

TAXI 29



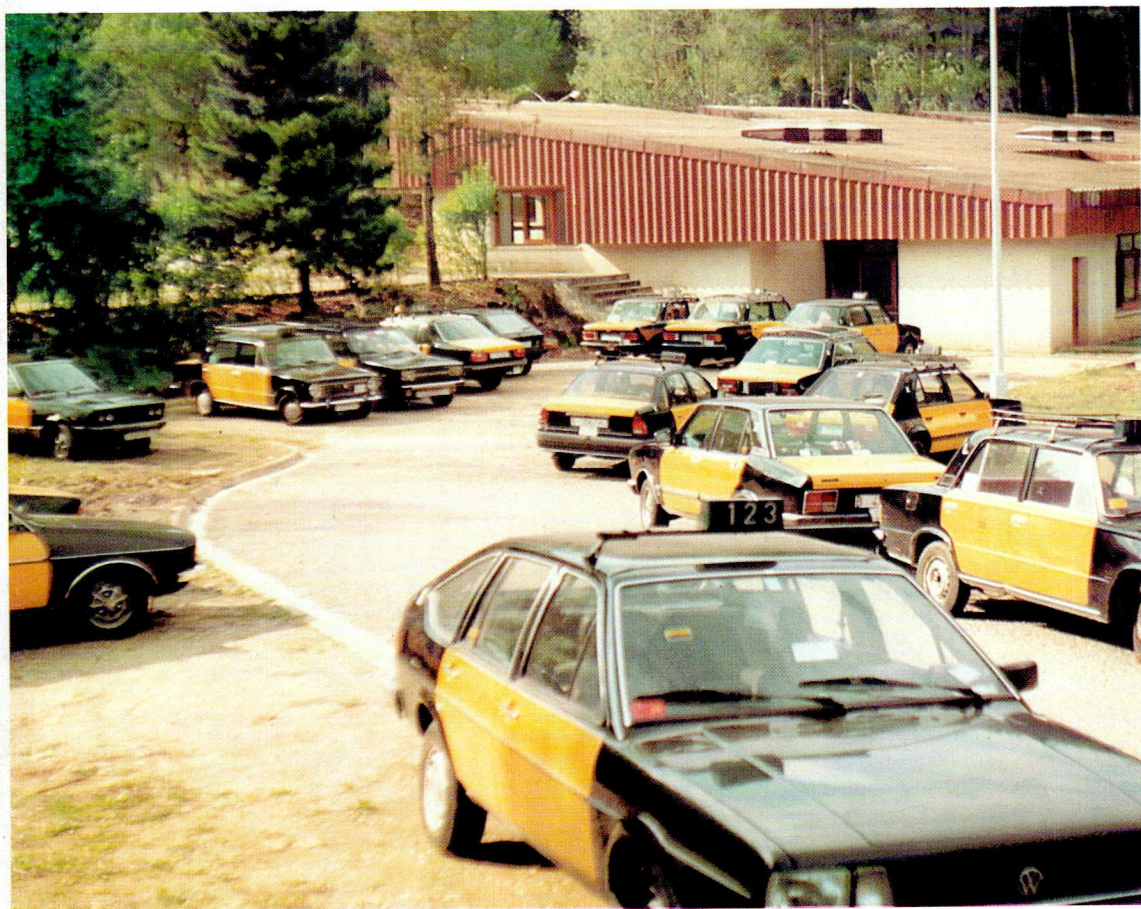
CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA



Butlletí núm. 29
Febrer 1988

CMB
CARRER 62 NÚM. 420 SECTOR A, ZONA FRANCA. 08004 BARCELONA
TEL. (93) 336 00 00 - TÈLEX 53276 CMBC E

Encara estàs a temps vine a l'escola



CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA
Direcció de Serveis de Transports. Unitat del Taxi

Edita:
Assessoria de comunicació i relacions
Servei de publicacions
Realització:
Servei gràfic de la CMB
Dipòsit legal: B. 27.521 - 1983
ROMARGRAF, S.A.

Editorial

Aquests darrers dies han aparegut a diferents diaris de Barcelona diverses notícies relatives al sector del taxi: els conflictes de l'Aeroport, el casino ilegal en una cooperativa de taxistes... La imatge del taxi és a punt.

En aquest sentit, ha restat palesa la posició de la Corporación Metropolitana de Barcelona davant la reivindicació d'un reduït nombre de taxistes que pretenia que se'ls indultés de les multes que els foren imposades en l'exercici de la seva professió.

En aquest sentit publiquem al butlletí un acord de la Comissió de Govern.

Però el fet és molt més greu del que ens podem imaginar, perquè davant dels ciutadans de Barcelona aquesta reivindicació, de totes passades injusta, es fa general al col·lectiu de taxistes.

És evident que no es tracta de bons i dolents, però mentre que uns utilitzen la mala entesa "picaresca" vers el ciutadà, l'Administració i ells mateixos, altres (la majoria) lluiten dia rera dia per tal que la seva professió sigui reconeguda dignament entre els ciutadans i els usuaris d'aquest servei.

Sabem que el camí que hem triat és el correcte. Aquests no són temps de reivindicar situacions privilegiades per a un reduït grup de taxistes i injustes per a la resta; cal que tothom lluiti per tal d'aconseguir una millor preparació, una millor qualitat en el treball i per obrir nous mercats, en els quals el taxi pot jugar un paper molt important.

En definitiva, cal que tots els taxistes de Barcelona i la seva àrea metropolitana aconseguixin que la seva professió sigui admirada pels usuaris del taxi, pol d'atracció per aquells que encara no ho són i exemple de professionalitat per a la resta de companys d'altres indrets.

Editorial

En estos últimos días han aparecido en distintos periódicos de Barcelona diversas noticias relativas al sector del taxi: los conflictos del aeropuerto, el casino ilegal en una cooperativa de taxistas... La imagen del taxi está a punto.

En este sentido, ha quedado clara la posición de la Corporación Metropolitana de Barcelona ante la reivindicación de un reducido número de taxistas que pretendían que se les indultara de las multas que les fueron impuestas en el ejercicio de su profesión.

Con la misma intención, publicamos en el boletín un acuerdo de la Comisión de Gobierno.

Pero el hecho es mucho más grave de lo que nos imaginamos, porque ante los ciudadanos de Barcelona esta reivindicación, totalmente injusta, se generaliza al colectivo de taxistas.

Es evidente que no se trata de buenos ni malos, pero mientras que unos utilizan la mal entendida "picaresca" hacia el ciudadano, la Administración y ellos mismos, otros (la mayoría) luchan día tras día para que su profesión sea dignamente reconocida entre los ciudadanos y los usuarios de este servicio.

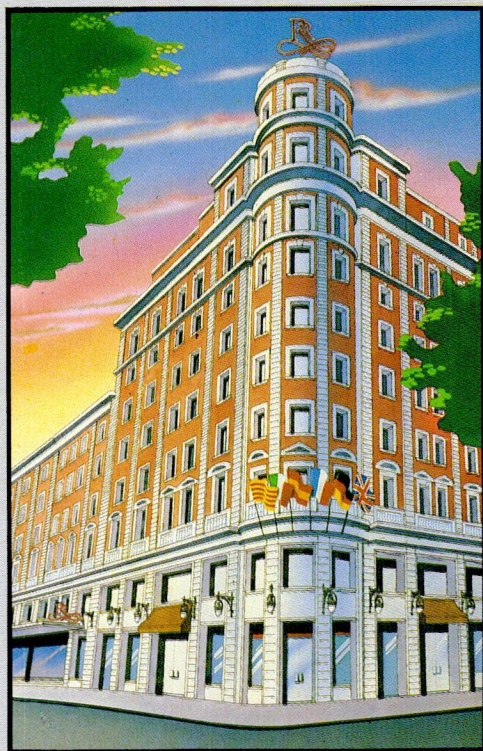
Sabemos que el camino escogido es el correcto. Estos no son tiempos de reivindicar situaciones privilegiadas por un reducido número de taxistas e injustas para el resto; es preciso que todos luchen para la consecución de una mejor preparación, una mejor calidad en el trabajo y para abrir nuevos mercados, en los cuales el taxi, pueda desempeñar un importante cometido.

En definitiva, es necesario que todos los taxistas de Barcelona y su área metropolitana, consigan que su profesión sea admirada por los usuarios del taxi, polo de atracción para aquellos que todavía no lo son y ejemplo de profesionalidad para los demás compañeros de otros lugares.

RAMADA RENAISSANCE® HOTEL BARCELONA

Ramblas, 111
08002 BARCELONA - ESPAÑA Tels. Reservas 318 26 00 - 318 44 32
Télex 54634 Telefax (93) 301 77 76

APERTURA 1.º MARZO 1988



- En el centro comercial de la ciudad, en las famosas Ramblas Barcelonesas.
Cercano al Barrio Gótico, Palacio de la Música y Teatro del Liceo.
A corta distancia del puerto.
 - Aeropuerto a 20 minutos.
 - Estación Central a 10 minutos.
 - A 158 Km de la frontera con Francia por la autopista A-7.
- 210 habitaciones lujosamente decoradas.
6 espaciosas suites.
1 suite presidencial, situada en la última planta con vistas sobre la ciudad.
- camas de anchura extra.
 - aire acondicionado con control individual.
 - radio y T.V. con mando a distancia, canales C.N.C., europeos y video.
 - minibar.
 - todos los baños con teléfono, secador y calefacción por suelo radiante.
 - teléfono directo.
 - totalmente insonorizadas.
 - habitaciones con facilidades para minusválidos.
 - habitaciones para no fumadores.
- Dos Restaurantes.
Cocktail Bar.
Garaje.
Salones para reuniones hasta 250 personas

RENAISSANCE CLUB

Los últimos cuatro pisos están dedicados al Renaissance Club, con 28 lujosas habitaciones y con un amplio abanico de servicios como ascensor privado, registro individualizado. Bar y Restaurante privado, así como Minitel, artículos de atención al cliente y bata de baño.

Se aceptan tarjetas de Crédito.

Acord de la Comissió de govern de la C.M.B.

Un reduït nombre de taxistes, pretén que la CMB prengui determinades decisions respecte al pagament de les taxes i multes i revisi els expedients de sanció.

Respecte a aquestes pretensions, la CMB comunica al sector del taxi i a l'opinió pública en general:

1r.— Que reiteradament, la CMB ha donat facilitats als taxistes què, justificadament, han sol·licitat un pagament més còmode dels seus deutes i les continuarà donant.

