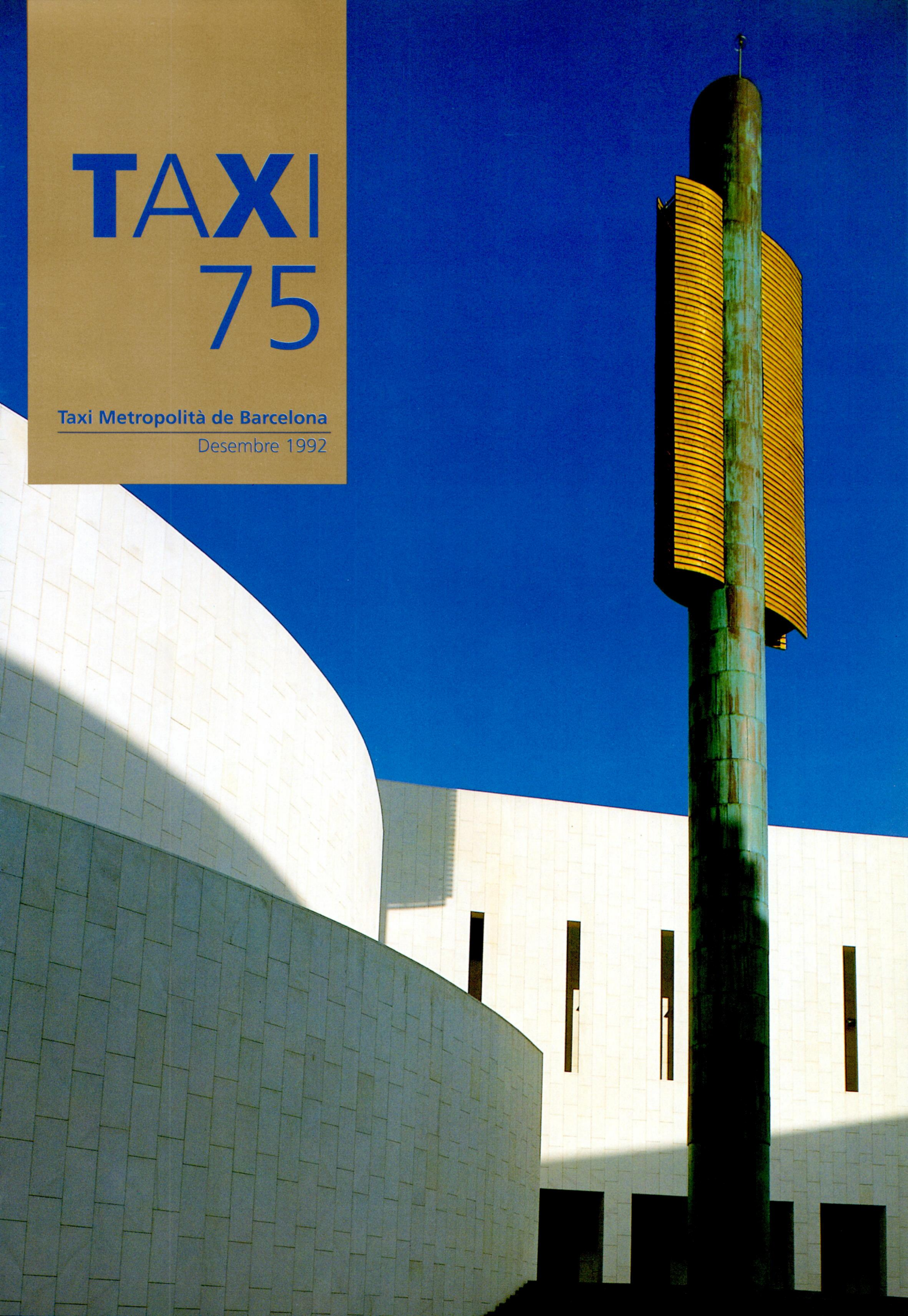


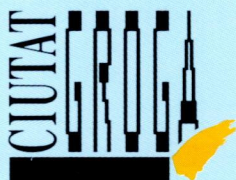
TAXI 75

Taxi Metropolità de Barcelona

Desembre 1992



Cobre con tarjetas de crédito y modernice el servicio



CIUTAT GROGA
pone a su disposición
la terminal electrónica necesaria.

Apresúrese a pasar por Lutxana, 115.
(Existencias limitadas)

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
Telèf.: 412.44.66.

Col.laboren en aquest número:

010 - Barcelona Informació

Geof Kaley
Andres Gobianas
Pere Fàbregues
Corinne Vancells

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:

Romargraf
*C/ Joventut, 55-57
Dipòsit Legal:
B. 27.521 - 1983*

Coberta:

*Centre Ecumènic Abraham
Vila Olímpica del Poblenou*

Fotografia:

Màrius Brossa

. S u m a r i .

Operació Nadal 1992

Pàgina: 5

Entrevista a Pasqual Maragall

Alcalde de Barcelona

Pàgina: 8

El taxi en Finlàndia

Pàgina: 12

Notícies

Pàgina: 16

Combustibles

Característiques, propiedades
y aditivos

Pàgina: 20

El colesterol,
un enemic de la salut

Pàgina: 23

Agenda

Pàgina: 25

Taxilandia

Pàgina: 28

La Bústia

Pàgina: 29

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

75 un número especial

Aquest mes editem el número 75 de la Revista Taxi Metropolità de Barcelona; sens dubte, ja pertany a la història aquella primera edició que amb format de butlletí es va presentar al col·lectiu el maig del 1981, així com els restants números, que des de l'actual perspectiva constitueixen un valuós material per analitzar les transformacions que ha anat experimentant el sector els darrers 10 anys.

Poques publicacions especialitzades tenen la sort d'arribar al número al qual arribem nosaltres aquest mes. Això ha estat possible gràcies al propòsit de l'EMT de consolidar un canal de comunicació permanent entre aquesta institució i el col·lectiu de taxistes.

Avui, amb tota modèstia, podem dir que la Revista és una referència per a molts professionals de Barcelona i per a altres col·lectius de taxistes que treballen a diferents ciutats de Catalunya i de l'Estat espanyol; així ho vam poder comprovar en les diverses converses i trobades que vam mantenir a l'hora de confeccionar els reportatges que en diverses oportunitats ha publicat la revista amb el fi d'apropar els taxistes de Barcelona a la realitat de la professió en altres punts d'Espanya. Així mateix vam poder comprovar igualment que la ciutat de Barcelona és pionera en el fet que la pròpia institució reguladora del servei financii i promogui una publicació dirigida al professional taxista i, a més, la reparteixi gratuïtament.

Al llarg dels darrers anys, aquesta publicació s'ha anat, doncs, consolidant i obrint-se pas, fins i tot en el conjunt de mitjans de comunicació de la ciutat. Després de 10 anys de treball, la Revista del Taxi ja no és el butlletí tancat entre tants que circulen per diversos col·lectius; cada dia són més les institucions o els sectors socials que s'interessen a informar, mitjançant la revista, al col·lectiu del taxi.

També voldríem assenyalar que la Revista del Taxi ha estat una de les poques publicacions que durant l'any 1992 ha reflectit en les seves portades la transformació que ha experimentat Barcelona i el seu entorn metropolità; a més, s'ha realitzat un recorregut pels diferents municipis metropolitans, amb la finalitat que, a través de la veu dels seus alcaldes, els professionals taxistes coneguin la realitat d'unes ciutats, molt sovint ignorades, malgrat la seva proximitat geogràfica.

Com tota publicació especialitzada, la Revista del Taxi ha sortit, doncs, mes darrere mes amb el simple objectiu de donar una informació especialitzada a un dels col·lectius més representatius de la ciutat. Sens dubte, s'han comès errades i esperem que sàpiguen disculpar-nos. També voldríem donar les gràcies a totes aquelles institucions i persones que han confiat en nosaltres i han facilitat la realització de la nostra tasca.

1993 s'obre amb noves perspectives i també amb nous problemes, però la Revista continuarà com fins ara, intentant millorar en la mesura de les seves possibilitats, i esperem comptar sempre amb el suport dels 11.000 taxistes que formen la flota metropolitana del taxi i amb tots els sectors de la vida ciutadana.

Bon Nadal!

Este mes editamos el número 75 de la Revista Taxi Metropolità de Barcelona; sin duda, ya pertenece a la historia aquella primera edición que en formato de boletín se presentó al colectivo en mayo de 1981, así como los restantes números que vistos desde la actual perspectiva, constituyen un valioso material para analizar las transformaciones que ha ido experimentando el sector en los últimos 10 años.

Pocas publicaciones especializadas tienen la suerte de llegar al número al que nosotros llegamos este mes. Ello ha sido posible gracias al propósito de la EMT de consolidar un canal de comunicación permanente entre esta institución y el colectivo de taxistas.

Hoy, con toda modestia, podemos decir que la Revista es una referencia para los profesionales de Barcelona y para otros colectivos de taxistas que trabajan en otras ciudades de Catalunya y del Estado español. Así lo pudimos comprobar en las diversas conversaciones y encuentros que mantuvimos a la hora de confeccionar los reportajes que en diversas oportunidades publicó la revista con el fin de acercar a los taxistas de Barcelona la realidad de la profesión en otros puntos de España. También pudimos comprobar que la ciudad de Barcelona es pionera en el hecho de que la propia institución reguladora del servicio del taxi financie una publicación dirigida al profesional del taxi y, además, la reparta gratuitamente.

A lo largo de los últimos años, esta publicación se ha ido, pues, consolidando y abriéndose paso, incluso en el conjunto de medios de comunicación de la ciudad. Después de 10 años de trabajo, la Revista del Taxi ya no es el boletín mensual cerrado entre los muchos que circulan para diversos colectivos, sino que cada día son más las instituciones o los sectores sociales que se interesan a informar a través de la Revista al colectivo del taxi.

También quisiéramos decir que la Revista del Taxi ha sido una de las pocas publicaciones que a lo largo del año 1992 ha reflejado en sus portadas la transformación que ha experimentado Barcelona y su entorno metropolitano; además, se ha realizado un recorrido por los distintos municipios metropolitanos con el objeto de que, a través de la voz de sus alcaldes, los profesionales taxistas conozcan la realidad de unas ciudades, a menudo ignoradas a pesar de su proximidad geográfica.

Como toda publicación especializada, la Revista del Taxi ha salido mes tras mes con el simple objetivo de ofrecer una información especializada a uno de los colectivos más representativos de la ciudad y de su entorno metropolitano. Sin duda hemos cometido errores y esperamos sepan disculparnos. También nos gustaría dar las gracias a todas las instituciones y personas que hasta ahora han confiado en nosotros y han facilitado la realización de nuestra labor.

1993 se abre con nuevas perspectivas y también con nuevos problemas, pero la Revista continuará como hasta ahora, intentando mejorar en la medida de lo posible y esperando contar siempre con el apoyo de los 11.000 taxistas que forman la flota metropolitana de taxis y con todos los sectores de la vida ciudadana.

Feliz Navidad!



Operació Nadal

Viure al Cor de la Ciutat

L'Ajuntament de Barcelona, amb la col.laboració dels comerciants, grans magatzems i aparcaments del centre de la ciutat, van iniciar el passat 11 de desembre una campanya que, sota l'eslògan "T'obrim el cor de Barcelona", invita el ciutadà a gaudir del centre durant els dies de Nadal i fins l'11 de gener.

Aquesta col.laboració ha estat possible perquè els promotors de la campanya consideren que Barcelona ja es troba en una situació de normalitat que les incòmodes obres dels darrers anys - exceptuant, naturalment, la construcció de la Línia 2 del metro- pertanyen al passat i que ara li toca al ciutadà gaudir del nou model de ciutat que es va generar arran dels Jocs. El comportament cívic dels darrers anys fa que el ciutadà sàpiga

que per accedir al centre, el millor és sempre el Transport Públic, i més durant aquells dies.

El pressupost global de tota la campanya ha estat de quasi 30 milions de ptes., un terç dels quals ha estat aportat per l'Ajuntament de Barcelona i la resta, a parts iguals, pels comerciants, grans magatzems i aparcaments de la zona. Aquest pressupost va permetre a la Campanya editar 250.000 díptics explicatius, que el diumenge 19 de desembre es lliuraran amb un mitjà de comunicació; també hi haurà 1000 banderoles explicatives que lluiran a diferents carrers de la ciutat; 10.000 cartells es posaran als comerços de la zona; altres mitjans publicitaris estaran presents al transport públic -autobús i metro-; opís i mitjans de comunicació.

Amb Taxi, Metro i Bus, t'obrim el cor

La Campanya ha volgut potenciar un cop més la urbanitat i el civisme del barcelonins, àmpliament demostrats durant els Jocs Olímpics i durant les operacions impulsades els darrers anys coincidint amb les festes de Nadal; per aquesta raó recomana especialment al ciutadà que utilitzi el Transport Públic - Taxi, Metro i Bus- com a alternatives d'un desplaçament més còmode, fàcil i ràpid per apropar-se al cor de la ciutat i en

definitiva a l'illa de vianants més gran del centre urbà. Paral·lelament, a les persones que vulguin arribar-hi en cotxe particular, se'ls recomana que tinguin previst l'aparcament, i se'ls recorda que un cotxe mal aparcat és pitjor per al trànsit que 50 cotxes circulant i, a més, pot ocasionar congestions que podrien obligar a restringir temporalment la circulació.

Creació de l'Institut Metropolità del Taxi

L'Entitat Metropolitana del Transport, en l'ús de les facultats que li atorguen l'art. 85 de la Llei 7/1985 Reguladora de les Bases del Règim Local, els arts. 233,2 b) i 237 de la Llei Municipal de Règim Local de Catalunya i l'art. 15.3 de la Llei 7/1987, per la qual es va constituir, ha previst la creació de l'Institut Metropolità del Taxi (IMET), organisme autònom d'aquesta, de caràcter administratiu i amb personalitat jurídica pròpia.

Funció del nou Institut

L'objecte de l'IMET és la gestió directa del servei metropolità de transport de viatgers en automòbils lleugers de lloguer amb conductor, dins de l'àmbit territorial d'actuació de l'Entitat Metropolitana del Transport, així com la promoció del transport col·lectiu i altres seveis similars.

