

En este sistema el chorro-

de gas-oil pulverizado va directamente a la cámara de combustión -diseñada en la cabeza del émbolo. No es necesario que se pongan bujías de precalentamiento ya que la relación de compresión es muy elevada. Este tipo de inyección se suele emplear en motores que superan los 800 cc por cilindro y los valores de presión de los inyectores también son muy elevados.

### Inyección en antecámara de combustión

El inyector envía el gas-oil pulverizado a la antecámara, donde se quema parcialmente, el resto se quemará en el cilindro. En este sistema -utilizado en vehículos turismo-, la relación de compresión es muy baja en comparación con el sistema de inyección directa y el orden de presión de los inyectores es de 100 a 150 kg/cm<sup>2</sup>. En este sistema hacen falta las bujías de calentamiento para arrancar en frío.

### Clases de inyectores

**Inyector de espiga:** Son los más adecuados para los motores que tienen antecámaras. Éstos no precisan que la pulverización del combustible sea tan fina, trabajan con presiones que pueden oscilar entre 100 y 150 kg/cm<sup>2</sup>.

**Inyector de orificio:** Este tipo de inyector se suele montar en inyección directa al cilindro.

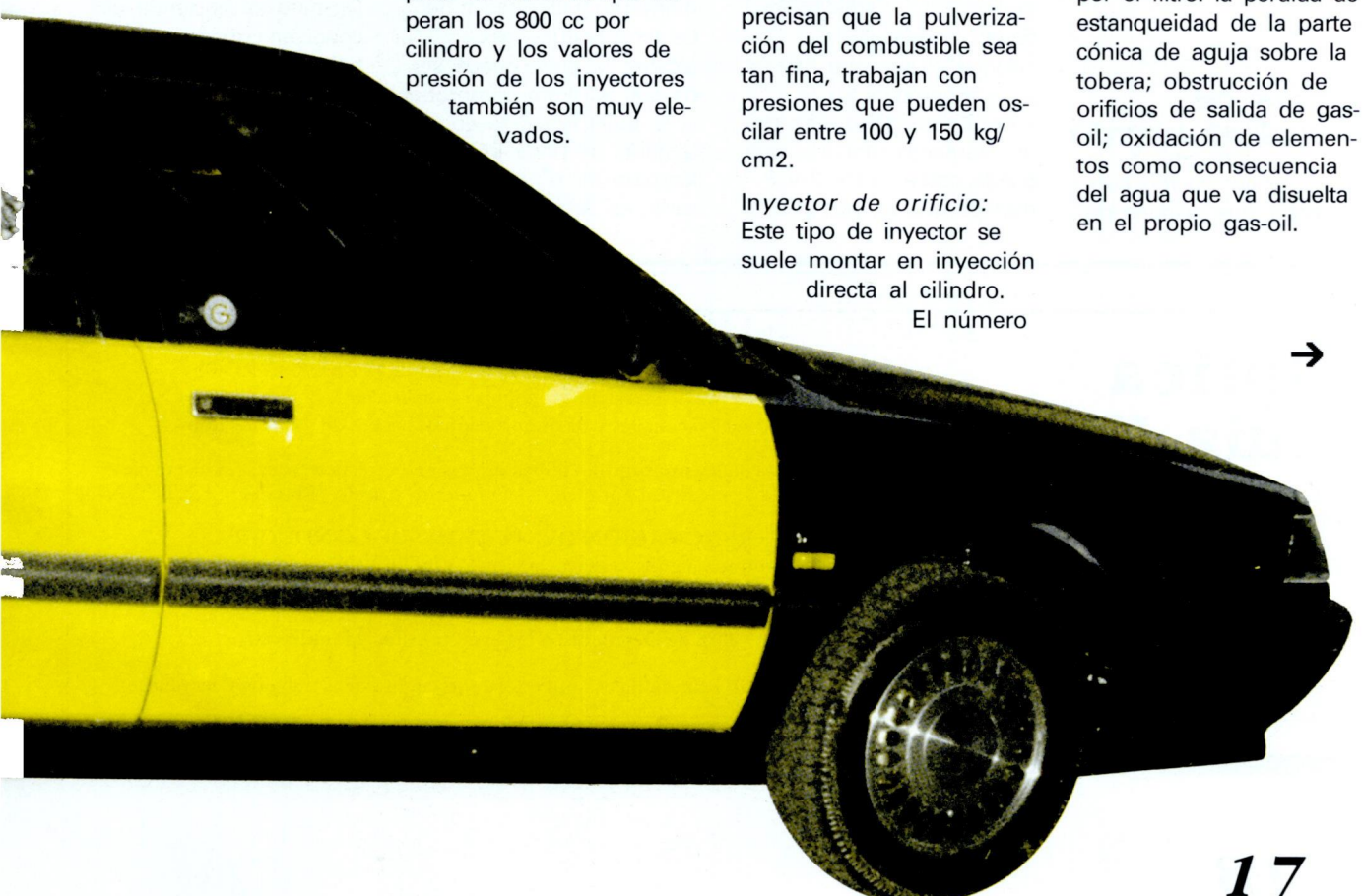
El número

de agujeros u orificios de salida de combustible superan a los de espiga, ya que, un vehículo con inyección directa -vehículos pesados- tiene una relación de compresión mucho más elevada. Las presiones de estos inyectores son de 150 a 300 kg/cm<sup>2</sup> o más.

### Problemas en los inyectores

Los inyectores son los elementos de un motor de combustión, por lo que se recomienda repararlos entre 30.000 y 40.000 km de no ser así, el motor podría tener graves consecuencias.

Las causas más frecuentes de que falle un inyector pueden ser: la suciedad que aporta el gas-oil y que no ha sido purificada por el filtro; la pérdida de estanqueidad de la parte cónica de aguja sobre la tobera; obstrucción de orificios de salida de gas-oil; oxidación de elementos como consecuencia del agua que va disuelta en el propio gas-oil.



## Pruebas de control

Las pruebas que deben hacerse para ver si un inyector funciona correctamente son las siguientes: comprobar el chorro y pulverización del gas-oil; comprobar la presión y tarado; y, finalmente, comprobar la estanqueidad de la tobera. Estas pruebas se deben realizar por medio de un manómetro que permita detectar si el funcionamiento es correcto o no.

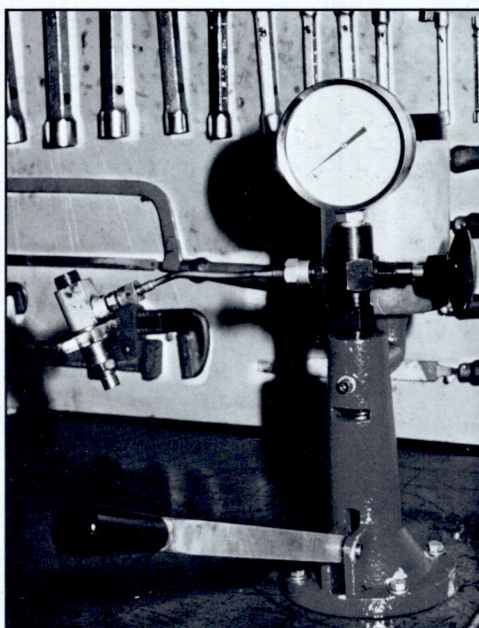
### Lubricación y refrigeración del inyector:

Los inyectores son lubricados y refrigerados por el mismo combustible.