2n.— Que les sancions imposades per diversos conceptes a qualsevol taxista són revisables, sempre d'acord amb la Llei de Procediment Administratiu.

3r.— Que la CMB no pot negociar amb grups de taxistes independents, ja que el camí més correcte és fer-ho amb les associacions professionals més representatives.

4t.— Que la CMB està tractant amb les Associacions STAB (La Jota), C.I.T. (Berlín) i STATC, els punts esmentats anteriorment i d'altres d'interès per al sector, per ser aquestes les associacions més representatives i que a més han pres les seves distàncies crítiques amb els grups que pretenen, mitjançant pressió, obtenir avantatges clarament insostenibles.

5è.— Que la CMB no consentirà actituds irresponsables de part de grups de taxistes a l'acropart, que provocant alteracions d'ordre públic, impedeixen la prestació del servei i deterioren la imatge del col·lectiu de taxistes i de la nostra ciutat.

Acuerdo de la Comisión de gobierno de la C.M.B.

Un reducido número de taxistas pretende que la CMB tome determinadas decisiones con respecto al pago de las tasas y multas y revise los expedientes de sanción.

Respecto a estas pretensiones, la CMB comunica al sector del taxi y a la opinión pública en general:

1º. — Que reiteradamente, la CMB ha dado facilidades a los taxistas que, justificadamente, han solicitado un pago más cómodo de sus deudas, y las continuará dando.

2º. — Que las sanciones impuestas por distintos conceptos a cualquier taxista son revisables, siempre de acuerdo con la Ley de Procedimiento Administrativo.

3º. — Que la CMB no puede negociar con grupos de taxistas independientes, sino que el camino más correcto es hacerlo con las asociaciones profesionales más representativas.

4º. — Que la CMB está tratando con las Asociaciones STAB (La Jota), C.I.T. (Berlín) y STATC, los puntos mencionados anteriormente y otros de interés para el sector, por ser éstas las Asociaciones más representativas y que además han tomado sus distancias críticas con los grupos que pretenden, mediante presión, obtener ventajas a todas luces insostenibles.

5º. — Que la CMB no consentirá actitudes irresponsables por parte de pequeños grupos de taxistas en el Aeropuerto, quienes provocando alteraciones del orden público, impiden la prestación del servicio y deterioran la imagen del colectivo de taxistas y de nuestra ciudad.

El taxi, un importante transporte metropolitano

A lo largo de 1987 se ha realizado el "Estudio sobre el régimen tarifario vigente y sus alternativas, en el sector del taxi del Area Metropolitana de Barcelona", por encargo de la Dirección de Serveis de Transports de la CMB a la empresa consultora 7-SET (Serveis d'Enginyeria del Transport).

La amplia diversidad de objetivos que se han planteado en el Estudio, se sintetiza en uno: lograr un conocimiento fidedigno de los diversos aspectos que configuran el sector del taxi metropolitano. O dicho en otras palabras, investigar y definir cuáles son los parámetros económicos, técnicos y socioeconómicos que caracterizan al sector.

Para abordar esta tarea se ha definido una metodología precisa que, en esencia, consiste en realizar una modelización del servicio del taxi mediante un sofisticado procedimiento informático, que reproduce las pautas globales de movilidad de los taxis en el ámbito del Area Metropolitana: dónde se generan los viajes, dónde se dirigen y por qué itinerarios de la red viaria discurren.

A pesar de que la aplicación de esta herramienta informática es novedosa en un sector tan específico como el del taxi, su uso es habitual en el estudio de otros subsistemas de transporte (vehículo privado y transporte público: autobús urbano, metro); y en este caso, constituye la opción idónea para analizar una flota de 11.000 vehículos.

Es innegable que la informática ha constituido una herramienta muy útil para el desarrollo del estudio, pero por sí sola hubiera resultado insuficiente para calibrar la realidad del sector, sin estar respaldada por tres fuentes de información; que en cierto modo han establecido un marco de referencia y una situación de partida:

- 1) Estudios e informes de carácter técnico-económico, realizados con anterioridad por la Corporación Metropolitana de Barcelona.
- 2) Datos sobre tráfico de taxis, contabilizados directamente en diversos puntos de la red viaria básica de Barcelona y del resto de municipios del Area Metropolitana.



3) Encuestas de opinión a los profesionales y usuarios del taxi sobre una gran variedad de cuestiones relacionadas con el servicio.

Los resultados obtenidos en el estudio proporcionan un conocimiento exhaustivo del sector, tanto en términos técnicos como económicos; definen los criterios para analizar el régimen tarifario actual y sus alternativas; y establecen las bases técnicas sobre las que respaldar la toma de decisiones en la gestión del taxi metropolitano, en el tema específico de las tarifas y en actuaciones de otra índole que puedan plantearse en el futuro. En definitiva, se pretende dar una nueva proyección al sector del taxi, al constatar claramente el importante papel que juega este sector en el transporte metropolitano.

En el trabajo desarrollado han participado por el equipo redactor 7-SET, los siguientes Ingenieros de Caminos: Juan Ramon Domínguez, Carles Fábregas, Enric Homedes, Rossend Bosch y Joan M. Pérez. A todos se les agradece el esfuerzo desarrollado, tan necesario en un trabajo de esta envergadura.

La extensión del estudio impide su reproducción completa en estas páginas, aunque gran parte del mismo tiene un acentuado carácter técnico de difícil comprensión para personas no especializadas en estos temas. Es por ello que presentamos a continuación, una selección de los resultados que pueden resultar de mayor interés para el sector.

¡ATENCIÓN! TAXISTAS

Montaje de equipos y
tanques para gas
butano auto taller
"JOAN"

Vila Vall-Llebrera 8
Tel. 397 68 00 - Badalona

NIF 38.706.651 C

¡¡TAXI!! a "CASABLANCA"

Promoción del
Restaurante Casablanca.
Para más
información vean
pág. 20

La Sanitaria

SOCIEDAD ANONIMA DE SEGUROS

Fundada en 1927

SEGURO DE ASISTENCIA SANITARIA

CUADRO DE TARIFAS

GRUPO A

Servicios Completos
Con prestaciones complementarias
(Médico de Cabecera,
Clínica y Especialidades)

Individual **850.-**

FAMILIAR:

dos personas **1.700.-**

tres personas **2.450.-**

cuatro personas **3.250.-**

cada persona más **800.-**

GRUPO B

Servicios Limitados
Con prestaciones complementarias
(Clínica y Especialidades)

Individual **700.-**

FAMILIAR:

dos personas **1.400.-**

tres personas **2.000.-**

cuatro personas **2.650.-**

cada persona más **650.-**

La Sanitaria

C/ Bruch, 3 pral. - Teléfonos: 301 54 39 / 301 50 88
08010 BARCELONA

3 de cada 10 ciudadanos utiliza el taxi al menos una vez al mes

I. Características de los usuarios del taxi

Abordaremos cuatro aspectos que nos permitan conocer cuáles son los hábitos de los usuarios del taxi en la zona A: motivos y frecuencia de los viajes, forma de tomar el taxi y causas que han llevado a su elección como modo de transporte.

Motivos de los viajes

Cualquier desplazamiento obedece al desarrollo de una actividad por un motivo determinado. Conocer el porcentaje de viajes en taxi según su motivo es un aspecto fundamental de la demanda.

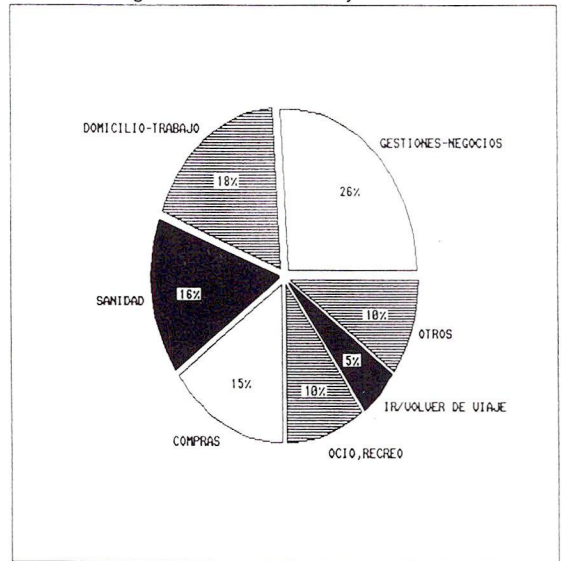
Básicamente los viajes en taxi pueden agruparse en siete tipos según el motivo que los genera:

- Domicilio-trabajo y viceversa.
- Gestiones administrativas y asuntos profesionales.
- Sanidad: ir al médico, hospital.
- Ir/volver de viaje: aeropuerto, estaciones.
- Compras.
- Ocio, recreo.
- Otros motivos: visitas,...

En la figura 1 se ilustra el porcentaje de viajes que se realiza por cada motivo, extraído a partir de una encuesta realizada a los usuarios durante el mes de marzo de 1987:

- En general se aprecia que el uso del taxi obedece a una gran diversidad de motivos, puesto que cinco de ellos (domicilio-trabajo, gestiones,

Fig. 1. Motivo de los viajes en taxi.



sanidad, compras y ocio) tienen una repercusión igual o superior al 10%.

- Los viajes predominantes están relacionados con gestiones administrativas, asuntos profesionales y los que se producen entre el domicilio y el lugar de trabajo. Ambos motivos totalizan, en conjunto, casi la mitad de los viajes.

- Esta distribución de viajes por motivos corresponde al cómputo global de días laborables y festivos, y períodos diurno y nocturno. Un análisis más pormenorizado por días y períodos introduce los siguientes matices:

- a) En día laborable de noche, y en sábado y domingo, se produce un incremento sensible del motivo ocio, que sobrepasa el 20% de los desplazamientos.

b) En sábado es significativo el incremento que experimentan los desplazamientos por el motivo compras, hasta alcanzar un 25% de los viajes.