Raons que justifiquen la seva creació

La creació de l'IMET està justificada per diversos motius que es poden resumir en els següents criteris:

- Raons d'eficàcia i eficiència en una millor prestació de serveis a favor del professional taxista i de l'usuari.
- Seguir el model adoptat per les Institucions Metropolitanales, de tractament específic d'una estructura descentralitzada, quan es tracta d'un servei en les especials peculiaritats específiques com és el taxi.
- Apropar uns Consellers Metropolitans al Consell d'Administració d'aquest Institut a fi d'aconseguir un seguiment més acurat del funcionament del servei.
- Es tracta també d'emmarcar d'una manera més concreta els recursos econòmics que l'Entitat dedica a aquesta àrea d'actuació i, en definitiva, d'anar millorant cada dia la gestió del servei del taxi en benefici de tots, és a dir, de l'usuari i del professional taxista.

Passejar a través del cor obert

En definitiva, es dóna al barceloní l'oportunitat de visitar els comerços de la zona amb la màxima comoditat, ja que romandran oberts durant el migdia i, excepcionalment, els diumenges 13 i 20 de desembre i 3 de gener.

La campanya d'enguany ha volgut també invitar el ciutadà a passejar durant el Nadal del 92 pel cor de la ciutat i aprofitar-la per fer-li conèixer els seus monuments emblemàtics i, sobretot, els grans espais que darrerament han estat remodelats: la Plaça de la Seu, l'Avinguda del Portal de l'Àngel, el Pati Llimona, el nou Parc de Sant Pau del Camp, el Barri del Raval i el reformat Port Vell. Tanmateix, s'invita al barceloní a fer un tomb per la Fira de Santa Llúcia, que estarà oberta des de les 10 del matí fins a les 9 del vespre; per la Plaça de Sant Jaume, on hi haurà instal·lat un pessebre; per la Rambla, on s'organitzarà una exposició de pessebres; per la restaurada Església de Betlem i, com a punt final, a gaudir de la Cavalcada de Reis, que el 5 de gener passarà pel cor de la ciutat i també pel Moll de la Fusta, així com a mobilitzar-se més bé durant els primers dies de les tradicionals rebaixes d'hivern. En definitiva, una simbiosi que pot ser molt llaminera per al ciutadà que valori els avantatges de viure en una ciutat de les característiques de Barcelona.

En disposició permanent

L'Àmbit de la Via Pública de l'Ajuntament de Barcelona ha dissenyat un operatiu en la línia dels anys anteriors. En el perímetre format pels carrers Mallorca - Urgell, Ronda de Sant Pau, Av. Paral·lel, Passeig Josep Carner, Passeig Colom, Passeig Isabel II, Av. Marqués de l'Argentera, Passeig Picasso; Passeig Lluís Companys, Passeig de Sant Joan - Mallorca, l'operatiu preveu que, en el supòsit que les condicions de trànsit indiquin que s'estigui a punt d'arribar a la saturació, s'activaran els senyals que prohibeixen el gir al centre de la ciutat. D'aquesta prohibició queden exempts: el Transport Públic -Bus i Taxi-, els veïns de la zona, els vehicles de dues rodes, els vehicles de persones amb disminució física i els vehicles que accedeixin als aparcaments. La Guàrdia Urbana serà molt rigorosa amb els vehicles mal aparcats, especialment a les zones destinades al Transport Públic i als vianants. "Esperem que els barcelonins tinguin un comportament cívica, altrament s'hauran d'adoptar mesures restrictives".

T

Parades de Taxi al Cor de Barcelona

Sr. Taxista: No oblidí que en els dies de Nadal són molts els ciutadans que busquen un taxi en el cor de la ciutat. Prengui nota d'aquestes parades.

Rambla Sant Josep (Mercat de la Boqueria)	9 places
Rda. Sant Pau (c/ Sant Pau (X-N))	3
Ronda Sant Pau nº 34 (davant de l'Hotel Rialto)	5
Ronda Sant Pau (al costat del c/ Riera Alta)	4
Pça. Pes de la Palla	6
Rda. Sant Antoni (al costat del c/ Joaquim Costa)	4
C/ Hospital (entre c/ Jerusalem i Pça. Canonge Colom)	2
Pça. Antoni López	5
Pg. Marítim (Hospital del Mar)	2
Parc de la Ciutadella (Porta Zoo)	4
Pça. Raquel Meller	4
Pça. Palau (costat muntanya - Besòs)	5
Pça. Antoni Maura (costat Besòs)	5
c/ Trafalgar (entre ptge. Indústria i ptge. Sert)	8
c/ Trafalgar (entre ptge. Sert i c/ Méndez Núñez)	5
Rambla dels Estudis (al costat del c/ de la Canuda)	8
c/ Pintor Fortuny (entre Rambla dels Estudis i c/ Xuclà)	5
Pça. Duc de Medinaceli (costat Llobregat)	7
Pg. de Lluís Companys (entre c/ Comerç i Pg. Pujades)	4
Pça. Catalunya - Rambla	3
Av. Drassanes (ambulatori)	3
Rda. de Sant Pere (Pça de Catalunya -El Corte Inglés)	20
Pça. Catalunya (entre c/ Fontanella i Rda. Sant Pere)	6
Pg. de Gràcia (entre c/ Consell de Cent i c/ Aragó)	17
Pg. de Gràcia (entre c/ Aragó i c/ València)	4
Pg. de Gràcia (entre c/ Casp i Gran Via)	8
Pça. Universitat (costat mar)	17

Altres notes d'interès

Horari de les illes per a vianants: de 10 a 14 h. i de 17 a 21 h.
 Horari per a la càrrega i descàrrega: 8 a 15 h.
 Per a qualsevol informació complementària truqueu al telèfon del Servei d'Atenció i Informació del Ciutadà: 412.13.39.

Aviso Importante

Con el objeto de actualizar el archivo interno del Servicio del Taxi, junto con la carta de citación que los titulares de licencia reciben en el transcurso del año para efectuar la Revisión Metropolitana Anual, se acompaña una ficha de datos personales. Los datos que no coincidan deberán corregirse con letra clara, firmar la ficha y acompañar una fotografía actual. Todo ello se deberá entregar en el momento de cumplimentar los trámites de la Revisión Metropolitana en las oficinas de la I.T.V.

Colabore en la mejora de la Seguridad Ciudadana

Ante los sucesivos atracos que vienen sufriendo los taxistas que llevan pasaje al Polígono Can Tunis -c/ Motors- y a las Casas Baratas -c/ Eduard Aunós- se aconseja a todos los taxistas las siguientes:

- Evitar encochar a individuos de colectivos marginales que, desde El Prat, L'Hospitalet, Bellvitge y las Ramblas de Barcelona, se dirijan a la c/ Motors.
- Si se lleva algún pasaje de estas características a aquella zona y el taxi dispone de radio-emisora, comunicar el recorrido a la central con una clave previamente establecida.
- Evitar llevar encima las ganancias del día o dejarlas en lugar visible.

● Si, por desgracia, ha sido objeto de algún atraco o agresión, haga la denuncia a la Comisaría correspondiente, pero también colabore con la Policía en la identificación de sus agresores en el Juzgado porque, si no lo hace, estos individuos no pueden ser juzgados legalmente y, como es obvio, regresan a la calle a delinquir.

● Cada Comisaría de Policía cuenta con un álbum de fotos de las personas buscadas por robos o agresiones. Además, la Jefatura de Policía de Via Laietana 43, dispone de una sección especial en la que están archivadas todas las fotografías de delincuentes de Barcelona y área metropolitana.

Para mejorar la Seguridad Ciudadana, es necesaria la colaboración de todos.

Recibos de Taxi

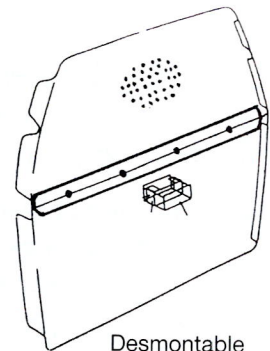
A partir de ahora se podrán adquirir los talonarios de recibos de taxi en los puntos siguientes:

- 1.- Ciutat Grogà - c/ Lutxana, 115
- 2.- GUT - Passatge Jaume Roch, 19
- 3.- STAC - Av. Carlos I, 82
- 4.- STAB - c/ de la Jota 81
- 5.- Radio Taxi - c/ Taulat, 19
- 6.- Librería Escocia - Escocia, 116
- 7.- Taxímetros Barcino, S.L.
- Lepanto, 217-219
- 8.- Taxi - Auto - Castillejos, 306

CETRAMSA
Centre Metropolità d'informació
i promoció del Transport, S.A.
412.00.00.



Trabaje más seguro
Mamparas para Taxi



Desmontable

GRAN CAMPAÑA NAVIDEÑA
Ahora 20.000 ptas. menos

Distribuidores:

TAXIMETROS LATORRE
Puigcerdà, 98 - Tel. 307 33 58

TAXIMETROS BARCINO
Lepanto, 217-219 - Tel. 447 15 61

DIESRO, S.L.
Sevilla, 122 08226 TARRASA
Tel. 785 92 07

63.250,- con IVA y montaje incluidos

Financiada 70.150,-

A la instalación de la mampara 25.000,- ptas.

El resto:

A dos meses	22.575.- ptas.
A tres meses	15.050.- ptas.
A cuatro meses	11.288.- ptas.
A cinco meses	9.030.- ptas.

Entrevista a

Pasqual Maragall

De moment sóc Alcalde de Barcelona fins a l'any 95 i, com he dit moltes vegades, és el que més m'agrada fer.

L'ALCALDE PASQUAL MARAGALL ACABA DE COMPLIR DEU ANYS DE MANDAT AL FRONT DEL CONSISTORI BARCELONÍ. COINCIDINT AMB AQUESTA CELEBRACIÓ, LA REVISTA DEL TAXI HA VOLGUT PARLAR AMB ELL SOBRE ALGUNS TEMES QUE INTERESSEN AL CIUTADÀ, DESPRÉS DEL CANVI DE FISONOMIA DE LA CIUTAT I DE LA BONA IMATGE QUE S'HA EXPORTAT AL MON AMB ELS JOCS OLÍMPICS, I ANALITZAR EL FUTUR DE BARCELONA EN EL MARC D'UNA NOVA REALITAT I D'UNA CONJUNTURA ECONÒMICA ESPECIALMENT DIFÍCIL.

¿Serà possible mantenir el model de ciutat que vostè va defensar i ajudar a promoure els darrers anys amb la perspectiva de l'anunciada crisi econòmica?

El model que hem dissenyat i portat a terme durant aquests anys es caracteritza, bàsicament, per haver creat una ciutat molt més equilibrada. El seu manteniment i desenvolupament és un dels objectius prioritaris que el govern municipal pensa portar a terme. És evident que Barcelona no escapa a les condicions econòmiques actuals del seu entorn, però el que és ben cert és que l'impuls de la ciutat i els valors que ha assolit li permeten situar-se més bé per superar la conjuntura de crisi que ara es produeix.

¿Encara està interessada l'empresa privada a invertir a Barcelona?

L'esforç de modernització de les infraestructures urbanes realitzada durant els

Jocs Olímpics està donant els seus fruits. Ara bé, tot el món està visquent una crisi econòmica que ens afecta i fa que aquest esforç inversor no sigui tan espectacular com anys enrera, quan vivíem un període enormement expansiu. Barcelona ha d'aprofitar el seu definitiu posicionament internacional, les seves millores, la seva qualitat de vida i la seva capacitat de generar idees noves per tal que aquesta nova etapa sigui la de consolidació de la ciutat en el context europeu.

Els comerciants i professionals encara estan sorpresos de l'import que acaben de pagar de l'IAE i molts es pregunten: ¿per què no hi ha hagut un major consens social a l'hora d'aplicar aquest impost o, almenys, per què no es va concedir un major nombre de terminis per fer-ne efectiu el pagament? ¿Què pot dir al respecte?

L'Ajuntament de Barcelona no fa res més que aplicar els terminis exposats per una llei que afecta tots els municipis de l'Estat. Aquesta llei posa uns marges que Barcelona ha aprofitat al màxim, perquè Barcelona també ofereix el màxim.

Un mitjà de comunicació de la nostra ciutat formulava una pregunta als seus lectors, nosaltres voldríem fer ús d'aquesta pregunta i formular-la-hi a vostè: ¿quins sacrificis ha de fer el ciutadà de Barcelona per mantenir les obres olímpiques i, en general, el model de ciutat que s'ha exportat al món durant la celebració dels Jocs?



Jo diria que el ciutadà ha de fer un petit esforç de millora de la seva urbanitat per tal d'ajudar a mantenir el llegat que la celebració dels Jocs ha deixat a la ciutat i, d'altra banda, un esforç d'imaginació per promoure, des de tots els àmbits, la projecció internacional de Barcelona.

Després d'una gran actuació com la dels Jocs, sempre queda alguna assignatura pendent: ¿quines són les obres que li hagués agradat promoure a la ciutat i que no ha estat possible portar a terme?

La veritat és que la ciutat ha sabut treure tot el suc possible dels Jocs Olímpics. Tot el que havíem planificat pel 92 s'ha fet. I tot el que vàrem planificar per anar acabant després dels Jocs també s'està fent. Les grans instal·lacions culturals, com l'Auditori, el Museu d'Art Contemporani, el Museu d'Art de Catalunya, el Teatre Nacional, eren actuacions previstes per després del 92 i que el mateix impuls olímpic ens va ajudar a tirar endavant.

Com tota gran ciutat, Barcelona té punts negres, llocs on encara no ha arribat la veritable reforma. En aquest aspecte, ¿quines són les prioritats immediates del seu Consistori?

Tot i les millores de la ciutat, cal aprofundir en una qüestió importantíssima, com és el reequilibri del seu territori, és a dir, entre els diferents barris de la ciutat. Tenim el propòsit de continuar aportant trets d'àrea central a llocs fins ara perifèrics i a aquesta voluntat responen projectes tan ambiciosos com l'àrea de Nova Centralitat de RENFE-Meridiana, on ja s'hi poden trobar alguns dels millors equipaments esportius de Barcelona i on també es construirà una important zona comercial i de serveis.