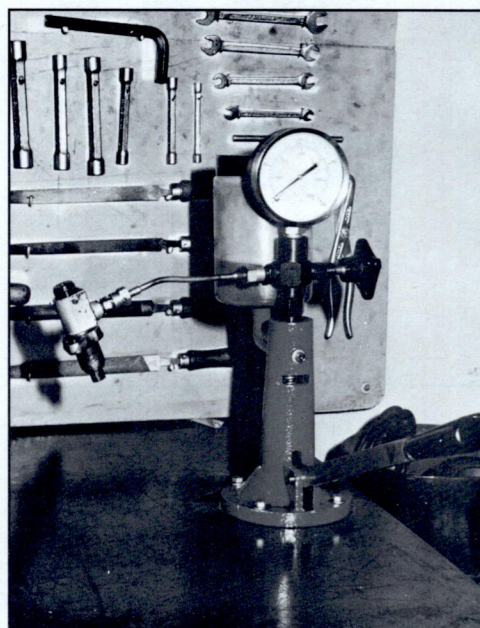
## Bujías de precalentamiento

Para arrancar en frío con un motor que dispone de

### Manómetro



### Comprobación de inyector por medio del manómetro de presión



antecámara, hemos de utilizar la bujía de precalentamiento. Estas bujías tienen la misión de calentar el aire que hay en esos momentos en la antecámara. Disponen de un filamento metálico que puede oscilar entre 2 y 3 mm de grueso, por el cual

pasa una intensidad de corriente y pone el mismo filamento incandescente. La temperatura que alcanza la bujía puede ser de 600 °C. Para comprobar si la bujía funciona correctamente se pone una lámpara de pruebas en serie, es decir que la

conectaremos en masa y cable de corriente. Si la lámpara se enciende al conectar corriente a las bujías, es señal de que funciona correctamente. Si no se enciende es síntoma de que está en cortocircuito y se deberá sustituirla por otra nueva.

## 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.

# Opel Vectra, el mejor sustituto del Ascona

*M<sup>a</sup> Angels Pujol*

La vida de un modelo de coche de una marca está determinada por el éxito que tenga entre el sector potencial de clientes. Siete años es un plazo relativamente largo, sobre todo en los últimos tiempos en los que el ritmo de producción de novedades es incesante.

Pero éste es el tiempo que Opel tuvo en venta el Ascona, demostrando que fue uno de los modelos de mayor aceptación por parte de la marca alemana. Sustituirlo no era sencillo, pero había que hacerlo y tras un período de estudios y diseños, Opel lanzó el Vectra.

Al igual que el Ascona, el Vectra es de tracción delantera y, aunque aprovecha en buena medida los elementos mecánicos tales como frenos, dirección y suspensión del Ascona, debe considerarse de hecho como un modelo totalmente nuevo con modernas soluciones.

## Habitáculo más amplio

El Vectra se ofrece en dos versiones de carrocería de tres y dos, así como también con cuatro y cinco puertas. Estéticamente, el coche presenta evidentemente el aire familiar de la marca, pero posee unas connotaciones que le confieren su propia personalidad. Comparándolo con su predecesor, el Vectra tres volúmenes es ligeramente más largo (64 mm.), más ancho (34 mm.) y algo más alto (10 mm.), en tanto que la distancia entre ejes también



**El Opel Vectra presenta algunos elementos del Ascona, no obstante, es un modelo nuevo con modernas soluciones.**

## Ficha técnica

	1.6	2.0	1.7D
Motor :	Cuatro cilindros de línea		
Cilindrada (c.c.):	1.598	1.998	1.700
Potencia max. (CV/rpm):	82/5.400	115/ 5.200	57/4.600
Velocidad máxima (Km/h):	176	198	152
Caja de cambios:	Manual de cinco velocidades		
Suspensión delantera:	Independiente tipo Mc Pherson		
Suspensión trasera:	Semi independiente, de ruedas tiradas con eje semirígido		
Frecios (del./ tra.):	Disc/Tamb	Disc/Disc	Disc/Tamb
Peso vacío (Kg):	1.035	1.085	1.070
Capacidad maletero:	460 dm <sup>3</sup> versión 4P/530 dm <sup>3</sup> versión 5P		
Capacidad depósito:	61 litro,		
Longitud/anchura/altura:	*4,43/1,70/1,40 metros		
Consumo a 90/120 ciudad: (litros /100 km)	5,22/6,8/9,9	5,6/7, 1/10,3	4,4/6, 0/6,7



ha ganado algunos centímetros. En el caso de la carrocería dos volúmenes, ésta es algo más compacta pero de cualquier modo es superior a la del Ascona. El resultado de estas pequeñas modificaciones es que el habitáculo del Vectra, sobrio y poco dado a concesiones, ofrece un mayor aprovechamiento del espacio, de manera especial en lo que concierne a las plazas traseras y también, de manera muy particular, en la capacidad del maletero. El volumen de este último es más que notable y destaca el hecho de que su acceso es mucho más cómodo, ya que el plano de carga es muy bajo.

Para aquellos que por sus necesidades propias buscan un vehículo de características más familiares, pero no quieren renunciar a un coche de aspecto deportivo, Opel propone el Vectra con carrocería dos volúmenes y cinco puertas.



## Distintos motores

Mecánicamente, el Vectra se ofrece con distintos motores y también con distintos grados de equipamiento. Las versiones que se han homologado para la utilización como vehículos de servicio público van provistos con motores de gasolina de 1,6 y 2,0 litros, mientras que también hay una

versión diesel de 1,7 litros.

El motor 1,6 litros es el más bajo de toda la gama de gasolina y ofrece una potencia de 82 CV, permitiendo una velocidad máxima de 178 km/h. Ofrece prestaciones más que aceptables, dentro de la limitación que supone arrastrar una tonelada de peso. La segunda versión a gasolina que es el motor de dos litros a inyección que proporciona una potencia de

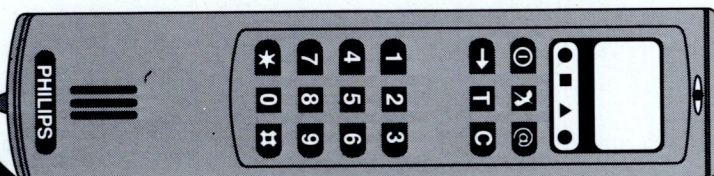
115 CVV puede alcanzar una velocidad máxima de 198 km/h. El motor se muestra elástico, como ya es casi tradición de la marca alemana, y ofrece unos consumos que cabe calificar de muy buenos.

Queda por último comentar la motorización del diesel, que puede ser la que más tiene al sector del taxi por la economía de combustible. El motor con 1.700 c.c.

proporciona 57 CV que, sinceramente, se muestra un tanto insuficiente para arrastrar el conjunto y si uno quiere rodar a un buen ritmo de cruce "normal" deberá pisar el acelerador, apurando al máximo las posibilidades del motor. Resulta un tanto extraño que General Motors España no se haya decidido por importar el motor con turbocompresor para compensar la pérdida de prestaciones y también ofrecer un grupo matriz más moderno, silencioso y con menos vibraciones. Desprovisto de dirección asistida, ya que es opcional, la maniobrabilidad del Vectra 1,70 en ciudad exige un mayor esfuerzo.

Por lo demás, el comportamiento del Vectra en carretera es excelente, ofreciendo una buena estabilidad, una cómoda suspensión y una eficaz frenada.

## PONGA UN TELEFONO EN SU TAXI



auto radio service

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

- Venta y colocación
- Entrega inmediata
- Mantenimiento
- Financiación o Leasing

DESDE  
**12.400**  
PTS. AL MES  
LEASING

**Philips Car Stereo**  
3 años de garantía

Ahora  
**40.000 Pts.**  
más barato

## Factores de riesgo de la profesión del taxi

Dr. Ignasi Fina

*El estudio de los factores de riesgo y su compleja relación con la salud plantea la distinción entre factores de riesgo impuestos, como son los laborales y los factores de riesgo aceptado, que proceden de hábitos individuales y condiciones de vida en general, y que también interfieren en aquella relación. Sólo así se explica la gran variabilidad de respuestas individuales frente a la exposición laboral a un grupo determinado de factores de nocividad*

Desde una óptica científica, histórica y reflexiva se puede definir el trabajo como factor patógeno, no sólo por no ser un agente de salud como expresión de la libre actividad humana, vital y creadora, sino porque es causa directa de daños sicológicos irreparables.

El conocimiento de los Factores de nocividad laboral permite redimensionar desde un concepto amplio la Salud, como forma autónoma, alegre y solidaria de vivir. La actividad laboral del taxista referida a estos parámetros y a los imperativos de protección y mejora de la calidad de vida del colectivo.

### Combatir el sedentarismo

Como factor de riesgo cardio-vascular bien conocido, el sedentarismo ocupa un lugar preferente, por efecto de la suma de otros factores, que justifica la adopción de medidas

dB	Densidad de tráfico	Impresión subjetiva	Conversación
20-45 dB	Zona ajardinada	Silenciosa	Susurrando
45-50 dB	Tráfico ocasional	Calmadísima	Sin dificultad
50-60 dB	Tráfico escaso	Muy calmada	Sin dificultad
60-70 dB	Tráfico moderado	Calmada	Voz normal
70-80 dB	Tráfico muy intenso	Molesta	Voz alta
80-85 dB	Tráfico intensísimo	Penosa	Difícil
+ 85 dB	Tráfico límite	Insoportable	Imposible

sistemáticas de ejercicio físico para combatirlo, se trata de un impuesto diario para la salud en la actividad del taxista. La sobrecarga postural, explica gran parte de los fenómenos raquíalgicos o Espalda dolorosa, que justifican el primer motivo de consulta médica del colectivo. Las posiciones incorrectas, forzadas y/o inadecuadas, predisponen a la presentación de discopatías vertebrales, sobre

todo a nivel lumbar y de forma destacable de hernias discales.

El diseño del asiento es fundamental en la prevención de la espalda dolorosa, el segmento lumbar debe quedar bien sustentado por el respaldo y de ahí la conveniencia de que sea graduable el saliente a este nivel. El dorso de ambos muslos debe quedar también bien sustentado en el plano horizontal, inclinado con la zona declive posterior, evitando así la comprensión del margen anterior del asiento. Finalmente, la altura del mismo también debe ser graduable para garantizar un apoyo correcto de ambos pies y un ángulo óp-

**Tabla 1**  
**Niveles de ruido**  
**Wisner**  
**La jornada laboral debe realizarse de seis de la mañana a ocho de la noche y no debe ser superior a ocho horas.**

→

# El monóxido de carbono produce confusión mental

timo de visión. Este diseño sería el asiento antropométrico.

## El ruido, riesgo extendido en Barcelona

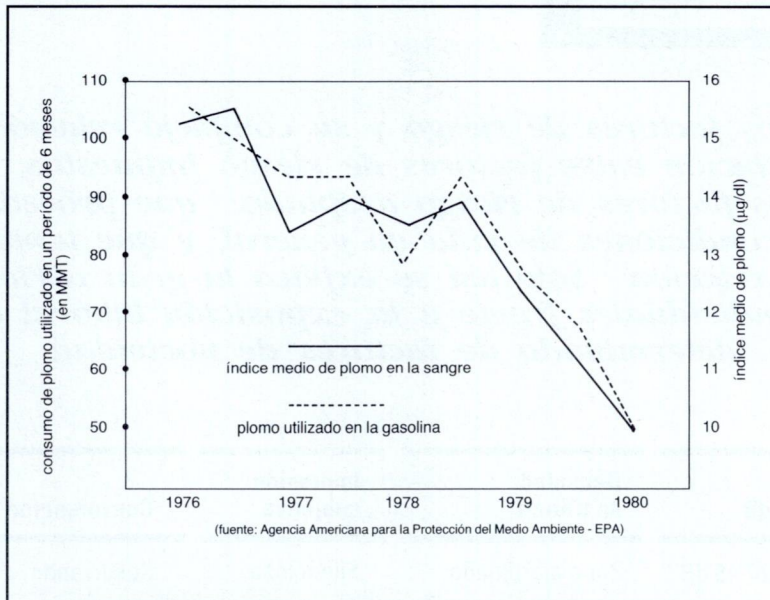
El ruido es un riesgo ampliamente extendido en la ciudad, según los datos actuales del Ayuntamiento de Barcelona, un 47,4% del área vial supera los 65 dB y un 13,7% los 75 dB (Tabla I).

En el primer nivel (60-70 dB) se produce la fatiga auditiva, que se traduce por déficit sensorial, zumbidos y cefaleas con la particularidad de remitir si cesa la exposición al riesgo. En el segundo nivel (70-80 dB) el riesgo es de sordera por trauma acústico, sordera profesional, que siempre es de carácter progresivo e irreversible. Menos conocidos son los efectos extra-auditivos que el riesgo sonoro asocia a la pérdida de audición y que sintéticamente son: hipertensión, riesgo coronario, aumento del ritmo respiratorio, hipersecreción gástrica con mayor incidencia del ulcus gastroduodenal, disminución de la atención y de los reflejos, inquietud, irritabilidad, trastornos del sueño, impotencia sexual, fatigabilidad y aumento de la carga de trabajo.

En Barcelona, los niveles sonoros superiores a 80 dB son consecuencia del denominado ruido de impacto o de impulso, que se presenta de forma súbita y de mayor capacidad lesional que el ruido de fondo aludido.

## Vibraciones de baja frecuencia

En la conducción de vehículos se detectan las vibraciones de baja frecuencia, que son res-



ponsables del mareo característico que aparece a los treinta minutos de la conducción, además produce dificultad digestiva, pérdida de apetito, vértigos, trastornos visuales, ilusiones ópticas y, principalmente, lumbálgias y ciatálgias por artrosis vertebral o degeneración discal por microtraumatismo repetido. Los actuales sistemas de amortiguación reducen de forma importante el impacto de este riesgo.

La eliminación del plomo de la gasolina, se impone por la gran nocividad de este metal

(Gráfica 1)

## Afecciones bronco-pulmonares

La contaminación atmosférica es un riesgo importante para una ciudad como Barcelona, que se acentúa de forma alarmante en los períodos denominados de inversión térmica, determinando incrementos episódicos de las afecciones bronco-pulmonares. Los contaminantes tóxicos son tan numerosos que limitaré la referencia a los más significativos.

En primer lugar tanto los hidrocarburos no quemados y el asbesto son contaminantes cancerígenos (George Brondel), su acción no depende de la concentración ambiental sino que puede manifestarse con niveles mínimos de exposición.

El dióxido de azufre, presenta como efectos tóxicos: conjuntivitis, nasofaringitis, edema de laringe, tos, bronquitis y disnea. Es el principal responsable de las lluvias ácidas que tanto daño ecológico producen. El dióxido de nitrógeno, es un metahemoglobinizante, irritante importante de piel y mucosas, pudiendo producir en exposiciones crónicas: bronquitis, debilidad general e insomnio. El monóxido de carbono, produce confusión mental, a



# La capacidad visual se modifica también por fenómenos de fatiga

partir de un 10% de carboxihemoglobina, cefaleas, náuseas y vómitos. Los humos y partículas en suspensión, afectan principalmente al tracto respiratorio y suman su acción irritante a los demás compuestos descritos. Finalmente, el plomo como producto de la combustión de la gasolina ha adquirido últimamente un destacado papel tóxico al demostrar su nivel en sangre dependía del consumo de gasolina (**gráfico 1**). Su uso como antidetonante en la gasolina, impide la utilización de los tubos de escape catalíticos que podrían disminuir sustancialmente el resto de factores contaminantes pero que se inutilizan por efecto del plomo fundido, de ahí la importancia preventiva de su eliminación. Como tóxico afecta al sistema nervioso central, al siquismo, produce alteraciones musculares y articulares, temblores, palidez y debilidad importante. Sobre el embarazo tiene efectos severos: déficit intelectual del recién nacido y ponderal.



## El dióxido de nitrógeno es un irritante de la piel y mucosas

### **Las pausas, imprescindibles**

La ausencia de pausas establecidas durante el horario de trabajo produce, no con poca frecuencia, retención forzada de la micción que a largo plazo y por repetición de estos episodios da lugar a la distensión muscular de la vejiga urinaria con déficit de contractilidad asociada. Se trata de la denominada vejiga atónica que produce retención de orina, con presentación de frecuentes infecciones, dificultad y dolor al orinar y episodios febriles. Estas molestias suelen atribuirse erróneamente y con frecuencia a la próstata.

La carga de trabajo es multifactorial en el taxi, los horarios excesivos, la variabilidad de recorridos, de demanda, de densidad de tráfico y la multiplicidad de respuestas a situa-

ciones imprevistas y de forma rápida se traduce en situaciones de fatiga o estrés. La fatiga se define como la inhibición protectora del sistema nervioso central (Paulov), determinando la imposibilidad o marcada dificultad para la actividad

La capacidad visual se modifica también por fenómenos de fatiga que se explican por: alta frecuencia en los cambios de acomodación visual. Atender a

indicadores múltiples y diversos de forma reiterada, la sobrecarga retiniana asociada, la distinción de detalles, los cambios bruscos de iluminación, etc. Las principales manifestaciones son la irritación dolorosa de las pupilas y conjuntiva, la visión doble, la disminución episódica de la agudeza visual y de la precisión de la rapidez de percepción. El turno de noche aumenta aún más los factores de fatiga visual y compromete de forma importante el equilibrio sueño-vigilia, que corresponde al ritmo circadiano (Halberg). La jornada cronofisiológica debe realizarse de seis de la mañana a ocho de la noche y no debe ser superior a ocho horas, la conducción debe ser partida, en este aspecto, la nocturnidad es ergonómicamente hablando poco útil.

El confort térmico se sitúa entre 17 - 22 °C, y dentro de 40 - 70% de humedad. Fuera de estos límites la acción de tóxicos se potencia.

La accidentalidad laboral, tema de otro artículo, produce situaciones poco conocidas de peligrosidad como, por ejemplo, la electricidad estática en ambientes con productos inflamables y el uso de los GLP -Gases licuados de petróleo- sin bombas.

# BARCELONA ES POSA GUAPA

Gràcies a un seguit d'empreses, que amb la seva generosa col·laboració ens estan ajudant a tenir una ciutat millor per a tothom.



Patrocinador de la restauració de les Fonts de Barcelona.



Patrocinador de la restauració de l'Arc de Triomf.



Patrocinador del «Pla del Color de Barcelona», que inclou el Projecte Cromàtic de la Rambla.

## TITANLUX

Patrocinador de la pintura exterior dels 41 Mercats Municipals i d'una intervenció exemplar sobre parets mitgeres.



Patrocinador de la restauració del Museu de Geologia i del Conservatori Municipal de Música.



Patrocinador de la restauració del Museu de la Música, la façana de l'Ajuntament i d'un conjunt de mitgeres a la Ronda del General Mitre.



Patrocinador de la restauració de la basílica de la Mercè.



Patrocinador de la recuperació i restauració dels fanals vuitcentistes dels carrers de Barcelona.



Patrocinador de la restauració de la Casa Amatller.



Patrocinador de la restauració de l'Antiga Foneria de Canons.



Patrocinador de la restauració d'«El Molino».



Patrocinador de la restauració de l'Obelisc de la Diagonal i de la Façana de l'església de Sant Jaume.



Patrocinador de la restauració de l'església de Nostra Senyora del Remei.



BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA



Patrocinador de la restauració d'una paret mitgera al Districte d'Horta.



Patrocinador dels premis de la Campanya «Barcelona en Flor».



Patrocinadors de la restauració dels fanals-bancs del Pg. de Gràcia, obra de l'arquitecte Pere Falqués.



Col·laborador de la Campanya «Fem un Camvi d'aires».



Col·laboradors de la Campanya «Taxi Posa't guapo».



## Gràcies, guapos



Ajuntament de Barcelona

BARCELONA.  
POSAT GUAPA.  
318 18 12

# ¿LO SABIA VD...?

A S E S O R I A

**Para evitar las irregularidades que se venían observando en el tratamiento de las licencias heredadas, la EMT habilita un mecanismo legal con el fin de facilitar la capacitación profesional de las viudas e hijos del taxista fallecido para que puedan ejercer como taxistas**

## Capacitación profesional de los herederos de una licencia

Dado que la **Ley 12/87 de la Generalitat de Catalunya** no contiene ninguna normativa específica sobre la transferencia de las autorizaciones administrativas (licencias) para el transporte discrecional de viajeros, ni proporciona una solución para aquellos casos en los que la viuda o el hijo de un taxista fallecido, designados para sucederle en la licencia, *carecen de capacitación profesional, pero se encuentran en vías de obtenerla*, la **Entitat Metropolitana del Transport** ha recurrido a la posibilidad que le ofrece el **Art. 42, ap. 3 de la Ley Estatal supletoria**, estableciendo las siguientes normas:

Una vez que la viuda o el hijo del taxista fallecido haya mostrado, expresamente, su deseo de continuar ejerciendo con la licencia, pero le sea imposible por carecer de capacidad suficiente deberá:

a.- Presentar un escrito comprometiéndose a obtener el permiso de conducción B-2 y superar las pruebas establecidas por la EMT, con el fin de conseguir la capacitación profesional en el plazo máximo de un año. Este escrito deberá ir acompañado de un certificado médico expedido por un centro especializado de reconocimiento para la conducción, en el que se acredite que posee las aptitudes psico-físicas exigidas para obtener el citado permiso de conducción.

b.- En el mismo escrito deberá proponer a la persona que desea

emplear como conductor en la licencia.

### **Evitar abusos**

Con esta normativa se quiere evitar que las viudas carentes de capacitación profesional y, por lo general, de avanzada edad, opten por arrendar la licencia heredada a cambio de una retribución más o menos exigua, o que ésta no sea abonada con regularidad.

Asimismo, a través de este mecanismo legal, la EMT desea preservar la estructura del sector, ya que, a menudo, el arrendatario aplicaba a la licencia arrendada un vehículo de su propiedad, matriculándolo a nombre de la viuda en la Jefatura de Tráfico, incurriendo, como es lógico, en falsedad en documento público. Además, éste se creía con el derecho de ostentar la titularidad de esa y otras licencias, hecho que incidía, como es lógico, de forma desfavorable en la buena estructura del sector.

### **Revisión de la normativa**

### **¿Qué sucede cuando fallece el titular de la licencia?**

Según establece el Reglamento Regulator del Servicio de Autotaxis ( Art. 18.1.a ) "cuando

→

fallece el titular, las licencias pueden transmitirse a favor del cónyuge viudo o herederos legítimos. No obstante, cuando éstos no pueden explotar la licencia como actividad única y exclusiva, podrán transmitirla a favor de los solicitantes." (Art.18.1 b).

Por otra parte, el Art. 17 ap. 1 y 2 del mencionado Reglamento determina que los titulares de la licencia (Clases A o B) tendrán la obligación de explotar la licencia en régimen de plena y exclusiva dedicación e incompatibilidad con otra profesión y que cuando no pueda cumplirse con dicha obligación deberá procederse a la transmisión de las licencias en los supuestos admitidos a su renuncia.

## Clases de sucesión

### **Sucesión testamentaria**

Se pueden presentar los siguientes casos:

a) que el beneficiario tenga capacitación profesional suficiente, en

cuyo caso, esta persona ostentaría la licencia desde la fecha de la transmisión, pudiendo explotarla en régimen de plena y exclusiva dedicación.

b) que poseyendo el beneficiario capacitación profesional, no pueda ejercer como taxista por encontrarse desempeñando otra profesión. En este caso se aplicaría el ap. 2 del Art. 17 del Reglamento Regulator del Servicio.

c) el beneficiario carece de capacitación profesional, estando en la imposibilidad material de ejercer como taxista en la licencia. En este caso como en el anterior, es necesaria la transmisión de la misma a una tercera persona que cumpliera los requisitos exigidos.

### **Sucesión sin testamento**

Cuando no existe testamento, el juez es quien designa como herederos a los hijos y el usufructo a la viuda.

Esta incidencia del Derecho Civil en el Derecho Administrativo provoca serios inconvenientes cuando entre los herederos se

encuentra un menor de edad, ya que el Art. 166 del Código Civil señala que: " los padres no podrán renunciar a los derechos de que los hijos sean titulares ni enajenar o gravar...sino por causas justificadas, utilidad o necesidad y previa autorización del juez de su domicilio, con audiencia del Ministerio Fiscal". Cabe señalar que tanto la declaración de herederos como la posterior autorización judicial demoran excesivamente la tramitación de las transferencias.

### **Capacitación Profesional**

Respecto al requisito de capacitación profesional, el Art. 52 del Reglamento concuerda con lo que se dispone en la normativa autonómica y estatal del transporte de viajeros -Ley 12/87 de 28 de mayo de la Generalitat de Catalunya para las autorizaciones concedidas en el ámbito de su competencia, y Ley Estatal 16/87 de 30 de julio cuando hacen referencia al territorio nacional. (Tarjeta VT para el Servicio de Taxis).

## **¡AMIGOS TAXISTAS!**

### **RESTAURANT**



Hasta el día **21 de Abril** tienen tiempo de disfrutar de las **JORNADAS DE COCINA MARINERA** y la "**Trobada d'Havaneres**".

Colaboran en estas **JORNADAS** los siguientes grupos:

- Alborada
- Berganti
- Blau Mediterrà
- Cavall Bernat
- Espingari
- Mariners de Riera
- Pa Torrat
- Pescadors de l'Escala
- Port-Bo
- Quatre Veus
- Roca Grossa
- Tramuntana

No faltará el "**CREMAT**" de Ron Pujol y los vinos de Cavas Hill.

**Día 24 de Abril:** "Gran final en TIP TOP del Pueblo Español, a las 22 horas.

RESERVAS DE MESAS: Tel. 219 49 95 – Cerdeña 521-523 – Parking en el mismo edificio.

# La Rambla

Si preguntem als barcelonins o a qualsevol turista que visiti la nostra ciutat, quin és el passeig més característic i que millor defineix Barcelona, la resposta serà unànim:: La Rambla.

Però pot ser seran pocs aquells que siguin capaços d'anomenar o reconèixer més de dos o tres edificis singulars. I és que, avui dia, la Rambla -o les Rambles, perquè encara no és viu el plural que dona testimoni del caràcter peculiar de cadascuna de les seves parts -és, per damunt, el seu virolat i captivador passeig.

No és la nostra intenció reproduir aquí la nombrosa literatura legendària i costumista sobre la Rambla. Presentem senzillament un itinerari on el fil conductor són els edificis que donen forma al passeig i que la mateixa personalitat d'aquest, l'amaga sovint.

La urbanització del primitiu torrent que fou la Rambla no es produí definitivament fins al segle XVIII, amb la desaparició de l'antiga muralla de Jaume I que havia determinat els seus límits i forma. Fins llavors els edificis més sin-



*El passeig que defineix més i millor Barcelona*

gulars havien estat els religiosos -esglésies, convents, seminaris, col·legis... No és fins el segle XIX que La Rambla pren la seva fisonomia i la seva funció de passeig burgès.

## **Itinerari pel captivador passeig**

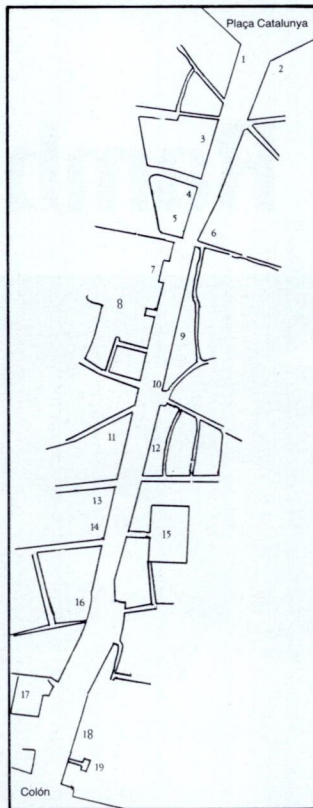
Començarem el nostre itinerari des del capdamunt del passeig, al costat d'un dels símbols més clars de la Rambla: La Font de Canaletes (1). La majoria dels edificis d'aquest sector daten de la segona meitat del segle XIX i formen el conjunt més tardanament urbanitzat. A nivell de façana podríem destacar el núm. 129, o l'actual Banc Central (2)

De la Rambla dels Estudis, anomenada així per l'existència fins a 1843 dels Estudis Generals o Universitat, n'hem d'assenyalar dos edificis principals: L'església de Betlem (5), exemple encara viu de les edificacions religioses barroques de la Rambla (1681 - 1732) i el Palau Moja (6), actual seu de la Direcció General de Patrimoni Cultural de la



Generalitat. Destaquem, a més, l'edifici de l'Acadèmia de Ciències i Arts (3) - ocupada pel Teatre Poliorama- i el Palau del López i López, actual seu de la "Compañía Tabacos de Filipinas".

Ja a la Rambla de les Flors, a l'altra banda del carrer Portaferrissa, trobem un seguit d'habitatges construïts a finals del segle XVIII al lloc on existí la muralla (9). Una part d'aquests edificis han estat enderrocats i, des del seu buit, es pot gaudir -per ara- d'una perspectiva insòlita del campanar de l'església del Pi. La façana de l'antiga botiga de paraigües de Bruno Cuadros (10), recentment restaurada, clou aquesta peculiar banda del passeig, just al Pla de la Boqueria, antiga porta de la muralla i lloc tradicional de mercat. Destaquem, a l'altra banda: el palau de la Virreina (7) -construït entre 1722 i 1778- actual seu de la Regidoria de Cultura de l'Ajuntament: i sobre tot, el Mercat de la Boqueria o de sant Josep (8), nom que recorda l'antic convent dels Josepets, que ocupava l'indret abans de la construcció del mercat (1836-1840).



- 1.- la Font de Canaleta
- 2.-Banc Central
- 3.- Teatre Poliorama
- 4.- Palau dels López i López
- 5.- Església de Betlem
- 6.- Palau Moja
- 7.- Palau de la Virreina
- 8.- Mercat de la Boqueria.
- 9.- Muralla (s. XVIII)
- 10.-Botiga de paraigües de Bruno Cuadros
- 11.- Teatre del Liceu
- 12.- cases de principi s. XIX
- 13.- L'Hotel Oriente
- 14.- Seu Guàrdia Urbana
- 15.- Plaça Reial
- 16.- Teatre Principal
- 17.- Centre d'Art Santa Mònica
- 18.- Palau March
- 19.- Museu de Cera de la Ciutat

És a la Rambla dels Caputxins on trobem més exemples de la secularització del edificis religiosos de la Rambla produïda després del primer terç del segle passat. Així tenim: l'edifici del Liceu (11) construït sobre l'antic Convent dels Trinitaris el 1845; L'Hotel Oriente (13) antic Col·legi de sant Bonaventura del qual encara es conserven algunes estructures (el claustre, cobert, fa de menjador); la nova seu de la Guàrdia Urbana (14) - l'edifici més modern i vanguardista de la Rambla (1988)-, construït sobre el desaparegut Col·legi de Sant Angelo; i les cases que donen entrada a un altre dels llocs mítics de Barcelona i també part inexcusable d'aquest itinerari com és la Plaça Reial (15), en el que fou l'antic Convent dels Caputxins. Cal remarcar la uniformitat apreciable a aquesta banda del passeig, volguda expressament pel consistori barceloní quan s'urbanitzava aquest sector amb l'obertura del Carrer Ferran (1824). Les cases, de fet, seguien un model prescrit, encara avui fàcil d'identificar.(12).

La part baixa de la Rambla, la de santa Mònica, ha estat sempre menys impli-

cada amb el passeig i és també avui dia, la part més degradada. Quant a edificis es poden destacar el malaurat Teatre Principal (16) -antic teatre de la santa Creu-; el Palau March (18), un altre exemple de les residències senyoriales construïdes a la Rambla al segle XVIII i actual seu del Departament de Cultura de la Generalitat; l'edifici que allotja el Museu de Cera de la Ciutat (19); i l'edifici que dona nom a aquest sector, la parròquia de Santa Mònica (17), recentment remodelat i convertit en Centre d'Art.

Potser la millor manera de cloure el nostre itinerari és recuperar la visió de conjunt del passeig. I per fer-ho, no hi ha com pujar al monument de Colom, al capdevall de la Rambla, on podrem gaudir de la millor vista general de la Rambla i una de les millors de la ciutat en el seu conjunt.

*Francesc Caballé Esteve  
Historiador*



**Miles de artículos útiles y de regalo.  
Todos los productos que hacen referencia a Barcelona  
y su transporte público los encontrará en:**

## **LES BOTIGUES DEL METRO**

Sants-Estació (L-3 y L-5) junto a las taquillas del Metro.  
Estació Universitat (L-1) junto a las taquillas del Metro.

**Dto. especial del 10% a todos los taxistas.**

# Ciutat Grogua visita l'antic santuari d'Olimpia

Enguany, Ciutat Grogua organitza un viatge d'estiu a Grècia per als seus socis, familiars i alumnes de l'Escola del Taxi, fent, especialment, una visita-ambaixada a l'antic santuari d'Olimpia.

El viatge tindrà una durada d'una setmana, del 12 al 19 de juny de 1990.

Places disponibles: 160 - 200

## Preus

Socis i familiars de 1r. grau (dona i fills): 43.000 PTA.

Alumnes de l'escola no socis i d'altres familiars acompanyants: 47.000 PTA.

Inscripcions al viatge: L'Arc, Agència de Viatges. Rda. Sant Pere, 46, 4t. 2a. 08010, Barcelona. Telèfon: 301.28.37.

Més informació a les oficines de Ciutat Grogua, Lutxana, 115, 08018 Barcelona. Telèfon: 485.04.26.

## Itinerari:

### 12 de juny: Barcelona - Atenes

Sortida en vol especial reactor des de Barcelona cap a Atenes.

Arribada i trasllat a l'Hotel. Allotjament.

### 13 de juny: Atenes

Desdejun i allotjament a l'Hotel.

Visita de migdia a la ciutat

Tarda lliure.

### 14 de Juny: Atenes - Olimpia - Atenes

Excursió de tot el dia, en autocar, amb dinar inclòs.

Allotjament a l'Hotel.

### 15 de juny: Atenes

Desdejun i allotjament a l'Hotel.

Excursions facultatives.

### 16 de juny: Atenes

Desdejun i allotjament a l'Hotel.

Excursions facultatives.



### 17 de Juny: Atenes

Desdejun i allotjament a l'Hotel.

Excursions facultatives.

### 18 de juny: Atenes

Desdejun i allotjament a l'Hotel.

Excursions facultatives

### 19 de juny: Atenes - Barcelona

**Serveis:** Vol reactor especial Barcelona-Atenes-Barcelona

Estada en règim d'allotjament i desdejuni, en habitacions dobles amb bany a l'Hotel President o similar.

**Trasllat:** aeroport-hotel-aeroport

Visita ciutat migdia.

Visita a Olimpia d'un dia en autocar amb dinar inclòs.

Tres guies, coordinadors de Viatge L'Arc, d'assistència permanent durant tot el viatge.



# AGENDA

METROPOLITANA

## Expomóvil

A partir del día 21 y hasta el 26 de abril tendrá lugar, en el Recinto Ferial de Barcelona, la Exposición Internacional de Componentes y equipos de mantenimiento de la Industria de la automoción.

En esta muestra, que tiene carácter bianual, estarán presentes 370 expositores procedentes de la Gran Bretaña, la República Federal Alemana, Italia, Francia, Holanda, Portugal y España.

Expomóvil 90 ofrecerá este año secciones dedicadas a partes y componentes de automóviles, accesorios generales y personalizados; recambios; car-audio/ alarmas, telefonía; neumáticos; equipos de garaje; equipos para gasolineras, maquinaria, utillaje y herramientas para taller; lubricantes y una exposición de prensa técnica.

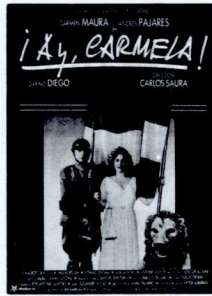
**Horario:** de 10 a 20 horas.

## Georg Baselitz

La Fundació Caixa de Pensions presenta al Centre Cultural de Barcelona l'exposició del pintor i artista alemany Georg Baselitz, una de les figures més importants de la plàstica europea contemporània

La mostra recull les obres més significatives que el artista va realitzar durant els anys vuitanta. Amb una depurada figuració i abstracció, Baselitz reflecteix en els seus treballs les tensions existencials que assetgen l'home d'aquest segle.

**Horari:** de dimarts a dissabte: d'11 a 14 h i de 16 a 20 h  
diumenge i festius: de 10 a 15 h.  
dilluns, tancat. Passeig Sant Joan, 108



## ¡ Ay Carmela !

Desde el 15 de marzo, los aficionados al cine español y a las películas de Carlos Saura, en particular, tienen la oportunidad de ver el último trabajo de este gran director.

¡ Ay Carmela!, film basado en la obra teatral de José Sanchis Siniera, aborda el tema de la guerra civil española a través de dos personajes Carmela y Paulino, interpretados por la popular actriz Carmen Maura y el cómico Andrés Pajares.

El guión cinematográfico ha sido adaptado por Rafael Azcona, quien no trabajaba con Saura desde la realización de "La Prima Angélica"

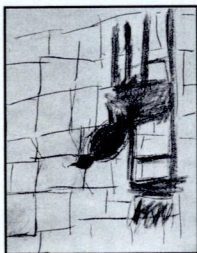
*Cines: Alexandra, Bailén, Pelayo (sala 2), Waldorf (sala 3)*

## Memorímetro, nº 15

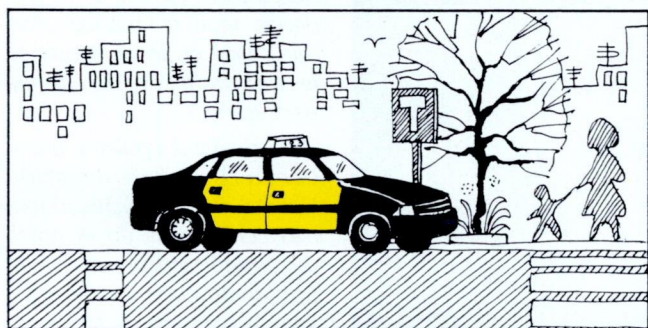
- 1.- ¿Dónde se encuentra el Consulado de Suecia?
- 2.- ¿En qué calle encuentra Ud. la Casa Planells?
- 3.- ¿Cómo dice Ud. en inglés: no tengo cambio de 5000 ptas?
- 4.- En la c/ Almogàvers, 122 está.....
- 5.- ¿Quiénes fueron los arquitectos que construyeron las Torres de Oficinas "TRADE"?
- 6.- ¿En qué municipio metropolitano se levantan las torres románicas : Llor y Fonellar?
- 7.- Ud.podrá visitar la Ermita de Sant Pere de Romaní en....
- 8.- ¿En qué calle está "La Tacita de Plata"?
- 9.- ¿De qué Siglo es la Casa Miravites de Badalona?
- 10.- ¿Dónde se ubicará la Fundació Tapies?

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 abril. (Solución y ganador del Memorímetro, núm. 13, Boletín 48: página 31.

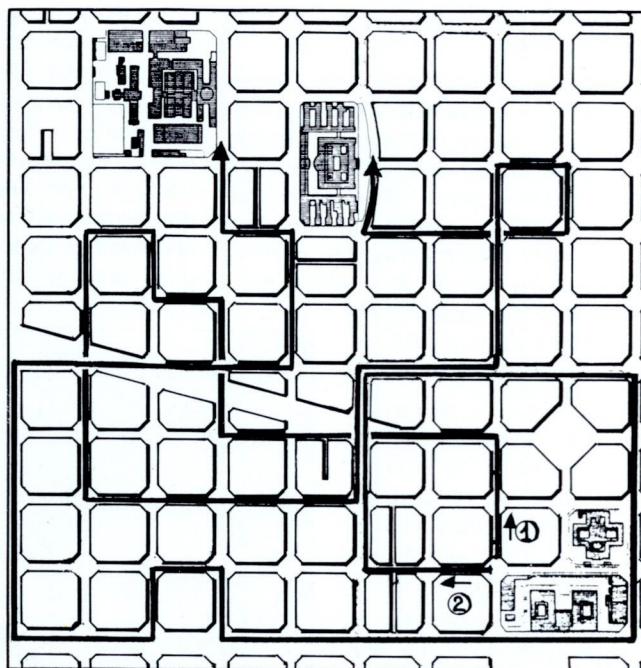


## Juego de errores



La autora ha cometido cinco errores al copiar el dibujo. ¿Puede Ud. encontrarlos?

## Laberinto



¿Qué camino seguirá el taxista para llevar a su pasajero de la Universidad a la Escuela Industrial?

## Problema matemático

Un pasajero coge un taxi llevando encima un billete de 5.000 ptas.. Al llegar a su destino, paga con el billete, y el taxista, muy amablemente, le devuelve 2320 ptas, pues ese día tenía cambio.

Por el camino se encontró con un atasco de media hora -como de costumbre-, tres accidentes de tráfico de siete minutos de parada cada uno y un pinchazo de rueda de ocho minutos de duración.

Sabiendo que se aplica la tarifa 1, que el taxímetro cuenta 20 ptas. por minuto estando parado, y que la bajada de bandera son 225 ptas. ¿Qué distancia ha recorrido? (Soluciones página: 31)

# TAXI!



# Desde la Cordillera Andina, Pinceladas de una gran aventura

**Juli Periz  
Taxista**

El 26 de mayo de 1989 con un grupo del Centro Excursionista Aliga viajé al Perú con el fin de participar en una expedición para escalar el nevado de Huascarán (6.780 m), en la Cordillera de los Andes.

Después de 18 horas de vuelo, largas y tediosas, llegamos a Lima. Cabe decir, que desde el mismo momento que pisamos el Aeropuerto pudimos comprobar la grave situación económica y política por la que atraviesa aquel país. Asimismo, fue curioso observar los efectos de la altura, pues sólo subir las escaleras del hotel nos suponía un esfuerzo adicional.

Al día siguiente de nuestra llegada, partimos de Lima con dirección a Huaraz, punto base de nuestras ascensiones iniciales. Huaraz es un pueblo ubicado a 3.090 m de altura.

Con una furgoneta previamente contratada, un porteador y un cocinero -ambos nativos- seguimos viaje con dirección a Collón (3.350 m) para iniciar la semana de aclimatación. Una vez allí, cargamos los mulos e iniciamos el ascenso al campamento de Ishinca (4.800 m.). Los efectos de la altura fueron tremendos, algunos de los miembros de la expedición padecimos fuertes dolores de cabeza, náuseas y malestar estomacal. Instalamos las tiendas frente a un panorámica natural indescriptible: tres cimas sobresalían sobre el conjunto de la Cordillera de los Andes: el Urus (5.420 m), el Toclaraju (6.032 m) y el Ishinca (5.530 m).

El primer día de junio ascendimos al Urus: iniciamos la caminata sobre una amplia arista de tartera, muy empinada, y justamente donde comenzaba la nieve, nuestro porteador y guía tuvo que abandonarnos porque iba muy

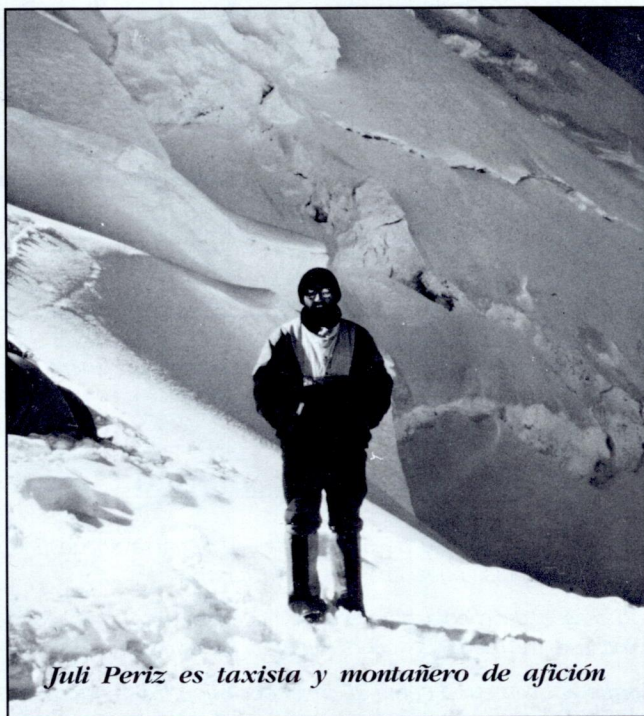
mal equipado. Después de ascender unas fuertes pendientes, llegamos a la arista terminal -sumamente estrecha y con un terrible abismo-, pero la franqueamos para alcanzar la cumbre 120 m. más arriba. La cima no era más que una pequeña visera de nieve, lo que nos impedía coronarla por completo. Finalmente y después de mucho empeño, conseguimos alcanzar nuestros primeros 5.000 m. En seguida el mal tiempo nos acechó y tuvimos que apresurar el descenso. Montamos un gran rapel de 120 m. y descendimos

cia amarga: por la madrugada nos despertó el llanto angustioso de un bebé. Ante su persistencia preparamos, con el cocinero que nos acompañaba, un poco de leche en polvo con la escasa agua que había en el lugar. Después de llamar a la puerta, tuve ante mis ojos un cuadro difícil de olvidar: una numerosa prole vivía totalmente hacinada en un espacio reducido, no disponían ni tan siquiera de una triste vela. El pequeño que lloraba tomó ansiosamente el preparado que le hicimos y la calma volvió nuevamente a esta triste noche. Más tarde, recostado ya en el lugar donde aquel día me tocó dormir pensé en lo dura que es la vida para los indígenas peruanos.

A la mañana siguiente abandonamos Collón dirección Huaráz. Por la noche, mientras cenábamos en el hotel, un apagón sorprendió a la población. Los camareros, ante la sorpresa de todos los comensales, bajaron súbitamente las persianas metálicas. Más tarde supimos que se trataba de uno más de los atentados de Sendero Luminoso que minaron varios postes eléctricos.

Luego, para poder aclimatarnos con el fin de conseguir nuestro objetivo final: los 6.768 m. del Huascarán, tuvimos la suerte de ascender la cumbre de Pisco (5.752 m). Una magnífica experiencia.

Finalmente, el 9 de junio, levantamos nuestro campamento en las faldas del Huascarán (4.300 m) -necesitamos cuatro mulos para poder llevar nuestro equipo-, y el 13 de junio coronamos la ansiada cima del Huascarán Sur (6.768 m). Desde esa altura disfrutamos de una extraordinaria panorámica. A pesar de su altura, las otras grandes cimas: Los Huandoys, Artesonraju, Pisco, Yanapacha, Chopicalqui, parecían los hermanos menores del **Huascarán**.



**Juli Periz es taxista y montañero de afición**

las pendientes sin problemas. ¡Habíamos conquistado el Urus! Todo un éxito.

Por el mal tiempo reinante desistimos escalar el Ishinca (5.530 m.), por lo que regresamos al pueblo de Collón.

Ante la imposibilidad de encontrar alojamiento, el arriero nos propuso dormir en un cobertizo de su propiedad, por cierto, muy sucio y lleno de mosquitos. Allí tuvimos una experien-

# BUZÓN DEL TAXI

El día 26 de enero, cuando un coche patrulla de la Guardia Urbana me llevaba a Urgencias del Hospital San Pablo, fuimos embestidos por otro automóvil, imposibilitando al coche patrulla proseguir el viaje.

Un señor taxista, conductor del taxi 5030, matrícula B 8263 KJ, se ofreció a llevarnos, no queriendo cobramos absolutamente nada al llegar a destino, por más que insistimos en ello.

Por ello ruego a Uds. se sirvan publicar esta misiva en la Revista Taxi para satisfacción de dicho señor, al que transmito mi reconocimiento.

*Angel Bertolin,  
Barcelona, 6 de febrero de 1990*

El pasado 27 de febrero la sra. Ma. Teresa Roig dejó olvidada una chaqueta negra en el taxi que, a las 20 h., la trasladó de la calle Córcega a Obispo Siivilla.

El taxista que realizó esta carrera puede depositar la mencionada chaqueta, si la encontró, en el Servei de Taxi de la EMT.

Para conocimiento, satisfacción y efectos oportunos, se comunica a la Entidad Metropolitana del Transporte - Sector del Taxi-, que el taxista D. Juan José Valle Preito, domiciliado en la c/ La Nau, nº3, bis, 4º-1a, con número de calca 4731, propietario del vehículo matrícula B-1505-HM, hizo entrega, en esta Comisaría, de un bolso perteneciente a la sra. Asunción Luque Caballero, conteniendo varios documentos, pasaporte y la cantidad de 70.000 ptas., en efectivo, que la mencionada Sra. dejó olvidado en dicho taxi, y a la cual se le hizo entrega de sus pertenencias en la Inspección de Guardia de esta Comisaría.

*Firma: Antonio Sánchez Luzón*

ro y llaves. Nuestro disgusto fue tremendo. Pero a la 1 de la madrugada llamaron al timbre de casa, era el sr. chófer taxista que traía el bolso completo, pues, lo encontró en el interior de su coche. Este taxista se llama Rodolfo Díaz López.

A través de estas líneas deseamos expresar nuestro agradecimiento y que un acto de honradez y humanidad, tan loable, sea conocido por otras personas.

*Rosario B. de Navas y Francisco Navas  
Barcelona, 9 de febrero de 1990*

Nos informan que la EMT edita mensualmente una revista dirigida a todos los taxistas de Barcelona y les agradecería que en su próximo número hicieran constar nuestro más profundo agradecimiento por un acto digno de alabanza.

Somos un matrimonio mayor -muy mayor-, y el día cinco, al salir de cenar de casa de un familiar (23:30 h.) cogimos un taxi en la Plaza Lesseps dirección Balmes/Mallorca. Al llegar a casa nos dimos cuenta que mi esposa no llevaba el bolso, que contenía documentación personal, dine-



## TAXILANDIA

### Problema matemático

Precio Total : 5.000 - 2.320 = 2.680  
 $30 \text{ min.} + (3 \times 7) \text{ min.} + 3 \text{ min.} = 57 \text{ min.}$   
 $59 \text{ min.} + 20 \text{ ptas./min.} = 1.180 \text{ ptas.}$   
 $2.680 - 1.180 - 225 = 1.275 \text{ ptas.}$   
 $1.275 \text{ ptas./85 ptas./km} = 15 \text{ km}$

### Laberinto

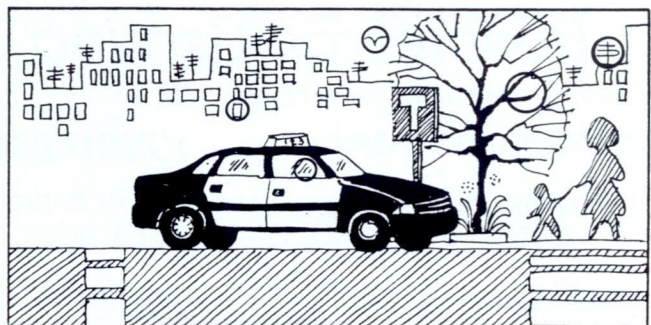
Camino 2

### Memorimetro, 12

1.- b; 2.- b; 3.- c; 4.- a; 5.- b; 6.- c; 7.- b; 8.- a; 9.- a; 10.- a;  
 11.- a; 12.- b; 13.- b; 14.- b; 15.- b; 16.- b; 17.- c; 18.- c;  
 19.- a; 20.- b.

El ganador del Memorimetro 13, publicado en el Boletín del Taxi 48, es el sr. Jaume Conill Font, c/ Aribau, 42. Licencia: 4972. Puede retirar el premio del Servei del Taxi, EMT-Zona Franca, (Dep. Promoció)

## Juego de errores





taxitronic

## TAXIMETROS PACO, S.A.

TRAVESERA DE LAS CORTS, 182 - 188  
(Entrada por c/. Figols, s/n.)  
TELEFONO 330 10 66  
08028 BARCELONA

VENTA Y MONTAJE DEL  
TELEFONO MOVIL AUTOMATICO

**PHILIPS T.M.A. AP-4000 - TYE 450**

La EMT subvenciona con 25.000 pts. la instalación del teléfono en su taxi.



Concepción Arenal, 91  
(Junto Garcilaso)  
08027 BARCELONA  
Tel. 351 93 50

**UNA TIENDA PARA EL  
PROFESIONAL DEL TAXI**

**LAS MEJORES MARCAS  
Y DESCUENTOS**

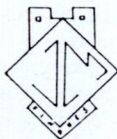


Pintor Tapirof, 22-24 Tel. 333 80 76 08028 BARCELONA



- COJÍN DE MASAJE A PILAS
- RELAJA MIENTRAS CONDUCE
- ACTIVA LA CIRCULACIÓN SANGUÍNEA

**P.V. TAXISTA  
2.750,-**



Si tiene problema con su alquiler, o bien tiene dudas legales de cualquier tipo o quiere que se le tramite el IVA, etc.. Acuda a:

**JORDI MUNTANER ESTER**  
ADMINISTRADOR DE FINCAS - ASESORIA  
TRATO PERSONAL

C/ Floridablanca, 65-67, 2º 3ª Tel. 424 97 15  
08015 BARCELONA



Somos los primeros especialistas de Barcelona, en la gama más amplia de motores gasolina y diesel con importantes ventajas.

- **RAPIDEZ** en la atención y servicio al cliente.
- **MONTAJE RAPIDO** (entre 8 y 12 horas según modelo).
- **ECONOMIA**, los gastos son mucho más bajos que una reparación.
- **GARANTIA 6 MESES**, sin límite de kilómetros.
- **AMPLIA GAMA** de motores, reconstruidos y nuevos.

Campo Florida, 26-28 - 0802 BARCELONA  
Tels. (93) 340 26 95 - 340 44 46

## 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



APLICACION ELECTRONICA  
AL TRANSPORTE

**Taxímetros LAVADO**  
Servicio Oficial para Cataluña

Taller y ventas: Coruña, 31 - Teléfono 246 16 05 - 08026 BARCELONA



REPARACION DE APARATOS TAXIMETROS  
CUENTAKILOMETROS Y APARATOS DE TABLIER  
ABONOS MENSUALES DE CONSERVACION

## taxímetros Barcino S.L.

Lepanto, 239 (entre Valencia y Aragón)

Tel. 447 15 61

DISTRIBUIDOR OFICIAL



**VENTA DE ACCESORIOS:** RADIOCASSETTE, RADIO TELEFONOS  
BATERIAS, CORREAS, PASTILLAS FRENOS Y OTROS.

**MONTAJES:** TAXIMETROS - RADIO TELEFONOS - TELEFONOS -  
RADIOCASSETTE

Abierto a partir 7 de la mañana - Sabados de 8 a 13 - Domingos y festivos de 9 a 13



**El Dento**

Restaurante Marisquería  
Loreto, 32 - Tel. 321 67 56

Diga **Revista TAXI** y comerá con  
**BRUT NATURE**

Atención especial al **Taxista**

**P VIERNES NOCHE Y SABADO CERRADO**



# Opel Kadett. En línea con su tiempo.

El Opel Kadett es un prodigio de la ingeniería alemana.  
Ideal para todos aquellos que hacen del coche su puesto de trabajo.  
Económico y rentable. Fuerte y seguro. Cómodo y rápido.

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

Opel Kadett. En línea con la gran familia Opel.



## **IBERTRACCION, S. A.**

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

## **MASTERDIESEL**

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

## **MOTOR REPRIS, S. A.**

Gran Via Corts Catalanes, 484 (esquina Viladomat)  
Tels. 424 93 04 / 423 85 74. BARCELONA  
Avda. Guipúzcoa, 83. Tel. 313 59 12. Avda. Meridiana, 235. Tel. 340 37 17  
BARCELONA

## **ROMAGOSA**

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

## **SANTAUTO, S. A.**

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


## **FANAUTO, S. A.**

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

## **BARCIÑOL, S. A.**

Buenaventura Muñoz, 17. Tel. 309 72 35. Pza. Tetuán, 19. Tel. 224 58 55. Barcelona

Concesionarios Oficiales

**OPEL**   
Mejores por experiencia