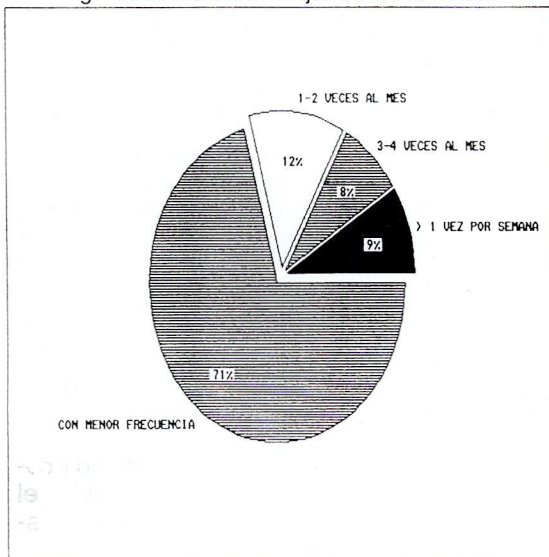
Frecuencia de los viajes

La frecuencia de utilización del taxi da una aproximación del nivel de asiduidad de los usuarios; es decir, si el taxi lo utiliza una clientela habitual, o por el contrario, se trata de usuarios esporádicos que lo cogen de vez en cuando.

En la figura 2 se representa la distribución de los usuarios según la frecuencia con que viajan en taxi. En término medio, se puede afirmar que 3 de cada 10 usuarios cogen el taxi al menos una vez al mes, mientras que el resto lo coge con menor frecuencia.

Estos valores están indicando que la base de usuarios del taxi es muy amplia, lo utiliza mucha gente, pero el nivel de asiduidad en su uso es reducido.

Fig. 2. Frecuencia de viajes de los usuarios.



Forma de tomar el taxi

La forma de tomar el taxi puede suponer una postura pasiva por parte del usuario, en el caso que espere que el taxista pase por sus proximidades y le indique el aviso de parada; o por el contrario la postura puede ser activa, cuando el usuario se dirige a una parada, o llama por teléfono a una central de radio-taxi o a una parada.

Es evidente que ambas situaciones comportan distintas formas de trabajar para el taxista. Trabajando en parada, el taxista puede optimizar el número de kilómetros que realiza sin pasaje, pero tendrá mayor dificultad para encontrar clientes, siempre que éstos tengan la posibilidad de hallar un taxi libre en circulación. En cambio, un taxista que normalmente trabaja en pista, suele recorrer más kilómetros sin pasaje pero realiza más carreras.

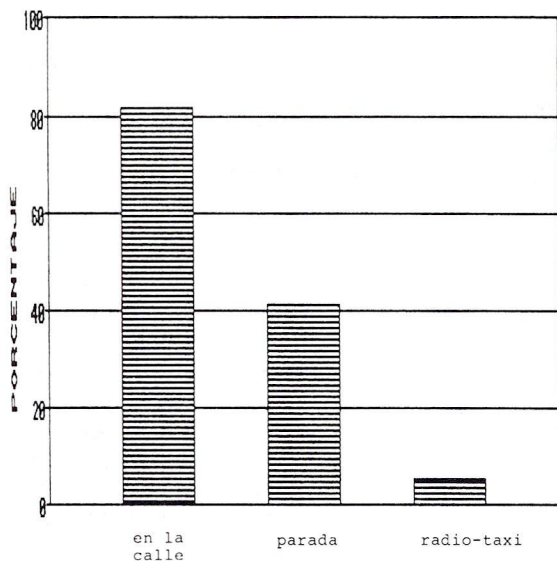
Desde el punto de vista del usuario, es notorio que la ventaja que supone encontrar un taxi libre en cualquier punto, tiene la contrapartida que se crea un tráfico de agitación de taxis libres, que contribuye a incrementar la congestión vial y la contaminación del medio ambiente. Por tanto, es indudable el interés por conocer cuál es la postura del usuario a este respecto (tabla 1 y figura 3).

Tabla 1. Forma de tomar el taxi

Opción	%
Parándolo en la calle	82
En una parada	41
Central de radio-taxi	5

A pesar de que el usuario no recurre siempre a la misma forma de coger el taxi, la tendencia mayoritaria es la de pararlo en la calle en más de un 80% de los usuarios. Un 40% de los usuarios acuden en ocasiones a las paradas, y tan sólo un 5% lo solicita alguna vez a una emisora de radio-taxi.

Fig. 3. Forma de tomar el taxi.



El uso del radio-taxi se intensifica durante la noche, en que llega a alcanzar una incidencia del 10%.

Según el grado de compromiso del motivo que genera el viaje varía la forma de coger el taxi. Por ejemplo, cuando el motivo es ir o volver de viaje hay una mayor predisposición a acudir a una parada o llamar a una central de radio-taxi.

Causas de la elección del taxi

Las razones que inducen a la población a coger el taxi para realizar sus desplazamientos se pueden resumir en dos:

- Por las cualidades intrínsecas del servicio: comodidad, rapidez.
- Por razones de cautividad, es decir, por no tener otra forma de realizar el trayecto o por imposibilidad física (tabla 2 y figura 4).

Los usuarios normalmente declaran más de una causa para la elección del taxi. Salvo un 20% que alega coger el taxi por razones de cautividad (imposibilidad física o no tener a su

alcanse otro modo de transporte alternativo), la mayoría lo elige –frente a los servicios públicos o el vehículo propio– por comodidad y rapidez. Sobre estas dos cualidades gravita el atractivo del taxi para sus usuarios.

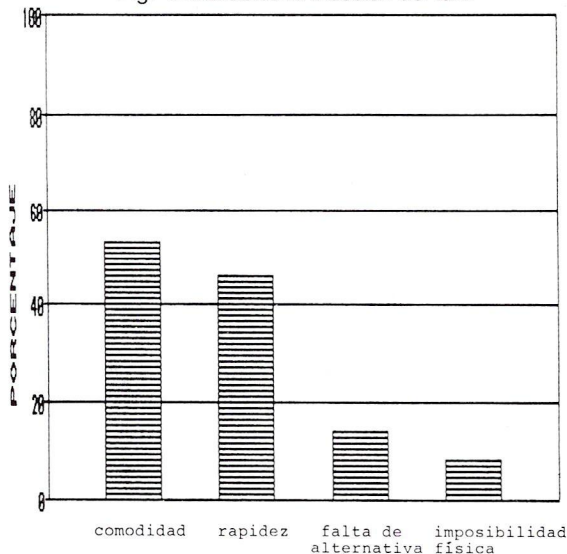
Las causas de elección del taxi varían sensiblemente a lo largo del día. Durante la noche, casi la mitad de los usuarios toman el taxi por falta de alternativa, mientras que las otras opciones experimentan un leve descenso.

La única diferencia apreciable entre días festivos y laborables, es que en los primeros se registra un ligero aumento de los usuarios que declaran la falta de alternativa como causa para la elección del taxi. Esta variación es lógica si se tiene en cuenta que durante la noche y los días festivos, la oferta de transporte público se reduce apreciablemente.

Tabla 2. Causa de la elección del taxi

Causa	%
Comodidad	53
Rapidez	46
Falta de alternativa	14
Imposibilidad física	8

Fig. 4. Causa de la elección del taxi.





II. Volumen total de carreras en la zona A

El volumen de carreras que se realizan diariamente en la zona A, constituye el nivel de la demanda en taxi satisfecha en las condiciones actuales. Es, por tanto, uno de los datos básicos que interviene en cualquier análisis del sector.

Hasta ahora, el volumen de carreras diario se determina a partir de encuesta directa al taxista. Sin embargo, a la hora de globalizar los resultados, este método se encontraba con algunos problemas de difícil solución.

Uno de ellos, por ejemplo, era el de determinar a qué universo, o población estadística, debían aplicarse los valores medios de la encuesta con el fin de obtener el resultado propuesto: ¿al de taxistas?, ¿al de licencias?, ¿cuál era el número de taxis inoperantes en un día típico por causa de reparaciones, enfermedad, etc.?

Por otra parte, es sobradamente conocido que no todos los operadores del taxi trabajan en el

mismo período del día, ni realizan el mismo horario, ni trabajan el mismo número de horas. Además, unos trabajan preferentemente en pista, mientras que otros lo hacen en parada.

Es evidente, por lo tanto, la dificultad que implica homogeneizar, en una base común, los resultados de las encuestas.

Para salvar los escollos que representa la contestación a los interrogantes anteriormente planteados, se ha realizado un cambio del enfoque con el cual se aborda el problema.

En efecto, la determinación del volumen total de carreras se realiza en base a las intensidades de taxis medidas en la calle, lo cual permite llegar a unas cifras del volumen total de carreras independientemente de dichas consideraciones, cuyo tratamiento pueden realizarse igualmente "a posteriori", una vez obtenidos unos resultados globales.

Ahora bien, el paso de intensidades de taxis ocupados a número de carreras no es, ni mu-

cho menos, directo. El instrumento que permite realizar esta operación es la modelización del sistema de movilidad en taxi, es decir, la formulación de un modelo de tráfico. Un modelo reproduce mediante expresiones matemáticas las principales pautas de comportamiento del sistema.

Con el objeto de simplificar y no alargar excesivamente la exposición, se comentan seguidamente los resultados que proporciona este modelo, sin extendernos más en su descripción, que es sumamente técnica y compleja.

Número de carreras en día laborable

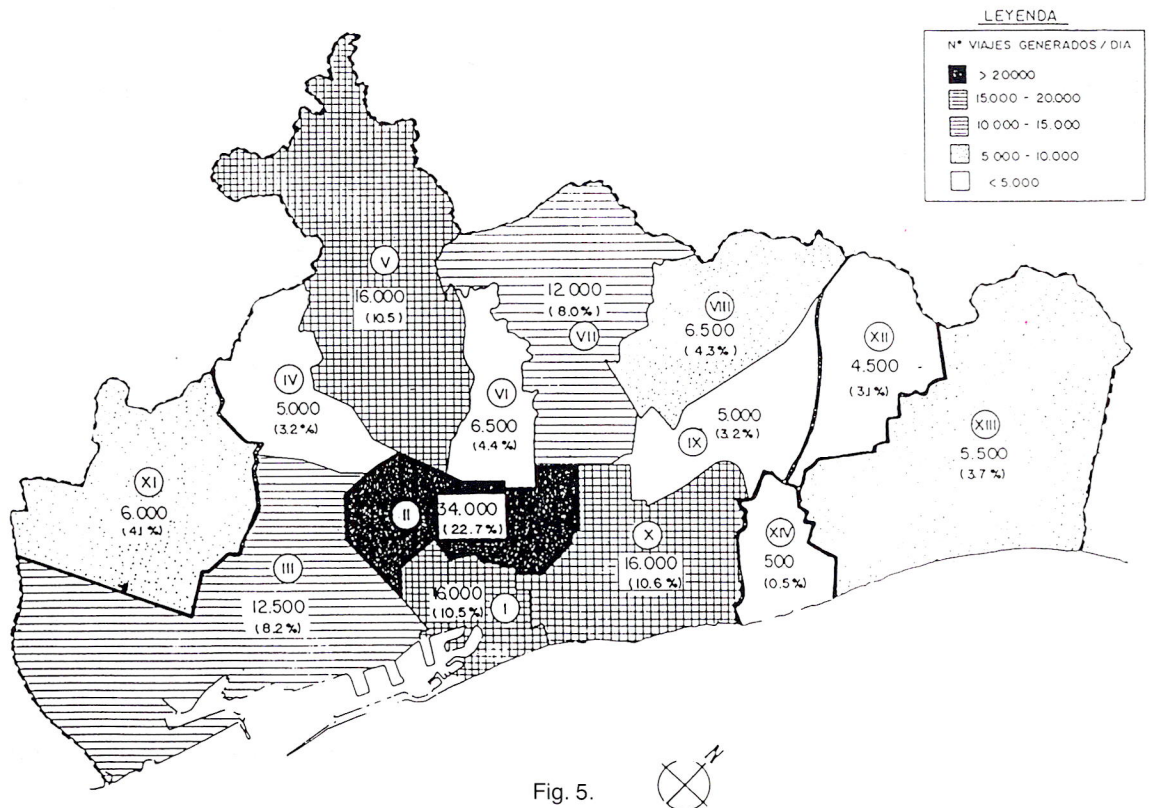
En un día laborable típico (de lunes a viernes), se realizan en la zona A un total de 151.000 carreras, de las cuales 133.000 (el 88%) corresponde al período de aplicación de la tarifa diurna