Una altra prioritat és, i d'aquesta ja n'hem parlat una mica abans, la de reconquerir la urbanitat que sempre ha caracteritzat la

nostra ciutat i que s'ha vist molt relaxada durant el període pre-olímpic a causa de les nombroses obres que es feien al carrer.

També ha arribat el moment de la cultura. De fet, la ciutat viu en aquest moment un apassionant debat sobre com han de ser alguns dels seus equipaments culturals, el que sens dubte farà que tots els barcelonins s'hi sentin identificats.

¿Continua en peu la seva proposició de convocar una Convenció d'Alcaldes de Catalunya per trobar solucions a la manca de recursos econòmics?

“
Barcelona
ha d'aprofitar el seu definitiu posicionament internacional, les seves millores, la seva qualitat de vida i la seva capacitat de generar idees noves per tal que aquesta nova etapa sigui la de consolidació de la ciutat en el context europeu.
”

Jo diria que continua existint la mateixa manca de sensibilitat cap a les necessitats dels Ajuntaments que fa unes setmanes, quan vaig fer aquest suggeriment. Ha passat molt temps, però és un fet real que els Ajuntaments necessiten nous recursos i que fins ara no els reclamaven perquè no era el moment, perquè existia una prioritat que era la construcció de l'Estat de les Autonomies, amb la consegüent consolidació dels diferents governs autonòmics. Ara aquest moment ja ha passat, i cal prestar més atenció als problemes dels municipis, que molt sovint es veuen limitats per una escandalosa manca de recursos.

Els ens locals són els més propers als ciutadans, i per tant els que prenen unes decisions que els afecten més directament; per això cal modificar la situació actual i convertir la dècada del 90 en la dècada dels municipis, de la mateixa manera que els anys 80 van ser la de les autonomies.

Com a president del Consell de Municipis i Regions d'Europa, ¿quines són els projectes més interessants que des d'aquesta institució es portaran a terme en benefici dels municipis metropolitans?

El Consell de Municipis i Regions d'Europa aprofundirà en una línia de treball destinada a aconseguir què els recursos econòmics d'ajuda a les ciutats de que disposa la Comunitat Europea es vagin ampliant de mica en mica.

La potenciació de les comissions de treball de la CMRE que desenvolupen projectes de cooperació de municipis, molts d'ells de característiques metropolitanes, és un altre dels objectius actuals de l'organisme que presideixo. N'és un exemple la Comissió d'Assumptes Urbans que, amb una xarxa d'una cinquantena de ciutats, treballa en camps com el desenvolupament tecnològic, les estratègies de desenvolupament de les ciutats mitjanes en la dècada dels 90 o en la renovació urbana i els transports urbans, per citar només tres exemples.

Fa pocs dies es van celebrar els deu anys de govern socialista, ¿què ha significat per a vostè i per a la ciutat aquesta dècada?

Han estat anys de canvis que, amb una perspectiva històrica, podrem calibrar en la seva justa mesura.

Per a la ciutat ha estat un període únic, vibrant i irrepètible. Amb un projecte que des del seu inici va tenir el consens general, s'ha portat a terme una gran transformació urbana que ha revaloritzat Barcelona i que ens situa al nivell de les grans ciutats europees. Cal dir que, sense el recolzament d'aquest govern,

progressista no haurien estat possibles els Jocs Olímpics.

En un moment de crisi econòmica, ¿quin consell pot donar al sector del taxi de Barcelona, després d'haver contribuït a donar una bona imatge de la ciutat abans dels Jocs i durant aquests?

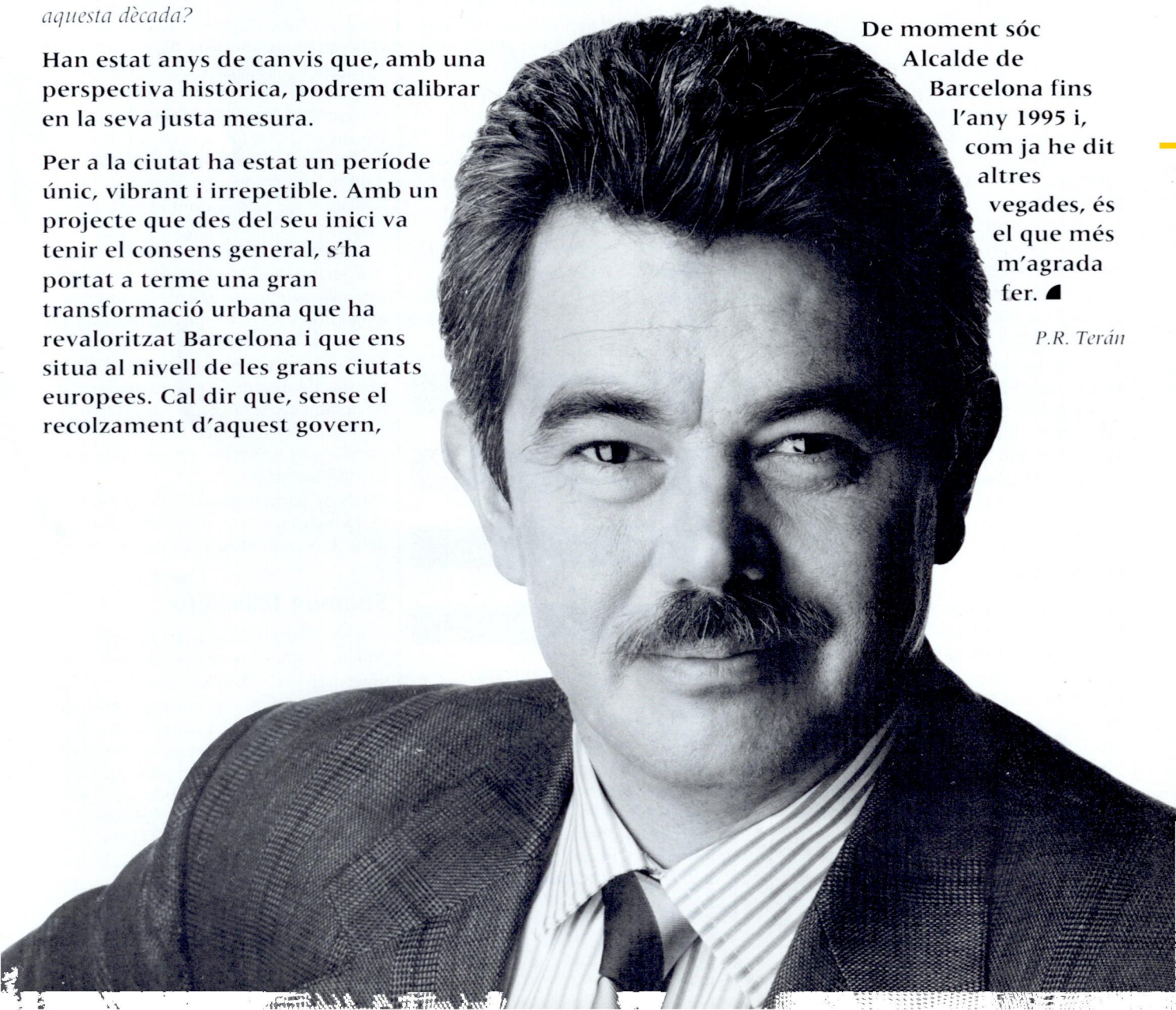
El sector del taxi ha sabut, en bona mesura, aprofitar els Jocs Olímpics per emprendre una transformació necessària per donar una millor atenció als seus clients. Ara és el moment d'aprofundir en aquesta transformació.

El taxi, com tots els sectors econòmics, es ressent d'aquesta crisi, i l'única manera de remuntar-la amb èxit és tenir uns vehicles encara millors i prestar uns serveis també millors.

Molts ciutadans veuen en vostè l'alternativa per trencar el monopoli de la Generalitat. ¿Estaria disposat a acceptar aquest repte?

De moment sóc
Alcalde de
Barcelona fins
l'any 1995 i,
com ja he dit
altres
vegades, és
el que més
m'agrada
fer. ▲

P.R. Terán



TAKSI HELSINKI!

por Geof Kaley
traducción: Roser Berdagué

El periódico oficial de la Asociación de Conductores de Taxi de Londres publicó el pasado mes de octubre en sus páginas centrales un amplio reportaje sobre el funcionamiento del taxi en

Finlandia y en Dinamarca, dado el interés del reportaje lo reproducimos íntegramente para saber algo más sobre el funcionamiento de nuestro sector en otros países de Europa.



En el curso de mis viajes para la organización de la red de Cabcharge International visito muchas instituciones de otros países relacionadas con el taxi. Ultimamente me he concentrado en Europa. Todas y cada una de las asociaciones o circuitos de radio taxi tienen su personalidad propia, pero yo siempre trato de descubrir todo lo que puedo de su estructura, tanto en el aspecto legal como comercial. Aun cuando he podido darme cuenta de que hay un hilo conductor común en todas las organizaciones relacionadas con el taxi, existen profundas diferencias, muchas de las cuales podrían tener su importancia para el futuro de la industria del taxi.

Las dos últimas que he tenido ocasión de visitar han sido las Asociaciones del Taxi Finlandesa y Danesa y la estructura respectiva de estos países en relación con el taxi. Tengo la plena seguridad de que hay muchas cosas que le harán preguntarse si podrían tener utilidad en su país.

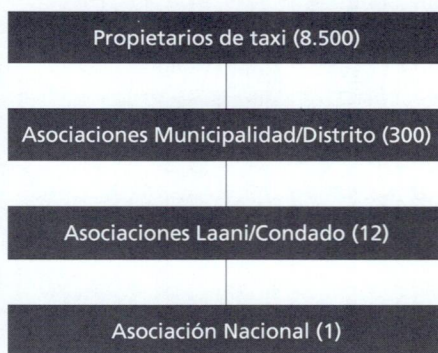
Finlandia

La Asociación Nacional de Finlandia tiene su sede en unos oficinas muy elegantes y modernas de las afueras de Helsinki. Lleva el nombre de "Suomen Taksillito", que significa simplemente Asociación Finlandesa del Taxi. En el país hay una federación que agrupa todas las asociaciones. El director de la Asociación es Lauri Saynajoki y la persona números dos es Nina Nizovsky. Nina es, además, la editora de la elegante y útil publicación bimensual "TAKSI" (que, aunque parece una falta de orto-

grafía, no lo es en finlandés).

En Finlandia hay 8.500 propietarios de taxis (hay que tener en cuenta que no se sabe con exactitud cuál es el número de conductores que hay en toda Finlandia, si bien es considerable). El 93 % de estos propietarios son miembros de la Asociación de la municipalidad o distrito local. En total hay en Finlandia 300 Asociaciones de Distrito. Cada Asociación de Distrito pertenece a un "Laani" o Asociación de Condado, de las cuales hay doce.

Los doce Laanis pertenecen a la Asociación Nacional. Esta es la estructura esquemática:



A diferencia de Suecia antes de la regulación o de Noruega tal como está la situación actualmente, no existe obligatoriedad en cuanto a pertenecer a un circuito de radio o asociación. Pese a todo, todos los taxistas salvo una reducida minoría pertenecen tanto a los circuitos como a las asociaciones.

Solo un circuito de radio por ciudad

Cada ciudad o distrito tiene un solo circuito de radio, al que se da el nombre de Central. La mayoría son propiedad de los propietarios de taxis. Una ciudad, por ejemplo, como Helsinki tiene poco menos de 2.000 taxis, con un número de 3/4 conductores, es decir, 6.000-8.000 conductores. Se observará que no hablamos de asociaciones de conductores de taxi. En toda Europa, y por supuesto en los Estados Unidos, hay Asociaciones de Propietarios. Incluso en este país, cuando se sale de Londres, se encuentran Asociaciones de Propietarios de Taxi o TOA (Taxi Owner Association). Como es natural, en Finlandia los taxistas tienen sus representantes, pero normalmente están en el sindicato de taxistas. Hay una barrera entre los taxistas y el gobierno representada por los "propietarios".

Antes de pasar a tratar de los circuitos de radio, quizá deba describir la función de la Asociación Nacional de Finlandia.

Suomen Taksillito

Suomen Taksillito negocia con el gobierno todos los aspectos legales que afectan al taxi. También se ocupa de los aspectos sociales, como pensiones, seguros, etc., y negocia con el gobierno lo relativo a las tarifas. Estas, en Finlandia, son uniformes en todo el país. La única excepción es Helsinki, donde son ligeramente más altas. Suomen Taksillito también prepara a los propietarios, es decir, a los propietarios no a los conductores. Los que se encargan de la prepa-

ración de los conductores son las asociaciones locales. La Asociación Nacional prepara a conductores que cubren unos criterios de elegibilidad (por ejemplo, un número de años de servicio como taxistas, etc.) para que puedan convertirse en propietarios en todos los aspectos relativos a la financiación y gestión de un taxi. ¿Por qué hay que prepararse para ser propietario de taxi? Pues sencillamente porque este ve las cosas algo dife-

rente que nosotros. Cuando un taxista ha ejercido su profesión 6 o 7 años, su nombre ha llegado al punto más alto de un escalafón y dispone de una placa, salta la gran barrera y pasa a convertirse en "patrono" de taxistas. Todo propietario de taxi finlandés, al igual que ocurre en la mayoría de ciudades del mundo, tiene varios taxistas que trabajan con su vehículo. Es corriente que disponga de un taxista de día y un taxista de noche y

lo más probable es que tenga dos empleados a tiempo parcial los fines de semana. Si, a través del mecanismo normal, tiene la suerte de conseguir una segunda y una tercera placa, se comprenderá fácilmente que las cosas se hagan acumulativas.

Aunque los propietarios sigan siendo taxistas, desde el punto de vista psicológico dejan de serlo y se convierten en empresarios, centrados en otras cuestio-



Taksi Helsinki dispone de un sistema MDI, que no sólo hace reservas de taxi sino que ofrece una consulta general del anuario.

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).
- Alternador 65 A
- Asiento conductor reforzado.
- Interruptor de luz interior en el tablero.
- Preinstalación para taxímetro electrónico y módulo.
- Cenicero en ambas puertas posteriores.
- Rueda de repuesto idéntica a dotación.
- Suspensión reforzada.
- Cables de embrague y acelerador reforzados.

**AHORA 14% DESCUENTO
SOBRE PRECIO FRANCO FABRICA**

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

nes, como contratos de trabajo, etc. Por otra parte, también ascienden a un nivel superior, en el que gobiernan su propia industria del taxi.

Otros servicios que ofrece Suomen Taksiiliitto en toda Finlandia son los comerciales. Promueve el uso de los taxis, con todo tipo de campañas publicitarias. No se ocupa de los minicabs ni de los coches de alquiler autorizado, puesto que no existen, pero ofrece un resguardo contra otras formas de transporte público. Los finlandeses, como en gran parte del resto de Escandinavia, tienen sus derechos. La Asociación Nacional también organiza especiales esquemas de transporte, como la labor escolar, el transporte de minusválidos, etc.

La revista que publican aparece seis veces al año y se distribuye gratuitamente a todos los miembros de la Asociación. También se encarga de organizar sistemas de pago, como las tarjetas de crédito de ámbito internacional. Finalmente, tiene una importante participación en una compañía de crédito, que no sólo aporta cobertura a los taxistas, sino que también ofrece seguros domésticos, de vida, etc.

Las centrales

Hasta aquí hemos hablado de lo relativo a la Asociación, pero, ¿qué pasa con los circuitos de radio? Como ya he dicho anteriormente, hay únicamente un circuito de radio para cada ciudad o distrito en toda Finlandia. Es curioso que en Helsinki, en lugar de ser los propietarios taxistas los propietarios del circuito de radio, como ocurre en casi todo el resto de Finlandia, la propietaria de la Central es la Compañía Telefónica de Helsinki. La compañía telefónica alquila el servicio a los propietarios, que a través de su asociación local pagan un alquiler por taxi a la compañía telefónica. La compañía telefónica tiene un equipo de gestión profesional que se encarga de organizar el circuito de radio. También se ocupa de negociar con los representantes de la asociación de propietarios taxistas locales. Unos y otros aseguran que se trata de una buena solución y los propietarios taxistas consideran que es, además, un buen negocio. El sistema que utilizan es de alta tecnología, ya que disponen del último grito en MDI. No es de extrañar que la compañía telefónica vea el acuerdo con ojos muy diferentes que la industria del taxi, por considerarlo más un servicio telefónico que un circuito de radio (que es lo que es realmente). Aparte de reservas de taxi, el servicio se encarga de resolver consultas de anuario. Como en todo el resto del mundo, se trata de un servicio actual-

mente en crisis y, en consecuencia, de escaso volumen. Aún así, aproximadamente la cuarta parte del trabajo de los taxistas procede del circuito de radio. El restante se consigue casi exclusivamente en las paradas de taxi. Actualmente apenas se paran taxis por la calle. No es de extrañar, pues, que en Helsinki haya un gran número de paradas de taxi y de teléfonos en las mismas. Y todavía menos que sean todas propiedad de la compañía telefónica, que hace la conexión con la Central. Cuando en el teléfono de la parada no hay respuesta, la luz del teléfono se apaga y se produce la desviación a la Central. Sigue desviado para cualquier llamada posterior hasta que llega un taxista y pulsa el botón, desconectando la línea de la Central, volviéndose a encender la lucecita del teléfono y poniéndose de nuevo en marcha. No se trata de un sistema nuevo, sino de un sistema que funciona desde los tiempos de maricastaña. La compañía telefónica habla ahora de introducir la tecnología del ordenador para poner al día este viejo sistema. "Taksi Helsinki" cuenta con 1.160 taxis en el sistema y, normalmente, atiende 3.000 llamadas de radio al día, todas las cuales se pagan al contado.

Un servicio excelente

De forma parecida a como ocurre en otras partes del mundo del taxi (que no sean Londres), en Finlandia se hace hincapié en los "propietarios". Como en Suecia antes de la regulación de julio de 1990 e igual que ocurre en Noruega, el taxi está fuertemente regulado a través del control de tarifas, los exámenes y licencias para taxistas y la limitación del número, no de los taxistas, sino de los taxis. La combinación de todos estos aspectos hace que el servicio del taxi esté muy controlado, lo que resulta extremadamente provechoso para los propietarios, permite un crecimiento ascendente a los taxistas y proporciona un excelente servicio a los finlandeses en general.

Dinamarca

Al término de mi visita a la Asociación de Helsinki y al Circuito de Radio, me trasladé a Copenhague. En Dinamarca las cosas funcionan de manera completamente diferente en algunos aspectos, si bien otros son casi idénticos. También tienen una regulación estricta en muchos sectores de su funcionamiento, pero no cuentan con la limitación de una Central por ciudad o distrito, sino que disponen de multitud de Centrales que, curiosamente, no compiten por cuestión de precios entre sí, pese a que

algunas operen en la misma zona.

Se extienden a todo el conjunto de Dinamarca y cuentan con un sistema de cheques para taxi. Cada Central emite sus propios cheques y la gente los compra en abundancia. Se utilizan para pagar el taxi sin que importe el lugar de Dinamarca donde se encuentra el cliente. Pero lo interesante del caso es que cada Central acepta los cheques de las demás. Tal vez estoy construyendo la casa antes de haber puesto los cimientos. Permitan, pues, que les hable de las particularidades estructurales del sistema danés en relación con los taxis.

Dansk Taxi Forbund

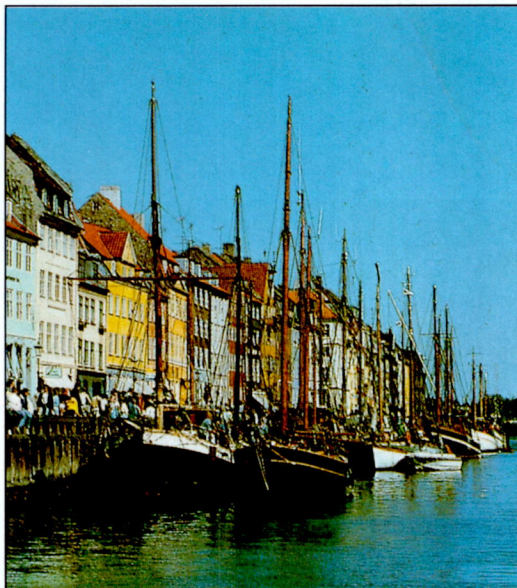
Visitamos la Dansk Taxi Forbund (la Asociación danesa de Propietarios de Taxi), donde conocimos a su director, Werner Olsen, y a su número dos, Ulf Hansen. Visitamos igualmente una Central llamada "Vest Taxi". En Copenhague hay otra Central importante llamada "Copenhagen Taxis". Por desgracia, la brevedad del viaje no nos permitió visitar este circuito particular, pero pienso tratar el tema en otra ocasión. De forma parecida a Finlandia, la Asociación Nacional danesa está formada por muchas asociaciones de propietarios locales. No está estructurada tan rígidamente como la organización finesa, en el sentido de que puede existir más de una asociación en la misma zona. El resultado es que no todas las asociaciones de propietarios son miembros de la Asociación Nacional. Pudimos comprobar que esto debilita el poder de la Asociación, provoca desunión y fragmentación y significa que el gobierno debe tratar con más de un organismo.

La estructura de propietarios y taxistas es igual que en Finlandia. Hay propietarios y hay chóferes de taxi. El presidente de Vest Taxa, Finn-Lykke Jensen tiene seis taxis, con los que da trabajo a 18 taxistas. Vest Taxa son miembros de la Asociación Nacional. La limitación de taxis en Copenhague es de 2.450. Son conducidos por una flota de taxistas que no está sujeta a limitación, pero que actualmente está alrededor de los 8.000. La Asociación recomienda a la autoridad el número de ellos que debe haber. En Dinamarca, para ser taxista hay que aprobar un examen de conducción y saber hablar y escribir danés, ya que como Copenhague es una ciudad muy cosmopolita, hay muchos taxistas de origen extranjero. El conocimiento que se exige en la mayoría de ciudades es mínimo. Se calcula que, para ser taxista, se necesita un mes de preparación, si bien los taxistas de Copenhague tienen mala fama. A diferencia de Finlandia y Sue-

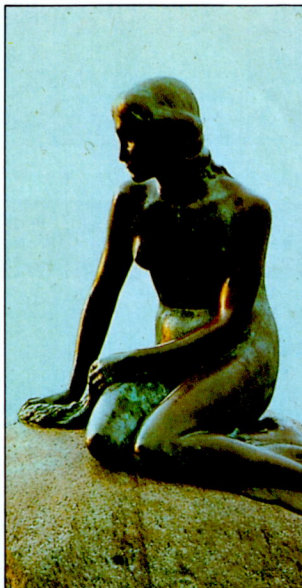
cia, no parece que a los daneses les preocupe el control de calidad de sus taxistas, lo que es un mal augurio tanto para los propietarios como para la propia industria.

¡Fuera IVA!

Dinamarca, por ser el país escandinavo situado más al sur, es también el más parecido a los centroeuropeos. A diferencia del resto de Escandinavia, las marcas que dominan no son el Volvo ni el Saab, sino el Mercedes. El Mercedes, junto con el gobierno danés, ofrece a la industria del taxi la exención de IVA en la compra del vehículo. La norma que se aplica es que, antes de poderlo vender como vehículo privado, tiene que dedicarse al servicio del taxi como mínimo dos años o 250.000 kilómetros o tres años y 210.000 kilómetros. Sólo entonces



A diferencia de Finlandia y Suecia, no parece que a los daneses les preocupe el control de calidad de sus taxistas



para reducir de forma importante los gastos generales de los propietarios taxistas sino que también ha contribuido a mantener unas tarifas extremadamente competitivas y a hacer que los taxis resultasen muy atractivos para los clientes frente al transporte público.

Los finlandeses van por delante

Si establecemos una comparación, me parece que los finlandeses van por delante de los daneses en lo que se refiere a estructura, pese a que Copenhague sea una

ciudad mucho más activa que Helsinki, puesto que es indudable que hay mucho más trabajo en Helsinki y que tanto los conductores como los propietarios obtienen unas rentas más saneadas. En ambos casos, sin embargo, hay cosas que me gustaría mucho importar al Reino Unido. ■

ciudad mucho más activa que Helsinki, puesto que es indudable que hay mucho más trabajo en Helsinki y que tanto los conductores como los propietarios obtienen unas rentas más saneadas. En ambos casos, sin embargo, hay cosas que me gustaría mucho importar al Reino Unido. ■

FIAT TEMPRA 1.9 DIESEL

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

1.652.000 ptas.

CLIMATIZADOR,
SERVODIRECCION
Y
PINTADO DE TAXI

**PROMOCION
ESPECIAL
TAXI**



**FIAT CROMA 2.0
TURBODIESEL i.d. 2.174.000 ptas.**

CLIMATIZADOR
AUTOMATICO
Y
PINTADO DE TAXI

**MERIDIANA
MOTORS, S.A**

FIAT
Tecnología líder.

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

Instal·lació de taxímetres

Les noves instal·lacions de taxímetre produïdes arran de transferències de llicències o canvis de vehicles hauran d'adaptar-se a la nova normativa, que es pot resumir en els següents punts:

1.-

Els taxímetres sense homologació de fabricació en vigència no s'admetran en les transferències.

A les transferències de llicències amb vehicle s'haurà d'aportar, a més dels originals i fotocòpies del permís de circulació i la targeta d'inspecció tècnica, original i fotocòpia de la targeta del taxímetre.

Es permetrà recol·locar aquests taxímetres amb motiu de canvi de vehicle, sense que això vulgui dir que, arribat el moment -a determinar amb els Sindicats-, s'hagi de substituir per taxímetres que tinguin l'acceptació de l'EMT.

2.-

Els aparells s'ubicaran damunt del terç superior central del quadre de comandament del vehicle, de forma que quedin visibles totes les seves cares, essent obligatòria la utilització d'un suport o peu adaptador homologat conforme amb les condicions de seguretat dels vehicles. Cal afegir, però, que només s'exigirà la col·locació del taxímetre sobre el suport de seguretat adient en els models on sigui possible fer-ho.

3.-

El taxímetre disposarà les connexions a la part posterior, de manera que quedin totalment a la vista,

4.-

A excepció de la connexió del generador d'impulsos, que anirà directament al taxímetre, la resta dels elements

s'empalmaran a través d'una capa de connexions. Serà precintable i es situarà al recinte del motor, en un emplaçament molt accessible per a inspecció i treball.

Així mateix, aquesta capsa incorporarà l'interruptor del taxímetre quan l'aparell instal·lat no disposi pròpiament d'aquesta funció.

5.-

El cablejat entre la capsa de connexions i el taxímetre anirà sota mànega blindada d'identiques característiques a la que s'utilitzi per a la connexió del generador d'impulsos.

6.-

La capsa de connexions haurà de portar els precintes del taller instal·lador autoritzat.

Taxímetros en vehículos de Instrumentación Digital

En el número de octubre de esta revista, en la sección noticias, se informó sobre la forma de instalar el generador de impulsos con instrumentación electrónica.

Aprovechando la circunstancia del cambio de tarifas, se han cursado

instrucciones a la I.T.V. de Badalona y Sant Just, para que constaten la existencia del generador de impulsos independiente para cada taxímetro.

En interés de todos, sería conveniente que los vehículos con instrumentación digital acudieran al

cambio de tarifas con la adecuación de la instalación ya realizada, lo cual ahorraría la revisión extraordinaria posterior que será necesario efectuar para comprobar que ha sido subsanada la anomalía.

Revisión Metropolitana Anual

Por necesidades de funcionamiento, las I.T.V. que realizan la revisión metropolitana anual deben actuar bajo un programa de trabajo.

Se ha tomado como criterio para establecer la fecha de la mencionada revisión, la fecha del año anterior que consta en la ficha técnica del vehículo. Para evitar posibles inconvenientes, esta asignación se hará coincidir con el día de descanso semanal inmediatamente anterior a la citada fecha.

Si, por razones justificadas, no pudie-

ra llevarse a cabo la revisión en la fecha establecida, el taxista afectado podrá dirigirse telefónicamente a cualquiera de las dos I.T.V. al objeto de acordar nueva fecha, teniendo en cuenta que no se podrá avanzar o retrasar más de un mes.

A partir del próximo año se anotará en la licencia metropolitana la fecha de caducidad de la revisión anual.

Con finalidad meramente recordatoria, el taxista recibirá como siempre en el propio domicilio la carta de citación para efectuar la revisión. La falta de

recepción no exime del cumplimiento.

De conformidad con el art. 59 2 d), en relación con el art. 29 del Reglamento Regulator del Servicio de Autotaxis, se considerará infracción muy grave el no cumplimiento de la Revisión Metropolitana Anual. Por ello y de forma automática, a partir del mes de caducidad de la fecha de revisión será incoado el correspondiente expediente sancionador.

ACTA nº 17

REUNIÓN ADMINISTRACIÓN - ASOCIACIONES DEL TAXI

En Barcelona, a 5 de noviembre de 1992, en el despacho del Director de División de Transportes de la Entitat Metropolitana del Transport, se reúnen D. Joan Laporta i Argelich, Director de División; D. Andreu Nebot i Mula, Director de Servicios del Taxi; D. Francisco Galván Martín y D. Josep Negre i Palau, en representación del Gremio Unión de Taxistas (GUT); D. José Santacreu i Amat i D. Rafael Carmona López, en representación del "Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya" (STATC) y D. Dionisio Gracia Fajardo, representante del "Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB)" y D. Juan Fuentes Bergadà, en representación de la "Asociación Empresarial del Taxi".

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

Se abre la sesión a las 11:30 minutos con la intervención del Sr. Nebot, el cual como punto previo a los temas del orden del día, hace entrega a los asistentes de la "Guía del usuario", para que examinen el texto de la misma y formulen las sugerencias que consideren conveniente.

También muestra el proyecto de soporte gráfico de dicha guía, que consiste en dos mapas, uno de Barcelona, en donde se resaltan las principales paradas de taxis, así como los centros intermodales de transporte (estaciones de tren y autobuses), y el otro, de toda el área metropolitana, que refleja la red viaria básica.

Los asistentes se comprometen a dar una respuesta sobre esta guía, que entregarán los propios taxistas a los usuarios.

Manifiestan que es una iniciativa beneficiosa para el sector y piden que en los planos se resalte mucho el tema del taxi.

Tarifas auto-taxis 1993

El Sr. Laporta toma la palabra para exponer que, con la finalidad de que las nuevas tarifas entraran en vigor en el mes de diciembre, tuvo que llevar por vía de urgencia la propuesta de aumento de tarifas al

Consejo Metropolitano de fecha 29 de octubre último. Dado que, en la reunión mantenida con los sindicatos el 27 de octubre, las asociaciones manifestaron que estaban dispuestas a aceptar cualquiera de las dos propuestas de reestructuración que presentaron, o bien las tarifas acordadas para el año 1993, el Sr. Laporta, al comprobar que la alternativa más económica era la última y que era un acuerdo adoptado, optó por presentar esta propuesta, la cual fue aprobada por el Consejo metropolitano.

El Sr. Carmona insiste en que se introduzca el suplemento de salida de estación en ciertos municipios de la zona B para compensar la pérdida de poder adquisitivo de estos taxistas.

El Sr. Negre cree que también se debería fijar suplemento en las estaciones de Sants en la Marítima.

El Sr. Laporta les responde que no considera justificado cambiar la política de supresión de suplementos que se ha seguido durante los últimos años en esta mesa de negociación.

Todos los miembros de la Comisión apoyan la petición del Sr. Carmona, haciéndose eco del malestar de los taxistas en estas tres estaciones afectadas.

El Sr. Nebot manifiesta que la Entitat no puede aceptar la petición de este colectivo de taxistas, que pretenden un trato diferente a los del resto del área, solicitando incluso que se les fijen carreras mínimas de 460 pesetas.

Las Asociaciones representativas no apoyan este último punto, pero acuerdan formular una petición firmada por todos en la Comisión de Precios, para que se establezca un suplemento de salida de estación en determinados municipios.

Reconversión del sector del taxi

El Sr. Galván introduce este tema manifestando que deben estudiarse fórmulas para incrementar la demanda de taxis. Los ayuntamientos han de hacerse eco de que el taxi es complementario del transporte público, y de que hay que conceder prerrogativas a este medio de transporte. Propone también que se firmen convenios con el taxi para suplir líneas de autobús deficitarias.

El Sr. Negre denuncia la reducción del poder adquisitivo de los taxistas y concluye que debe encontrarse un equilibrio entre la oferta y la demanda. Actualmente, agrega, sobran 2500 licencias en el Área Metropolitana.

El Sr. Carmona manifiesta que de nada serviría retirar licencias ni establecer un sistema de turnos, mientras la Generalitat está concediendo autorizaciones de transporte a furgonetas -vehículos de 9 plazas-, que trabajan como agencias de transporte. Estos vehículos están restando servicios que podría prestar el taxi.

En este sentido el Sr. Galván manifiesta que debería existir un solo organismo que otorgase las licencias para el transporte de personas en vehículos de menos de nueve plazas.

El Sr. Negre comenta que hay dos objetivos fundamentales que deben alcanzarse: uno es eliminar el intrusismo legalizado, que quita demanda al taxi y el otro buscar un equilibrio entre la oferta y la demanda.

El Sr. Fuentes propone que el taxi realice servicios de autobús en líneas no rentables. El taxista podrá transportar a cuatro personas por el precio de la tarifa del autobús y cobrar después la diferencia a través de las empresas de transporte.

El Sr. Laporta le responde que se intentó algo similar en Sant Boi, pero fracasó. El taxi, a su entender, carece de una estructura empresarial para atender estos servicios.

El Sr. Galván propone crear líneas de taxis, por ejemplo, por la Gran Vía. En cuanto a la estructura empresarial, podría obtenerse a través de las emisoras de radiotaxis y los sindicatos.

El Sr. Gracia expone que se están formulando ciertas peticiones que no competen a la Entitat Metropolitana del Transport. En este sentido debe solicitarse una reunión urgente con el Sr. Robert Ramírez, Director General de Transportes de la Generalitat de Catalunya, para que dé respuestas concretas a las cuestiones que le plantearon en la reunión que tuvieron con él. Por otra parte, pregunta a los representantes de la Entitat sobre la situación en la que se encuentran los acuerdos adoptados en la reunión del 20 de julio de 1992. Pide que se haga un seguimiento de los acuerdos, puesto que de lo contrario se tratan los temas pero no se solucionan.

Para solucionar este aspecto, el Sr. Laporta manifiesta que en cada reunión se fijará un punto del orden del día para repasar el estado de ejecución de los acuerdos anteriores.

El Sr. Negre insiste en la necesidad de pedir una reunión con transportes de la Generalitat para evitar lo que denomina «intrusismo», que quita mercado al taxi.

El Sr. Carmona también manifiesta la necesidad de hacer un seguimiento de los acuerdos y propone, además, unas reuniones mensuales entre los sindicatos para hacer peticiones concretas a la Administración.

El Sr. Galván pide que se potencien las Asociaciones, intentando que los taxistas acudan a ellas, que no se trate por igual a los sindicatos que a los gestores y lamenta que la Entitat escuche a los taxistas tanto si van solos como si van acompañados por representantes de las asociaciones.

El Sr. Nebot responde que los propios sindicatos son los que han de potenciar. La E.M.T. ha colaborado desde siempre con ellos, y actualmente, además, por imperativo legal. La Entitat está dando un trato exquisito a los sindicatos, pero este trato ha de ser igual para todos los taxistas.

El Sr. Gracia interviene para formular ciertas matizaciones. Lamenta que las tasas no hayan sido tratadas en la Comisión antes de su aprobación. Asimismo, también estaba convencido de que se le daría vista a los sindicatos, antes de la aprobación definitiva de la normativa sobre los taxímetros, y no fue así.

Felicita a la Entitat por la política que está llevando en el tema de las revisiones metropolitanas, pero pide que los Jefes de Negociado cuiden al máximo el tema humano y no humillen a nadie.

Explica el caso de una viuda, que tuvo problemas a la hora de pasar la revisión del vehículo, aún a nombre de su difunto esposo, para insistir en que se eviten los casos de malos tratos que se han producido en Badalona y Zona Franca.

El Sr. Nebot responde que el trato humano es muy bueno en el Servicio del Taxi y puntualiza que nunca nos hemos ensañado con el taxista.

El Sr. Galván solicita al Sr. Laporta que se trate el tema de las suspensiones de licencia por 12 meses. No las defiende, pero pide una reinserción.

El Sr. Laporta contesta que debe estudiarse caso por caso, pero advierte que las sanciones duras se han aplicado a personas que han perjudicado mucho al sector.

El Sr. Nebot añade que el tema del fraude es muy grave y destaca que un tema muy preocupante es que los talleres no colaboren con suficiente tesón con la Entitat para erradicarlo. Por todo ello, hay que ser muy riguroso.

El Sr. Galván responde que también es muy grave el tema de las propinas a los hoteles y que tampoco se ha eliminado.

El Sr. Carmona está de acuerdo en defender personas que realmente lo necesiten, pero el taxista ha de saber lo que ha de hacer en el taxi. Afirma

que su sindicato no va a defender a nadie que lleve el hilo musical. También denuncia que se toleren los taxímetros mecánicos, porque se prestan al fraude.

El Sr. Gracia aclara que él está dispuesto a luchar por los taxistas buenos, pero los otros deberán recurrir a la vía judicial. Se debe protestar si un vehículo es ingresado en el Depósito sin motivo, pero no puede apoyarse a los conductores que van robando a los usuarios.

El Sr. Carmona denuncia la práctica de algunas personas que cobran 100.000 pesetas por dar de alta en una licencia de taxis a un conductor asalariado para que se anule el Carnet de taxista por inactividad de 5 años. Para evitarlo, propone que la Entitat Metropolitana del Transport pida, para dar de alta a un dependiente, un certificado de la Seguridad Social conforme no está dado de alta en otra empresa.

El Sr. Fuentes responde que sería mejor que no se admitiera el hecho de trabajar unos días, para evitar la caducidad de un Carnet.

El Sr. Laporta concluye la reunión manifestando que, a partir de ahora, se llevaría un seguimiento de los acuerdos adoptados y que se intentará en lo posible reforzar los sindicatos.

Califica de positiva la propuesta de reuniones mensuales entre los sindicatos. También accede a que se publiquen en la Revista del Taxi comunicados de los sindicatos y anuncios de las gestiones que han realizado.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión, siendo las 14:00 horas y extendiéndose la presente acta.

Aeropuerto de El Prat

No regrese de vacío a Barcelona

Parada del Puente Aéreo
¡Tome nota!

La escasa demanda de servicio que se genera sábados, domingos y festivos en la terminal del "Puente Aéreo" no justifica la dotación de personal dedicado a las tareas de ordenación. Por ello se ha creído conveniente liberalizar provisionalmente dicha parada en los días señalados.

Seveit del Taxi
24 de noviembre de 1992

Horarios de Otoño e Invierno de los vuelos procedentes de Madrid

del 25 de octubre de 1992 al 27 de marzo de 1993

Días de la Semana	Hora de llegada a El Prat
de Lunes a Viernes	07:45
de Lunes a Viernes	08:00
de Lunes a Jueves	08:30
Domingos	08:56
de Lunes a Viernes	09:00
Todos los días	09:10
de Lunes a Viernes	09:15
Todos los días	09:15
Martes, Jueves y Sábados	09:25
de Lunes a Viernes	09:30
Lunes, Miércoles y Viernes	09:35
Miércoles, Viernes y Domingo	09:40
Todos los días	09:45
Todos los días	10:00
Todos los días	11:00
de Lunes a Jueves	11:30
de Lunes a Viernes	12:00
Martes, Jueves y Sábados	12:05
Todos los días	12:20
Lunes, Miércoles, Viernes y Domingos	12:25
Todos los días	13:00
de Lunes a Viernes	14:00
Sábados y Domingos	14:00
de Lunes a Viernes	14:30

Días de la Semana	Hora de llegada a El Prat
Todos los días	15:00
Miércoles, Jueves y Viernes	15:30
de Lunes a Viernes	16:00
Sábados y Domingos	16:00
de Lunes a Viernes	16:30
Todos los días	17:00
de Lunes a Viernes	17:30
Todos los días (excepto Sábados)	18:00
Martes, Jueves y Sábados	18:05
Martes, Jueves, Sábados y Domingos	18:25
de Lunes a Viernes	18:30
Todos los días (excepto Lunes y Viernes)	18:35
de Lunes a Sábados	19:00
Domingos	19:00
de Lunes a Viernes	19:30
Todos los días (excepto Sábados)	20:00
de Lunes a Viernes	20:30
Todos los días	21:00
de Lunes a Viernes	21:30
Todos los días	22:00
Miércoles, Jueves y Viernes	22:30
Todos los días (excepto Sábados)	23:00
Sábados	23:00
Todos los días	23:45
Todos los días (excepto Sábados)	00:30

Funcionamiento de las terminales para los viajeros que salen de Barcelona

Terminal A

Realizan la facturación todas las compañías extranjeras:

Aeroflot	C.S.A.	Royal Air Marroc
Air Algerie	Delta Airlines	Sabena
Air France	Egyptair	S.A.S.
Air Portugal	Finnair	Swissair
Alitalia	J.A.T.	Tarom
Austrian Airlines	K.L.M.	T.W.A.
Balkan	L.O.T.	Tunis Air
British Airways	Lufthansa	Varig
Crossair	Malev	

Terminal B

Realizan la facturación las compañías españolas:

Vuelos regulares

Aviaco
Binter
Iberia
Meridiana
Viva Air

Charters

Air Europa
Futura
L.T.E.
Nortjet
Oasis
Spanair

Terminal C puente aéreo

Llegadas

Las llegadas funcionan con el siguiente criterio:

las de carácter nacional lo hacen en la Terminal B, y las de carácter internacional y Canarias, en la Terminal A, sin que importe qué compañía efectúe el vuelo de llegada.

NOTÍCIAS

Campaña Subvención-91

para Aire Acondicionado y Emisoras Informador Olímpico

Todas las solicitudes de subvención de "aire acondicionado y emisora de informador olímpico", correspondientes a la campaña 1991, efectuadas entre el 12 de noviembre de ese año y el 31 de marzo de 1992, y que la EMT no pudo hacer efectivas en su momento por falta de presupuesto, se están abonando desde la segunda quincena de septiembre del año en curso, por lo que los taxistas afectados pueden pasar a cobrar por la Oficina Técnica del Servicio del Taxi (c/ 62 -Zona Franca. Edificio B), cualquier miércoles de 9 a 13 h., presentando el Documento Nacional de Identidad.

Peugeot - 309

L'experiència adquirida en els quatre anys d'aplicació de la "Normativa per a l'acceptació de vehicles per al servei d'autotaxi", ha posat de manifest que alguns models d'automòbils arriben a complir amb les exigències demanades, però que globalment no responen a l'esperit d'allò que es denomina vehicles de "segment mig-alt", que són la gran majoria dels que han donat lloc a la renovació de la flota.

Per tant, es creu oportú que, amb independència dels retocs que caldrà fer en la normativa, mentrestant no s'accepti el model Peugeot - 309 com a vehicle de segona mà, quan procedeixi de particulars.

De part. a part. Bolsa de Licencias

Manuel Ruiz Riboiro

Nº de licencia: 6475

a cualquier persona sin necesidad de antigüedad.

Teléfono: 391.81.51.

Silverio de la Cal

Nº de Licencia: 10.090

a cualquier persona sin necesidad de antigüedad.

Teléfono: 490.05.77.

Rafael Infante Domínguez

Nº de Licencia: 5430

a taxistas con un año de antigüedad.

Teléfono: 338.10.81.

Restaurada la Masia Can Negre a Sant Joan Despí

La Masia Can Negre, obra de l'arquitecte modernista Josep Maria Jujol (1879-1949), ha estat finalment restaurada sota la direcció tècnica de l'arquitecte Francesc Xavier Asarta. Recuperar CAN NEGRE ha estat un dels objectius de l'Ajuntament dins la seva política de dignificar i revaloritzar el patrimoni històric - artístic de Sant Joan Despí. El cost global de la restauració ha estat de 85 milions de pessetes, 45 dels quals han estat aportats per l'Ajuntament i 40 per la Diputació de Barcelona.

L'Ajuntament de Sant Joan Despí ha signat un conveni amb el Centre Europeu del Patrimoni de Barcelona, el qual es dedicarà a promoure l'estudi de l'obra de Josep Maria Jujol i també la seva divulgació. A més, l'esmentat Centre està elaborant el projecte definitiu dels usos i serveis de la masia, entre els quals es contempla la instal·lació d'un centre d'aplicacions de noves tecnologies en el camp del patrimoni, assessorats per la Universitat Britànica de Posthman.

Josep Mª Jujol va ser l'arquitecte municipal de Sant Joan Despí a principis de segle i va deixar en aquest municipi un conjunt d'obres modernistes, les més emblemàtiques de les quals són la masia Can Negre i la Torre de la Creu, més coneguda com la Torre dels Ous. Jujol va ser deixeble d'Antoni Gaudí, amb qui va col·laborar en la construcció de la Casa Batlló i del Parc Güell de Barcelona.



Notícies

Zona Esportiva al Parc del Turonet

El Parc del Turonet de Cerdanyola del Vallès disposa ja, des del passat mes d'octubre, d'una zona esportiva de 2 Ha. amb diverses instal.lacions. Aquesta realització, amb un cost de 220 milions de ptes. sufragats per l'AMB, forma part de la 1ª fase d'un projecte que preveu l'adequació global de l'anomenat Parc. Aquesta zona verda de 14 Ha. es troba

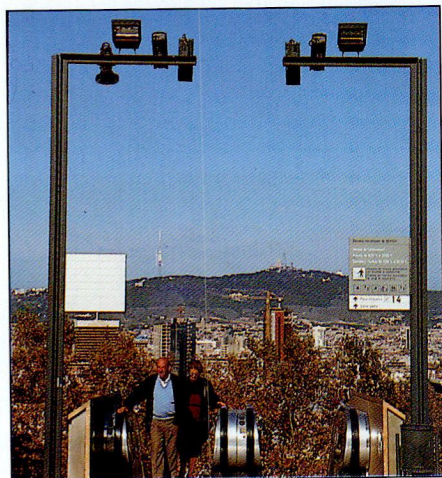
molt a prop de l'autopista A-18 i connecta quatre barris: el Turonet, Can Antolí, Les Fontetes i el Polígon de Caneletes, on l'AMB ha iniciat una promoció d'habitatges. D'altra banda, per la seva proximitat a l'A-18, està oberta als ciutadans d'altres municipis metropolitans.

Horari Escales mecàniques de Montjuïc

Durant els propers mesos l'horari de funcionament de les escales mecàniques que porten a la muntanya de Montjuïc serà el següent:

Durant l'hivern: de dilluns a divendres, de 9 a 18 h.; els dissabtes, diumenges i festius, de 10 a 18 h.

Aquests horaris poden ser modificats amb motiu de les celebracions esportives o culturals que puguin celebrar-se a l'Estadi Olímpic o al Palau Sant Jordi.



Barcelona Informació



Ajuntament  de Barcelona

Fira de Santa Llúcia

La tradicional fira d'avets i objectes de Nadal, que se celebra any rera any al voltant de la catedral de Barcelona, es fa enguany des del dia 6 fins al 23 de desembre. La Fira de Santa Llúcia reuneix parades d'avets i branques d'arbustos, així com figuretes de pessebre i naixements. També s'hi poden trobar paradetes d'artesanía. Els carrers on hi ha la fira són: Av. de la Catedral, Pla de la Seu, Santa Llúcia, Pietat, Comtes de Barcelona, Baixada de Santa Clara, Veguer, Plaça Sant Iu, Plaça Garriga i Bachs, Plaça Berenguer el Gran i Plaça del Rei.

Transmediterrànea

Del 14 d'octubre
al 17 de gener del 93

Recordi:
molts passatgers
sol.liciten un taxi
quan arriben a Barcelona.

Horaris de tardor i hivern

Arribades de Palma de Mallorca

Dijous i divendres	20:30 h.
Tots els dies	8:00 h.
	(menys els divendres)

Arribada d'Eivissa

Dilluns	08:00 h.
Dimecres	20:30 h.

Arribades de Maó

Dimarts i divendres	21:00 h.
---------------------	----------



Nova ruta de les "golondrines": Colom-Port Olímpic

Les "golondrines", que acaben de celebrar els 100 anys, estrenaran un nou servei, que cobrirà el trajecte monument Colom-Vila Olímpica, a partir del mes de gener de 1993. La nau Esna (nom de l'embarcació que transportarà els passatgers) farà l'itinerari a mar obert en uns 40 minuts.

Festival de la Infància i de la Joventut

Des del 26 de desembre al 4 de gener de 1993 es celebra a la Fira de Barcelona el Festival de la Infància i de la Joventut. Dedicat als més petits i als més joves, el certamen ofereix entreteniments durant el període de vacances escolars. L'horari serà de 10:30 a 14 i de 16 a 20 hores, tots els dies. L'entrada costarà 500 ptes.

Nous parcs a Barcelona

El Parc del Migdia és un nou espai verd a la muntanya de Montjuïc. El parc es troba situat al carrer del Foc, damunt del Sot del Migdia. Des del parc es domina una vista panoràmica de l'Anella de Montjuïc i del Baix Llobregat. L'accés al recinte es pot fer a peu o bé amb taxi i cotxes particulars. No hi ha autobusos ni metro que hi portin.

Canvis de noms als carrers de la ciutat

La reordenació urbanística de Barcelona també ha comportat el canvi de nom d'alguns carrers. El Passeig Carles passa a anomenar-se Marina, recuperant d'aquesta manera la seva antiga denominació. D'altra banda desapareix la denominació del carrer Wad-Ras, que es diu Doctor Trueta, reconegut traumatòleg que va néixer en aquesta via.

Noms dels carrers a la Vila Olímpica i a la Vall d'Hebron

Els nous carrers que han nascut de la construcció de la Vila Olímpica i de l'àrea olímpica de la Vall d'Hebron han estat batejats amb noms de polítics, artistes il·lustres i ciutats. Joan Miró, Arquitecte Sert, Frederic Mompou, Joan Oliver són alguns dels noms il·lustres que han estat escollits. D'altra banda també hi ha noms de ciutats olímpiques, com ara Estocolm, Sant Louis o Seül, entre d'altres. A més, s'hi ha dedicat una plaça als Voluntaris Olímpics.

A la Vall d'Hebron, els carrers porten el nom de polítics catalans com Miquel Coll i Alentorn, Josep Pallach o Joan Cornudella. També s'han considerat noms d'arquitectes com el d'Antoni Moragas.

**RENUEVA TU TAXI
POCO A POCO
Y ESTRENALO
CUANDO LO ACABES
DE PAGAR**

6 años

SUPUESTO TAE 10%

<u>Inversión Inicial</u>	<u>Aportación mensual</u>	<u>TOTAL</u>
200.000	20.000	2.289.459
500.000	15.000	2.337.140
1.000.000	0	1.771.561

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



Combustibles

Características, propiedades y aditivos

Andres Gobianas Biete, Ingeniero Industrial

Mediante este artículo el autor desea transmitir al lector taxista la idea de que un combustible no es solamente una fuente de energía para el motor, sino también que cumple otra serie de funciones que tienen por finalidad asegurar el buen funcionamiento del motor.



Las gasolinas, los gasóleos y el GLP (gas licuado de petróleo) son los combustibles utilizados en los motores de combustión interna. Las características que debe reunir todo combustible se resumen en los siguientes aspectos: poder antidetonante, volatilidad, peso específico, inflamabilidad, potencia calorífica e impurezas.

Poder antidetonante

El poder antidetonante de un combustible se puede definir como la capacidad de soportar presiones elevadas sin encenderse espontáneamente o sin estallar. El combustible o, mejor dicho, la mezcla (aire + combustible) debe iniciar la combustión dentro del cilindro en el momento de producirse la chispa en los motores a gasolina y, después de la inyección del aire, en los de gasoil o diesel, y así el funcionamiento óptimo de un motor es que la mezcla carburante-aire se queme de forma regular dentro de la cámara de combustión,

o sea que la llama generada por la chispa de la bujía se propague uniformemente a todos los puntos de dicha cámara.

Si no ocurre así, y el combustible o una parte del mismo se enciende o explosiona antes de que el pistón llegue a su punto más alto, la onda explosiva ejerce una fuerza sobre el pistón y éste la transmite a la biela y cigüeñal, sobrecargando sus cojinetes y produciendo un ruido de martilleo, que es la detonación o picado.

El picado o detonación puede ser la ruina del motor.

Para paliar este defecto es necesario utilizar el combustible prescrito para cada motor y evitar los depósitos de carbonilla en la cámara de combustión.

La tendencia a la detonación de un combustible se mide por el número de octano. Para determinar este número se utiliza un motor monocilíndrico en el que, mediante un mecanismo, se puede modificar la relación de compresión. La gasolina de número de octano desconocido se compara con la

intensidad de picado con una mezcla de isoctano y de n-heptano. El isoctano tiene una gran capacidad antidetonante y se le asigna el nº 100 y el n-heptano tiene escasa o nula capacidad antidetonante y se le asigna el nº 0. El número de octano es el porcentaje de isoctano que da de la mezcla patrón que produce el mismo picado que el combustible ensayado. Así, si una gasolina tiene un poder antidetonante igual al de una mezcla del 90% de isoctano y del 10% de n-heptano, diremos que tiene 90 de número de octano.

La detonación depende, además del combustible, de otros factores, que fundamentalmente son la relación de compresión, de la forma de la cámara de combustión y de la cabeza del pistón, así como del grado térmico de las bujías. Por tanto, un motor que ha sido proyectado y construido para un número de octano determinado no puede funcionar con uno de menor número de octano.

Aditivos antidetonaantes

Aunque puede haber variaciones en la composición de los combustibles por la procedencia de su crudo o petróleo, no son suficientes para conseguir un número de octano suficientemente alto. Así, para conseguir gasolinas con número de octano suficientemente alto, es necesario añadirles unas sustancias que aumentan su poder antidetonante.

Hoy se está utilizando unas sales de plomo, como el tetraetilo de plomo y el tetrametil de plomo, que actúan interrumpiendo las reacciones de

preinflamación. El inconveniente de este aditivo es que el plomo se transforma en una sal volátil y



contamina la atmósfera. Para evitar esta contaminación se están sustituyendo estas sales de plomo por otras sustancias de origen

orgánico, sin plomo. Por otra parte, los países de la Comunidad Económica Europea -la pionera Alemania- están rebajando los límites de contaminación de los gases de escape en óxidos de carbono, hidrocarburos y óxidos de nitrógeno, por lo que ha sido necesario incorporar en el tubo de escape un catalizador para reducir estos contaminantes. Estos catalizadores en contacto con la gasolina con plomo quedan envenenados por este metal y pierden toda su eficacia y, por tanto, condicionan el uso de este tipo de gasolina. ▀



EL MEJOR TELEFONO MOVIL, AL MEJOR PRECIO.

OFERTA MUY ESPECIAL A LOS PROFESIONALES DEL TAXI

- * TALKMAN 620 NOKIA
- * KIT MANOS LIBRES
- * ANTENA VEHICULO
- * INSTALACION EN VEHICULO INCLUIDA
- * TRAMITACION DEL ALTA EN TELEFONICA

48.000 PTAS
NO INCLUIDO IVA
OFERTA VALIDA HASTA EL 31-1-93

DISTRIBUIDOR
T. LATORRE E HIJOS
Puigcerdá, 98 - 08019 BARCELONA
Tel. 307 33 58

RENFE

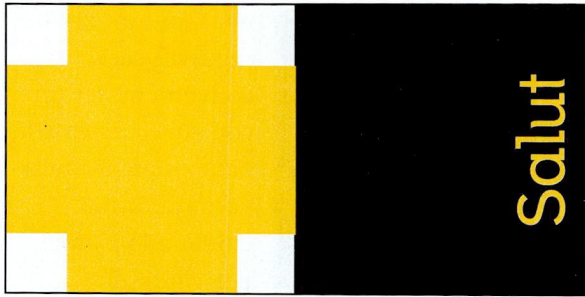
Horarios de Otoño

Sants Estació - Estació de França



Nº tren	Origen	Hora de llegada		Nº tren	Origen	Hora de llegada	
		Sants	E.França			Sants	E.França
370	Madrid (Costa Brava)	7:10		464	Alicante	13:30	13:50
960	Cartagena (Mar Menor)	7:30		5134	Reus	13:56	
5828	Girona	7:45		5828	Port Bou	15:04	
5826	Port Bou	8:16		80	Madrid (no domingos)	15:30	15:50
476	París	8:20		5840	Port Bou	15:52	
5070	Ripoll	8:24		5200	Tortosa	15:39	15:54
874	Madrid (Velázquez)	8:00	8:25	5404	Lleida	16:00	16:15
5080	Figueres (laborables)	8:50		460	Cartagena	16:30	
930	Bilbao-Irún	9:00		5034	Reus	16:39	16:54
870	Madrid (Antoni Gaudí)	8:35	9:05	5842	Port Bou	17:03	
274	Milán Zurich (Pau Casals)	9:10		5302	Zaragoza	17:00	17:15
5030	Mora	9:05	9:20	30374	Madrid	17:35	
5700	Puigcerdá	9:26		5022	Tortosa	17:30	17:45
5620	Lleida	9:30		5098	Lleida	17:48	
30944	Sevilla	9:09	9:30	5098	Figueres	17:58	
472	Port Bou	9:35		530	Bilbao (M-J-S-D)	18:00	18:20
924	Gijón/Salamanca	9:35		530	Irún (L-J- D)	18:08	18:25
5050	Lleida	9:30	9:45	5844	Port Bou	18:58	
35400	Lleida	9:40	9:55	466	Alicante	19:30	19:50
5084	Figueres (no domingos)	9:57		5846	Port Bou	19:53	
5020	Tortosa	10:00	10:15	544	Cáceres	19:35	19:55
5830	Port Bou (laborables)	10:16		5504	Lleida	20:30	20:45
920	La Coruña/Vigo	10:35		690	Cádiz	20:40	21:00
5170	Ripoll	10:36		70	Ginebra	21:10	
5032	Caspe	10:30	10:45	30042	Sevilla	21:00	21:20
5838	Port Bou	10:47		694	Málaga/Granada/Badajoz	21:40	
570	Zaragoza (laborables)	10:40	11:00	5204	Tortosa	21:30	21:45
994	Málaga/Sevilla	11:05		372	Madrid	21:45	
5702	La Tour de Carol	11:18		5304	Zaragoza	22:10	22:25
376	Port Bou	11:49		5848	Port Bou	22:26	
62	Valencia (laborables)	11:30	11:50	378	Madrid	22:35	22:55
462	Port Bou (Mare Nostrum)	12:25		8776	Valencia	22:47	23:02
5622	Lleida	12:28		468	Alicante (no los sábados)	23:00	23:20
5172	Ripoll	12:36		620	Gijón/Vigo	23:23	
5300	Reus	12:35	12:50				
572	Zaragoza	12:40	13:00				
5836	Port Bou	13:00					
5092	Figueres	13:46					

Horarios válidos a partir del 18 de octubre de 1992
Para mayor información llame al
teléfono: 490.02.00. (RENFE información)

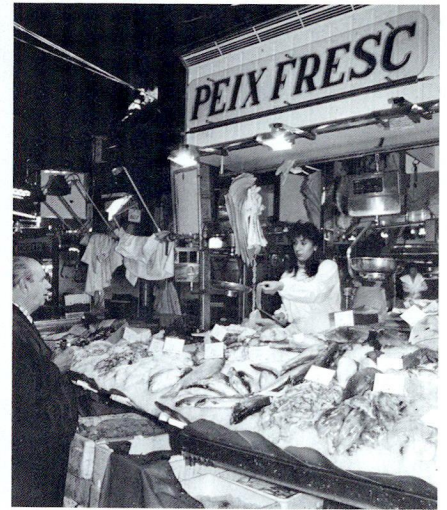


El Colesterol un enemic de la salut

*Pere Fàbregues Garcia, llicenciat en Educació Física.
Corinne Vancells Guérin, professora de gimnàstica i aeròbic.*

L'augment dels percentatges de colesterol i glucèmia (sucre en la sang) van lligats a les variacions dietètiques, com ho demostra el fet que en períodes de festa, sobretot a l'hivern (Tots Sants, Nadal,

Any Nou, etc.), aquests percentatges poden augmentar fins a assolir índexs perillosos. No obstant, convé controlar el colesterol durant tot l'any mitjançant anàlisi de sang.



El colesterol constitueix un veritable problema per a la salut, ja que els seus efectes relacionats amb la seva acumulació a l'organisme tenen una relació íntima amb les malalties cardíaques o coronàries.

El colesterol és essencial a l'organisme, però l'excés és perjudicial. El nostre organisme ha desenvolupat magnífics sistemes per evitar la pèrdua d'aquest colesterol tan necessari, però no estava previst que se n'arribés a ingerir tanta quantitat a través de la dieta i aleshores el cos s'ha trobat amb problemes per desfer-se d'aquest excés. El colesterol que sobra es diposita a les parets de les artèries i dels vasos sanguinis, que perden elasticitat i fluïdesa i s'estrenyen. Aquesta malaltia s'anomena arteriosclerosi i les seves conseqüències són: hipertensió, apoplexies (paràlisi) pulmonar,

cerebral, coronària i altres. S'ha dit que de 200 a 220 mg/dl de colesterol a la sang és un líndiar relativament saludable, però cal dir que per a l'adult mitjà l'índex òptim és de 180 a 190 mg/dl, nivell que



redueix del 30 al 50% el risc de malaltia coronària. Un nivell excel·lent seria entre els 160 i 180 mg/dl. Per tant, és imprescindible mantenir els valors de colesterol dins els índexs normals, ja que altrament a la llarga es podria produir l'arteriosclerosi, que arribaria a provocar un coàgul de sang que bloquejaria la circulació sanguínia, que a nivell coronari o cerebral pot ser causa de mort.

Dieta sana i equilibrada

En els determinats casos en què la taxa de colesterol és elevada, és necessària una teràpia amb medicació, però per a la majoria hi ha una alternativa natural: una nutrició adequada i un canvi de l'estil de vida.

Una dieta sana i equilibrada ha de contenir:

● d'un 60 a un 65% d'hidrats de carbó complexos: fruita fresca, suc de fruita natural, verdura, pa, fècules (cereals, pasta, arròs, blat, patates...).

● d'un 20 a un 25 % de lípids: afegits: oli, salses... amagats: (hi són però no es veuen): peix, ous, carn, aus, llegums, llet, iogurt i formatge descremat. Cal restringir en la dieta diària

bàsicament el greixos o lípids, sobretot els d'origen animal -carn (especialment la de porc), mantega...-. De carn, per exemple, n'hi ha prou menjant-ne dos cops per setmana i, si es pot substituir per peix, millor. L'oli verge d'oliva (sense refinar), en canvi, és molt saludable, sempre que no se n'abusi i que no es fregeixi.

Finalment, també l'oli d'alguns peixos ajuda a disminuir la taxa de colesterol. Es tracta del peix blau i altres: bonito, tonyina, salmó, truita, sardina, bacallà, arengada...

Contrarestar l'abús de les festes

En dies de festa, quan es fan celebracions, se sol abusar d'àpats abundants i greixosos en els quals abunden els plats guisats amb suc i els pastissos i lllaminadures. Sens dubte això dispara el nivell de colesterol a la sang. Per contrarestar aquest



"Com més elevat sigui el percentatge de greix corporal, més probable és que el colesterol total sigui elevat."



abús, durant els dies següents seria convenient fer un control estricte de la dieta: menjar molta verdura, fruita, cuinar a la planxa i prescindir de greixos, mantega, etc. De fet, hauria de ser així tot l'any. A més, cal saber que hi ha una sèrie d'aliments que són eficaços contra la formació de colesterina:

l'extracte de vesc,

l'all, el iode, els llegums secs, la civada i, com ja s'ha esmentat, l'oli verge d'oliva i determinats peixos. Com més elevat sigui el percentatge de greix corporal, més probable és que el colesterol total sigui elevat. No obstant, l'acumulació excessiva de colesterol pot obehir a altres causes, alienes al greix, com ara l'estrès, el sedentarisme, l'edat, el sistema hormonal, etc. És per això que una persona que no és grassa pot tenir excés de colesterol. El tabac i el cafè agreugen les malalties cardiovasculars, com és sabut. Convé deixar els hàbits

dolents i adquirir-ne de bons, com per exemple: l'exercici físic moderat de resistència aeròbica, que és el més adequat per produir canvis beneficiosos en el sistema respiratori i circulatori, i una nutrició correcta. ■

Fotografies del Mercat de la Boqueria: Parades de peix, fruites i verdures

Encara hi és a temps, li recomanem...

"El quart continent"

Des del 18 de novembre fins al 10 de gener està oberta al Centre Cultural de la Fundació "la Caixa" l'exposició "El quart continent. L'art precolombí". Aquesta mostra, exhibida alguns mesos abans al Musée Barbier - Mueller de Ginebra, està formada per 148 peces que ofereixen una visió molt completa del que les civilitzacions antigues de l'Amèrica Central, Andes i l'Amazònia van aportar al món occidental.

Lloc: Centre Cultural de la Fundació "la Caixa"
Passeig de Sant Joan, 108

Horari: de dimarts a dissabtes: d'11 a 20 h.
festius: d'11 a 15 h.



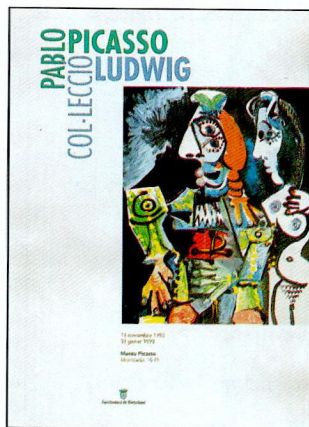
"Els Picassos" de la col·lecció Peter Ludwig

Museu Picasso

c/ Montcada nº 15

fins al 31 de gener de 1993

Horari: dimarts a dissabtes: de 10 a 20 h.
festius: de 10 a 15 h.



1993 l'any Miró

Una gran Exposició Antològica commemorarà el centenari del seu naixement

La Fundació Joan Miró ja ha presentat el que serà el programa d'activitats que s'està organitzant per commemorar la celebració del centenari del naixement de Joan Miró.

Amb la col·laboració del Ministeri de Cultura, de la Generalitat de Catalunya i de l'Ajuntament de Barcelona, amb el patrocini del Banco Bilbao-Vizcaya i la cooperació d'Iberia, la Fundació Miró inaugurarà el 20 d'abril de l'any vinent l'Exposició Antològica de Joan Miró, que estarà constituïda per un total de 200 pintures i 300 dibuixos, així com per diversa documentació sobre la seva obra, a través de la qual es podrà observar l'evolució artística del pintor. Una quarta part de la mostra estarà formada per obres que pertanyen al Fons de la Fundació i el 75% restant provindrà de col·leccions públiques i privades de l'estranger. En ambdós casos la selecció ha estat segons els organitzadors- molt rigorosa i acurada. Els que visiten la mostra, que estarà oberta fins al 31 d'agost, podran veure, per exemple, l'Autoretrat (1919), cedit pel Musée Picasso de París; La Masia (1921-22), que habitualment s'exhibeix al National Gallery of Art de Washington. Del Guggenheim Museum de Nova York arribarà l'obra "Terra Llaurada" de 1923; el Museum of Modern Art de Nova York cedirà "El paisatge català" (El Caçador) 1923-24. L'Albright Knox Art Gallery Buffalo, Nova York, deixarà a l'exposició el quadre "El carnaval d'Arlequí" (1924). Per la seva banda, la Tate Gallery de Londres cedirà el "Paisatge de la serp" (1927) i l'obra titulada "Une étoile caresse le sein d'une negresse" (1938).

Catàleg de l'exposició

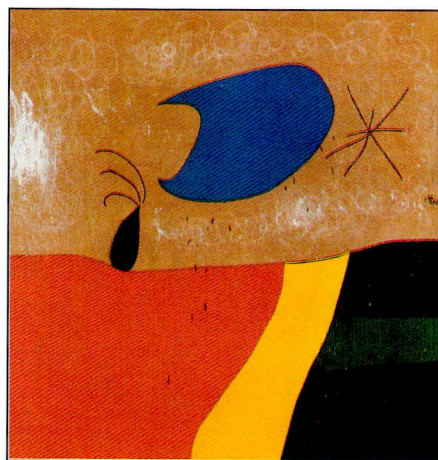
L'exposició comptarà amb un catàleg especial dissenyat per Gracia Lebbink i redactat per especialistes de reconegut prestigi. Els autors seran el professor de la Universitat de Nova York, Robert Lubar; el cap del Departament d'Art Modern del Courtauld Institute de Londres, Christopher Green, i R.H. Fuchs, director del Haags Gemeente Museum i de la Documenta VII de Kassel.

Altres activitats

A més de l'exposició, la Fundació Miró promourà altres activitats paral·leles i concebudes per a aquesta ocasió. Per portar-les a terme ha comptat amb el suport de la Fundació Cadre d'Amsterdam.

L'escultor Eduard Chillida serà l'autor d'una placa commemorativa del centenari del pintor, i diversos artistes de renom internacional han acceptat la invitació de la Fundació per realitzar cartells commemoratius. Entre d'altres cal destacar Karel Appel, Enzo Cucchi, Albert Ràfols Casamada, Antonio Saura, Ray Smith, Antoni Tàpies i Arnulf Rainer.

També es contempla l'organització d'espectacles de música i dansa.



Mercat de les Flors

Teatre

● **Achterland**

dies 12 i 13 de desembre
Espai: Maria Aurèlia Capmany
Durada de l'obra: 1 hora i 15 minuts

● **Estem divinant**

del 17 al 27 de desembre
Espai: B
Durada de l'obra: 1 hora i 20 minuts

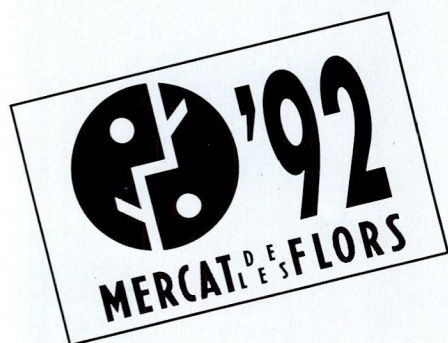
● **Els Pastorets**

direcció: Frederic Roda
del 21 de desembre al 10 de gener
Espai: Maria Aurèlia Capmany
Horari:

Avanç de la programació de gener

● **Pep Bou**

Sabó Sabó
de l'1 al 10 de gener



● **Mal Pelo**

Sur (perros del sur)
del 14 al 17 de gener

● **Danat dansa**

I quedaré davant dels murs
immensos...A Kaspar
del 21 al 24 de gener

● **Parveen Sultana**

música índia
26 de gener

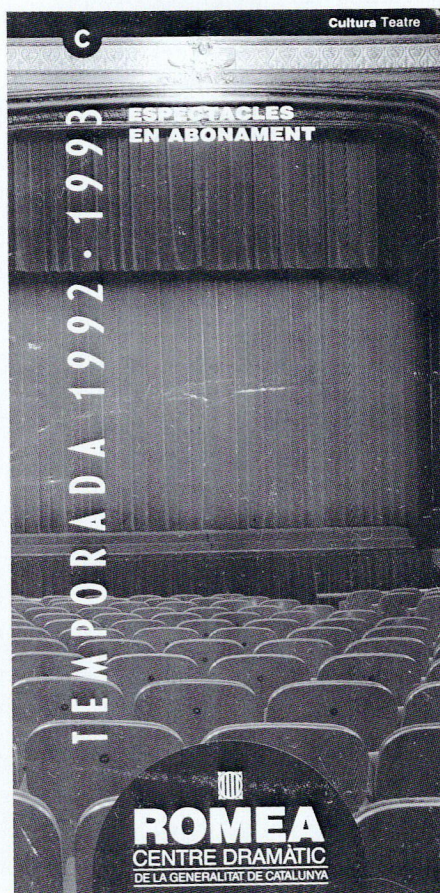
● **Luciano Federico**

Porca Miseria
del 29 de gener al 21 de febrer

Teatre Romea

Nus

Dr. Joan Casas
Premi Nacional Ignasi Iglesias 1990
Amb: Manel Barceló i Mercè Lleixà
Direcció: Ramon Simó



Casa Elizalde

Escultures al Pati

c/ València, 302
de dilluns a divendres: de 10 a 14 h.
diumenges: de 10 a 14 h.
Entrada lliure

Fundació Joan Miró

Gilbert and George

Av. Miramar 71-75
fins al 10 de gener de 1993
de dimarts a dissabtes: d'11 a 19 h..
diumenges i festius: de 10:30 a 14:30 h.

Fires de Nadal

Fira de Santa Llúcia

del 6/12 al 23/12
Pla de la Seu i
carrers al voltant de la Catedral.

Festival de la Infància i de la Joventut

del 26/12 al 4/1/93
horari: de dilluns a diumenge
de 10 a 14 h. i de 16 a 20 h.
Preu 550 ptas.
Av. Reina Cristina
Fira de Barcelona

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.

RADIADORES PARA EL AUTOMOVIL

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

Venta de radiadores nuevos

Diciembre, enero y febrero
instalación gratuita en el automóvil

La Polar

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



NEUMATICOS Hnos. ROJAS

y



ESPECIALIDAD EN:

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

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

TARF Y BB, S.L. PARA EL TAXI EL BAZAR DEL TAXI

TODO LO NECESARIO
PARA SU VEHICULO

Consejo de Ciento, 553
08013 BARCELONA
Tels.: 265 34 05 / 265 33 44 / 447 20 91



CLINICA DENTAL

La salud empieza por la boca.

"Cuidesela"

Precios asequibles y
descuentos especiales
a los Sres. taxistas.

Milanesado, 44-46 Tel. 418 58 02
08017 BARCELONA

SERVICIO INYECCION

ANTONIO, s. a.

Motores Reconstruidos ASYSUM

Distribución área Catalunya
Cambiamos cualquier motor en 24 horas
15% descuento a taxistas y familiares

Roger de Flor, 80
08912 Badalona - Tel. 387 94 00

EMPRESARIO DEL TAXI ¿BUSCA DEPENDIENTES?

anúnciese gratis en nuestra
bolsa de trabajo

Se jubila, ¿quiere transferir su licencia?
¡Consultenos!

SOLANO

Escola Professional del Taxi
Lepanto 285, entlo. 1º, esq. Provenza
Tel. 455 14 18 - 455 15 14
de 11 a 13 y de 17 a 21 h.

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
POSIBILIDAD DE FINANCIACION

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

Distribuidor Oficial I.M. GUIDOSIMPLEX

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

CERMASA



CENTRO DE REVISIONES MEDICAS

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

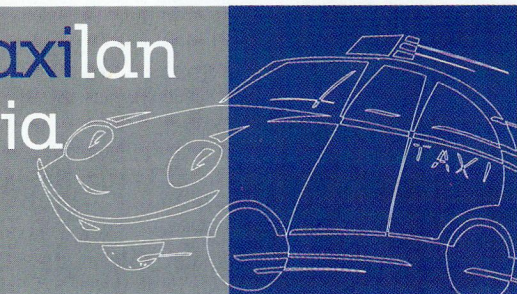
Este centro situado a 300 m de la Jefatura Provincial de Tráfico es el primer paso
para renovar su permiso de conducir
No se confunda CERMASA en el nº. 162

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

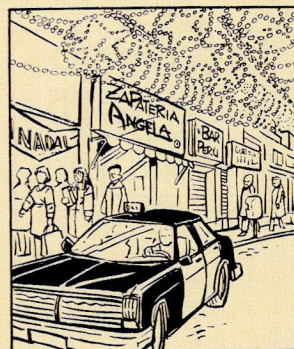
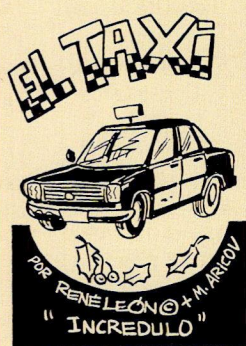


Memorímetro nº 38

- 1.- ¿Dónde se encuentran las oficinas de la línea aérea TWA?
- 2.- El Museu L'Enrajolada està en el municipio metropolitano de...
- 3.- ¿Qué salida tomará de la Ronda de Dalt para acceder al municipio de Santa Coloma de Gramenet?
- 4.- Cómo dice en catalán: ¿Dónde puedo comprar un plano de Barcelona?
- 5.- ¿En qué municipio metropolitano se encuentra la Torre Muntades?
- 6.- ¿A qué calle, pasaje o plaza se dirigirá para llevar a un usuario al Restaurant de lujo "Els Pescadors" ?
- 7.- ¿En qué calle de l'Hospitalet está Tecla Sala?
- 8.- Casa Quirze es un restaurante situado en el municipio metropolitano de...
- 9.- Ud. encontrará el Club de Tennis Andrés Gimeno en...
- 10.- Cómo hace la siguiente pregunta en inglés:
¿puedo ayudarle con su equipaje?

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 febrero.

Tira cómica per René León



Suscripción gratuita Año 1993

Si desea recibir la Revista Taxi Metropolità de Barcelona en su domicilio, rellene esta papeleta con sus datos y envíela a la siguiente dirección: c/ 62, núm. 420, 08040 Barcelona

Nombre

Apellidos

Domicilio Distrito Postal

Profesión o actividad

Atención: esta suscripción va dirigida a todas aquellas personas que no ejercen como taxistas.
 Si algún taxista no la recibe como consecuencia de un cambio de domicilio debe comunicar dicho cambio al departamento correspondiente del Servei del Taxi de l'EMT.



la bústia del taxi

Objectes perduts

Mil pesetas de cambio

El lunes 5 de octubre cogí un taxi en la Ronda de S. Pedro/Plaça de Catalunya, concretamente en la parada de taxis de El Corte Inglés, en dirección Pº de Gràcia, chaflán Aragón, donde se encuentra la oficina principal del Banco Pastor. Después de apearme unos instantes en esta entidad bancaria, continué en el mismo taxi hasta General Mitre/Muntaner. El viaje se realizó a las 15:00 h. y me costó 580 ptas. Para abonar este importe, entregué al taxista 2.000 ptas. y 100 más, es decir, yo esperaba 1500 ptas. de cambio. No obstante, cuando ya abandoné el taxi me percaté de que me faltaban 1000 ptas. de cambio. Ruego al taxista que hizo este servicio, que trate de comunicarse conmigo en el teléfono: 417.71.84., o bien deje las 1000 ptas. en un sobre en la portería de la calle Muntaner, 498. Sé que este hecho no fue intencionado, ya que el taxista parecía una buena persona. Este dinero lo tengo destinado a obras sociales.

Muchas gracias.
María Fernández Prado
c/ Muntaner, 498
Barcelona, octubre 1992

Agraïments

Deseo agradecer al profesional taxista que tuvo la gentileza de depositar en la oficina d'Objectes Perduts de l'Ajuntament de Barcelona unas fotografías de gran valor sentimental, así como una cámara fotográfica y objetos personales, que dejé olvidados en su taxi momentos antes de partir de viaje al extranjero. Este profesional

no aceptó recibir ningún tipo de compensación por este gesto que le honra a él y a su gremio.

Asumpta Haro
Valencia, Octubre 1992

Agradecemos al profesional del taxi-licencia 8634- con coche matrícula B-4854-GH la devolución de una documentación que olvidamos en su vehículo el día 31-10-92

Sr. Garriga
Direcció Grans Clients de Catalunya
Telefónica

Molt sovint es parla malament dels taxistes. Malgrat això, jo avui escric aquestes ratlles per donar-los les gràcies, especialment al taxista que el dia 26 de setembre ens va portar des del Teatre Goya fins a la República Argentina.

Jo anava amb unes amigues, per això fins a l'endemà no em vaig adonar que no tenia el billetter. A la tarda, el mateix taxista em va trucar a casa i es va oferir a portar-me'l. A dins hi duia tots els papers i diners. Un miler de gràcies a aquest taxista. Sort que encara hi ha gent així!

Josefa Nadal, vda. Badia
23 d'octubre de 1992

Objectes Perduts de l'Ajuntament de Barcelona.
Telèfon: 379.00.00.
(exts. 2051 i 2057).

Solució Memorímetro nº 36 Revista Nº 73

- 1.- Serra de Collserola, cerca del Tibidabo, a 420 m.
- 2.- Si us plau, necessito reparar la pinça de fre (pinza de freno)
- 3.- Avinguda de Sarrià, 33
- 4.- Encara no hi ha un horari perquè és un equipament en fase de construcció.
- 5.- Badalona
- 6.- Barcelona is a city that during the year offers a very important number of congresses and performances.
- 7.- La salida 11 conecta la Ronda con la Diagonal y las autopistas y carreteras de la zona sur de Barcelona (A-7 y N-II y N-340). También comunica con los municipios metropolitanos de Esplugues de Llobregat y Molins de Rei.
- 8.- La salida 23 de la Ronda del Litoral conduce al Poblenou.
- 9.- Campaxuet
- 10.- 1905 (1867)

El premio de 10.000 ptas. ha correspondido a Miguel Royo, Lic. 4367. Estará a su disposición en el Servei del Taxi de la EMT. c/ 62, número 420, Zona Franca . 08040 Barcelona.

Departament d'objectes perduts del Servei del Taxi Telèfon: 412.00.00.

Relació d'objectes recuperats amb la col.laboració dels professionals taxistes i a través de les trucades realitzades pels usuaris del taxi i/o pels propis taxistes al telèfon: 412.00.00.

●
Llicència: 10395

Nom del taxista:
Juan Romero Nieto

Nom de l'usuària:
Emilia Cañedo

Objecte recuperat:
Borsa de viatge

Dia: 9/10/92

●
Llicència: 1324

Nom del taxista:

Martín Casquero Burón

Nom de l'usuària:

M^a Teresa Puig

Objecte recuperat:

1000 ptes. per error de canvi

Dia: 29/10/92

●
Llicència: 306

Nom del taxista:

José Barbancho Almansa

Nom de l'usuària:

Joana Queralt

Objecte recuperat:

un abric

Dia: 25/10/92

●
Llicència: 8346

Nom del taxista:

Gabino Fernández López

Nom de l'usuària:

Consuelo Sánchez

Objecte recuperat:

un clauer

Dia: 29/10/92



HOTEL
BARCELONA
Sants
* * * *



El Hotel BARCELONA-SANTS situado sobre la estación de ferrocarril del mismo nombre, tiene su entrada principal a través de la rampa de acceso que hay en la Plaza dels Països Catalans.

Dispone de 375 habitaciones de gran confort de 4 estrellas, Restaurante, Salón de Belleza, Cafetería, Bar-Club y distintos salones para reuniones entre ellos, uno con capacidad de 1.500 personas.

Tel. 490 95 95

Telex 97568

FAX 490 60 45

08014 BARCELONA

Sres. Taxistas,

a partir de ahora podrán adquirir los

TALONARIOS

DE RECIBOS DE TAXI

en:

CIUTAT GROGA

c/ Lutzana, 115
08018 - BARCELONA

S.T.A.C.

Pge. de Carles I, 82
08018 - BARCELONA

RADIO TAXI

c/ Taulat, 19
08005 - BARCELONA

S.T.A.B.

c/ La Jota, 81. Baixos
08016 - BARCELONA

LLIBRERIA ESCOCIA

c/ Escocia, 116
08016 - BARCELONA

G.U.T.

Passatge Jaume Roig, 19
08028 - BARCELONA

TAXIMETROS BARCINO S.L.

c/ Lepant, 217-219
08013 - BARCELONA

TAXI AUTO

c/ Castillejos, 306
08025 - BARCELONA

campanya

“Taxi, posa’t guapo”

1992



CAMPANYA PER A LA MILLORA DEL PAISATGE URBÀ

Ajuntament  de Barcelona



Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport