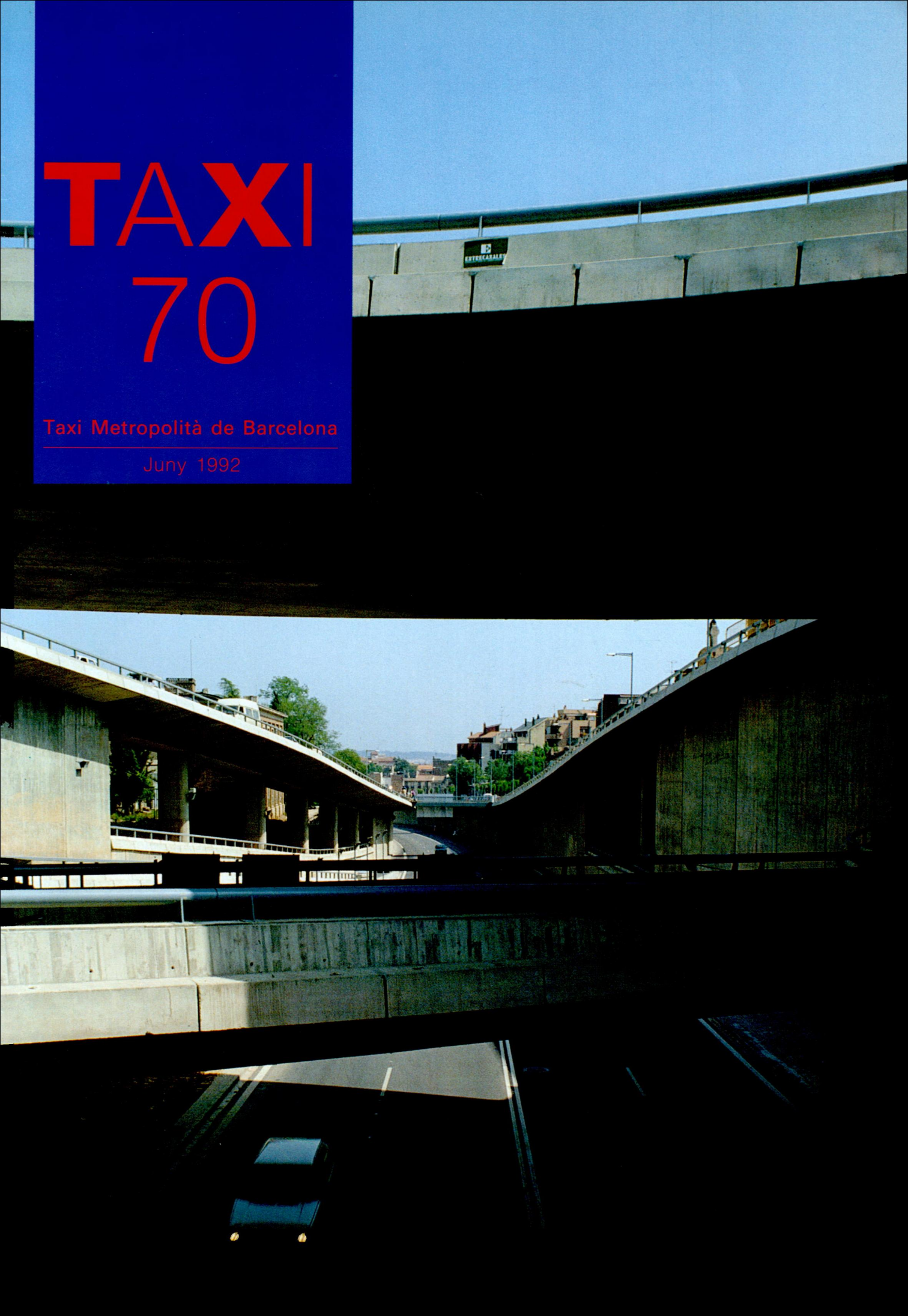


TAXI 70

Taxi Metropolità de Barcelona

Juny 1992



Edita

**Entitat Metropolitana
del Transport**

c/ 62, núm. 420
Zona Franca,
08040 Barcelona

Consell Assessor

**Joan Laporta
Andreu Nebot
Amparo Gómez
Xavier Labori**

Gestió i Publicitat:

CETRAMSA

Avinyó, 32
Barcelona

Coordinació i Direcció

P. Rocío Terán

Publicitat:

Elvira Cerdà

Telef.: 412.44.66.

Col·laboren en aquest número:

Pere Fàbregues

Pablo Giménez

René León

Esteve Negre

Correcció:

Roser Berdagué

Grafisme:

Estudi Joan Barjau

Fotografia:

Josep Loaso

Tiratge:

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

Certificat per: l'Il.lm. Sr.

Francesc Lliset i Borrell,

Secretari General de l'EMT

Impressió:

Romagrap

c/ Joventut, 55-57

L'Hospitalet.

Dipòsit Legal:

B. 27.521 - 1983

Coberta:

Nus de la Plaça Borrás

Fotografia:

Màrius Brossa

El taxi en Sevilla, un modelo de unidad

Pàgina: 6

Andalucía, más cerca de España

Pàgina: 10

Entrevista con Damián Álvarez

Director de Obras Públicas y
Transporte de la Junta de Andalucía

Pàgina: 13

Notícies

Pàgina: 16

A punt el procés d'acreditacions

Pàgina: 19

Adelgazar haciendo ejercicios suaves

Pàgina: 20

El automóvil, una aproximación a su historia (I)

Pàgina: 22

Agenda

Pàgina: 25

Taxilandia

Pàgina: 27

La bústia del Taxi

Pàgina: 28

*La Revista Taxi Metropolitana de Barcelona no és responsable de l'opinió
expressada en els articles signats.*

La responsabilitat és únicament dels seus autors.

Els textos no signats són atribuïbles a la redacció.

EL TAXI

es posa al dia se pone al día

Dins de la línia d'introduir millores en el taxi per tal d'incrementar la qualitat del servei, l'EMT, mitjançant un acord de col.laboració signat el mes d'abril entre el Centre Metropolità d'Informació i Promoció del Transport, S.A. (CETRAMSA) i la Caixa, ha donat un pas més per incorporar les diferents targetes de crèdit presents al mercat com a mitjà de pagament del taxi.

Gràcies a aquesta iniciativa, el taxi de Barcelona es posa al ritme de les actuals exigències de la demanda, ja que com tots sabem el pagament amb targeta està molt generalitzat a altres àmbits de l'activitat econòmica del país.

Es preveu que abans dels Jocs, al voltant de mil taxistes portaran el terminal electrònic necessari per poder cobrar mitjançant les diferents modalitats de targetes. No obstant això, aquesta xifra ha d'incrementar-se progressivament perquè, en definitiva, és una millora més que incidirà en l'increment del nombre de carreres que diàriament realitza el professional taxista. Cal afegir que, per facilitar l'adquisició dels terminals electrònics, l'acord signat fa possible que el taxista pugui rebre una subvenció especial de "La Caixa". (més informació pàg.24)

En la línia de introduir mejoras en el taxi con el fin de incrementar la calidad del servicio, la EMT, a través de un acuerdo firmado el mes de abril entre el Centre Metropolità d'Informació i Promoció del Transport, S.A. (CETRAMSA) y la Caixa, ha dado un paso más para incorporar las diferentes tarjetas de crédito presentes en el mercado como medio de pago del taxi.

Gracias a esta iniciativa, el taxi de Barcelona se sitúa en el ritmo de las exigencias de la demanda, máxime cuando todos sabemos que el pago con tarjeta está muy generalizado en otros ámbitos de la actividad económica del país. Se prevé que antes de los Juegos, alrededor de mil taxistas llevarán la

terminal electrónica necesaria para poder cobrar con las diferentes modalidades de tarjetas. No obstante, esta cifra debe incrementarse progresivamente porque, en definitiva, es una mejora más que incidirá en el incremento del número de carreres que diàriamente realitza el professional taxista. Cabe añadir que, para facilitar la adquisición de las terminales, el acuerdo firmado hace posible que el taxista reciba una subvención especial de "La Caixa". (més informació pàgina.24).



Tenemos estadios nuevos. Aeropuerto nuevo.
Puerto nuevo. Playa nueva. Hoteles nuevos.

¿Y el taxi para ir a todos ellos?



Taxi Mercedes-Benz desde 2.595.000 pts.

► Mercedes-Benz quiere contribuir al embellecimiento de Barcelona. Quiere que por sus calles circulen taxis Mercedes. Porque además de ser confortable y seguro para el usuario es rentable y fiable para quien lo conduce. Por eso Mercedes-Benz ha deci-

dido poner al alcance de los profesionales del taxi el turismo 190 D 2.0 desde 2.595.000 pts.

El aire acondicionado, el bloqueo centralizado, y la dirección asistida, son algunas de las ofertas especiales del equipamiento de serie, para este Taxi

Mercedes-Benz.

► Dentro de nada, una de las cosas más bonitas de Barcelona van a ser las Olimpiadas. Y coger un taxi Mercedes para ir a ellas.

► Si quiere más información acuda a su Concesionario Mercedes-Benz.



AUTOLICA

Lauria, 115. Tel. 215 21 70. BARCELONA.

AUTOMOVILES BARCELONA, S.A.

Comte d' Urgell, 135 (esquina Mallorca).
Tel. 451 01 01. BARCELONA.

AUTOMOVILES FERNANDEZ, S.A.

Urgell, 229 (esquina Londres).
Tel. 410 72 93. BARCELONA.

AUTO JUNCOSA, S.L.

Escipión, 24-32. Tel. 418 97 97. BARCELONA.
Travesera de Gracia, 56 (esquina Aribau).
Tel. 209 57 99. BARCELONA.

EL TAXI EN SEVILLA

Un modelo de unidad

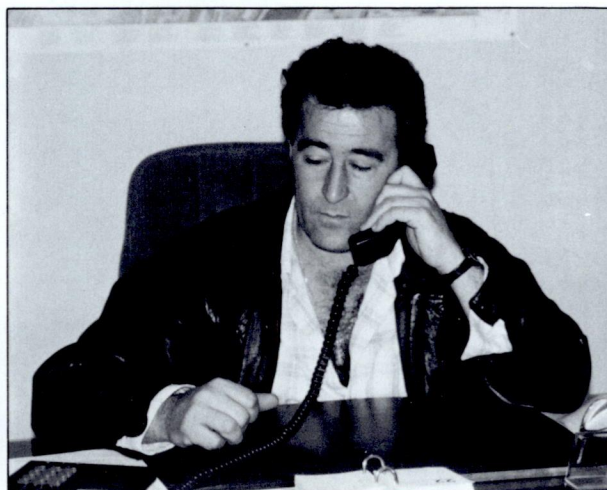
En los últimos tres años, el sector del taxi de la ciudad de Sevilla ha conseguido estructurarse de forma unitaria en la "Unión Sevillana del Taxi", en la que ya participan 1300 taxistas de los 2.200 autónomos que componen la flota. Esta nueva organización, presidida por el dinámico taxista Antonio González, ha roto definitivamente las pugnas y diferencias que caracterizaban al colectivo de la ciudad hispalense y le está proporcionando una gran vitalidad y renovación.

Los taxistas de la ciudad de Sevilla estuvieron en los años de la dictadura agrupados en torno al Sindicato Vertical. Desde aquella época, la máxima preocupación del sector ha estado casi siempre centrada en el tema de la concesión o no de nuevas licencias. Jorge Vázquez García, un veterano taxista de vocación, recuerda aún cómo a finales de los 50, después de una importante presión de los profesionales, se logró obtener en subasta y a sobre cerrado 620 nuevas licencias, que luego recibieron el apelativo de "las bien pagadas".

Ya en época democrática, los taxistas se organizaron en dos fuerzas representativas: la Unión Local de Autónomos del Taxi, presidida por el mismo Jorge Vázquez, y la Asociación de Titulares de Licencias, dirigida por Manuel Pílero Martínez. En estos años y desde la década de los 50 también funcionaba la Cooperativa del Taxi, que por un déficit económico de 80 millones tuvo que suspender sus actividades hace tres años.

El sector del taxi sevillano sufrió graves fisuras a causa de una huelga de 9 días que se produjo en 1981 porque el Ayuntamiento había concedido 18 licencias a personas ajenas al taxi, especialmente desempleadas. El sector entendía que con esa decisión se daba carta blanca al pluriempleo.

A partir de aquel año, el sector funcionó a la deriva hasta que, en 1989, tanto la Unión Local de Autónomos del Taxi como la Asociación de Titulares de Licencia decidieron dar por finalizada la fragmentación del sector apoyando de forma unánime la creación de la "Unión Sevillana del Taxi". Ese aire de renovación se confirmó con la elección de un presidente ajeno a las disputas políticas de años anteriores: Antonio González, un taxista asalariado que hoy trabaja sin descanso para consolidar este proyecto unitario.



Antonio González, actual presidente de la Unión Sevillana del Taxi.

Negociación y diálogo

A lo largo de estos tres años, la Unión Sevillana del Taxi ha emprendido un conjunto de actuaciones y, poco a poco, va abarcando diferentes ámbitos de interés para la profesión. En este corto espacio de tiempo ha incentivado la negociación y el diálogo con todas las instituciones vinculadas al sector. Mantiene, por ejemplo, reuniones periódicas con el Departamento de Tráfico y Circulación del Ayuntamiento. Gracias a estos contactos, a su propio tesón -según palabras de su presidente- y a la línea de diálogo abierta con la administración local, se pudieron solucionar problemas puntuales relacionados con la profesión y la circulación, especialmente graves debido a los acontecimientos de la Exposición Universal.

Las licencias, un tema candente

No obstante, la "Unión Sevillana del Taxi" se muestra muy crítica con la paralización de la creación del Área de Prestación Conjunta para taxis y con la decisión del Ayuntamiento de crear 100 nuevas licencias, ya que considera que esa medida rompe el acuerdo alcanzado en 1981 con las fuerzas representativas. En dicho acuerdo se pactó crear licencias hasta 1989; sin embargo, pasado ese año se procedería a estudiar el censo y, si una vez analizado el mismo, el número de licencias se situaba por debajo del 3x1000, se procedería a incrementarlas y a mantenerlas en el supuesto de que superara esa proporción. En 1989, el censo reveló que el número de licencias se situaba en el 3'24.

En consonancia con el acuerdo, los taxistas consideran inapropiado la creación de más licencias. Por esa

razón, la Unión Sevillana manifiesta haber interpuesto a la Administración Local un Recurso Contencioso Administrativo, ya que opina que esta decisión fue política, porque se adoptó unilateralmente y con carácter de urgencia por el "Consejo de Gobierno" del actual consistorio sevillano. Además, la Unión Sevillana del Taxi señala que recientemente firmó otro documento en el que se ratifica en la postura anterior e insta a que no se creen más licencias mientras la ciudad no supere en un 20% las actuales condiciones socio-económicas y, si se llega a ese porcentaje, las nuevas licencias no deberán superar el 3x1000 del censo.

Otras iniciativas

La nueva organización sevillana está rebosante de proyectos y su vitalidad se percibe en la frenética actividad de sus locales a cualquier hora del día. Uno de los proyectos que está a punto de concretarse es el de la publicidad. En breve tiempo, los taxis de Sevilla podrán llevar publicidad exterior. Sólo se espera la aprobación del proyecto elaborado por la Unión Sevillana y el decreto de autorización del Ayuntamiento. Los 2.200 taxis podrán exhibir un adhesivo publicitario de 74 X 35 cm. en las dos puertas delanteras del coche y, en el interior, unos cabezales serigrafiados con los mismos contenidos de la publicidad exterior. El taxista que se acoja a esta iniciativa recibirá 150.000 ptas. anuales. La Unión Sevillana del taxi actuará como intermediaria entre el taxista y Servicios Generales de Promoción, S.L., la empresa publicitaria contratada para llevar a las respectivas campañas. Por el trabajo de gestión, la Unión Sevillana del Taxi recibirá, según su presidente, 500 ptas. por adhesivo.

Por una emisora única

Funcionan hoy en Sevilla tres radio-emisoras: Radio Taxi, Tele Taxi y Radio Giralda. Tele Taxi, con algo más de 300 asociados, es la más antigua.

En este sentido, la Unión Sevillana del Taxi es partidaria de refundir estas tres radio-emisoras en una sola y, para alcanzar este objetivo, está manteniendo negociaciones con todas ellas. Se tiene la intención, según Antonio González, de dividir Sevilla en dos canales y crear un tercero con el fin de ofrecer información al sector sobre temas relacionados con la profesión. La Dirección de Transportes de la Junta de Andalucía se encargaría de subvencionar la infraestructura. (ver entrevista con Damián Álvarez, Director de Transportes de la Junta de Andalucía, que se publica en este mismo número).

Alta afiliación

A pesar de que no todos los taxistas de la ciudad hispalense están hoy en la Unión Sevillana, ésta recibe diariamente entre 10 y 15 incorporaciones nuevas. Esta organización ha sido creada por y para los titulares de licencia; no obstante, son muchos los asalariados que se acercan a ella para beneficiarse de los servicios que ofrece.

Los asociados deben pagar una cuota anual de 10.000 ptas. con IVA incluido. Por esa cantidad, el taxista recibe

los servicios de la gestoría laboral y fiscal, se le tramitan expedientes, subvenciones, etc. Recibe ofertas y descuentos para la compra de vehículos o para la adquisición de repuestos que obtiene directamente del concesionario. "Este sistema -dice el presidente de la U.S.T.- es mucho más beneficioso para el taxista y, además, nosotros nos evitamos sufragar los múltiples gastos que genera una tienda propia de recambios".

La Unión Sevillana del Taxi pretende a medio plazo organizar cursos de reciclaje profesional, porque "ninguna administración ha mostrado interés por el tema". Los cursos de inglés dirigidos a los taxistas y organizados en su día por la EXPO'92 fracasaron a los pocos meses de iniciarse. "Nosotros -afirma Antonio González- tenemos que pedir u organizar las cosas que nos interesan, aquí no se nos da nada gratis". Cabe decir, sin embargo, que la Junta de Andalucía, a través de la Dirección de Transportes, subvenciona desde 1986 a todos los taxistas para la compra de vehículos en algo más de 4 puntos.

Un principio: pluralidad

La Unión Sevillana del Taxi forma parte del Consejo Rector de la Unión Andaluza del Taxi, y con respecto a su integración en otras organizaciones representativas del sector a nivel nacional e internacional, Antonio González expresa con rotundidad la independencia de la nueva organización: "Como aquí no hay colores -señala- hemos decidido estar presentes en la Confederación Nacional del Taxi, ya que formamos parte de la Unión Andaluza del Taxi, mientras que en la UNAL estaremos únicamente en representación de Sevilla".

Con la experiencia de la Unión Sevillana del Taxi, los taxistas de esta ciudad universal han demostrado, pues, que es factible la unidad del sector cuando se antepone el interés colectivo a las posturas partidistas o individuales.

La Unión Andaluza del Taxi

A nivel regional, los taxistas andaluces están presentes mayoritariamente en la Unión Andaluza del Taxi, presidida por José Lara. A esta organización hay varias cuestiones relacionadas con la profesión que le preocupan. En principio, consideran inadecuada la Reforma Fiscal ya que, según su presidente, en las conversaciones que al respecto se celebraron en Madrid, la Unión Andaluza del Taxi no estuvo presente. Considera que no se puede aplicar esa Reforma en el sector del taxi andaluz porque, sencillamente, las tarifas que en 1992 se aplican en esta comunidad autónoma son tan sólo un 10% superiores a las del año anterior, mientras que en Madrid o Barcelona se incrementaron en un 43%. Señala, además, que desde la Unión Andaluza se reivindica que se apliquen tarifas "no políticas" sino reales y acordes con los costes que debe soportar el taxista con sus 15 o 16 horas diarias de trabajo. No descarta la realización de movilizaciones si estos mínimos no se cumplen a corto plazo.

Jesús Lara es partidario del "Área de prestación Conjunta" porque, al ampliar el área del servicio a 19

municipios, más Sevilla, se ofrecería un mejor servicio al usuario, que no estaría ya obligado a pagar el retorno de una carrera y, desde el punto de vista del taxista, le proporcionaría una mayor movilidad, le abriría un nuevo mercado y, en definitiva, se acabaría con el intrusismo y la competencia desleal.

La Unión Andaluza tiene también muchos proyectos para mejorar el futuro del taxi andaluz. No obstante, todos ellos están aún en cartera, excepto la firma de un convenio con el Banco Meridional que se materializó en noviembre de 1991, por el cual subvenciona a sus asociados el interés en la compra de nuevos coches. Hasta la fecha, asegura Lara, se han beneficiado de él 500 taxistas.

La Mutua Sevillana del taxi

En la ciudad hispalense es también una institución para los profesionales taxistas la "Mutua Sevillana del Taxi", que nació el año 1961 gracias a la iniciativa del taxista Ángel de Araujo, que aún hoy la preside con un consejo compuesto por taxistas.



Ángel de Araujo, Presidente de la Mutua Sevillana del Taxi.

Hasta 1968 fue una Mutua dedicada exclusivamente al sector del taxi, pero, como consecuencia de las dificultades económicas con las que tuvo que enfrentarse, se abrió desde aquel año a particulares y ha experimentado un importante crecimiento. Actualmente opera como cualquier Compañía de Seguros, tiene cinco delegaciones y es una empresa que mueve mil quinientos millones al año con alrededor de 50.000 mutualistas. En 1991 ha tenido un crecimiento de algo más del 40% en relación con años anteriores y está en un período de expansión en toda Andalucía. Este éxito se debe, según su presidente, a la simpatía del personal que atiende a los mutualistas ya que el coste de las pólizas es, por lo general, un 25% inferior a otras que existen en el mercado.

Por imperativo legal, el año 1968 la Mutua tuvo también que separar el servicio de talleres que hasta entonces ofrecía, estructurando otra empresa

independiente bajo la denominación comercial de "Talleres Greta". En las dos naves que ahora dispone esta empresa paralela en el Polígono Industrial Carretera Amarilla de la capital andaluza y en el que la Mutua Sevillana del taxi posee el 90% de las acciones y el 10% restante algunos taxistas, se procede a la reparación por siniestralidad tanto de los coches particulares como privados.



El Ayuntamiento Sevillano opina

Algunos aspectos que preocupan al sector del taxi sevillano han sido abordados por Adolfo Rubio, Director de Tráfico y Circulación del Ayuntamiento de Sevilla, departamento encargado de regular el servicio del taxi.

Licencias:

El Ayuntamiento opina que hay algún déficit en el servicio de taxi en Sevilla, que ahora se solucionará con las 100 nuevas licencias que acabamos de crear y, cuando se establezca el Área de Prestación Conjunta, se tiene previsto conceder algunas más, porque en ese momento van a hacer falta alrededor de 200. Con un total de 2.500 licencias considero que el Servicio del Taxi quedará bien cubierto.

Mejoras cualitativas:

Pretendemos que la radio-emisora de taxi única que se piensa crear se conecte con la emisora de la policía municipal con el fin de alcanzar una mayor coordinación. Por otra parte, estamos redactando un Plan Especial de Tráfico para Sevilla en el que se definirá una red de carriles bus-taxi que ya se podrá aplicar el próximo verano.

Ayudas a la profesionalidad del sector:

El taxi es una actividad privada y el Ayuntamiento no tiene previsto ningún tipo de ayuda para la formación o ayudas para la mejora de la flota. Sólo hemos ofrecido ayudas puntuales cuando el sector nos lo ha solicitado o se ha detectado que existía un problema. Ahora, por ejemplo, de las 100 licencias que se conceden, el 10% deben ser obligatoriamente para taxis destinados a

minusválidos y, en este sentido, estamos estudiando la posibilidad de algún tipo de ayuda para estas diez licencias caso de que el vehículo resultase más caro que el habitual.

Area Metropolitana de Prestación Conjunta:

El tema se ha bloqueado porque los alcaldes de las zonas afectadas pensaban que su establecimiento les iba a restar competencias. Estamos a la espera del proyecto de la Junta de Andalucía.

Retraso de la aplicación de Tarifas para 1992:

El retraso de la aplicación de las tarifas para 1992 se ha producido porque el sector del taxi no solicitó la revisión tarifaria en el mes de noviembre. Lo hizo en el mes de febrero y por ello nosotros planteamos incrementar el IPC. Esta propuesta no fue aceptada. Posteriormente las conversaciones fueron muy duras y muy complejas. Finalmente se alcanzó un acuerdo. El próximo año, el Ayuntamiento estará atento y de oficio mandaremos la revisión de las tarifas a la Comisión de Precios y para ello empezaremos a trabajar el mes de octubre a fin de que salgan aprobadas el mes de Enero.

Relaciones con el sector:

Muy fluidas, tanto con la representación de autónomos como con los sindicatos que representan a los asalariados. Incluso se nos ha pedido institucionalizar unas reuniones entre patronos y asalariados; nosotros - si ellos se ponen de acuerdo - no ponemos ninguna objeción.

P. R. Terán

Características del sector del taxi sevillano

Nº de taxistas autónomos: 2.200

Número de asalariados: alrededor de 700

Organizaciones representativas

Autónomos: Unión Sevillana del Taxi : 1300 afiliados
Asalariados: UGT (300), CC.OO (100)
y Asociación Asalariados del taxi (300)

Modelo de coches más utilizados:

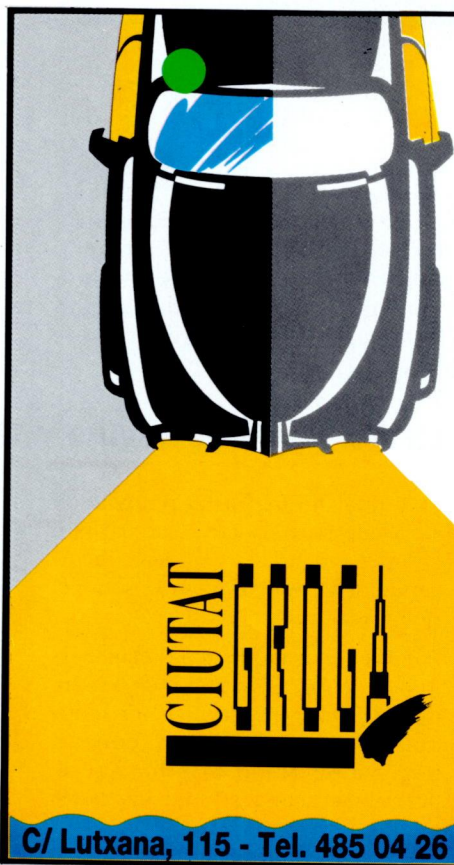
Renault 21 (el más común)
Ford Orion
Citroën CX
Peugeot 405
Otros

Tarifas Vigentes:

Bajada de bandera.....100 ptas.
Por cada Km. recorrido57 ptas.
Por cada hora de espera1350 ptas.
Carrera mínima (incluido suplementos)250 ptas.

Suplementos

Por maleta, bulto
o conjunto de más 60 cms.40 ptas.
Servicio de días festivos.....25% sobre
el precio taxímetro.
Servicios nocturnos días laborables25% sobre
el precio taxímetro.
Días FERIA de Abril.....25% sobre
el precio taxímetro.
(Los tres últimos suplementos no son acumulables entre sí.)



 **La Estrella**
S.A. de Seguros

COBERTURA
DESAPARICION DEL VEHICULO POR ROBO
INCENDIO / EXPLOSION
DESPERFECTOS POR ROBO O INTENTO DE ROBO
FRANQUICIA DE 50.000 ptas.

Indemnizaciones más importantes del año 1991

Lic. 7203 Sr. Juan Borrás Tomás, Ptas. 734.500,-
Lic. 7145 Sr. Luis Fernando Murga Chivite, Ptas.705.000,-

**Sr. Taxista, es un seguro que le interesa
Sólo 1.400,- Ptas. al año.**

Colabora 
ASSEURANCES GORDI
CORREDURIA DE SEGUROS, S.A.

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

ANDALUCÍA

más cerca de España



Estación de Santa Justa (vista aérea)

La celebración de la Exposición Universal de Sevilla ha sido un motivo más para que desde el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la Junta de Andalucía se promoviera un conjunto de actuaciones que hicieran posible acercar esta ciudad al resto de España. En esta línea hay que considerar la creación de la Autovía de Andalucía, la N- IV Madrid-Sevilla, que con sus 515 km. de trazado ha disminuido el tiempo de recorrido entre ambas ciudades en algo más de una hora. Esta autovía forma conjuntamente con la también nueva Autovía del V Centenario (A-49 Sevilla-Huelva), el llamado "Eje Norte", encargado de canalizar la relación de la Comunidad Autónoma Andaluza con el Centro y Norte de España.

La Autovía del 92 (A-92 Sevilla-Granada-Baza), de 362 kilómetros,

se constituye en el gran eje transversal de Andalucía que enlaza Sevilla con el resto de los grandes centros turísticos de la región y con la "red europea de autovías" a través de la Autopista del Mediterráneo.

Una de las zonas turísticas del litoral, la Costa del Sol, está mucho más cerca de los ciudadanos andaluces después de la habilitación de la Autovía de 45 km. Málaga-Antequera, que además conecta con la A-92.

La Autopista de Cádiz, con 110 Km., se configura como el tercer gran eje de acceso a Sevilla.

A todas estas importantes infraestructuras viarias deben añadirse las obras de acondicionamiento de la N. 630 o Ruta de la Plata, que favorece la comunicación con Extremadura,

Castilla-León, Cantabria y Asturias. Asimismo debe destacarse la N. 431, que une Huelva y Ayamonte, incluido el puente Internacional sobre el Guadiana, que salva la frontera fluvial con Portugal, antes franqueable únicamente mediante barcas.

La red viaria de Sevilla

La capital Andaluza ha renovado y ampliado su red viaria con 70 km. de nuevas rondas y avenidas, incluyendo ocho nuevos puentes sobre el río Guadalquivir.

Lo más destacado de todas ellas es la Ronda de Circunvalación, de 36 km. de longitud y tres carriles por sentido. Sevilla cuenta hoy con un importante anillo exterior que le permite descongestionar las calles



Día de la llegada del AVE a la estación sevillana de Santa Justa.

del casco urbano, especialmente de vehículos pesados. A esta Ronda desembocan todas las autovías que llegan a la capital hispalense (la nacional Madrid-Sevilla, la A-92 Sevilla-Granada-Baza, la A-49 Huelva-Sevilla y la Autopista de Cádiz, entre otras).

Otra actuación destacable es la

denominada "Ronda del Tamarguillo", que se configura con sus 16 km. y tres carriles en cada sentido como una de las arterias más importantes de la ciudad. Conecta importantes zonas ajardinadas y diversos barrios de la periferia, como El Puerto, La Palmera, San Pablo, Las Naciones, San Jerónimo, etc.

Sobre los terrenos ocupados antes por el antiguo trazado ferroviario discurre la nueva Avenida de Torneo, convirtiéndose en un agradable paseo fluvial de 5,8 km. entre la Plaza de Armas y San Jerónimo. De esta manera el casco histórico recuperó el río, antes oculto por el muro del ferrocarril.

También debe apuntarse la apertura de la Ronda Urbana M. Auxiliadora-Los Remedios. Sus 4 km. de longitud conectan el oeste con el este de la ciudad y con el norte del casco histórico. Permite enlazar con la nueva Estación de Santa Justa los barrios de Los Remedios, La Palmera, Tabladilla, etc.

No se pueden dejar de citar en esta lista de actuaciones los ocho puentes que se han construido sobre el río Guadalquivir porque, además de su importancia desde el punto de vista viario, proporcionan a la capital andaluza una belleza aún más singular.

El Puente del Centenario, proyectado por J. A. Fernández, forma parte del tramo sur de la autovía de circunvalación de la ciudad y con sus

NUEVO SEAT TOLEDO TAXI



El SEAT TOLEDO TAXI, en sus 2 versiones 1.8i GL y 1.9TD GL, es el único del mercado dotado con equipamiento adicional de serie especialmente diseñado para el uso diario del taxi.

EQUIPAMIENTO ADICIONAL:

Batería 12 V. 380 A (64-AH).

Interrupción 65 A

Siento conductor reforzado.

Interrupción de luz interior en el tablero.

Reinstalación para taxímetro electrónico módulo.

- Cenicero en ambas puertas posteriores.
- Rueda de repuesto idéntica a dotación.
- Suspensión reforzada.
- Cables de embrague y acelerador reforzados.

TOLEDO TAXI 1.8i GL

1.467.000 PTS.

TOLEDO TAXI 1.9TD GL

1.590.000 PTS.

Sr. TAXISTA Premiamos su fidelidad a nuestra marca. Si Vd. es propietario de un SEAT **LE DESCONTAMOS 100.000 PTS.** al comprar su nuevo TOLEDO TAXI.

SEAT
Grupo Volkswagen

Auto Fuber

Badajoz, 52 (Poble Nou) - 08005 BARCELONA - T. 485 00 49 - Fax 485 37 08

ABIERTO AL MEDIODÍA

2018 m. se constituye como el puente español de mayor longitud.

El Puente de las Delicias, obra de los ingenieros I. Fernández Troyano y J. Manterola, enlaza la ronda de M. Auxiliadora-Los remedios con el ramal ferroviario del puerto.

El Puente del Cristo de la Expiración o de la Chapina, proyectado por J.L. Manzanares, recupera el cauce histórico del Guadalquivir y elimina el hasta ahora denominado "Tapón de Chapina", mejorando una zona marginal de la ciudad.

El Puente de la Cartuja es una viga continua asimétrica, totalmente metálica, de gran sobriedad y ligereza sin restar protagonismo al monasterio cartujo de Santa María de las Cuevas. Es obra de los ingenieros F. Leonhart y L. Viñuela.

El puente de la Barqueta ha sido construido íntegramente con acero y une el recinto de la EXPO'92 con el casco histórico de la ciudad. Sus inspiradores fueron los ingenieros JJ. Arenas y M.J. Pantaleón.

El Ingeniero y arquitecto S. Calatrava es el autor del Puente del Alamillo, que con otras infraestructuras cierra la circunvalación norte de la ciudad, absorbiendo un importante tráfico interurbano, así como todo aquél que se dirige a la EXPO desde las autovías de Madrid y Huelva y la carretera de Extremadura.

Completan estas magníficas obras de ingeniería el Puente de Itálica y el Puente Reina Sofía. Este último cruza el río Guadalquivir y comunica la ciudad con la autovía de Córdoba y con la cornisa del Aljarafe. Ambos son obra de los ingenieros JJ. Arenas y M.J. Pantaleón

Nueva estación de trenes y Aeropuerto

Otras dos actuaciones muy importantes para la ciudad han sido, sin duda, la nueva estación ferroviaria de Santa Justa y la nueva terminal del Aeropuerto de San Pablo.

La Estación de Santa Justa es la pieza fundamental de toda la remo-

delación de la red arterial ferroviaria de la ciudad sevillana, convirtiéndola en un importante nudo de comunicación en el sur de la península. El viejo trazado ferroviario impedía la utilización de la ribera del margen izquierdo del río Guadalquivir y el desarrollo de la Isla de la Cartuja.

La nueva estación ferroviaria, diseñada por los arquitectos Antonio Cruz y Antonio Ortíz, está ubicada en la zona norte de Sevilla, junto a la Avenida Kansas City; dispone de 12 vías de circulación, seis de ancho nacional y seis internacional. Su vestíbulo, con todas las dotaciones de una estación moderna, ocupa 3000 m². de superficie.

Otro de los proyectos que se han materializado en 1992 en la ciudad sevillana es la ampliación y remodelación del Aeropuerto de San Pablo. Gracias a estas actuaciones, el nuevo aeropuerto, diseñado por Rafael Moneo, estará en condiciones de atender a millones de pasajeros al año. También se han mejorado los accesos a sus instalaciones. Debe decirse que aquí la Dirección de Aeropuertos se ha esmerado en dotar al servicio público de taxi de una zona de aparcamiento muy bien equipada y cubierta para evitar las elevadas temperaturas del verano andaluz.



Estación de Santa Justa



Puente de la Barqueta



Autovía de Andalucía (Ronda Sur Este de Córdoba)

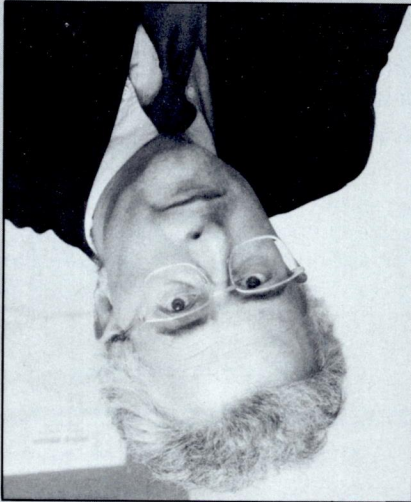
(Informe elaborado con documentación proporcionada por el Servicio de Prensa de la EXPO'92.)

Fotografía: RENFE: GIRE- Madrid (Man)

Entrevista con Damian Álvarez

Director de la Consejería de Obras Públicas
y Transportes de la Junta de Andalucía

Las mejoras que Sevilla ha experimentado desde el punto de vista viario en los últimos tres años son muy importantes, ya que han venido a solucionar las grandes carencias que al respecto padecía. A pesar de que el espacio urbano de esta ciudad se multiplicó por más de tres durante las tres últimas décadas, confgurando un área metropolitana de 700 km² y 20 municipios, hasta hace muy poco contaba únicamente con una sola vía de comunicación, construida en 1870, padeciendo, como es lógico, graves problemas de movilidad. La reciente construcción del anillo de circunvalación 5-30 ha venido a paliar en parte este problema y se constituye en el primer eslabón de un conjunto de proyectos que pretenden situar la capital andaluza a la altura de otras ciudades españolas. Además, como manifiesta Damían Álvarez, Director de Transportes de la Junta de Andalucía, estas mejoras se completarán con una nueva Ley que desarrollará un nuevo Plan del Transporte Metropolitano.



¿Qué ha supuesto para Sevilla la construcción de la S-30 y otras mejoras de su infraestructura viaria?

Con anterioridad a las obras, las estructuras urbanas de Sevilla -entre ellas la viaria- estaban muy retrasadas. Poneías al día ha supuesto un gran desarrollo. La red viaria general existente a principios de los años ochenta se ha más que duplicado, lo que ha significado mucho más que doblar la capacidad de comunicación, porque se han establecido enlaces donde antes no los había y se han liberado vías que estaban absolutamente congestionadas al desviar el tráfico hacia nuevas rondas y vías generales. Hay que decir que Sevilla ha contado hasta ahora con una única vía de comunicación general de la ciudad, la llamada "Ronda de la Muralla", que se construyó en 1870, año en el que se derribarón las viejas murallas que rodeaban la ciudad. Solamente a través de aquella ronda podíamos conectar uno de los ejes radiales con otro cualquiera, no existía ninguna otra vía de circulación. El problema de la red viaria de Sevilla, es muy difícil de imaginar para el ciudadano de Barcelona, ya que allí se cuenta con el Eixample, uno de los mejores dispositivos viarios del mundo. Esa permabilidad que tiene la ciudad moderna en Barcelona no se presenta en casi ninguna ciudad española y tampoco en Sevilla. Por tanto, hemos tenido que hacer lo que Barcelona hizo en el siglo

¿Para cuándo se prevé su construcción?

Es difícil de precisar. Ya existen proyectos para conectar las carreteras de Madrid, Extremadura y Portugal con el aeropuerto, por el norte. También hay un proyecto elaborado para la variante hacia Cádiz. Otras operaciones no están todavía ni tan siquiera a nivel de proyectos. Yo creo que esta nueva estructura viaria se terminará de construir dentro de diez años.

¿Cuál es el coste de la inversión de las obras ya realizadas?

Es muy difícil evaluarlo con precisión; puede estar alrededor de los 40 o 60 mil millones de pesetas. En este importe se incluye la infraestructura de carreteras y la operación ferroviaria, con la construc-

¿Cuáles son esos elementos pendientes?

Ahora falta construir el gran anillo metropolitano exterior, los grandes accesos y las zonas de distribución de lo que no es la capital sino toda la zona de crecimiento de Aljarafe. De manera que hay mucha red viaria por hacer.

13

ción de la nueva Estación de Santa Justa, el Aeropuerto y la nueva Estación de Autobuses situada en la Plaza de Armas.

¿Qué otro tipo de actuaciones está adoptando la Dirección de Transportes para potenciar el intercambio modal y evitar el colapso circulatorio que se percibe en el centro urbano?

El problema de Sevilla no es todavía el de aglomeraciones más maduras como Madrid y Barcelona, en las que el desplazamiento entre la corona exterior y el centro es muy acusado y donde hay una clara distinción entre las funciones del centro y las coronas como zonas dormitorio. En el caso de Sevilla, el centro acumula aún una muy alta proporción de población en relación con el conjunto (60%), mientras que en la corona metropolitana habita el resto (40%). Si bien los movimientos entre la corona y el centro son muy importantes y crecientes, lo son menos que los que se producen en el núcleo central. Por tanto, los problemas no son tan acusados como en otras ciudades, son importantes en la medida en que hasta ahora se disponía de muy malos accesos con el centro, de muy escasa capacidad viaria y por ello no hay un proyecto definitivo de movilidad de transporte público y de interconexión modal. Sin embargo, se está elaborando la Ley del Transporte Metropolitano, que se pretende aprobar este año y, además, se va a contratar próximamente el Plan del Transporte Metropolitano.

¿Qué características presentará este nuevo Plan?

Es un proyecto más que un programa, con el que se definirá la red de servicios de interés metropolitano y un sistema compuesto por los distintos modos de transporte: autobús, taxi, cercanías

ferroviarias y posiblemente también una línea de metro.

Y, ¿para cuándo Sevilla contaría con un metro?

Si del Plan se deduce la necesidad del metro, el Plan dirá el momento en que deba ser construido. Pensamos que en una población como Sevilla, el metro es o será necesario. No sabemos exactamente qué momento será el más conveniente, pero sí

hay que proyectar el sistema de la ciudad con un metro. Insisto: ya no se podría construir un sistema de transporte público en Sevilla que no incluyera el metro y los trazados de ese nuevo sistema.

¿Qué otras novedades destacaría del Plan?

Se trata de un Plan intermodal que propone definir un sistema unitario de transporte público en toda el área de Sevilla, con un sistema tarifario

único y elaborado con una concertación de las distintas administraciones y titulares competentes en materia de transportes. No es un Plan que vaya a ser gestionado por un Consorcio, sino por una Comisión o un órgano colegiado de concertación del que van a formar parte todas las administraciones e instituciones interesadas en la gestión

del transporte. La novedad consiste, justamente, en la naturaleza de este órgano de formulación y aplicación del Plan que, repito, no sería un consorcio.

¿Qué papel tendría el taxi en el marco del Plan?

Sería un componente más de la estructura de transporte público en la ciudad y tendría, por tanto, como servicio de taxi, una constitución unificada, lo que no significa monolítica o no diferenciada. El sistema del servicio se referiría a un ámbito, que sería el Área Metropolitana, en el que se distinguirían unas zonas o sectores, y habría

una estructura tarifaria adecuada a esa diferenciación espacial de la zona, pero sería un servicio unificado para todo el área y tendría el carácter que debe tener el taxi en el sistema de transporte de una gran ciudad, es decir, un servicio estratégico que llega allí

donde no hay otro medio de transporte público. Esa condición de flexibilidad determina su carácter diferencial, que precisamente lo hace más valioso.

¿Cuál es la opinión del Ayuntamiento de Sevilla en relación con este nuevo Plan?

En este momento, la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía está formulando el Plan,

“En Sevilla, estos años hemos tenido que hacer lo que Barcelona hizo en el siglo pasado y, además, lo que construyó en este siglo”



Nueva Ronda de Circunvalación (SE 30)

pero con conocimiento del Ayuntamiento de Sevilla. Hay un seguimiento e información puntual. El Ayuntamiento está muy interesado en la posible construcción del metro; existe una buena colaboración en este momento. Las dos administraciones están interesadas en llevar adelante un proyecto común, que además tiene una escala temporal muy grande, pues pasarán muchos ayuntamientos y gobiernos con él. Si el sistema es bueno, durará; sería absurdo que se pusieran objeciones o problemas a su constitución y desarrollo por razones de diferencia política.

No obstante, el Ayuntamiento paralizó el proyecto de aplicación del Área de Prestación Conjunta para el taxi

Antes del Plan y de la Ley que estamos confeccionando, la Consejería de Transportes y Obras Públicas ha intentado poner en práctica las soluciones

que brinda la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre en relación con las áreas de prestación conjunta de los taxis. Es un trabajo que ha exigido mucha dedicación, pero las soluciones que brinda la Ley tienen enormes limitaciones, de forma que es muy posible que un Ayuntamiento ponga objeciones para impedir su progreso. Esto puede ser lo que pasa en Sevilla y porque el Ayuntamiento de esta ciudad no apoya la solución de forma franca. En Málaga también hemos intentado la misma solución y encontramos similar dificultad. Ello nos lleva a afirmar que es una razón más para desarrollar el nuevo camino de la Ley de Transporte Metropolitano y del Plan, que como ya dije, incluye al taxi.

La Unión Sevillana del Taxi está promoviendo la constitución de una sola emisora de Radio Taxi para toda la ciudad, ¿cuál es su opinión al respecto?

La Consejería de Transportes ha sido la promotora de esa idea. Cuando trabajamos en pro de una unificación del servicio en toda el área metropolitana iniciando el procedimiento para la constitución del Área de Prestación Conjunta, simultáneamente habíamos propuesto una serie de medidas técnicas, porque pensábamos que eran más sencillas de llevar a la práctica y ofrecían menos obstáculos; entre ellas, nos parecía muy importante una emisora única de radio-taxi. En estos momentos hay que preparar un proyecto, y por ello hemos mantenido conversaciones con las asociaciones de radio-taxi que hay en la ciudad. Sin embargo, la cosa va más lenta de lo desea-

do, porque en seguida nos encontramos con opiniones contrarias entre los propios interesados, incluso respecto al camino a seguir. No obstante, intentaremos realizarla. Nos interesa mucho, ya que se mejoraría mucho el servicio del taxi y sería muy beneficiosa para los taxistas.

¿Qué apoyo económico recibiría esta iniciativa por parte de la Consejería?



Aeropuerto San Pablo. La zona de aparcamiento de taxis está cubierta con una marquesina.

Estamos dispuestos a trabajar sobre la infraestructura y sobre el proyecto. En el caso de la emisora, no es mucha la infraestructura. Incluso nos gustaría completar esa infraestructura con algún tipo de "vallas informatizadas" en el conjunto del área que ayudaría al conocimiento del emplazamiento de cada taxi en un determinado momento. Lo que no haremos es sufragar

la instalación de las emisoras.

Al margen de esta ayuda puntual, la Consejería ofrece a los taxistas otro tipo de subvenciones para la mejora de la flota.

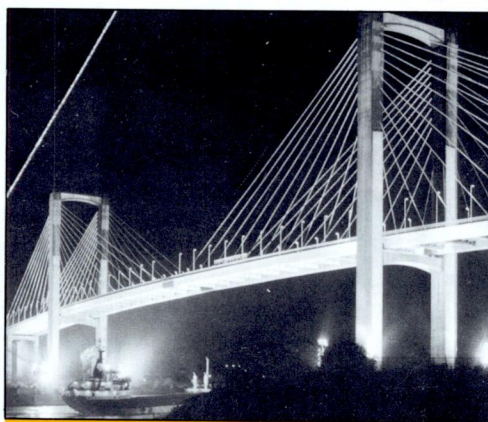
Sí. No obstante, a mí particularmente, el sistema de la subvención no me parece el más adecuado, porque está necesariamente muy limitado. La subvención deja la buena conciencia de haber proporcionado un dinero que, sin embargo, es una gota de agua en un mar de arena, pues hay un atraso técnico en la flota que requiere una mejora imposible de conseguir con aplicaciones de paños calientes, que afectan todo lo más más a unos pocos taxistas.

Entonces, ¿hacia dónde debería ir el apoyo institucional en Andalucía?

El apoyo debe ir orientado a la mejora de las infraestructuras, fomento -hasta donde se pueda- del asociacionismo en el sector del taxi, con instalaciones como las radioemisoras, superación de los problemas administrativos, que si se llegara a un servicio unificado del taxi metropolitano sería enormemente beneficioso para el propio sector, aclararía

mucho la situación de todos, el mercado sería más transparente, etc. Cuando todavía hay barreras administrativas que no están resueltas, pensamos que la administración debe dedicarse a resolver problemas que son de su competencia: los administrativos, mientras que el sector del taxi, como un sector económico más, tiene que intentar ser más fuerte y resolver sus problemas sectoriales y económicos.

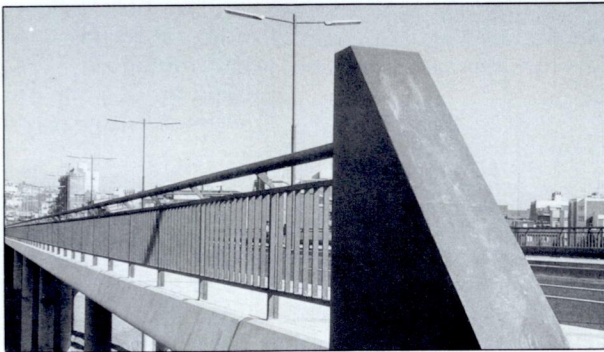
P. R. Terán



Puente del Centenario

Torrent de la Font, un puente de la Gran Vía Norte

El Puente del "Torrent de la Font", abierto al tráfico el pasado mes de febrero, forma parte de la llamada Gran Vía Norte. Su construcción ha permitido comunicar el barrio Bufalà de Badalona con los de Morera y Pomar, eliminando el obstáculo natural que representaba el citado torrente, conocido popularmente como de Matamoros. Además de la construcción de este puente de 500 m, se ha procedido a la urbanización y ajardinamiento de una plaza que hace las funciones de glorieta para el tránsito y de zona de mirador para los transeúntes.



Las obras se iniciaron en junio de 1990 y se prolongaron hasta el 30 de enero del presente año, fecha de finalización y entrega de la nueva infraestructura, financiada por la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona y la Dirección de Servicios de Proyectos y Obras del Ayuntamiento de Badalona.

Ocho barrios unidos por una sola vía

La Gran Vía Norte, denominada también Vía 16, tiene por finalidad unir las barriadas de Badalona que se sitúan en las colinas que rodean el casco antiguo de esta ciudad (Llefià, Sistrells, Lloreda, Sant Crist, Montigalà, Bufalà, Morera y Pomar) y de esta manera descongestionar el tráfico en el casco urbano.

La Gran Vía Norte o Via 16 arranca del puente del Molinet, situado en la prolongación de la calle Santander de Barcelona, continúa de forma paralela a la autopista Mataró A-19 y al trazado de la pata norte de la Ronda de Dalt o Segundo Cinturón y finaliza en la carretera de la Conrería.

Conveni de col.laboració amb el Ministeri de Transports

Coincint amb la inauguració de la nova Estació de França, el Ministre d'Obres Públiques i y Transports, Josep Borrell, el President de l'Àrea Metropolitana i Alcalde de Barcelona, Pasquall Maragall, i Mercè Sala,

Presidenta de Renfe, van signar un Conveni de Cooperació entre ambdues institucions respecte a les actuacions de futur que s'hagin de dur a terme per a la millora de les ciutats.



Badalona ja disposa d'una Oficina de Rehabilitació d'Habitatges



L'Àrea metropolitana de Barcelona, juntament amb l'Ajuntament de Badalona, van inaugurar el passat

ACTA nº 14

REUNIÓN ADMINISTRACIÓN - ASOCIACIONES DEL TAXI

A Barcelona, vint-i-quatre d'abril de 1992, a la seu de l'Entitat Metropolitana del Transport es reuneixen el senyor Andreu Nebot i Mula, Director de Serveis del Taxi; la senyora Josefina Auladell i Baulenas, Subdirectora General de Coordinació; el senyor Francesc Vilaró i Casalinas, Cap de Serveis del Servei d'Informació i Suport Idiomàtic, ambdós de la Conselleria de Política territorial i Obres Públiques; el senyor. Carles Anguela i Sant, Cap de Programes Especials del Consorci per a la Normalització Lingüística; el senyor Francisco Galván i Martín, en representació del "Gremio Unión de Taxistes" (G.U.T.); el senyor Josep Santacreu i Amat, en representació del "Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya" (S.T.A.T.C.); el senyor Dionisio Gràcia i Fajardo, en representació del "Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona" (S.T. A.B.) i el senyor Miguel Cazcarra, en representació de la "Asociación Empresarial del Taxi" (A.E.T.).

Actua com a Secretaria Delegada, la senyora Irene Mestres i Bouzó, que certifica:

S'obre la sessió a les tretze hores amb una intervenció del senyor Andreu Nebot, el qual informa als quatre sindicats representatius del sector sobre les converses mantingudes entre l'Entitat i el Consorci de Normalització Lingüística. Ressalta que la Conselleria de Política Territorial s'ha compromès a realitzar una aportació de deu milions de pessetes per tal d'imposar uns nous models de rètols de "Lliure", tots ells en català a fi d'integrar el sector del taxi en la política de normalització lingüística iniciada per la Generalitat.

El senyor Anguela fa una breu exposició de la campanya que pretén dur a terme el "Consorci per a la Normalització Lingüística". En compliment d'allò que disposa la Constitució i l'Estatut d'Autonomia en matèria de cooficialitat de les llengües catalana i castellana, el Consorci vol incidir en la normalització lingüística del sector del taxi, on una part del col·lectiu té com a llengua materna el castellà, encara que entengui el català. Destaca la importància que suposa donar una imatge corporativa del sector que

col.labori en aquesta normalització de la llengua catalana.

Un altre aspecte és crear ajuts per fomentar l'estudi de la llengua catalana. En aquest sentit, s'està treballant en una Guia de Conversa per al taxista, integrada per 18 temes d'obligatòria utilització en les relacions entre taxista i usuari.

S'ha pensat en incloure també converses en anglès i altres llengües.

El Consorci posa a disposició de l'Entitat, emissores de ràdio-taxis i sindicats, cursos per als treballadors amb atenció al públic. També s'ha previst la difusió del programa als usuaris, editant la "Guia del Taxi", on es recolliran els serveis que presta el taxi, parades, emissores, drets i obligacions dels usuaris i altres qüestions d'interès.

La senyora Auladell intervé per destacar que a la Secretaria General de la Conselleria de Política Territorial li interessa incloure al Projecte General dues accions concretes: la dels rètols de "Lliure" i la "Guia de l'usuari".

El senyor Vilaró indica que la Guia és un punt de contacte i d'informació envers l'usuari. Està previst de realitzar diferents edicions segons l'àmbit territorial on incideixi, atès que es distribuïran per tota Catalunya.

Ambdós intervinents demanen la col.laboració dels sindicats per poder elaborar una Guia el més completa possible, comproment-se a enviar una primera proposta per poder sotmetre-la a discussió.

Quant al rètol de "Lliure", el senyor Vilaró assenyala que ha d'incloure's en la renovació dels grafismes del transport ja iniciada al metro i als transports per carretera.

El senyor Gràcia pren la paraula per dir que el seu Sindicat no regatejarà esforços

per col.laborar en aquestes iniciatives. Seguidament denuncia una possible duplicitat que es produeix. En primer lloc perquè el "Lliure", que era una peça fonamental durant el dia, quan no existien els mòduls, ara passa més inadvertit. En segon lloc, assenyala que més de la meitat dels rètols ja són en català. Afegeix que la inversió que suposa aquest canvi en els lliures hauria d'estudiar-se i veure si era més convenient destinar-la a altres necessitats.

El senyor Santacreu destaca que a la Guia de l'Usuari han de quedar molt clars els deures que li corresponen. Proposa que s'editin enganxines amb articles concrets del Reglament del Taxi, com els referents al canvi, a la prohibició de fumar, etc...

El senyor Nebot respon que, respecte al canvi, la iniciativa d'enganxina que ha tingut el "Gremio Unión de Taxistas" ha estat bona, però, per raons estètiques, no és convenient una multiplicitat d'aquestes etiquetes adhesives.

El senyor Gràcia afegeix la conveniència que la Guia de l'Usuari esmenti que els passatgers tinguin cura en obrir les portes del vehicle, ja que qualsevol rascada és responsabilitat del taxista.

També comenta als assistents que s'hauria de tractar l'assumpte de la prohibició de menjar a l'interior del taxi, la cura amb la tapisseria, els cops a les portes, etc.

El senyor Galván pregunta si s'ha pensat a gravar cintes que poguessin escoltar els usuaris del taxi sobre monuments i altres aspectes turístics importants de l'Àrea Metropolitana.

El senyor Anguela contesta que, entre les Guies de conversa gravades en cintes, una està dedicada a monuments, però no és una informació exhaustiva.

El senyor Galván proposa que s'aprofitin aquestes cintes de manera que per una cara serveixin com a classe de català i per l'altra es donin explicacions als usuaris com a guia de turisme.

La senyora Auladell considera aquesta aportació molt interessant, així com la resta de les exposades pels assistents, i comenta que aquesta iniciativa podria interessar a la Conselleria de Comerç, la qual podria adherir-se a la campanya.

El Sr. Nebot exposa que l'Entitat està treballant perquè, un cop finalitzin les Olimpíades, els taxistes Informadors Olímpics passin a ser Informadors Turístics.

El senyor Galván manifesta que el G.U.T. ja ha gravat cassettes en quatre idiomes de diferents trajectes turístics amb minuts d'espera en llocs concrets.

El senyor Nebot informa als Sindicats que també es modificaran els distintius dels dies de festa, traduint-se al català. A més, a partir d'ara, la seva col.locació serà a les portes, al costat de les calques.

Les abreviatures seran les següents:

dl	_____	dilluns
dm	_____	dimarts
dc	_____	dimecres
dj	_____	dijous
dv	_____	divendres

El senyor Galván sol.licita que s'indiqui a les Guies que els Sindicats han col.laborat en aquestes iniciatives.

El senyor Anguela respon que això és fonamental.

El senyor Santacreu demana que es concedeixin ajuts als sindicats per a les revistes (artícles bilingües, editorials), informatització, etc.

El senyor Anguela manifesta que el Consorci ho estudiarà.

El senyor Gràcia pregunta si el canvi dels distintius dels dies de festa serà obligatori immediatament, o si es farà de manera gradual, a mesura que els taxis passin per la I.T.V.. Igualment manifesta la seva por de les reaccions contràries d'alguns conductors.

En aquest moment de la reunió s'incorpora el senyor Joan Laporta, Director de Divisió de l'Entitat Metropolitana del Transport.

La senyora Auladell explica que a la Guia de l'usuari es farà constar els drets lingüístics tant dels castellanoparlants com dels catalanoparlants.

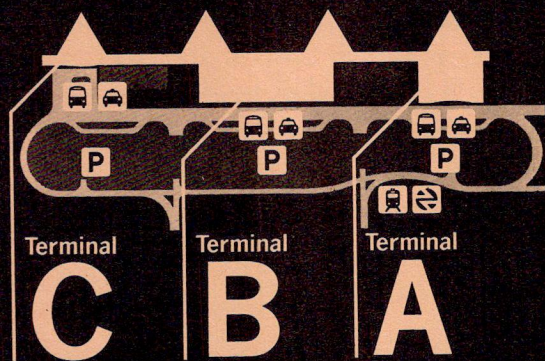
El senyor Anguela informa també que la filosofia del projecte és que ningú hagi de renunciar a la seva pròpia llengua.

El senyor Santacreu pregunta si l'Entitat disposa d'estadístiques sobre la procedència dels taxistes.

El senyor Nebot respon que en l'actualitat la majoria són de Barcelona.

No havent-hi més temes a tractar s'aixeca la sessió, a les catorze hores quaranta-cinc minuts, i s'estén la present Acta.

Para su comodidad, a cada terminal se le ha asignado una zona de aparcamiento propia.



Terminal C
 PuenteAéreo
 Barcelona
 Madrid
 Aviación
 General

Terminal B
 Salidas:
 Compañías
 Españolas
 Llegadas
 Nacionales

Regulares:
 Aviaco
 Binter
 Iberia
 Meridiana
 Viva Air
Charter:
 Air Europa
 Futura
 L.T.E.
 Oasis
 Spanair

Terminal A
 Salidas:
 Compañías
 Extranjeras
 Llegadas
 Internacionales
 y Canarias

Acroflor
 Air Algerie
 Air France
 Air Portugal
 Alitalia
 Austrian Airlines
 Balkan
 British Airways
 Crossair
 C.S.A.
 Danair
 Delta Airlines
 Egyptair
 Finnair
 J.A.T.
 K.L.M.
 L.O.T.
 Lufthansa
 Maley
 Minerve
 Olympic Airways
 Royal Air Maroc
 Sabena
 S.A.S.
 Swissair
 Tarom
 T.W.A.
 Tunis Air
 Varig
Charters

Aeropuerto El Prat

No regrese de vacío a Barcelona
Horarios de llegada a Barcelona

Puente Aéreo
 procedente de Madrid **Vuelos diarios de Sevilla**

6:30	9:00
8:00	11:15
8:15	16:00
8:30	20:45
8:40	23:40
8:45	
posteriormente, cada hora hasta las 22:00 h. 22:45 último	

TF
TRASMEDITERRANEA

1917-1992
75 ANIVERSARIO

Horarios

Barcelona - Baleares - Barcelona

Del 22 de junio al 9 de septiembre

Salidas de Barcelona dirección Palma

Hora	Días
12:30	Martes, miércoles y jueves
23:45	Los siete días de la semana

Llegadas de Palma dirección Barcelona

Hora	Días
20:30	Todos los días, excepto lunes y jueves
08:00 a.m	Todos los días, excepto viernes y sábado

Salidas de Barcelona dirección Ibiza

Hora	Días
23:30	Todos los días, excepto domingo
23:45	Sólo miércoles

Llegadas de Ibiza a Barcelona

Hora	Días
20:30	Todos los días excepto domingo
08:00 a.m	Sólo domingos

Salidas de Barcelona dirección Mahón

Hora	Días
23:30	Todos los días, excepto jueves

Llegadas de Mahón a Barcelona

Hora	Días
21:00	Todos los días, excepto viernes

Mayor información,
teléfono: 317.42.62.
Est. Mar, 1 - Muelle Barcelona

Notícies

6 d'abril una Oficina de Rehabilitació d'Habitatges que s'encarregarà de fer una diagnosi de les patologies que es puguin detectar als habitatges d'aquest municipi, així com de l'aplicació de solucions immediates a situacions d'urgència. A més, oferirà assessorament per a la redacció dels projectes de rehabilitació, suport tècnic per a la contractació i seguiment de les obres i tramitació dels ajuts econòmics, ja siguin subvencions o préstecs, davant les administracions. Aquesta Oficina es troba al carrer Lleó, en el primer pis del núm. 17.

Molt properament, altres municipis metropolitans disposaran d'oficines semblants, gràcies als convenis de col.laboració que signaran amb l'Àrea metropolitana.

Ciutat Grogga lliura roses el Dia de Sant Jordi



Per quart any consecutiu, el col·lectiu del taxi de Barcelona va repartir roses entre els usuaris d'aquest servei públic durant el tradicional dia de Sant Jordi. Aquesta iniciativa ha estat rebuda sempre amb molta simpatia pels ciutadans de Barcelona i àrea metropolitana.

Enguany, Ciutat Grogga ha establert dos punts de recollida: la plaça Catalunya i la Ronda Sant Pere. Des de les 7 del matí es van repartir un total de 80.000 roses, que van quedar totalment exhaurides a les 12 del migdia. Aquest any, les emissores de ràdio-taxi també van lliurar roses als seus clients.

Cicle de Concerts a Ciutat Grogga

La Banda de Música de Ciutat Grogga va inaugurar el passat 24 d'abril el Cicle de Conferències-Concert que Ciutat Grogga organitza conjuntament amb Joventuts Musicals.

El conferenciant, Joan Vives, va introduir els assistents en la "Navegació per un programa de concert" de forma molt amena.

La Banda de Ciutat Grogga va interpretar obres de Giovanni G. Gastoldi, Johann S.Bach, Paul Mac Cartney i Thoinot Arbeu.

Aquest cicle es realitza cada divendres a les 19:30 hores a la Sala d'Actes de Ciutat Grogga i es perllongarà fins al 19 de juny.

Entrada gratuïta.

Rebrà més informació en el telèfon: 485.04.26.



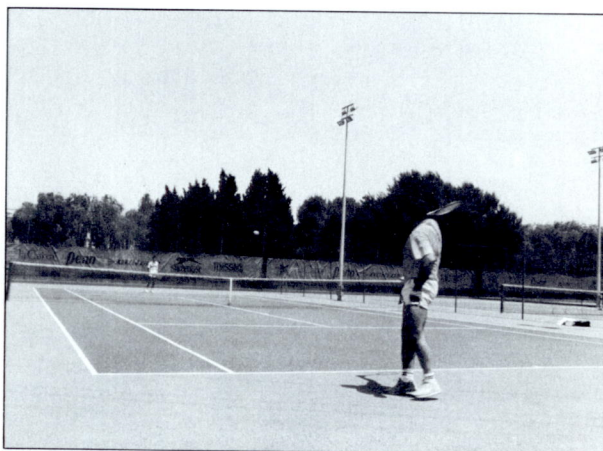
3ª edició del Torneig de Tennis Ciutat Grogga

La primera quinzena de maig s'inicià la IIIª edició del Torneig de Tennis Ciutat Grogga, obert a grans col·lectius professionals de la ciutat. Les competicions es porten a terme a les instal·lacions de Gavà Estival (Autovia de Castelldefels). Com a les darreres edicions, l'equip guanyador rebrà el Trofeu "Ciutat Grogga", obra de l'escultor català "Robert Llimós".

Triangular de Petanca

Por segundo año consecutivo se organiza el Triangular de Petanca, en el que participarán los equipos del Cuerpo Nacional de Policía Hispano-Francés y de Ciutat Grogga.

Recibirá mayor información en el teléfono 485.04.26.



Barcelona va d'estrena

Des del passat mes d'abril Barcelona va adoptant una nova fisonomia com a conseqüència de la inauguració d'un conjunt d'obres i actuacions que van posar la ciutat capgirada durant els darrers anys. No obstant, les incomoditats i maldecaps dels ciutadans tenen avui la seva recompensa. Us en aportem alguns exemples:



Portal de l'Àngel



Frontón Colón



Via Favència-Nou Barris
(espais esportius sobre 3 Km. de la nova Ronda de Dalt)



Poliesportiu Valle d'Hebrón



Estació de Metro de Ciutadella



Pont de Sardanya



Anella Olímpica



Vila Olímpica del Poblenou

A PUNT EL PROCÈS D'ACREDITACIONS



L'Alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, va conversar amb els 550 voluntaris d'acreditacions el passat 4 d'abril. Ha estat la primera vegada i l'única que es van reunir els 550 voluntaris, inclosos els 60 que treballaran a les subseus de la Seu d'Urgell i Banyoles.

A partir del pròxim 1 de juliol i fins al 25, el COOB'92 establirà quatre punts a la ciutat de Barcelona per procedir a l'acreditació de totes aquelles persones que participaran en els Jocs Olímpics. Aquests punts estaran situats a l'Aeroport d'El Prat, a l'Hotel Princesa Sofia, a la Vila Olímpica i a Montjuïc (Palau Firal - N° 1). A més, se n'establiran dos més a les subseus de la Seu d'Urgell i Banyoles. Per les acreditacions de darrera hora el centre situat a Montjuïc romandrà obert fins al 9 d'agost. Cal, doncs, que els taxistes de la ciutat prenguin nota d'aquests punts, ja que probablement generaran una demanda important de taxis.

Més de 500 voluntaris

Per fer aquesta tasca, el COOB disposa de 550 voluntaris dels 35.000 que actuaran durant els Jocs. Els punts d'acreditacions estaran oberts les 24 hores del dia. Per aquesta raó s'han establert tres torns de treball de 8 hores cadascun.

Els voluntaris, que tenen una edat mitjana de 28-30 anys, van rebre el mes de febrer una formació teòrica amb la finalitat de saber què significa una acreditació i les funcions d'un centre d'acreditacions en un esdeveniment esportiu d'aquesta magnitud, i des d'abril fins a finals del mes de juny estan rebent una formació totalment pràctica, que comprèn la familiarització de l'entorn on hauran de treballar i on, a més, se'ls proporciona els coneixements imprescindibles per saber treballar amb els equips fotogràfics d'imatge digitalitzada que disposarà cada punt d'acre-

ditació. Per donar més sentit a aquesta etapa de pràctica, els voluntaris van iniciar l'operació d'acreditacions el proppassat 25 d'abril amb la realització de fotografies de més de 39.000 persones, que pertanyen al Comitè Olímpic i a l'equip de voluntaris. No obstant això, per motius de seguretat, les acreditacions reals no es lliuraran fins al mes de juliol. El Comitè Olímpic preveu que s'acreditaran per als Jocs un total de 113.402 persones.

Total seguretat

El material de les targetes d'acreditacions és un paper moneda de seguretat, conté un codi de barres i es presentaran plastificades. Tots aquests elements fan impossible la seva falsificació. A més de la fotografia, la targeta conté 17 dades, entre altres: el nom del titular, la categoria, la nacionalitat, l'organisme al

qual representa, la seva funció, el número d'acreditació i la data, la signatura de l'acreditat i del president del Comitè Organitzador.

Ajuda idiomàtica

El COOB també ha preparat per als voluntaris un cassette amb les frases tipus que els voluntaris podran trobar en aquest lloc de treball en les quatre llengües olímpiques. Cal dir, no obstant, que cada visitant anirà acompanyat d'un assistent, un altre tipus de voluntari olímpic que s'encarregarà de donar el suport i l'ajuda idiomàtica indispensables al visitant o participant.

El Conseller Delegat del COOB'92, Josep Miquel Abad, va assenyalar el dia de presentació del procés d'acreditacions que "és un dels més emblemàtics i complicats de tots els que es desenvoluparan durant els Jocs".



Adelgazar

haciendo ejercicios suaves

Pere Fàbregues,
llicenciat en Educació Física.

Salut

El ejercicio de intensidad moderada es útil y válido para todo el mundo, pero especialmente indicado para las personas de cierta edad, las que presentan sobrepeso, las que están en baja forma física y las que tienen hipertensión o problemas cardíacos. A estas últimas, sin embargo, no se aconseja las actividades de impacto, en las que hay que correr, saltar, caer, etc.

Para todo este grupo de personas, una actividad intensa y vigorosa presentaría riesgos y efectos que podrían neutralizar los beneficios del ejercicio. La práctica de un ejercicio regular de intensidad moderada, sin embargo, da a cualquier persona más expectativas de vida y proporciona una capacidad funcional que es como mínimo un 25% superior a la de los individuos sedentarios de la misma edad y sexo: los 60 años de una persona activa equivalen a los 40 de una persona sedentaria.

El ejercicio de media y baja intensidad contribuye a contrarrestar debilidades óseas y

musculares, así como los efectos negativos de ciertas afecciones del sistema cardiovascular; se previenen enfermedades, se registran la mitad de infartos y la mortalidad se reduce en un 25%. El cuerpo necesita actividad para mejorar el estado general de la salud.

Se considera que un individuo es físicamente activo, es decir, que no es sedentario, cuando pasea regularmente, sube y baja las escaleras a pie, va andando al trabajo y, a lo mejor, practica algún deporte. Este estilo de vida le lleva a gastar más de 2000 kcal. por semana. Para dar una idea de lo que ello supone, baste unos ejemplos: andando de 3 a 5 km. diarios se consumen unas 2.000 kcal. semanales; dando dos veces la vuelta completa a la manzana se gastan 65 kcal. y subiendo 70 escalones se queman 28 kcal.

El estilo de vida actual hace que las personas, en general, lleven una vida sedentaria y almacenen más grasa de la que gastan. Existe un desequilibrio entre la ingestión y el gasto calórico.

El adelgazamiento

La obesidad es un problema sanitario de primera magnitud. Un exceso de peso del 20 al 30 % aumenta en un 40% el riesgo de muerte. La vida de los obesos suele ser más corta y de menos calidad. Con todo, el tema del adelgazamiento no sólo interesa a los obesos, sino a cualquier persona que exceda su peso normal.

Para adelgazar hay que cambiar algunos malos hábitos por costumbres más sanas: seguir una dieta alimentaria equilibrada, incrementar la actividad física diaria y, si se dispone de tiempo, realizar un programa controlado de ejercicio físico aeróbico.

Hay que desconfiar de los regímenes que permiten una pérdida de peso rápida. La acumulación de tejido adiposo (grasa) ha tenido lugar durante

largo tiempo, por lo que no se puede pretender que los kilos que sobran se pierdan en pocas semanas. Perder peso lentamente, pero de forma constante, significa que los cambios físicos adquiridos son el resultado de un cambio en el estilo de vida. Hay que saber que en algunos casos resulta imprescindible realizar una dieta controlada por el médico.

Para otros casos bastará con aumentar la actividad física en situaciones cotidianas: subir escaleras, andar para ir al trabajo, bajarse una parada antes del autobús o del metro, realizar ejercicios gimnásticos suaves en cualquier momento.....

El ejercicio de intensidad moderada se sirve de la energía proporcionada por las reservas de grasa del organismo. Esta energía sólo es útil para las actividades aeróbicas de mediana o baja intensidad, que son las que permiten prolongar el



“La práctica de un ejercicio regular de intensidad moderada proporciona a cualquier persona más expectativas de vida”

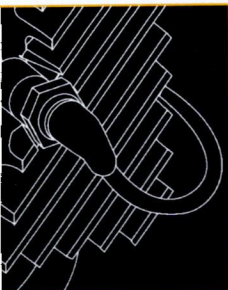
ejercicio durante algún tiempo: andar, ir en bicicleta, nadar, esquí de fondo, algunos tipos de gimnasia, aeróbic sin saltos, carrera suave. Hay que intentar mantener el ejercicio como mínimo durante 20 minutos, ya que es a partir de ese momento cuando los ácidos grasos, que es lo que se trata de reducir, empiezan a eliminarse.

El ejercicio intenso de fuerza y potencia se sirve, en cambio, de otra energía distinta, proporcionada por las reservas de glucosa, en forma de glucógeno, que están en el músculo - y en el hígado para otras funciones importantes-. Esta reserva es pequeña (unos 400 gr. frente a los 10, 15 o 20 kg. de grasa que puede almacenar el cuerpo) y representa un gasto de 1600 kcal. frente a las 90.000, 135.000 o 180.000 kcal. proporcionadas por la grasa.

NUEVA EDICION

YA A LA VENTA

GUÍA URBANA DE BARCELONA AREA Y REGION METROPOLITANA
 45 Guías Urbanas • 3.263 páginas • 1.341 planos parciales • 85.000 datos
 POLIGONOS INDUSTRIALES
 15.000 empresas situadas sobre los planos parciales y nomenclatura de las mismas
 para facilitar su localización y ahorrar tiempo en sus desplazamientos
 Editorial Pamias • Mallorca, 82 • Barcelona 08029 • Teléfono 321 17 96



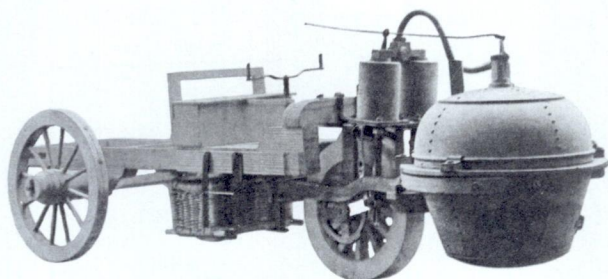
El automóvil

una aproximación a su historia (I)

Pablo Giménez, profesor de mecánica

Si se quisiera dar una fecha de nacimiento al automóvil sería fácil equivocarse. El automóvil, igual que la humanidad, ha sido el resultado de un proceso evolutivo, cuyos parientes más cercanos son los coches de caballos y el famoso triciclo de vapor diseñado por el ingeniero militar francés, Nicholas-Josep Cugnot, que se proponía mecanizar los pesados vehículos que transportaban las piezas de artillería. Cugnot puso en funcionamiento un modelo, pero la máquina definitiva -que se encuentra en el Conservatorio Nacional de Artes y Oficios- parece inacabada y no fue utilizada.

Otro de los intentos quizá más significativos fue el construido por Siegfried Markus en Viena, en 1874, que fabricó un pequeño vehículo propulsado por un motor de cuatro tiempos.

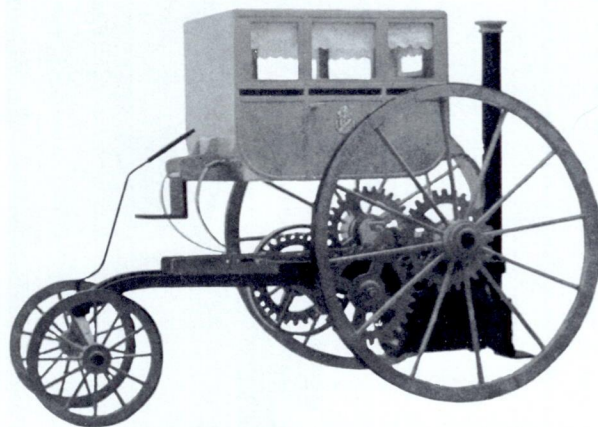


En 1771, Nicholas-Josep Cugnot construye el "fardier de vapor", primer paso para el desarrollo posterior del automóvil.

Los primeros pasos

El verdadero antecedente del automóvil actual fue el construido por el ingeniero francés de origen belga, Etienne Lenoir, que en el año 1860 construyó el primer motor de combustión interna. Desde aquel momento evolucionaron rápidamente los diseños y se crearon fundamentos técnicos que han permanecido inmutables casi cien años.

Paralelamente, en otros países de Europa se investi-



Diligencia con motor de vapor diseñada por Richard Trethick

gaba y, en el año 1876, fue cuando por primera vez se empleó el ciclo de cuatro tiempos con todo éxito. Ello fue gracias a un ingeniero alemán, el conde Nicholas Otto, quien construyó un motor en el cual el combustible era comprimido antes de expandirse, con lo que se obtenía un aumento importante en el rendimiento. Se sustituyó el gas por gasolina, con lo que podía tener una autonomía propia y convertirse en una máquina móvil.

Sólo faltaba agrupar una serie de componentes que le dieran la forma de vehículo. Los hombres que hicieron esto posible fueron Carlos Benz y Gottlieb Daimler, aunque trabajaban cada uno por su cuenta.

Gottlieb Daimler nació en 1834, en Alemania. Trabajó con Otto, del que se independizó en 1882 para montar su propio taller. Se asoció con Wilhelm Maybach, que también había trabajado con Otto y apareció el primer motor de la marca Daimler-Maybach. Se trataba de un motor mucho más ligero que el construido por Otto y trabajaba a 900 r. p.m. Fue instalado en el carruaje de un coche de caballos. Más tarde se pasó del motor monocilindro al motor con dos cilindros en V.

En 1896, Daimler construyó un vehículo con cuatro ruedas. Un año más tarde, en 1897, Benz empezó a comercializar los primeros triciclos.

Entretanto, Daimler conoció al abogado Edouard Sarazin, y dio a conocer el motor Daimler a los franceses Emile Levasor y René Panhard. Sarazin poseía la patente francesa y mandó que construyeran los motores, pero las leyes francesas no permitían fabricar motores con piezas que no fueran fabricadas en Francia.

En 1890, en los talleres de Panhard y Levasor, apareció el primer motor montado en el centro del vehículo.

Tres años más tarde, en 1901, se fabricó el primer vehículo con motor en la parte delantera, protegido así de las neblinas de polvo y barro.

Posteriormente, las normas mecánicas de este vehículo rigieron prácticamente durante siete décadas.

El automóvil como conjunto de piezas

Lavassor fue quien, en lugar de la transmisión por correa, montó el embrague y la caja de cambios. También fue el precursor del motor delantero y tracción trasera. Fue el primer diseñador que concibió el automóvil como un conjunto de piezas y no como un triciclo o carruaje, lo que le impulsó a construir automóviles de características parecidas a las actuales, incorporando ya un radiador de aletas o tubos.

En 1897 muere Levassor, pero el automóvil ya tenía identidad propia.

En Gran Bretaña y Estados Unidos ya se fabricaban automóviles en 1893, y el primer vehículo americano fue el Duryea. En Gran Bretaña, las autoridades no estaban de acuerdo con el automóvil y defendían la teoría de que el transporte debía ser de cuatro patas, no de cuatro ruedas. El automóvil fue proscrito por la ley. Por este motivo el Canal de la Mancha señaló el límite de lo que se refería a las innovaciones tecnológicas en este sector.

Los pioneros del automóvil se reunieron en 1896 al este de Calais. Más tarde presentaron un informe sobre los automóviles a la Comisión Real, pero no tuvieron éxito. Ese mismo año se realizó el primer recorrido entre Londres y Brighton y se aumentó el límite de velocidad a 20 Km/h.

Frederick Lanchester, en 1897, olvidándose de la legislación, fabricó un dos cilindros con caja de cambios epicíclica, transmisión en lugar de cadena, eje trasero articulado por rosca sin fin y con un motor que llevaba dos cigüeñales para equilibrar pesos: uno giraba en sentido contrario del otro. También planteó el sistema de engrase a presión mediante una bomba.

Desarrollo del motor

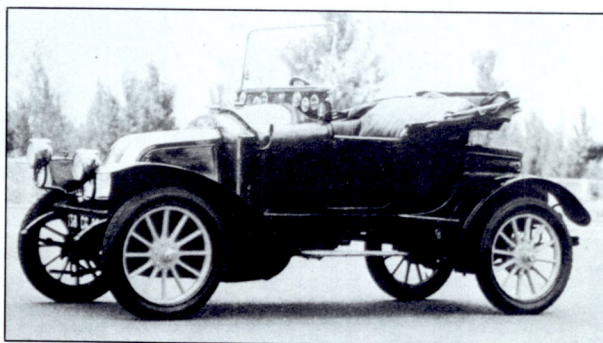
Más tarde, el francés, Albert Dion, fascinado por los coches pequeños, se unió a George Bouton, constructor de modelos de precisión, y construyeron un motor pequeño de gasolina refrigerado por aire y un solo cilindro.

A pesar del paso del tiempo y de los cambios habidos, el nombre de Dion se mantiene latente, porque la disposición del eje trasero que él diseñó se continúa empleando en coches que todavía circulan de las marcas Aston Martin, Lancia, Iso Opel y Rover.

Los motores de Dion Bouton trabajaban al doble de r.p.m. que los Daimler. Un motor de 846 c.c. desarrollaba una potencia de 8 C.V. a 1.500 r.p.m. Algunos alcanzaron hasta 3.000 r.p.m. y desarrollaban su potencia máxima a las 5.000 r.p.m. Bouton descubrió la importancia que tenía un buen equilibrio y acabó en las piezas. Al incrementar el número de revoluciones presentó problemas en el encendido, con lo que tuvieron que diseñar un sistema nuevo de encendido muy similar al utilizado en la actualidad (encendido por platinos). También se dieron cuenta de que el sistema de distribución que poseían los motores no era demasiado exacto. Esto llevó a sustituir las válvulas de admisión que se abrían mediante depresión por un sistema mecánico.

De la misma manera que los motores de Daimler sirvieron para que Levassor se iniciara en la fabricación de vehículos, los motores de Dion Bouton fueron los que dieron pie a que surgiera otro pionero: Louis Renault.

Coche descapotable de 1911



.....

¿está próxima su jubilación?

**sáquele a su licencia
70.000,— Pts. al mes**

**Lo recomienda Francisco Vallespí, un profesional
con 33 años en el taxi. ¡llámeme!
Tel. 487 84 84**

Terminals electrònics als taxis *per al pagament amb targetes*

El passat 8 d'abril es va signar l'acord de col.laboració entre el Centre Metropolità d'Informació i Promoció del Transport, S.A. (CETRAMSA) i La Caixa d'Estalvis i Pensions de Barcelona "La Caixa" mitjançant el qual es regula el procediment d'admissió i utilització de targetes magnètiques com a mitjà de pagament per part dels usuaris del servei públic de taxi.

Abans dels Jocs Olímpics, Barcelona ja tindrà mil taxis equipats amb terminals electrònics per procedir al cobrament amb targetes. Inicialment, les targetes admeses són totes les emeses per "La Caixa" i la **Targeta 6000, VISA, Master Card i Eurocard**, amb la possibilitat d'anar incorporant les altres existents al mercat, com per exemple, **American Express, 4B, Diners**, etc..

"La Caixa" serà l'Entitat financera que realitzarà els càrrecs i abonaments corresponents a les transaccions amb targetes i subvencionarà l'adquisició dels terminals en dos terços del seu cost, fins a un màxim de 40.000 ptes. per unitat, i part de les despeses operatives que comporta aquest sistema de pagament.

Els terminals electrònics es poden sol.licitar a **Ciutat Gropa**.

Lutxana, 115 - Telefon: 485.04.26 - Barcelona

Atenció: Existències limitades.



El Director Adjunt de "La Caixa", Joan Sogues i Pibernat, i el Conseller Delegat del Centre Metropolità d'Informació i Promoció del Transport, S.A. "Cetramsa" en el moment de la signatura del conveni de col.laboració entre ambdues entitats.

Optica Ruiz Urrea

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

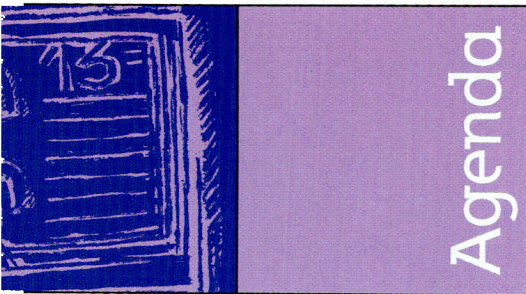
LENTILLAS CORNEALES - APARATOS PARA SORDOS
(servicio de limpieza y reparación)

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

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

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

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



Avanç de la programació GREC'92



Teatre Grec

Les pêcheurs de perles
Compositor: George Bizet
Orquestra Simfònica del Vallès
del 17 al 21 de juny

A musical retrospective of Miles Davis
24 de juny

Les noces de Fígaro
Director i escenògraf:
Fabià Puigserver
Companya: Teatre lliure
del 28 de juny a l'1 de juliol

Camarón de la Isla i Tomatito
3 de juliol

Isabel, tres caravel·les i un embolicador
Autor i Director: Dario Fo
del 7 al 12 de juliol

Poble Espanyol

Van Morrison
1 de juliol

Festival de salsa
amb Oscar D'León, Cheo Feliciano,
Celia Cruz i Tito Puente.
9 de juliol

Concert folk
amb Gwendal, Alan Stivell, Milladoiro,
Tradivarius, Labanda i Oskorri.
11 de juliol

B.B. King
16 de juliol

Ketama
Michel Camilo, Paquito D'Rivera.
19 de juliol

Plaça de Toros Monumental

Joan Manuel Serrat
26 de juny

Grec al Carrer

A l'aire
La Barceloneta
20 de juny

A la terra
Parc Güell
27 de juny

A l'aigua
Parc de l'Espanya Industrial
5 de juliol

Festa del Circ
Parc de la Ciutadella
21 de juny

La Rambla i Estació de França
del 17 al 21 de juny
del 24 al 28 de juny
de l'1 al 5 de juliol

Rebrà major informació al Centre d'Informació de la Virreina Rambla, 99, de dilluns a dissabte de 10 a 14 i de 16 a 20 h.

Festival de les Arts Olímpíada Cultural'92

Yo tengo un tío en América
Els Joglars
dirigit per Albert Boadella
del 9 al 21 de juny
Lloc: Teatre Tívoli

Mediterrània 2ª part
Els Comediants
del 6 al 12 de juliol
espectacle al carrer
Lloc: a determinar

Salut!
Vol-Ras
dirigit per Pep Cruz
del 26 de juny al 9 d'agost
Villarreal Teatre

Tirano Banderas
direcció: Lluís Pasqual
del 2 al 12 de juliol

Exposicions

Xavier Miserachs
Sala de Catalunya de la Fundació "la Caixa"
Passeig de Gràcia, 2
des del 16 de juliol al 16 d'agost.

Flamenc

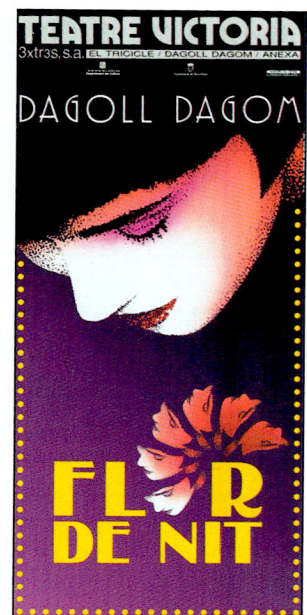
Festival de Flamenc
Poble Espanyol de Montjuïc
19 de juliol a les 22:00 h.

També pot visitar

L'Exposició "500 anys de viatge submari"
Museu de la Ciència de la Fundació "la Caixa"
Teodoro Roviralta, 55
Rebrà més informació al telèfon: 317.57.57.

Encara pot veure:

Flor de Nit
Dagoll-Dagom
direcció de Joan Lluís Bozzo
llibret de Manuel Vázquez Montalbán
fins al 9 d'agost
Teatre Victòria



Cicle de Concerts

Conferències d'iniciació a la música

CIUTAT GROGA recorda a tots els taxistes que encara poden gaudir durant el mes de juny del Cicle de Concerts que, conjuntament amb Joventuts Musicals, ha organitzat a la Sala d'Actes de Lutxana, 115.

5 de juny: Les escoles nacionalistes (1850-1960). "La música popular en majúscules".

Joan Carles Blanco, guitarra. Carmen Bernal, guitarra

12 de juny: L'Opereta i la Sarsuela. Dos gèneres clàssics populars. Amics de la Sarsuela de Gràcia.


19 de juny: Música del segle que s'acaba. Eclecticisme i tecnologia. Eulàlia Valls, piano.

Conferenciant: Joan Vives, locutor de CATALUNYA RÀDIO

ENTRADA LLIURE

 NEUMATICOS
Hnos. ROJAS

y

 **kléber**

ESPECIALIDAD EN:
FENÓMETRO • EQUILIBRADO DE RUEDAS
(DINÁMICO Y ESTÁTICO)
COMPROBACIÓN ELECTRÓNICA DE SUSPENSIÓN

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

TALLERES
IDEAL AUTO
S.C.P.

Reparación general del automóvil
Motor diesel y gasolina
montaje y reparación de equipos
GAS BUTANO • G L P

Sábados abierto todo el día
Varsovia, 25 Tel. 235 31 22
08026 BARCELONA

RECAMBIOS TAXI-AUTO S.L.



ACCESORIOS

RECAMBIOS EN GENERAL AL SERVICIO DEL TAXI

Central: Castillejos, 306 - 08025 Barcelona
Tel. 236 04 00 - Fax 236 04 05
Cartellá, 189 - 08031 Barcelona - Tel. 357 44 54

CLINICA DEL AUTOMOVIL, S. A. REPARACION GENERAL

AMIGO TAXISTA

Tenemos la solución para que conducir su coche le sea más cómodo

- ADAPTAMOS EMBRAGUES AUTOMATICOS PARA CUALQUIER TIPO DE AUTOMOVIL

CONSULTAR PRECIOS
Distribuidor Oficial I.M. GUIDOSIMPLEX

MONMANY, 11 - 08012 BARCELONA - TEL. 213 25 55

RADIADORES PARA EL AUTOMOVIL

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

Venta de radiadores nuevos

Servicios rápidos, con instalación en el automóvil

La Polar

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

CERMASA 

CENTRO DE REVISIONES MEDICAS

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

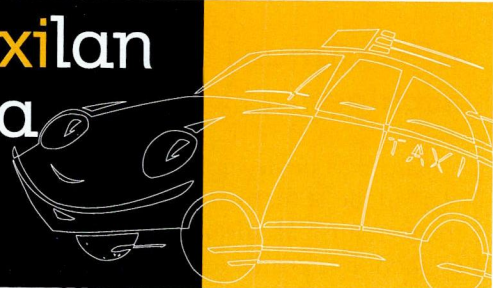
Este centro situado a 300 m de la Jefatura Provincial de Tráfico es el primer paso para renovar su permiso de conducir
No se confunda CERMASA en el nº. 162

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

Romabell, s.a.

Taller de reparación de automóviles siempre al servicio del
TAXI

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



Per René León

Memorímetro Nº 34

- 1.- ¿Cómo traduce la siguiente expresión:
Could you give me some information about
what to do here?
- 2.- ¿Dónde se encuentra el Pabellón de la
Marbella?
- 3.- Los Juegos Paralímpicos se desarrollarán
del ___ al ___ de ___.
- 4.- La Plaça Alfonso Carlos Comín está
en ___.
- 5.- Los jardines de Nicolau Rubió i Tuduri
los encontrará en ___.
- 6.- ¿En qué zona de la ciudad se ubica la escultura
"Fraternitat" de Miguel Navarro?
- 7.- La escultura "Cabezas de Barcelona"
de ___ se ubicó recientemente
en ___.
- 8.- ¿Cuántos Km. de longitud tienen las nuevas
Rondes de Barcelona?
- 9.- ¿Cuántas estrellas tiene el nuevo Hotel Claris?
- 10.- En los antiguos guardamuebles Salat
se alza hoy el ___.

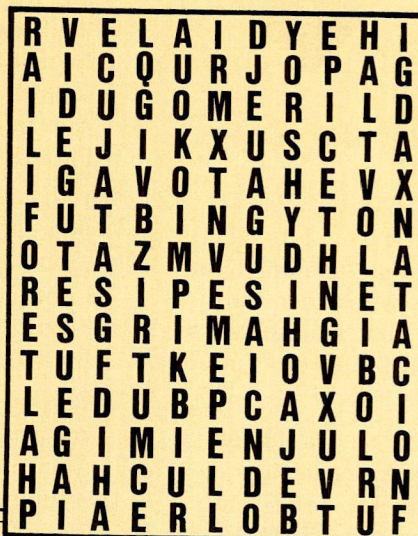
Las respuestas se pueden enviar a la dirección
siguiente: Revista Taxi, c/ 62, núm.420. Zona
Franca, 08040 Barcelona.

Atención: El ganador recibirá 10.000 ptas. de
premio. Plazo de entrega: 15 de julio.

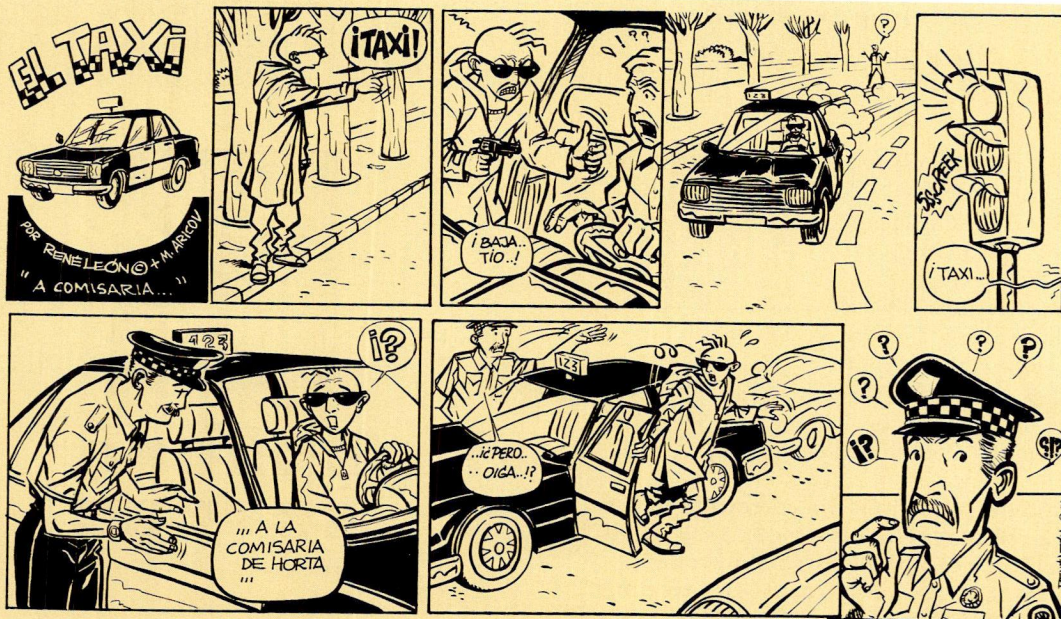
Sopa de letras

En esta Sopa de letras trata de encontrar las
pruebas olímpicas del recuadro inferior.

Solución: La Bústia.



DORIS LEBON ©





Perdida de una cámara de vídeo

El día 2 de Mayo, a las 11h. 15' de la noche, cogí un taxi en Gran Vía (esquina Vilamarí) hasta Mallorca -Muntaner. Dejé olvidada una cámara de vídeo marca GRUNDIG en el asiento delantero.

Agradeceré su devolución, aunque sólo sea la cinta de vídeo del casamiento de mi hija, porque es irrepitible.

Carmen Guanche
Teléfono: 454.97.31

Detalls que donen imatge al transport públic

El motiu d'aquesta carta és agrair al senyor Martínez, conductor del taxi matrícula B-7345-GY, el fet de retornar-me, l'endemà d'haver-la deixada oblidada, una cartera amb documents a l'interior del seu taxi.

Detalls com aquest són els que donen imatge als transports públics i reflecteixen l'esforç de l'Entitat Metropolitana del Transport en la campanya "Taxi posa't guapo".

Esperant facin extensiva aquesta carta a l'interessat, rebin mentrestant una cordial salutació.

IMAGO GRUP, S.L.
Directora Irene Vilarrodona
Barcelona, 23 de març de 1992

Al testimoni d'un accident

El passat 28 de desembre a la nit (1h. 40' de la matinada), els sotasignants vàrem sofrir un accident a la cruïlla de l'Avinguda Roma amb el carrer Viladomat.

La col·lisió va produir-se entre dos vehicles marca Renault 5, tots dos de color vermell. Voldríem establir contacte amb el taxista que va avisar a través de ràdio-taxi a l'ambulància. Parlar amb ell ens seria d'un gran ajut per aclarir alguns punts sobre l'accident. El taxista al.ludit portava en aquell moment un matrimoni jove, que havia recollit a la Pça. Universitat o a la Ronda Sant Antoni i que va deixar a Còrsega-Entença.

Els telèfons als quals pot trucar són: 332.70.13. (tardes) o 454.16.22 i 212.07.17
Gràcies per endavant.

M^a del Mar Aymaní
i Ignasi Cendra
Barcelona, 27 d'abril de 1992

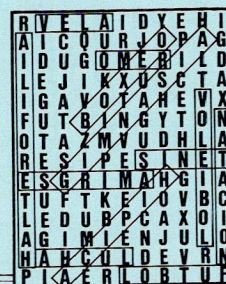
Soluciones

Memorímetro Nº 32 Revista Taxi 68

- 1.- Museo Picasso.
- 2.- Hotel Ritz, Gran Vía de les Corts Catalanes,668.
- 3.- Els 4 Gats.
- 4.- Fundació Espai Poblenou.
- 5.- 25 de Julio, Sábado.
- 6.- Sant Just Desvern.
- 7.- In the "Pavelló de l'Espanya Industrial" will be hold the halterofilia competition during the Barcelona Olympic Games.
- 8.- Gavà.
- 9.- 19 de Abril.
- 10.-El Fondo.

El premio de 10.000 ptas. ha correspondido a Ángel Garcés Payuelo, Lic. (1467). Estará a su disposición en el Servei del Taxi de la EMT, c/ 62, núm. 420. Zona Franca, 08040 Barcelona.

Sopa de letras Pruebas olímpicas



Taxi posa't guapo



Ciutat Grogga y Mercedes-Benz

acaban de firmar un convenio por el que, a partir del 1 de Enero y hasta el 25 de Julio de 1992, ponen a disposición de los taxistas de Barcelona una "Oferta especial de precios", en el marco de la Campaña "Taxi posa't guapo", para la renovación de la flota de alta calidad.

Precios Especiales
(sin I.V.A., sin transporte: 28.000 ptas.)

190 D 2.0	2.291.964
190 D 2.5	2.626.106
250 D	2.889.286
300 D	3.067.669

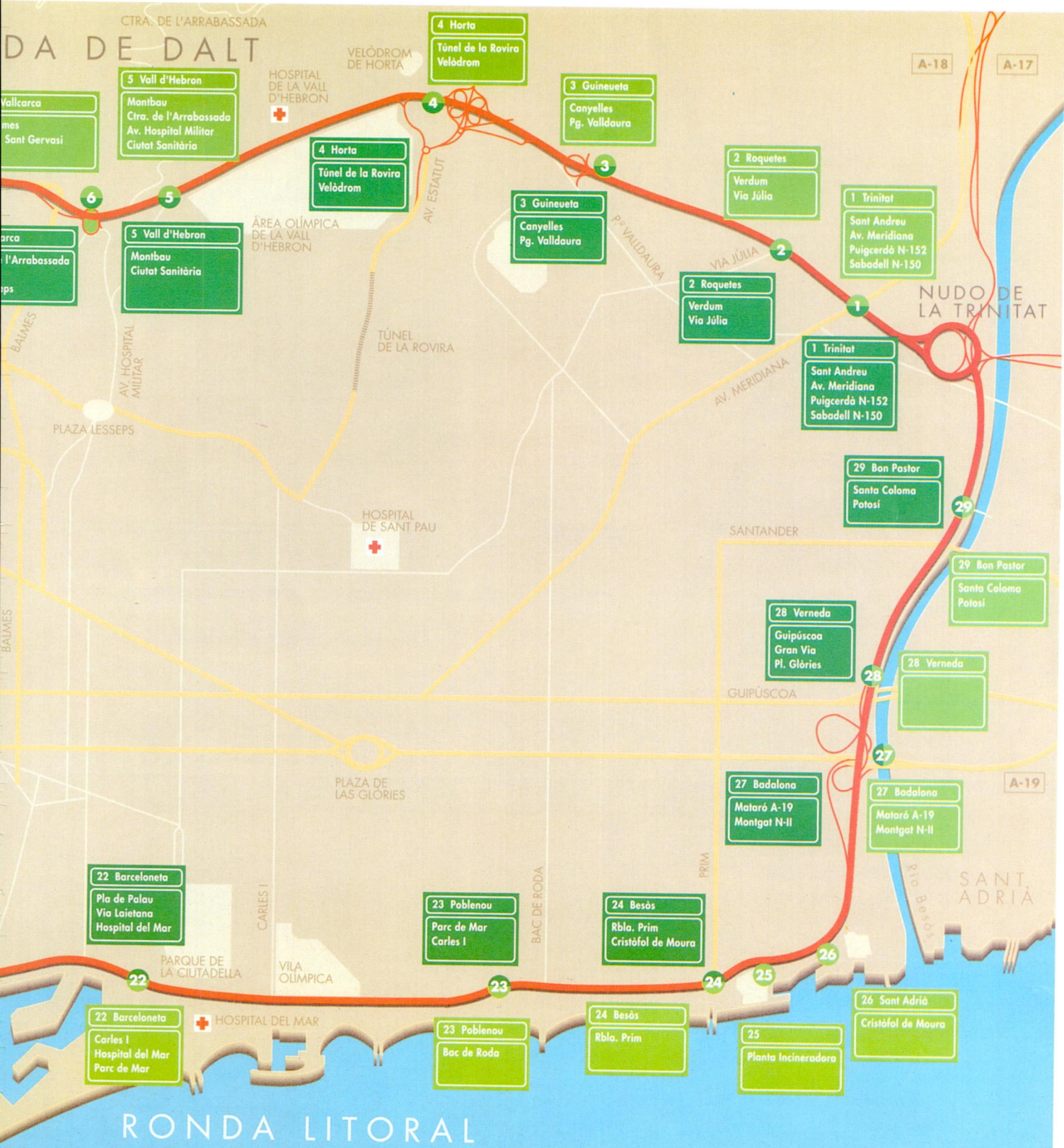
Todos los modelos con aire acondicionado

Para mayor información, dirigirse a Ciutat Grogga, Lutzana, 115 Tel. 485 04 26



LES RONDES DE BARCELONA

Mapa publicat en el monogràfic "Barcelona va de Rondes" editat pel Diari "La Vanguardia" el 26 d'abril de 1992.
Reproducció autoritzada per "La Vanguardia"





RONDA LITORAL


 Sentidos de la circulación
 



OPEL VECTRA

LA EXIGENCIA DEL PROFESIONAL



MCCANN

Opel Vectra GL 1.7 Diesel.
El vehículo profesional que satisface sus expectativas.

- Mínimo consumo. Sólo 4,4 l. a 90 Km/h.
- Máxima capacidad de maletero. Hasta 530 litros VDA.
- Pleno confort. Espacio y funcionalidad en sus versiones de 4 y 5 puertas.

• Seguridad integral. Garantía avalada por la ingeniería alemana Opel.

Opel Vectra, el vehículo profesional de los exigentes.

Descúbralo en su Concesionario Oficial Opel.

OPEL

LE ESPERAMOS

AUTO BAIX

Ctra. de Santa Cruz de Calafell,
Km. 9,200. Tels. 654 05 12 / 654 15 12
SANT BOI DE LLOBREGAT

AUTO GAMA

Avda. Josep Tarradellas, 139.
(junto a La Farga). Tel. 337 97 00.
Santa Eulalia, 109. Tel. 422 18 59.
HOSPITALET DE LLOBREGAT

A. M. GAVÀ, S.A.

Avda. Bertrán y Güell, 21-23.
Tel. 638 35 16 / 26. GAVÀ

BARCIÑOL

Pza. Tetuán, 19 - Tel. 231 18 11
Buenaventura Muñoz, 17-19
Tel. 309 72 35. BARCELONA

BENEDITO

Exposición: Vía Augusta, 232.
Tel. 209 39 11.
Rda. Gral. Mitre, 182. Tel. 418 72 03.
BARCELONA

FANAUTO

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

IBERTRACCION

Avda. del Països Catalans, s/n.
Tel. 371 30 50.
ESPLUGUES DE LLOBREGAT

J. COLL

Avda. Meridiana, 327.
Tels. 351 87 64 / 352 01 11.
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

SANTAUTO

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



CONCESIONARIOS OFICIALES OPEL, MEJORES POR EXPERIENCIA.