na T3 (06-22 h.); y las 18.000 restantes (12%) al período nocturno (22-06 h.), T2.

La demanda satisfecha en el período diurno es, en términos relativos, teniendo en cuenta que las cifras se refieren a períodos de distinta amplitud (16 y 8 horas respectivamente), casi cuatro veces la del período nocturno (exactamente 3.7). Si únicamente consideramos cifras absolutas, es de 7.4 veces.

De las 151.000 carreras totales, únicamente 8.000 (el 5%) rebasan el límite entre las zonas A y B, siendo, por lo tanto, la gran mayoría de las carreras internas a la zona A.

En cuanto a su distribución espacial, en la figura 5 se representa el número de carreras que se generan en cada uno de los distritos de Barcelona y municipios integrantes de la zona A.



El distrito II (Eixample) es, con diferencia, la zona donde se produce la mayor generación, que puede cifrarse en unos 34.000 viajes/día; siendo del orden del doble de la que tiene lugar en los distritos inmediatamente siguientes: el I (Ciutat Vella), V (Sarriá – St. Gervasi) y X (St. Martí), con 16.000 carreras cada uno de ellos; y casi la cuarta parte del total de carreras generadas en la zona A.

A medida que aumenta la distancia al centro terciario de Barcelona se reduce considerablemente la generación de viajes; baste decir que ninguno de los restantes municipios de la zona A supera las 6.000 carreras/día.

Número de carreras en sábado y festivos

Los sábados y domingos son días especiales por la disminución que experimenta la oferta (flota de taxis en la calle), y la demanda, debido al descenso general de actividad económica.

Los sábados se realizan un total de 111.000 carreras, que representan dos terceras partes (el 74%) de las realizadas un día laborable típico. Cerca de 4.700 carreras (el 4%) tienen uno de sus extremos fuera de la zona A; la mayoría de carreras son, como los días laborables, interiores a la misma.

Los domingos y festivos la demanda se reduce casi a la mitad, ya que se contabilizan 79.000 carreras, que representan el 52% de las registradas en un día laborable. Los viajes con origen o destino fuera de la zona A, pero que tienen un extremo dentro de la misma, siguen la misma tónica que el resto de días de la demanda, es decir, representan un porcentaje muy reducido del total, aunque algo superior, del orden del 7%.

La figura 6 representa la distribución espacial de la generación de los viajes en día festivo, por distritos y municipios. Obsérvese que es muy similar a la representada en la figura 5 para los días laborables, pero con unos valores de la generación aproximadamente iguales a la mitad.

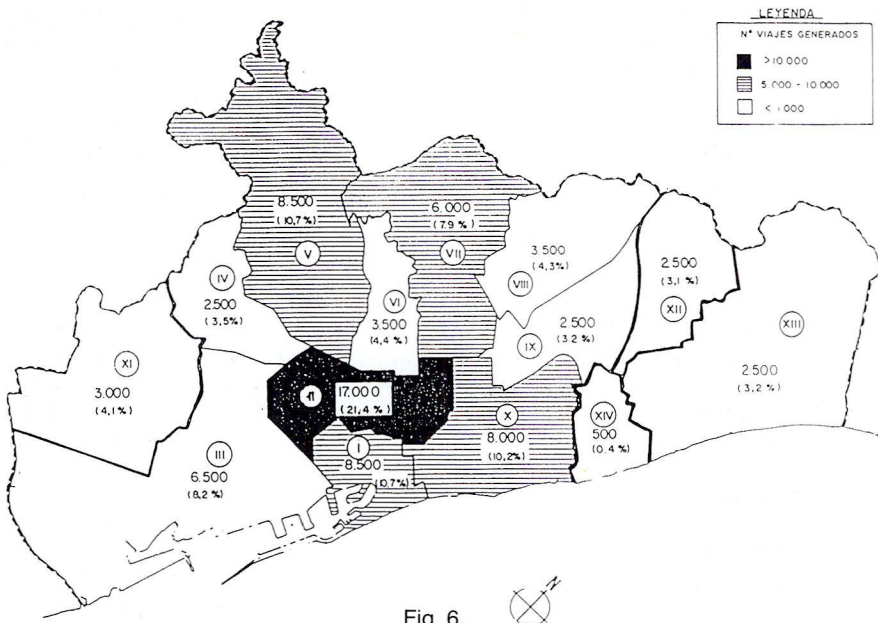


Fig. 6.

El distrito II (Eixample) es, también los días festivos, el principal generador de viajes, aunque relativamente tiene un peso algo inferior al de un día laborable y del orden del 21%. Aunque los viajes relacionados con el ocio aumenten de forma importante en la zona centro los días festivos, dicho incremento queda compensado por la gran disminución que experimentan los relacionados con los negocios, compras y actividades profesionales en general.

En la tabla 3 se resumen los resultados relati-

vos al número de carreras expuestos hasta ahora.

A título de resumen destacamos los siguientes aspectos:

– La gran mayoría de los viajes que se producen o atraen en la zona A, aproximadamente el 95%, no rebasa sus límites. Además, dentro de esta zona, la generación está fuertemente focalizada en el centro terciario de Barcelona, dado que los distritos I y II generan, ellos solos, la tercera parte de los viajes del área.

Tabla 3. Número de carreras resultante de la modelización

	Lab. (día) (6-22 h.)	Lab. (noc.) (22-6 h.)	Laborable (0-24 h.)	Sábado (0-24 h.)	Festivo (0-24 h.)
% Número total de carreras	132.600	18.013	150.613	111.134	79.323
1. Interiores a la zona A	125.872	16.747	142.619	106.457	73.893
(%)	94,9	93	94,7	95,8	93,2
2. Internas-externas	6.728	1.266	7.994	4.677	5.430
(%)	5,1	7	5,3	4,2	6,8
% 100 = Total lab. (diur. + noct.)	88,04	11,96	100	73,79	52,67
% 100 = Laborable diurno	100	13,58	113,58	83,81	59,82

– Las variaciones del número de carreras son muy acusadas entre días laborables, sábados y festivos, dado que en estos dos últimos días dicho número se reduce a las dos terceras partes y a la mitad, respectivamente, del registrado los días laborables. Del mismo modo, en el período nocturno la disminución de la demanda es muy importante, casi de la cuarta parte de la del período diurno.

III. Flujos de viajes e intensidades de tráfico de taxis en la zona A

Las carreras en taxi se distribuyen entre los puntos de origen y destino de los viajes de acuerdo con unos criterios de distancia, tiempo o coste entre cada par de puntos. Existirán, por lo tanto, puntos o zonas con una mayor interrelación, cuyos flujos de taxis serán claramente superiores a los que tienen lugar entre el resto de zonas.

Seguidamente se describen dichos flujos, reflejo de las relaciones más importantes de la movilidad en taxi; y finalmente se representa un mapa de intensidades de tráfico en la red para el total de carreras que tienen lugar en la zona A, en el período diurno de un día laborable típico.

Flujos de viajes en taxi

Los flujos más importantes en el período diurno de un día laborable típico son aquellos que tienen por origen o destino el distrito II (l'Eixample), principal zona generadora y atractora de viajes. Entre ellos, destacan por su magnitud los internos al distrito (carreras que empiezan y terminan dentro de l'Eixample) que suponen un total de 7.600 carreras; los que se establecen con el distrito I (Ciutat Vella), de 7.900 carreras; con el distrito V (Sarrià - St. Gervasi), de 6.400; con el X (St. Martí - Poblenou), de 6.200; con el



III (Sants - Montjuïc), de 5.300 y con el VII (Horta), de 4.400 carreras. En todos los casos se entiende que los flujos son la suma de los sentidos de desplazamiento (p.e. viajes de la zona I a la II y de la II a la I).

El resto de flujos entre distritos no superan las 3.000 carreras, a excepción de los que tienen lugar entre los distritos I (Ciutat Vella) y V (Sant Martí - St. Gervasi), que son del orden de las 3.100 carreras.

En la figura 7 se ha representado, con trazos de grosor proporcional a su magnitud, todos los flujos mencionados hasta ahora y también los superiores a las 2.000 carreras entre los dos sentidos de desplazamiento.

Obsérvese que estos últimos se encuentran también muy polarizados en torno a los distritos I y II.

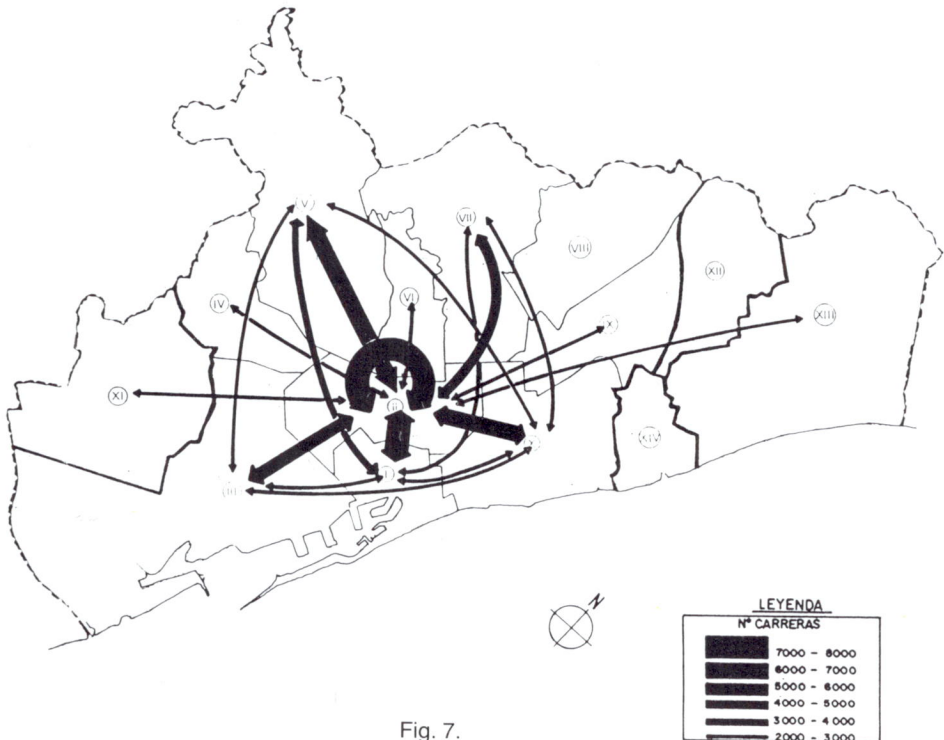


Fig. 7.

Intensidades de tráfico

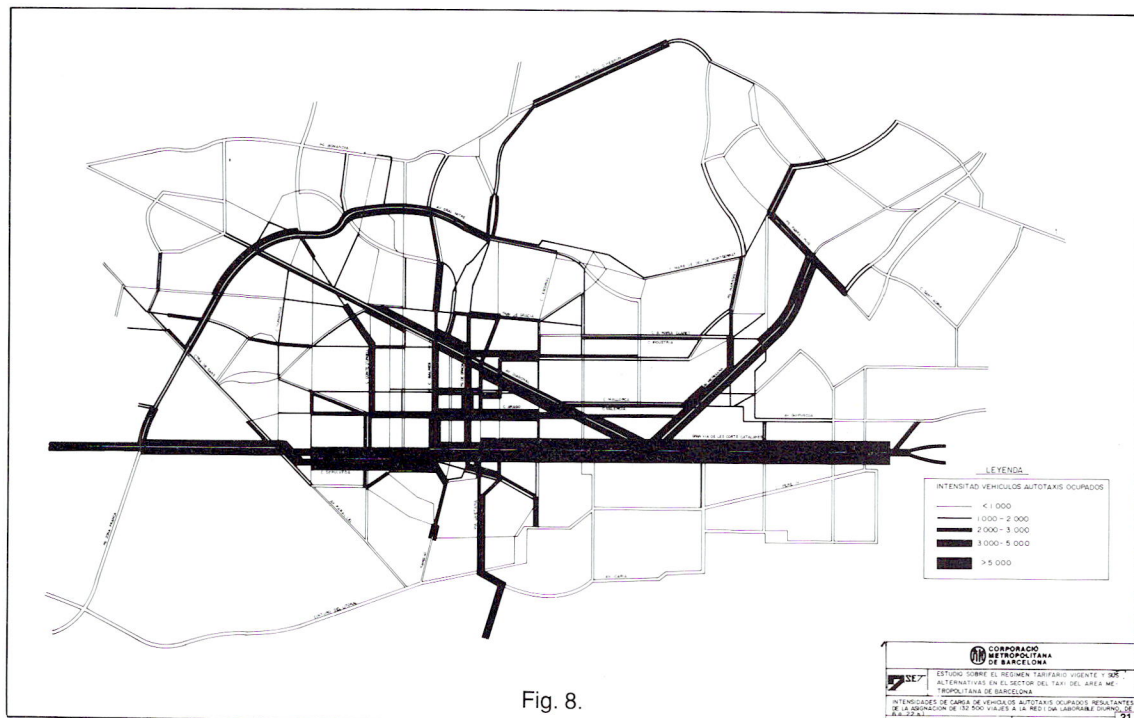
Los flujos representados en la figura 7 han sido tratados hasta este momento, independientemente del recorrido o itinerarios que siguen en la red de calles. Veamos seguidamente a través de qué ejes viarios se realizan estos viajes. El camino suele elegirse de forma que el tiempo invertido en recorrerlo sea mínimo.

En la figura 8 se reflejan, de acuerdo con una escala de grosores, las intensidades de tráfico que recorren cada uno de los tramos de las vías más importantes de la zona A.

Obsérvese que los grandes ejes viarios son también los que cuentan con intensidades de carga más elevada (Gran Vía, Avda. Diagonal, Aragón, Avda. Meridiana), donde se superan,

en muchos casos ampliamente, la intensidad de 5.000 taxis ocupados en las 16 horas diurnas (incluso rebasando los 8.000). Es en el paquete urbano central donde se dan las mayores densidades circulatorias de taxis, disminuyendo claramente en la periferia.

Así pues, como conclusión, podemos afirmar que las relaciones de movilidad en taxi se encuentran fuertemente polarizadas por el centro terciario de Barcelona, representado por los distritos I y II, donde se dan, como consecuencia, las mayores intensidades de circulación de vehículos autotaxis. Los volúmenes de tráfico en los principales ejes viarios superan ampliamente los 5.000 taxis en las 16 horas diurnas, y se alcanzan cifras muy importantes, del orden de los 8.000 - 10.000 vehículos.



IV. El sector taxi en la zona B

La creación de las dos zonas tarifarias A y B en 1982 surgió por la necesidad de primar con tarifas más altas la zona en la que la afluencia de usuarios era menor, mientras que en los puntos de mayor afluencia las tarifas eran más bajas. Esta misma circunstancia también era válida dentro de cada zona para el horario diurno y el horario nocturno, y asimismo para los días laborables y los días festivos, aplicando en cada caso distintas tarifas.

Se tenían definidas por tanto dos áreas tarifarias, dos períodos al día y dos tipos de días, juntamente con tres tarifas distintas. La distribución de estos elementos se realizó de la siguiente forma:

	Laborables		Festivos	
	6-22h.	22-6h.	6-22h.	22-6h.
Zona A	T3	T2	T2	T2
Zona B	T2	T1	T1	T1

La zona A la constituyeron los municipios de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Badalona, Santa Coloma de Gramenet y Sant Adrià de Besòs, mientras que la zona B la componen los 22 municipios restantes del Area Metropolitana (figura 9).

Para entender mejor las características diferenciales entre ambas zonas se indican a continuación los siguientes datos:

Aunque las desviaciones de la media de habitantes por hectárea son importantes en la zona B, considerando individualmente municipio por municipio únicamente Cornellà y Esplugues alcanzan unas densidades de población superiores a 100 hab/ha, y por tanto comparables a las de la zona A. Esto supone que la densidad no sólo es mucho más alta en esta zona, sino que además es más homogénea.

La zona B está formada por municipios con uno o más núcleos urbanos, y con grandes extensiones de terreno en los que la ocupación es baja o casi nula. El conjunto de esta área no es

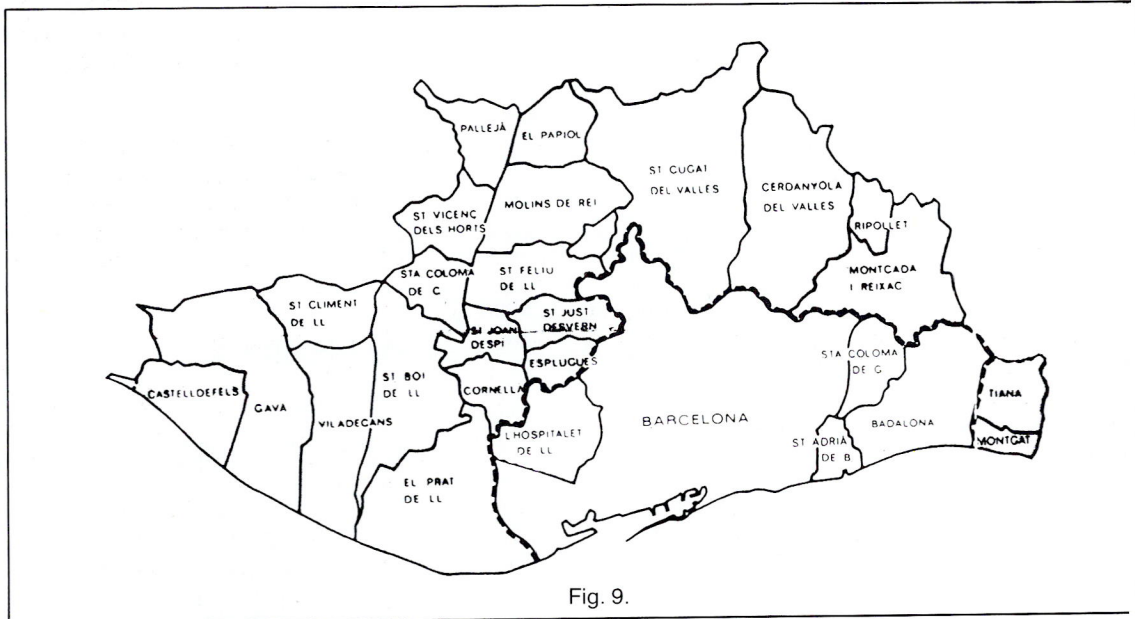


Fig. 9.

pues un continuo urbano, sino un conjunto de núcleos densamente poblados, cuya conexión entre sí es más débil que la que existe entre Barcelona y su conurbación.

	Zona A	Zona B
Superficie	144 km	334 km
Población	2.375.000 hab.	645.000 hab.
Densidad de población	165,1 hab./ha.	19,3 hab./ha.

Esta configuración urbana distinta repercute lógicamente sobre la estructura funcional del sec-

tor del taxi, tanto en el reparto de la flota como en la distribución de la demanda y las características de la explotación en cada una de las zonas. Veamos algunos de los aspectos diferenciales del servicio del taxi en las zonas A y B que confirman la hipótesis anterior.

Los valores arriba indicados son cifras medias representativas del sector en su globalidad, pero que no son generalizables a todos los casos particulares, con los que pueden diferir en mayor o menor grado.

	Zona A	Zona B (sin aeropuerto)
Flota de taxis	10.100-10.300	400-450
Carreras totales en un día laborable (24 h.)	151.000	6.000
Kilómetros diarios recorridos por taxista	177	170
% de kilómetros ocupados	48	44
Carreras en día laborable por taxista	21	14
Longitud media de las carreras (km)	4,0	5,4
Número de pasajeros por carrera	1,4	1,9

El dato más significativo es el menor número de carreras que se realiza en la zona B, un 35% inferior a las que realiza diariamente un taxista de la zona A. Sin embargo, esta reducción de carreras en la zona B se compensa en cierto modo por su mayor longitud media.

Hay otros rasgos específicos del servicio de taxi en la zona B que merecen una mención especial:

- El trabajo en parada, al contrario que en la zona A, es el que está más implantado. Para un 80% de los taxistas esta es una de las formas habituales de explotación, mientras que el trabajo en pista la mitad de la flota no lo practica nunca. También es significativa la alta afiliación a organizaciones de radio-taxi que afecta a más de la mitad de los taxistas.

- La distribución de las carreras a lo largo del día es poco uniforme. Durante la mañana (período comprendido entre las 6 y las 14 h.) se

realizan el 60% de las carreras, por la tarde (de 14 a 22 h.) el 35% y en el período nocturno (de 22 a 6 h.) el 5%. Así pues, es destacable la escasa actividad nocturna y el hecho que casi dos tercios de las carreras se realizan en el período matinal.

- Aproximadamente un 20% de las carreras que realiza un taxista son con destino a Barcelona. En los municipios más próximos a Barcelona este porcentaje es ligeramente superior, mientras que disminuye en los que están más alejados.

- El principal motivo que condiciona el desarrollo de la actividad de taxista en la zona B es el hecho de residir en esta zona, según declaran dos de cada tres taxistas. Otros motivos con menor repercusión son, por este orden: mayor descanso, tranquilidad y seguridad; mayor rentabilidad por ser la tarifa más elevada; mejor conocimiento de la zona y de los clientes; y finalmente, menos desgaste y averías del vehículo.

Señor taxista: Este restaurante lo anunciaremos a primeros de marzo en prensa, guía del ocio, etc. Con el slogan

¡¡TAXI A CASABLANCA!!

El promedio de una comida es de ptas. 700, por lo que no podemos dar comisión; pero si, nos complacería aceptasen nuestra invitación (comida o cena – 50% dto. valida para dos personas)

Muy agradecidos por su atención, atentamente.

Restaurante Casablanca

¡¡TAXI!! A CASABLANCA

carrer Besalú, 22 -EL CLOT- 08026 BARCELONA Tels. 347 02 74 / 301 25 70.



Un restaurant nou i diferent pel seu sistema únic de "BUFFET A PES"

¡¡UNA PESETA EL GRAM!!

Les nostres especialitats són: carns, amanides, plats casolans i molts postres.

Obert tots els dies mitdija y vespre.

I si vol venir amb taxi, nomes cal dir:
¡¡TAXI!! A "CASABLANCA" tots els taxistes ens coneixen

presentant aquest anunci l'obsequien amb un paracaigudes o un joc rítmic.

L'escola de taxistes

Una oportunitat que no podeu perdre

Josep Maria Carandell va exposar en el seu article "L'exemple dels taxistes", publicat en el Butlletí del Taxi nº 26:

"Els taxistes han sabut comprendre, amb anterioritat a la majoria dels nostres col·lectius, que cal trencar l'isolament intern que aquella mandre i aquella por produeixen. Resulta admirable que persones com ells, cansats de conduir tot el dia o tota la nit, trobin encara forces per estudiar l'anglès, per conèixer la riquesa cultural i turística de la ciutat i del país, per reciclar-se en la pròpia professió, per obtenir els certificats d'estudis primaris aquells que no els tenen. Per això convé que els taxistes sàpiguen que no només els ciutadans admiren el seu esforç, sinó que són un exemple per a tothom."

Però l'esforç que fan els taxistes que van a l'escola es veu recompensat per l'ambient que troben, les visites turístiques que realitzen, les excursions que fan amb companys i amb les seves famílies. Poden gaudir de tots els materials àudio-visuals per aprendre amb més facilitat i, sobre tot, estan entre amics estudiant en un ambient molt propici, i tot això gratuïtament.

Per aquest motiu volem que siguin més els taxistes que puguin gaudir de tots aquests avantatges, i donem una última oportunitat perquè els taxistes que vulguin venir a l'escola, puguin incorporar-se a grups creats especialment per a ells.

Els nous cursos d'anglès, turisme, català, cultura general i mecànica, començaràn el 15 de març i duraran fins el 24 de juny. Com sempre, podran triar el seu dia de festa. A més, hem posat a disposició dels alumnes un autocar que, en combinació amb els horaris de l'escola, els portarà des de l'estació d'autobusos de Fabra i

Puig fins a l'Escola, i en acabar les classes els retornarà al mateix lloc.

Preguem que la gent que estigui interessada truqui al Telèfon Groc per fer la seva inscripció. Tenint en compte que, des del moment que la facin, sapiguen que a partir del 15 de març ja podran assistir als cursos directament, sense cap altre avís, i segons el dia de la setmana que hagin triat.

Els horaris de l'autocar, per si volen utilitzar aquest servei, són els següents:

Per als qui puguin anar amb el seu cotxe, l'adreça és: Institució Flor de Maig, carretera d'Horta a Cerdanyola, km 2,5. Les classes començaran a les 10 del matí, per a la gent que vulgui anar els matins, i a les 4 de la tarda per a la gent que hagi triat les tardes.

Una vegada arribin a l'Escola han de demanar pel senyor Àngel Macarro, coordinador dels cursos, i en la seva absència, per qualsevol dels professors; ells sabran incorporar-los en els nous cursos.

Ànim i cap endavant. El futur és d'aquells que li posen coratge a les coses que fan, i en aquest sentit volem facilitar els mitjans perquè tothom pugui accedir a les millores que això representa i representarà.

Com mostra del que he dit, a continuació publiquen un treball fet per alumnes de l'Escola amb motiu de l'última excursió al Monasteri de Poblet.

Calendario de actividades en la escuela de taxistas

Días 12 y 13 de Marzo concurso de paellas, organizado por los alumnos y abierto a todos los taxistas que lo deseen. Para más información llamar al Teléfono Groc 336 00 00.

Días 9 y 16 de Abril partidos de fútbol amistosos entre taxistas de la escuela, costillada y otras actividades deportivas. Pueden participar todos los profesionales que lo deseen. Llamar al Teléfono Groc 336 00 00.

Visitas turísticas a: Ayuntamiento de Barcelona, Centro de Control de Tráfico, La Catedral, Museo de Historia de la Ciudad, Pueblo Español, etc.

Y RECUERDA QUE EL 15 DE MARZO SE INICIAN NUEVOS CURSOS A LOS QUE PUEDES INCORPORARTE SI NO QUIERES UTILIZAR EL TAXI, UN AUTOCAR TE LLEVARA HASTA LA ESCUELA. INFORMATE LLAMANDO AL TELEFON GROC 336 00 00.



statc

SINDICAT DE TREBALLADORS AUTÒNOMS DEL TAXI-CATALUNYA

**TU SINDICATO
¡AFILIATE!**

Facilitamos a nuestros afiliados Servicio de Asesoramiento Fiscal, Jurídico y todos los trámites relacionados con el taxi.

NOS ENCONTRARAS EN:

TARRAGONA

C/. Pescaderías, 14 – Tel. 23 24 41

GIRONA

C/. de la Cruz, 8, entlo. – Tel. 21 92 52

LLEIDA

C/. Luis Roca, 34 – Tel. 24 99 56.

VIC

Av. Generalitat, 41 – Tel. 885 69 07

SABADELL

C/. La Salud, 1 – Tel. 726 36 49

MATARÓ

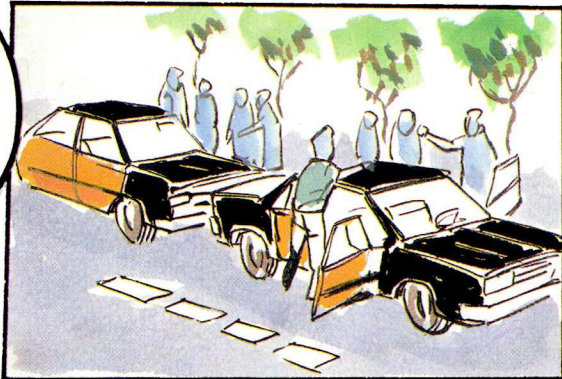
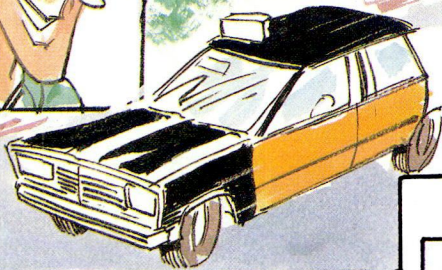
Pompeu Fabra, 56, entlo. – Tel. 790 59 59

GRANOLLERS

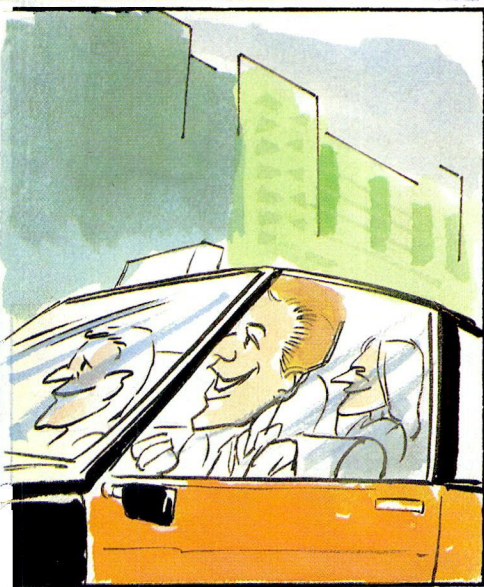
C/. Santa Ana, 5-7 – Tel. 870 09 81

CARLES I, 82
08018 BARCELONA
Tel. 300 23 14

Soy Antonio Godoy, os quiero explicar un ejemplo práctico en el que pude utilizar los conocimientos turísticos que estoy aprendiendo en los cursos de reciclaje.



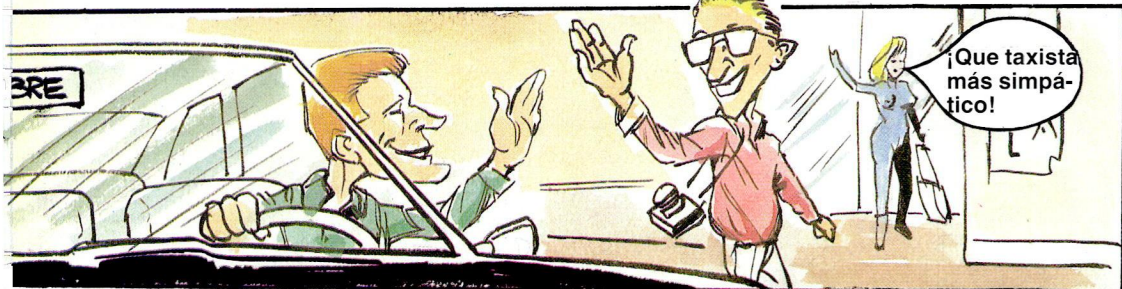
Este verano coincidí con otro taxista para llevar un grupo de pasajeros que iban juntos. Decidimos enseñarles la Sagrada Familia, ya que querían conocerla.



¡Desde aquí podrán tomar las mejores fotos!

Mientras circulábamos, yo les iba mostrando los edificios importantes que nos íbamos encontrando como la casa Batlló o la Pedrera, explicándoles un poco su historia. Los pasajeros se mostraban contentos y agradecidos.

Al llegar a la Sagrada Família, yo les explicaba anécdotas de este monumento y les mostraba los puntos desde donde podrían tomar las mejores fotos.



¡Que taxista más simpático!

Al llegar al hotel, como último destino, me pidieron el teléfono para llamarme en otra ocasión o dárselo a los amigos que vinieran de vacaciones. Es una satisfacción oír: "qué taxista más simpático, sería una suerte encontraros uno igual en cada sitio que visitemos"...

El Rosalia

FITXA TÈCNICA

Marca	Citroën
Model	Rosalie
Tipus	11 M.I. (També 11 UA)
Xassis núm.	283.065
Ample de via	1,44 m
Distància entre eixos	3 m
Motor núm.	B-11.251
Núm. cilindres	4
Diàmetre	78 mm
Cursa	100 mm
Cilindrada	1.911 cm ³
Taxa de compressió	5,9
Potència fiscal	12 HP
Potència al fre	46 HP
Rev./min.	3.800
Pes en ordre de marxa	1.350 kg
Pneumàtics	160 × 40 MICHELIN "Confort"
Frens mecànics a les 4 rodes	
Nombre de places	7
Velocitat màx.	100 km/h.
Any de construcció	1.936

Nombre total de vehicles tipus 11 M.I. construïts per Citroën des del 1935 a 1938: 7.400 unitats.

Quan el gener del 1978 vam comprar el cotxe avui recuperat com a taxi històric per a Barcelona no era més que un munt de ferros, pràcticament abandonat en un magatzem de ferralla prop de Terrassa. La seva progressiva restauració, la recerca de peces i la informació pertinent per a arribar a posar-lo de nou en marxa, les vicissituds passades, tot plegat ompliria un llarg article carregat d'anècdotes però d'interès limitat. La història del cotxe, però, refeta pas a pas, en una mena d'investigació detectivesca,

sí que resulta més interessant, reflexí d'una època passada i plena de vida i d'afanys protagonitzats pels homes que el posseïren i el conduïren. Aquesta és, doncs, la història del tax Rosalia B-66.474.

1936 - 1940

El senyor Cardona havia instal·lat una bodega a Barcelona, a la barriada de Sants i molt a prop de l'Hospitalet. No feia gaire que havia vingut d'Vallfogona de Riucorb, on quedava la casa patral i altres membres de la família. Però el seu fill Ramon, que havia vingut amb ell, no estava pe bodegues! Ell el que volia eren els cotxes i, ta aviat com va poder es va examinar de xòfer i cc mençà a fer de taxista. Tot just tenia 18 anys corria el 1922.

En Ramon Cardona se les hagué amb tres quatre trastes fins que, ja a "Taxis de Barcelna" les coses li anaren millor i comprà un Citroën B-14. Allò era glòria! En tingué dos més i, ja més asserenat, retornà a la bodega i llogà u xòfer.

Corre l'any 1932, les coses rutllen i en Ramo Cardona abandona el vell B-14 i compra e darrer model Citroën: Un Rosalia. Les cose van cada cop millor i ara en Cardona té dues lli cències; li cal comprar un altre cotxe i posarà u altre xòfer. A finals de juny del 1936, el senyo Cardona s'encamina cap a l'agència Citroë d'on és client, A-Car, i s'informa de les possibili tats que hi ha de comprar un cotxe nou. Els da rrrers models de Rosalies, tracció darrere, am motor de "pato" de vàlvules a la culata són es plèndids!

—D'aquí a uns dies en rebrem una sèrie que j ve de París! l'informa el venedor. En Ramo Cardona ja ho té decidit, i la primera setmana d juliol torna al concessionari. El preu oscil·la en tre les 13.000 i les 15.000 pessetes i les condi cions són 2.000 d'entrada i la resta en un any

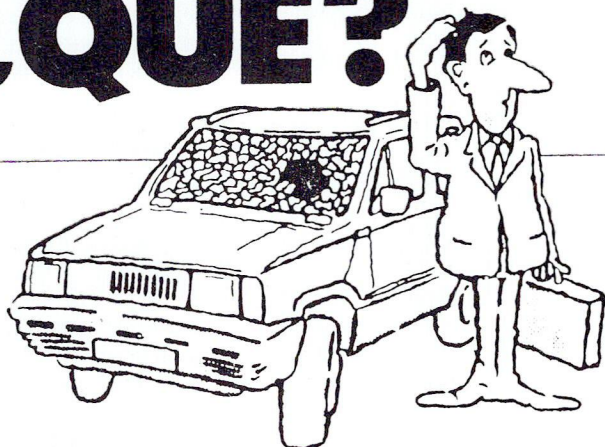
mig. Al magatzem d'A-Car hi ha una quinzena de Rosalies 11 M.I., més coneguts aquí per "avió", segurament perquè "volaven". Ell mateix el tria. Tots venen pintats de fàbrica amb els colors negre i groc, i formen part d'una comanda global realitzada pels concessionaris de Barcelona. Cal no oblidar que la mateixa disposició de colors era la dels "Taxis Citroën" que corrien a París, amb la qual cosa s'abaratien els costos de pintura un cop arribats els cotxes a la ciutat. Dia 4 de juliol de 1936: matrícula B-66.474. Després, cap a l'Ajuntament i la Cooperativa dels Taxis. El seu té la llicència 988 que ja luu a les portes. I a córrer! La Rosalia havia començat a rodar, sortosament, avui encara ho fa! No més enllà dels 500 km ve la guerra. Aquella nit el xòfer sent els primers espetecs i, com pot, arriba al garatge on el seu company també hi ha fet cap amb l'altra Rosalia. Allà hi romandran uns dies fins que la CNT s'incautarà dels cotxes i els pintarà de vermell i negre. Malgrat tot, en Cardona aconsegueix recuperar-lo i el repinta de groc. Res no hi val! Seguidament és la UGT la que s'empara del cotxe i el destina a la seva flota de taxis, tots ells pintats de gris. La situació empitjora i en Ramon Cardona, sense taxi, torna a Vallfogona. Allà hi ha un hospital

de campanya on, en saber que ell té taxis a Barcelona, en reclamen de seguida un a l'UGT. El B-66.474, encara pintat de gris, passa al servei de l'hospital i és utilitzat tan per anar a cercar verdures com per dur a ballar els oficials als pobles veïns. En Cardona, entre perplexe i entristit, el veu passar cada dia, tot pensant si arribarà el dia que el podrà recuperar.

La retirada fa tornar el cotxe a Barcelona i mobilitza en Ramon Cardona, que és de la quinta del 1925. El taxi acabà malament i en Cardona fugint cap a França amb un C 4 (sempre Citroën!) mig espatllat que havia trobat abandonat en un pati a la ciutat de Vic. Poc temps després, en Ramon Cardona tornava a casa seva. Allà informat que la primera Rosalia era en un camp de recuperació de vehicles a la Jonquera, en premsiblement hi feu cap amb la retirada. Però el nostre cotxe tardà un xic més en apareixer. Finalment, aparegué en un altre camp de recuperació, instal·lat al camp de futbol del C.F. Europa, amb el motor inservible. El senyor Cardona se l'endugué amb la intenció d'arreglar-lo però a la vista dels problemes que presentava, el deixà de costat, ja que tenia l'altre cotxe en funcionament.



Y AHORA RALARSA & QUE?



En cualquier sitio, dos días.

Si viene a vernos, le cambiamos el cristal en 20 minutos, no importa que sea domingo*, ni la marca o el modelo de su automóvil, ni si es nacional o de importación, sea cual sea lo tenemos en stock, ¡Seguro!

Y además dejaremos su coche limpio de molestos cristalitos.

¡Ah! y de precio ... **Como en ningún sitio!**

* Domingos por la mañana en CRISTAL COCHE (Barcelona)
CRISTAL BADALONA



COLOCACION
INSTANTANEA



MONTAJE
POR
ESPECIALISTAS

AUTO CRISTAL

TALLERES EN:

BARCELONA
CRISTAL COCHE, S.A.
Grassot, 87 (F. Pº S. JUAN)
Tel. (93) 257 34 97

RALARSA, S.A.
La Madaletta, 19 (Virrey Amat)
Tel. (93) 252 88 05

L'HOSPITALET
RALARSA, S.A.
Pau Casals, 140 (Beltviche)
Tel. (93) 336 59 00

BADALONA
CRISTAL BADALONA, S.A.
Coll y Pujol, 34
Tel. (93) 399 13 61

GERONA
RALARSA, S.A.
Travessia dse la Creu, 11
Tel. (972) 21 86 23

SABADELL
RALARSA, S.A.
Forn, 3-5
Tel. (93) 726 23 34

Instalación de:

- Techos solares.
- Película oscurecedora cristal.
- Alarmas antirrobo.
- Auto-radios.
- Accesorios, esterillas, escobillas, bombillas, etc.
- Baterías, especiales para taxi.

Barcelona ja té el diari del taxi

El 24 de març és un dia important, surt al carrer un nou diari: el DIARI DEL TAXI. Són tantes les informacions, els temes i les novetats que tenim entre mans que ens ha semblat que val la pena comunicar-les.

Amb el DIARI DEL TAXI, que apareixerà tots els dijous com a suplement del DIARI DE BARCELONA, volem que el ciutadà conegui tant les característiques i avantatges del servei com els esforços, inquietuds i il·lusions dels seus professionals.

Un equip de periodistes serà l'encarregat de recollir tota la informació i transmetre-la a través de reportatges, articles d'opinió, entrevistes, òmics, articles sobre motor i salut..., i també històries reals o anècdotes que ens volguen explicar.

Comenceu a fer memòria, agafeu paper i llapis i scriu l'anècdota o història més divertida, terrorífica o intrigant que us hagi passat fent el servei. La podrà llegir molta gent!

EL DIARI DE BARCELONA té una difusió que en aquest moment sobrepassa els 20.000 exemplars i estem segurs que, al menys els dijous, aquesta xifra augmentarà perquè fàcilment poden ser vosaltres uns lectors potencials i també els vostres clients si els en parreu o els hi oferiu la lectura mentre fan el trajecte.

I per a vosaltres, que anireu recollint setmanalment EL DIARI DEL TAXI, hem pensat que us farà il·lusió poder enquadrar la col·lecció completa dels 40 números que sortiran aquest any farem unes cobertes que podreu sol·licitar a la Corporació.

Adreceu els vostres escrits al DIARI DEL TAXI –DIARI DE BARCELONA, c/ Tamarit, 155, 08015 Barcelona. Podeu fer-ho en català o castellà, ja es traduiran i corregiran.

I no deixeu passar massa temps perquè pel 24 de març falta molt poc!

Aviso importante

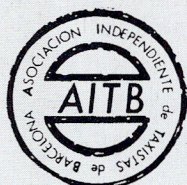
S'ha prorrogat per última vegada, fins el proper 31 de maig, el termini per a que els conductors d'autotaxis, deutors de la Corporació, puguin compareixer a l'oficina de Recaptación per a formalitzar el compromís de satisfer les quantitats pendent de pagament, beneficiant-se de no haver de pagar interessos de demora, des de la data de la compareixença.

Finalitzada aquesta pròrroga, es continuarà amb el procediment d'apremi, aplicant-se els interessos de demora corresponents.

Davant meu,
EL SECRETARI GENERAL



Barcelona, 26 de gener de 1988
EL PRESIDENT
p.d.

ESCUELA DE TAXISTAS
"SOLANO"
30 años a su servicio



Recuerda a todos sus clientes y amigos, que sigue tramitando la obtención del **CARNET DE TAXISTA** con la eficacia de siempre, y le ofrece también asesoramiento en: **I.V.A., RENTA, MATRICULACIONES, TRANSFERENCIAS, PERMISOS DE CARRETERA, CONTRATOS DE TRABAJO, SEGUROS SOCIALES, ETC. ETC.**

Servicio Especial a Empresas de: **BOLSA DE CONDUCTORES.**

C/ Est, N.º 19
08001 BARCELONA (metro Atarazanas)
Tel. 318 46 53 - ABIERTO de 18 a 22 h.

TAXI ① '92

La natación

La natación es un deporte especialmente atractivo. Desde un punto de vista básico, es excelente no sólo para el mantenimiento físico, sino:

- Para la mejoría de las aptitudes y las capacidades psicofísicas.
- Para un uso gratificante del tiempo libre.
- Para evitar o corregir algunos defectos posturales.
- Para conseguir un desarrollo armonioso del cuerpo.
- Para disfrutar del medio acuático.
- Para salir airoso de una situación crítica.
- Para salvar la propia vida o la de las otras personas.

Está comprobado que aprender a nadar es muy fácil, y que el niño puede dominar el medio acuático mucho antes de lo que tradicionalmente se ha venido entendiendo. Un ejemplo curioso puede ser el de los niños maoríes de Nueva Zelanda, que en circunstancias normales aprenden a nadar al mismo tiempo que a caminar.

Un poco de historia. - Consegir que se sostenga en el agua el cuerpo humano, y que éste flote y avance durante un largo trecho (lo que se denomina arte de nadar o natación), es algo tan antiguo, posiblemente, como el mismo hombre. Ya practicaban la natación antiguas civilizaciones como los egipcios, fenicios, asirios, griegos y romanos. Los griegos supieron combinar la utilidad de la natación con el mejoramiento del cuerpo o cultura física. Entre la juventud griega abundaban los buenos nadadores, y entre sus soldados se formaban cuerpos de ejército encargados de destruir bajo las aguas las defensas de los puertos y hundir las naves. En la an-

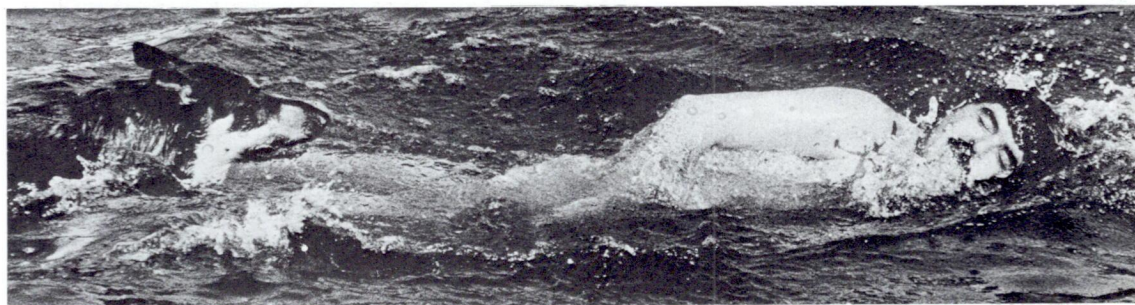


tigua Roma se levantaron por orden de los emperadores suntuosas termas, en las cuales habían espléndidas piscinas donde los romanos practicaban la natación.

Con el fin del Imperio romano el arte de nadar fue decayendo, llegando casi a ser olvidado. En la Edad Media, con sus rígidas costumbres, los pueblos vivieron de espaldas al mar, y la falta de medios y ejemplos llevaron a ignorar los beneficios que reporta la natación. Durante el s. XVIII, con ayudas oficiales, resucitó la natación en varias ciudades europeas, se construyeron piscinas y baños públicos. El s. XIX señala una reacción favorable hacia el mar y también hacia las piscinas, atracción que va aumentando al paso de los años.

Una hazaña que causó sensación fue la realizada por el poeta inglés lord Byron, que atravesó a nado, en el año 1810, los Dardanelos, efectuando la travesía de unos 1960 m en 1 hora y 10 minutos. Esta gesta natatoria despertó el interés por este deporte, no sólo entre la aristocracia y juventud británicas, sino también en cuantos países fue conocida y comentada. Más adelante, en 1875, se realizó una gesta mucho mayor, cuando el capitán inglés Webb consiguió la travesía a nado del canal de la Mancha, empleando en ello 21 h. y 45'.

En 1900 se celebraron en Francia los campeonatos del mundo de natación, que dieron gran impulso a este deporte, creándose gran número de clubs en numerosos países.



Deportes

Siguiendo con nuestro programa de conseguir ofertas deportivas para el sector del taxi, nos hemos puesto en contacto con la Asociación Deportiva Horta-Guinardó, que nos ha ofrecido una actividad muy interesante. Se trataría de hacer gimnasia compensatoria, pensada especialmente para personas que están toda la jornada detrás de un volante, con las consecuencias negativas que ello acarrea para la salud. Se formarían grupos de unas 20 personas y se buscaría un horario en días alternos, por ejemplo 2 días semanales de 8 a 9 de la mañana, o de 1 a 2 del mediodía. Las clases de gimnasia se realizarían en un pabellón polideportivo situado junto a la salida del túnel de la Rubira y el precio sería de 1000 ptas. mensuales, realmen-

te muy reducido. Para inscripciones e información, llamar al teléfono groc: 336 00 00, o bien personarse directamente por nuestras oficinas en Zona Franca.

¡Cualquier edad es buena para hacer gimnasia!

Avisos

Angel Balsera quiere dar las gracias al taxista Manuel Holgado Lic. 4061 por devolver un bolso con toda su documentación y una cantidad importante de dinero en efectivo. También desea felicitar a todos los taxistas en general por la mejora del servicio que ha notado de un tiempo a esta parte.

CAMPEONATOS FLOR DE MAIG 88

En el número anterior hacíamos referencia a unos campeonatos deportivos que se celebrarían a finales de enero en las instalaciones de la Flor de Maig. Pues bien, la convocatoria sigue en pie, ya que aún no contamos con gente suficiente para su realización. Hacemos desde aquí una llamada a todos los taxistas aficionados al deporte, a radio-taxis, sindicatos y organizaciones del sector para que estos campeonatos Flor de Maig-88 tengan una nutrida participación de taxistas y puedan desarrollarse al nivel que todos deseamos.

Esperamos a todos los equipos de fútbol que hay constituidos en diferentes organizaciones y compañías de radio-taxis, así como los aficionados al ajedrez y a la petanca.

Para inscribirse ya saben que pueden pasar personalmente por la sección de taxis de la C.M.B. o bien llamar al Teléfono Groc: 336 00 00.

¡Esperamos vuestra participación!



Algunos de los trofeos del campeonato.



COOPERATIVA DE LA INDÚSTRIA DEL TAXI

GREMI D'INDUSTRIALS TAXISTES DE CATALUNYA

Els ofereixen els seus serveis:

ESCOLA D'APTITUT PER A CONDUCTOR DE TAXI

GESTORIA: *Seguretat Social, Autònoms, Declaracions de Renda, E.O.S., I.V.A., Camvis de nom, altes i baixes de tarjes V.T., transferències, matriculacions, legalitzacions, butá, etc.*

RECANVIS: *Berlín, 4 bis, Plza. Letamendi, 12 i Espronceda, 123.*

TALLERS: *Mecànica, Electricitat, Planxa, Pintura, Neumàtics, taxímetres, engreixat i canvis d'olis, butá, etc..*

Berlín, 4 bis
08014 Barcelona

El Consell Rector



Opel Kadett. En línea con su tiempo.

El Opel Kadett es un prodigio de la ingeniería alemana.

Ideal para todos aquellos que hacen del coche su puesto de trabajo.

Económico y rentable. Fuerte y seguro. Cómodo y rápido.

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

Opel Kadett. En línea con la gran familia Opel.



IBERTRACCION, S. A.

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

MASTERDIESEL

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

MOTOR REPRIS, S. A.

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

ROMAGOSA

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

SANTAUTO, S. A.

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

Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia