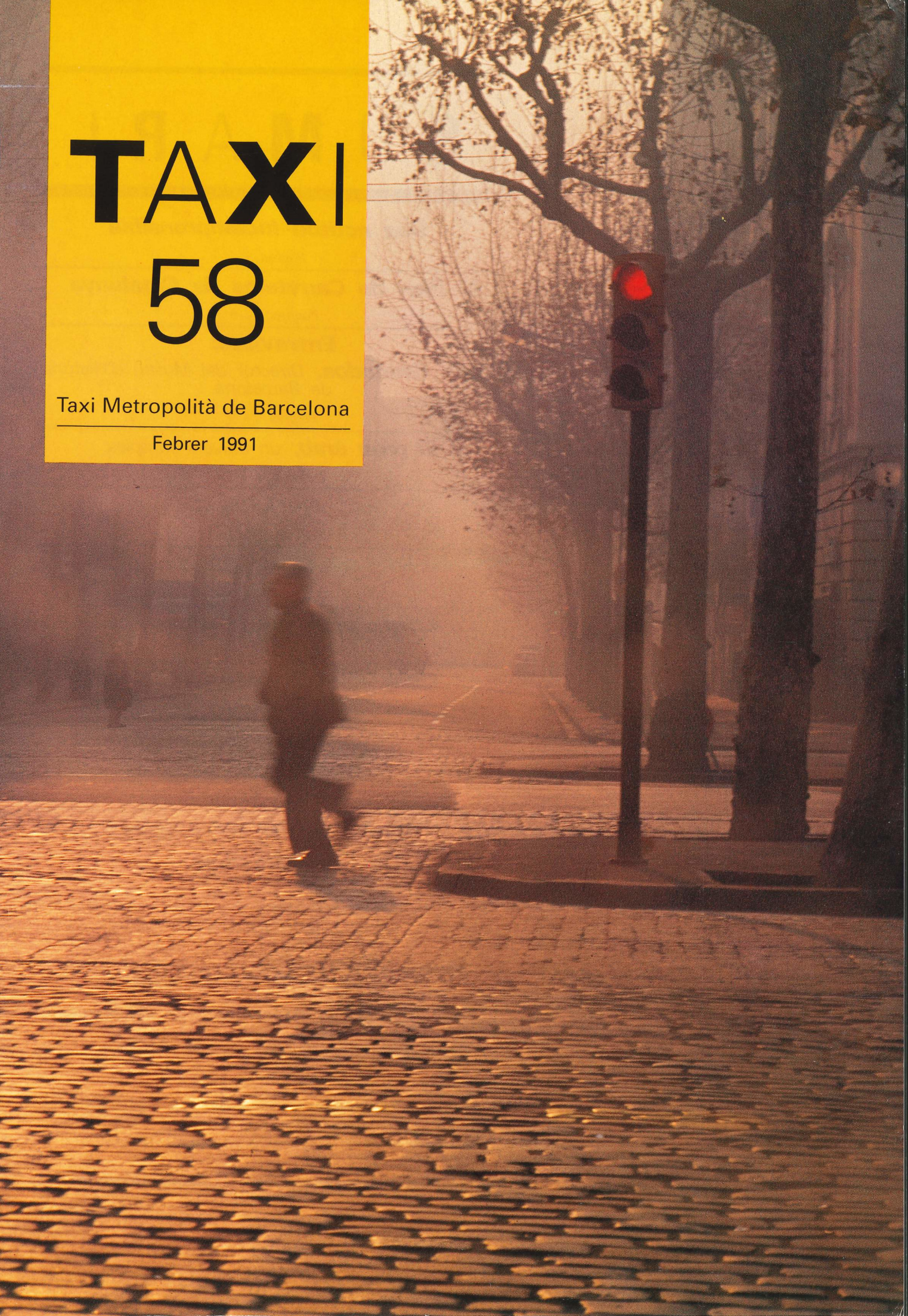


# TAXI 58

Taxi Metropolità de Barcelona

---

Febrer 1991



**Consell Assessor**

Gaspar Coll  
Amparo Gómez  
Xavier Labori  
Joan Laporta  
Andreu Nebot

**Coordinació i**

**direcció**

P. Rocío Terán

**Collaboren en**

**aquest número:**

Sebastián Ato  
M<sup>a</sup> José Espinosa  
Dr. Ignasi Fina  
Mercedes Fortuny  
Eugeni García  
Romà Hereter  
Jordi Julia  
René León  
Ma. Àngels Pujol

**Correcció:**

Roser Berdagué

**Publicitat:**

Elvira Cerdà

**Fotografia:**

Elvira Font  
Arxiu fotogràfic de  
l'Escola del Taxi

**Disseny gràfic:**

Joan Barjau

**Edita: EMT**

c/ 62, núm. 420  
Zona Franca,  
08004 Barcelona  
Telèfon:  
336.61.61(2156)

**Gestió i  
administració:**

**CETRAMSA**

**Tiratge:**

15.500 exemplars de  
difusió gratuïta i  
domiciliada a tots els  
professionals taxistes,  
empreses, institucions  
i personalitats  
vinculades 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,  
Hospitalet de LL.

**Dipòsit Legal:**

B. 27.521 - 1983

**Fotografia coberta:**

Màrius Brossa

# S U M A R I

---

## **Una actitud incomprensible**

Pàgina 3

---

## **El Plan de Carreteras de Catalunya**

Pàgines 4 - 6

---

## **Entrevista:**

**Oriol Granados.** Director del Museu d'Història  
de Barcelona

Pàgines 7 - 9

---

## **El món àrab, un univers complex**

Pàgines 10 - 11

---

## **Notícies**

Pàgines 13 - 16

---

## **¿Lo sabía Ud...?**

Pàgines 17 - 18

---

## **Suspensión y amortiguación**

Pàgines 19 - 20

---

## **Opel Omega, el relevo del Rekord**

Pàgines 21 - 22

---

## **Las exigencias psicosociológicas del trabajo**

Pàgines 23 - 25

---

## **Un paseo por los hoteles de Barcelona**

Pàgines 26 - 28

---

## **Taxilandia**

Pàgina 29

---

## **Agenda metropolitana**

**Els dies de la màscara i la disbauxa**  
**Calendario de ferias 1991**

Pàgines 30 - 32

---

La Revista del Taxi no és responsable de l'opinió expressada en els articles signats. La responsabilitat és únicament dels seus autors. Els textos no signats corresponen a la redacció.

---

# Actitud incomprensible

El pasado 24 de octubre la Entitat Metropolitana del Transport y las Asociaciones profesionales representativas del sector firmaron el acuerdo de elevación de tarifas correspondientes a 1991 en concordancia con la coyuntura actual del taxi. Sin embargo, la Comisión de Precios de la Generalitat de Catalunya, reunida el 17 de diciembre, decidía alterar algunos elementos de ese acuerdo de una forma totalmente incomprensible, extralimitándose de las competencias que le asigna la legislación vigente.

La EMT considera esta actitud errónea y arbitraria porque:

**1.-** La función de la Comisión de Precios es única y exclusivamente la de controlar el incremento de los precios y no la modificación de unas tarifas, que es competencia propia y exclusiva de la Entitat Metropolitana del Transport.

Esta determinación es una muestra del desconocimiento total de la realidad del sector. Al no aceptar la aplicación de la Tarifa 1 para las noches del domingo al lunes, por ejemplo, la Comisión de Precios no sabe que se está perjudicando al ciudadano, al propio profesional del taxi y al buen servicio de este transporte público, ya que con ella la EMT pretendía animar al taxista a salir a la calle en un día en el que se reduce el número de móviles y así cubrir una demanda cada vez más importante.

**2.-** La aprobación de las tarifas, que la Comisión de Precios sitúa en un 7,3%, es una manipulación que sólo desinforma y confunde al ciudadano. Es una postura totalmente oportunista, pues se pretende hacer creer que recortando las tarifas se favorece el bolsillo del ciudadano.

**3.-** Con esta decisión, la Comisión de Precios ha dado muestras de un autoritarismo que está fuera de lugar en una sociedad democrática, porque en ningún momento ha propiciado un diálogo previo a esta decisión.

La EMT no puede pasar por alto este gesto de prepotencia que invalida, sin más, sus propias actuaciones y los acuerdos alcanzados con el colectivo del taxi, que a su vez -hay que decirlo- se ha sentido nuevamente maltratado.

Por todo ello, la Comisión de Gobierno de la EMT aprobó el pasado 20 de diciembre:

- 1.-** Recurrir contra la decisión de la Comisión de Precios.
- 2.-** Solicitar que en las próximas aprobaciones de tarifas no se tenga que pasar por la Comisión de Precios
- 3.-** Pedir la modificación legal oportuna para que no sea necesaria la falsa tutela de la mencionada Comisión.

# Actitud incomprensible

El passat 24 d'octubre l'Entitat Metropolitana del Transport i les Associacions professionals representatives del taxi van signar l'acord per a l'elevació de tarifes corresponents a 1991, en consonància amb l'actual conjuntura del taxi. Malgrat això, la Comissió de Preus de la Generalitat de Catalunya, reunida el 17 de desembre, decidí alterar alguns elements d'aquell acord d'una forma totalment incomprensible, extralimitant-se de les competències que li assigna la legislació vigent.

L'EMT considera aquesta actitud errònia i arbitrària perquè:

**1.-** La funció de la Comissió de Preus és única i exclusivament la de controlar l'increment dels preus i no la modificació d'unes tarifes, que és competència pròpia i exclusiva de l'Entitat Metropolitana del Transport.

Aquesta determinació és una prova del total desconeixement de la realitat del sector. En no acceptar l'aplicació de la Tarifa 1 per a les nits dels diumenges als dilluns, per exemple, la Comissió de Preus no s'adona que s'està perjudicant el ciutadà, el propi professional del taxi i el bon servei d'aquest mitjà de transport públic, ja que amb aquesta tarifa l'EMT pretén animar el taxista a sortir al carrer en un dia en què es redueix el nombre de mòbils i així cobrir una demanda cada cop més important.

**2.-** L'aprovació de les tarifes, que la Comissió situa en un 7,3%, és una manipulació que desinforma i confon al ciutadà. És una postura totalment oportunista, ja que pretén fer creure que retallant les tarifes s'afavoreix la butxaca del ciutadà.

**3.-** Amb aquesta decisió, la Comissió de Preus ha donat mostres d'un autoritarisme que està fora de lloc en una societat democràtica, ja que en cap moment ha propiciat un diàleg previ a aquesta decisió.

L'EMT no pot passar per alt aquest gest de prepotència que invalida, taxativament, les seves pròpies actuacions i els acords als quals es va arribar amb el col·lectiu del taxi, el qual -cal dir-ho- s'ha sentit novament maltractat.

Per tot això, la Comissió de Govern de l'EMT va aprovar el passat 20 de desembre el següent:

- 1.-** Recórrer contra la decisió de la Comissió de Preus.
- 2.-** Sol·licitar que en les properes aprovacions de tarifes no s'hagi de passar per la Comissió de Preus
- 3.-** Demanar la modificació legal oportuna per què no sigui necessària aquesta falsa tutela de l'esmentada Comissió.

*"la Comissió de Preus ha donat mostres d'un autoritarisme que està fora de lloc en una societat democràtica, ja que en cap moment ha propiciat un diàleg previ a aquesta decisió"*

# EL PLAN DE CARRE

**Jordi Julià i Sort**

*Ingeniero de caminos, canales y puertos*

En los últimos años el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y la Generalitat de Catalunya están construyendo una serie de nuevas carreteras y autopistas que son esperadas con ansia por el automobilista. También las Diputaciones Provinciales mantienen y construyen nuevas carreteras, pero son en su mayor parte de carácter comarcal y con tráficos moderados.

## Gestación

Estas carreteras que ahora se están construyendo fueron ideadas todas ellas hace ya bastantes años, en ocasión de los estudios de planificación global que llevan a cabo periódicamente las administraciones.

En 1980, a raíz de la organización del Estado Español en Administración Central y Comunidades Autónomas, la Generalitat de Catalunya recibió el traspaso de 4.800 km de carreteras que hasta entonces eran responsabilidad del Mopu, quedándose éste con 1.150 km en Catalunya. Las carreteras que quedaron bajo la responsabilidad del Ministerio fueron seleccionadas de modo que la administración central mantiene la titularidad sobre una red viaria básica de grandes itinerarios y conexiones internacionales (por ejemplo, Madrid - Barcelona - La Jonquera a través de la N-II, y las autopistas A-7 y A-2), conexiones con puertos y aeropuertos (por ejemplo, el Cinturón Litoral de Barcelona), y también itinerarios menos importantes en cuanto a tráfico pero de interés estratégico, como es el denominado eje pirenaico, que une el Cantábrico con el Mediterrá-



neo y del cual forman parte las carreteras de Sort a Adràll, y de La Seu d'Urgell a Puigcerdà, entre otras.

A partir de este reparto de competencias cada administración se planteó estudiar de un modo global cómo debería ser su red y las actuaciones y coste que se requerirían en un cierto período de tiempo. De ahí surgen el Pla de Carreteres de Catalunya de la Generalitat y el Plan General de

Carreteras 1984-91 del Mopu.

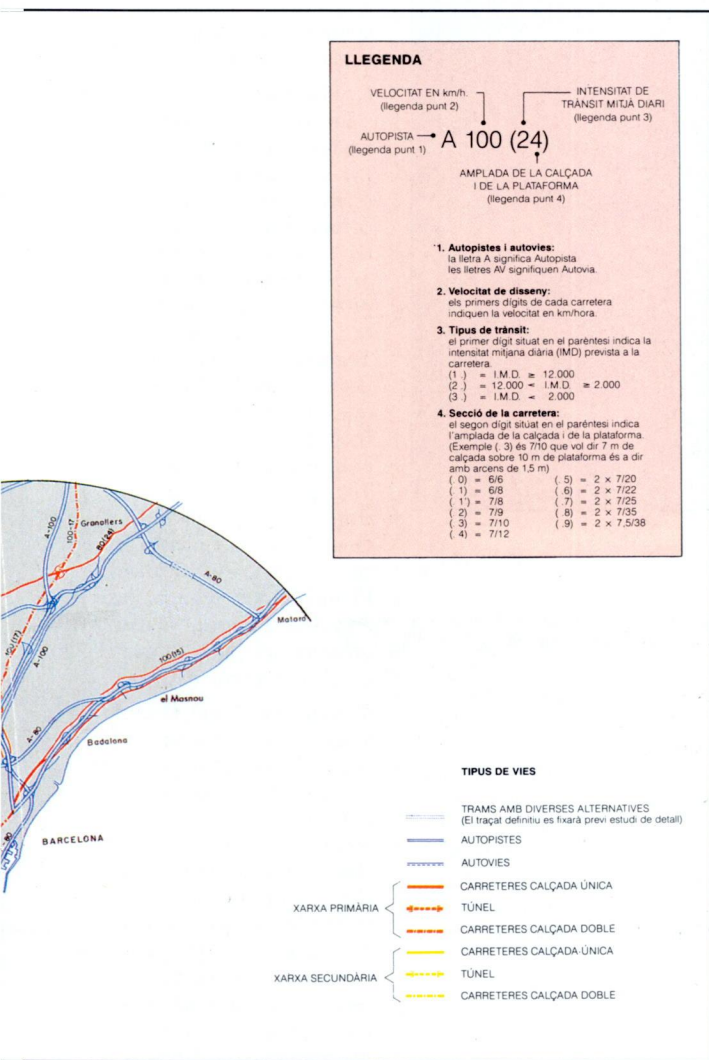
## Catalunya y el nuevo plan

El Plan de carreteras de Catalunya comprende todas las carreteras de la Comunidad Autónoma, incluso aquellas que son competencia del Mopu, aún cuando la actuación en éstas se rige en principio por el otro plan. Afortunadamente, no existen contradicciones entre los dos planes y cada administración

va desarrollando sus previsiones de acuerdo con su criterio y posibilidades económicas.

En el momento de proceder a redactar un plan, es fundamental plantearse cuáles son los objetivos que se pretende conseguir con la nueva red, pues carreteras posibles hay muchas y cada una de ellas provocará diversos efectos en partes diferentes del territorio. Así, por ejemplo, vemos como la mayoría de planes

# RAS DE CATALUNYA



de caminos que se han sucedido en España, el primero de ellos en el siglo XVIII bajo el reinado de Carlos III, han tenido entre sus objetivos básicos el dotar a la península de un sistema de comunicaciones ágil entre Madrid, capital política y administrativa del Estado, y la periferia, donde se desarrollaba la mayor actividad poblacional y económica. De aquí ha surgido la actual red de carreteras nacionales, fuertemente radial. Este

esquema se ha repetido a menor escala en Cataluña, lo que ha facilitado la concentración de la población en su área metropolitana y el despoblamiento de las comarcas del interior.

Observando que esta forma de crecimiento está produciendo ya graves problemas de congestión y desequilibrios en la distribución de la riqueza, el Plan de Carreteras tiene entre sus objetivos ayudar a la contención del

crecimiento del entorno de Barcelona y en general de todo el litoral, y por tanto se plantean actuaciones con voluntad de mejorar la accesibilidad del interior. De aquí surgen propuestas como el Eix Transversal, que es una nueva carretera que unirá Girona, Vic, Manresa y Lleida. Algo parecido se pretende con la autopista de Terrassa a Manresa y el acondicionamiento del Eix del Llobregat, que aún cuando son usados masivamente por los habitantes de Barcelona, deben potenciar el crecimiento del Bages, el Berguedà y la Cerdanya.

Resulta curioso recordar que esta voluntad de descentralización ya existía en el Pla de Camins de la Generalitat del año 1935, ilustre antecesor del actual plan y que no pudo llevarse a cabo debido a la Guerra Civil. En él aparece ya la propuesta de una autopista (por aquél entonces se construían ya autopistas en Alemania) entre Barcelona y Manresa, y también aparece una carretera precursora de nuestro Eix Transversal.

Pero en un plan de carreteras, aparte la voluntad de facilitar ciertos cambios en la forma cómo se reparten la población y las actividades sobre el territorio, hay que estudiar y prever cuál será la evolución del tráfico, de forma que las carreteras que se vayan a construir o mejorar satisfagan la demanda de los usuarios. Hemos visto estos últimos años que el aumento del nivel de vida ha disparado la venta de coches, y el tráfico que circula por nuestras carreteras ha aumentado a un ritmo superior al 10 % anual, (lo normal son crecimientos in-

feriores al 5 %), lo cual nos ha llevado al colapso circulatorio que padecemos actualmente.

En el Pla de Carreteres, que prevé las principales carreteras a construir hasta el año 2001, se tuvo que estimar como iba a aumentar la población (se supuso 7,5 millones de habitantes en el 2001), cómo se distribuirá ésta, el nivel de vida que se alcanzará (a mayor nivel de vida, mayor utilización de los vehículos), el índice de motorización (número de vehículos por cada 1.000 habitantes), y de todo esto deducir cuántos coches y camiones se desplazarán diariamente entre las diversas ciudades y a través de qué itinerarios y finalmente prever la cantidad y calidad de carreteras que deberán encontrar para poder circular con comodidad.

Se comprende que en un estudio tan complejo deben intervenir profesionales de diversas ramas, no tan sólo ingenieros de caminos, sino también economistas, geógrafos, etc., sin olvidar la importancia del uso de la informática. Curiosamente, el director ejecutivo del plan fue un ingeniero aeronáutico, Luis Lago, especializado en el planeamiento de carreteras. El plan, redactado en plena crisis económica, ya previó que a esta etapa seguiría una de expansión, y por ello fue generoso en cuanto al desarrollo económico futuro, llegando a suponer que en el año 2001 tendremos 410 vehículos por cada 1.000 habitantes, mientras que en 1981, cuando se redactaba el plan, teníamos 276. Pero el despegue de la economía ha

sido tan rápido que la realidad ha superado en algunos casos incluso las previsiones del propio plan, como en el tramo Manresa - Berga del Eix del Llobregat, donde se esperaban 13.000 vehículos/día y actualmente tenemos ya 19.000. Si esta tendencia creciente se mantiene, habrá que empezar a pensar en una nueva autopista, cuando el plan propone tan sólo una buena carretera, que es la que ahora se está acabando de construir con la inauguración de las diferentes variantes. En otros casos, en cambio, el plan parece excesivamente visionario, pues propone la construcción de una nueva autopista entre Granollers y Vic, además de la carretera actual que tiene ya dos carriles. Pero aún faltan 11 años para el 2.001.

El documento principal del plan es un plano de la red de carreteras de Cataluña donde se pueden ver todas aquéllas que constituirán la red viaria básica, con una previsión de cuál debe ser su ancho, el número de carriles y la velocidad a la que se debe poder circular por ellas. Ahí podemos ver que las autopistas Terrassa - Manresa y Castelldefels - Sitges se deben proyectar para 80 km/h, lo cual se justifica por lo accidentado del terreno que atraviesan, y así es cómo se construyen, aunque se permiten velocidades superiores. Las autopistas que teníamos hasta ahora son del tipo 120 km/h. También descubrimos entre otras la propuesta de la autopista de la Costa Brava (de Blanes a Palamós, l'Escala y Figueres), el túnel de la Bonaigua y el Eix Occidental (de Amposta a Lleida), en parte construido ya.



## Financiación

Si en el comienzo de este artículo comentábamos que no se producían discrepancias notables entre las administraciones central y autonómica a pesar de tener cada una de ellas un plan diferente, sí que viene resultando muy polémico el tema de la financiación. Ya hemos comentado que en estos últimos años los crecimientos del tráfico han sido extraordinariamente altos. Naturalmente, estos crecimientos han afectado más a las zonas que ya estaban sobrecargadas, como Barcelona y sus accesos, de modo que como podemos comprobar hemos llegado al colapso casi continuo. Esto, unido a la adjudicación de los Juegos Olímpicos a Barcelona, ha dado lugar a fuertes presiones para actuar de forma urgente en las carreteras de Barcelona y su entorno próximo, particularmente en los Cinturones de Ronda. Pero el Segundo Cinturón no está entre las vías que forman parte de la red del Estado, y por tanto el Mopu se desentendió de él en un principio. La Generalitat

asumió la construcción del tramo central, pero no entraba en sus planes el ejecutarlo en toda su longitud, es decir, las "patas" Norte y Sur. Esto no nos sorprende cuando comprobamos que la parte de éstas que finalmente va a ejecutarse para el 92 (es decir, en menos de dos años) costará más de 30.000 millones de pesetas, y que para llevar a cabo el Pla de Carreteres, Generalitat y Mopu deberían invertir 24.000 millones (de 1982) al año hasta el 2.001. Finalmente, el Mopu accedió a financiar una parte importante del Segundo Cinturón, lo cual no entraba en su Plan de Carreteras. Pero el resultado ha sido que la Autovía del Maresme, que sí estaba en el Plan, se ha quedado sin financiación.

## Rutas de peaje

El Gobierno Central se encuentra ahora en la imposibilidad de hacer frente a todas las actuaciones a que se comprometió y que la realidad del tráfico le exige con más urgencia que nunca, y ha decidido recurrir a la política de concesión de

autopistas de peaje, que tanto había criticado.

La Generalitat, que desde un principio decidió admitir la financiación de parte de su Pla de Carreteres con capital privado, hace ya tiempo que construye rutas de peaje. A la de Terrassa - Manresa y al Túnel del Cadí se sumarán pronto el Túnel de Vallvidrera y su prolongación Rubí - Terrassa, y la autopista del Garraf (Castelldefels - Sitges) que no tardará en continuar hasta El Vendrell para enlazar con la A-7 que va a Tarragona. Y se está estudiando ya otra, la Mataró - Granollers, que constituirá el primer tramo del Cuarto Cinturón, que seguirá hacia Sabadell, Terrassa, Abrera y enlazará con la autopista A-7 en Sant Sadurní d'Anoia.

Vemos, pues, que el peaje surge de la constatación por parte de las administraciones de que las inversiones necesarias en infraestructuras son de un volumen tal que difícilmente se pueden abordar a tiempo con los recursos habituales, y que es mucho más fácil hacer que las pague el usuario que dedicarles un dinero que siempre habrá que recaudar por la vía de los impuestos o bien desviar de otros destinos.

Pienso que tendremos que irnos acostumbrando a que cualquier servicio tiene un coste, y que el derecho a usar el coche pasa, además de por pagar el vehículo en sí, el seguro, el carburante, las reparaciones y muy a menudo el parking, también por pagar la carretera. El invento de mecanismos que permiten cargar en la cuenta del usuario el pago del peaje sin detener el vehículo significará probablemente la consolidación de esta tendencia en todo el mundo.

# Oriol Granados,

## director del Museu d'Història de Barcelona

*¿De quina manera veu l'arqueòleg la transformació que està experimentant Barcelona?*

Les obres que es fan a la ciutat ens han servit per modificar el plantejament clàssic del que era l'arqueologia i del treball de l'arqueòleg a la ciutat, ja que fins ara sempre havia estat molt lligat al de la recuperació de les etapes més antigues. Però aquesta ocasió ens ha brindat la possibilitat de tenir una llarga intervenció i captar totes les coses que corresponen tant a aquesta prehistòria com a l'etapa més moderna de la ciutat. Hem pogut ampliar el paper de l'arqueòleg tant dins el camp de la recuperació del patrimoni, com dins la seva documentació i, evidentment, dins del que és la reconstrucció de la nostra història fins a l'època actual.

*¿Quines són les troballes més significatives que s'han fet arran de les obres?*

Són molts diverses. Des del punt de vista de la prehistòria, per exemple, els darrers tres anys hem pogut apropar-nos a les etapes més antigues de la ciutat. Per exemple, quan es fa el gran projecte de la muntanya de Montjuïc hem pogut recuperar estris d'una antiga pedrera que feia deu mil anys que s'explotava, i corresponen al període del epipaleolític, una etapa inicial prèvia al que va ser l'assentament de l'home d'una manera una mica més ferma en les nostres contrades. També hi ha coses impensables, com la troballa espectacular d'un assentament i una necrópolis de l'home neolític ( 5000 a. de C.) d'unes persones que venien temporalment i que s'assentaven a un lloc que correspon a la part més marítima de l'actual Barri del Raval. Igualment és recent el descobriment d'una pedrera romana en fer les obres d'un vial per enllaçar el Cinturó del Litoral amb el carrer del Foc, que servia per a l'obtenció de pedra per a la construcció de la ciutat i els seus edificis.

*Les intervencions relacionades amb el segon*

*cinturó van ser també molt importants per al vostre treball d'investigació, especialment en relació amb les antigues viles romanes.*

Sí, al voltant del Segon Cinturó hi ha dos punts importants. En el seu enllaç amb el Túnel de la Rovira es va descobrir una vila romana i aquí hem pogut fer una excavació d'una àrea superior als 1000 m<sup>2</sup>, que corresponia només a una petita part de la vila, la dedicada a les tasques agrícoles. A l'alçada de Pedralbes també hem localitzat una altra vila de l'època que ens permet comprovar una activitat des de l'època republicana ( S. II-I a.C.) i la seva permanència fins a l'etapa medieval, perquè a sobre es va construir el Palau de la Reina, el convent, etc. En definitiva, les actuacions per condicionar el Segon Cinturó han permès remoure una superfície de terra enorme, propiciant que es facin aquests descobriments dels quals no en tindríem ni n'havíem tingut cap notícia.

*¿Què va aportar l'actuació que es va fer a l'avinguda de la Catedral, on avui es construeix un nou aparcament?*

La intervenció a l'avinguda de la Catedral va ser molt important des del punt de vista arqueològic per moltes qüestions. A partir d'aquestes excavacions totes les grans obres públiques han assumit sempre un capítol: l'excavació prèvia a totes les

obres, fins i tot per decidir si aquestes s'havien de dur o no a terme. Això ha permès recuperar una informació molt important sobre el que va ésser la ciutat fora de la muralla (època romana). Així es van localitzar els fonaments, les plantes baixes i els soterranis de construccions que es van començar a edificar a l'època medieval i que després van patir reformes i modificacions, ja que des del segle XIV van arribar fins als anys cinquanta del segle XX.

*Després de tots aquests descobriments ¿quin és el treball posterior que es pensa realitzar?*

Un cop finalitzada la primera fase de



recuperació i classificació dels objectes, continuarem amb una segona que és d'estudi. Els últims deu anys Barcelona ha incorporat un volum de material que nosaltres no seríem capaços de valorar; en necessitarem uns quants més per treure'ls un veritable profit, no únicament de cara a la restauració, sinó també per poder donar amb posterioritat una correcta explicació i difusió de tot el material recuperat.

*¿Quins altres projectes teniu per als propers anys al marge del dedicat pròpiament a l'estudi del patrimoni recuperat?*

Quan disminueixi el ritme de les obres, voldríem completar l'estudi de la pròpia ciutat romana i medieval. Voldria ressaltar, per exemple, les excavacions que es podrien fer a partir de l'any 93, a la Plaça de la Seu. Aquesta actuació ens permetria conèixer millor la muralla, els carrers de dins, apropar-nos a la catedral gòtica, romànica i, a més a més, fer un gran projecte museogràfic que connectés aquesta zona de muralla externa amb la resta d'estructures que en aquest moment estan excavades sota la ciutat romana, la Plaça del Rei, el carrer dels Comtes...

*¿Es pot afirmar que Barcelona és una ciutat que respecta el seu patrimoni històric?*

Jo crec que Barcelona té davant d'això un caràcter molt especial: aquesta ciutat no és conservadora. Moltes vegades ha anat ampliant-se a costa del seu propi patrimoni, perquè és també una ciutat molt limitada quant a espai. Malgrat això, hi ha moments en què es planteja, o hi ha solucions una mica intermèdies, com quan es va obrir la Via Laietana; en aquesta oportunitat, per evitar la destrucció dels edificis històrics, es pren la decisió de traslladar-los a zones noves; per això avui veiem l'Eixample esquitxat de claustres, façanes i estructures conventuals que eren en el casc antic de la ciutat. No obstant, cal dir que de vegades la reconstrucció de la

*Barcelona ha de tenir una coherència des del punt de vista de l'evolució, conservant la referència del passat, no com un element aïllat, sinó com una referència viva que hem de fer l'esforç de conservar i rehabilitar.*

ciutat s'ha fet una mica més forta del que tocava, sobretot la que fa referència a etapes històriques que d'una manera molt recent s'ha considerat patrimoni, com la que correspon a l'època medieval i a la industrial.

*¿Què aportarà de nou el Museu d'Història de la Ciutat a la Barcelona del 92?*

Malgrat que la data no és important per al Museu en aquest moment, vol donar al ciutadà una imatge nova. És un Museu que s'ha començat a replantejar des del punt de vista del seu paper, és una institució que té com a objecte la ciutat i no un patrimoni que es pugui recollir en unes vitrines i inscriure's en una casa. Per tant, no pretén agafar la ciutat i tancar-la, sinó projectar el ciutadà envers aquesta ciutat, donar-li a conèixer què és i què hi ha de cada moment de Barcelona. Desitjo que el paper del Museu sigui molt més dinamitzador que el de una exposició. Més que montar una vitrina nova, cal valorar i donar a conèixer tot el conjunt d'elements que estan al voltant del Museu: la Capella de Santa Àgata, el Saló del tro del Palau, fer pujar al públic al Mirador del Rei Martí, que permet una panoràmica excel·lent de la ciutat, anar una mica més enllà del què és la Casa Padellàs, edifici central del Museu. Pretén, per tant, mostrar al ciutadà què és la seva ciutat, des del casc antic fins a l'Eixample i als nous barris. La gent interessada trobarà aquí un servei de

documentació basat en els projectes de recuperació del patrimoni. Sobretot, el Museu no ho fa a través de documents escrits, sinó mitjançant el que per a nosaltres és la cultura material: des de la casa, un carrer, un conjunt monumental, els objectes de la vida quotidiana, el patrimoni industrial, etc.

*Des del punt de vista d'arqueòleg, com pensa que es pot interrelacionar la ciutat vella amb la Barcelona nova?*

Jo crec que és una cosa tremendament important. Una ciutat ha de tenir sempre una perspectiva de



futur i resoldre totes les seves necessitats a través de crear un patrimoni nou. Però aquesta ciutat el que no perdrà mai és la consciència que no és una ciutat que neix de nou sinó que té un origen bimilenari, que hi ha dos mil anys darrera d'esforços de molta gent que ha possibilitat que pensem en una ciutat futura. S'ha de recordar que hi va haver una població que va valorar aquest territori, que va crear el primer urbanisme i que començà a subsanar les primeres necessitats de la gent. Per tant, la ciutat ha de tenir una coherència des del punt de vista de l'evolució, conservant aquesta referència del passat, no



com un element aïllat, sinó com una referència viva que

hem de fer l'esforç de conservar i rehabilitar.

hem de fer l'esforç de conservar i rehabilitar.

**AVISO**

## SEÑOR TAXISTA:

**USTED PUEDE GANAR 15.000 Ptas.  
LLEVANDO ESTA REVISTA EN SU TAXI**

Durante los próximos meses de febrero a julio, la Revista "Taxi Metropolitana de Barcelona" a través de CETRAMSA (Informació i Promoció del Transport Metropolità) parará a 10 taxis al azar y entregará en efectivo 15.000,- pesetas al taxista que tenga la Revista en su vehículo.



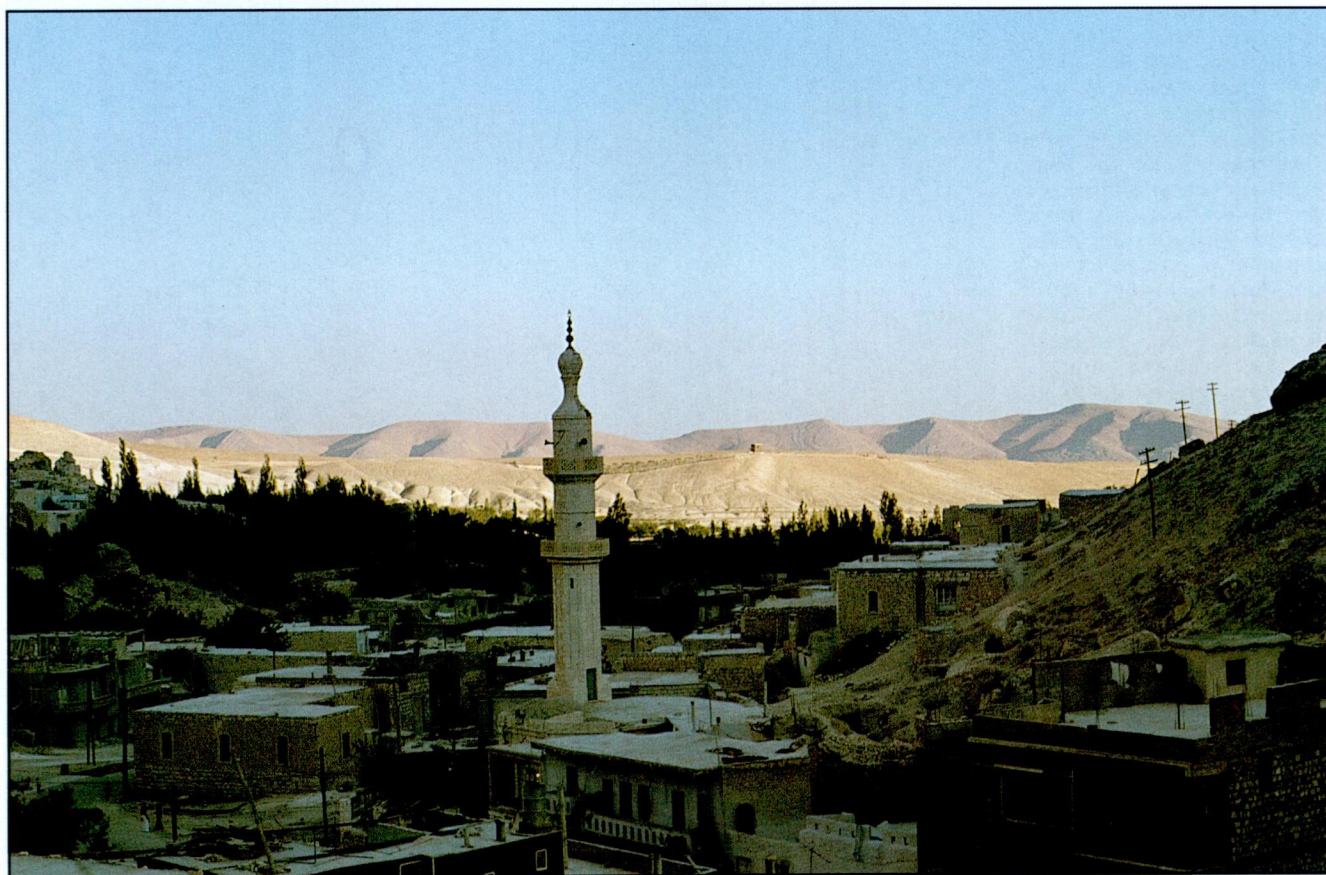
**Cetramsa**

Informació i Promoció  
del Transport Metropolità

# *El món àrab, un univers complex*

**Eugeni García Gascón**

*Periodista especialitzat en política internacional*



*Oasi del desert Sirià. Població de Mahula*

El món àrab està integrat per un gran nombre de països que ocupen una ampla zona entre l'oceà Atlàntic i el golf Pèrsic. El principal tret unificador d'aquesta vasta regió és l'existència d'una llengua comuna a la immensa majoria dels seus habitants. No obstant la seva extensió, l'àrab presenta algunes peculiaritats destacables. En primer lloc, parlen habitualment dialectes no codificables, que poden variar notablement d'una regió a l'altra i que, per tant, no s'escriuen.

Existeix, però, una llengua

estàndard que s'estudia a les escoles i és comuna a tots els àrabs cultes. Aquesta llengua estàndard, que s'assembla molt a l'àrab clàssic i és l'única codificada, facilita la comunicació entre els àrabs que, en els casos més extrems, poden arribar a no comprendre suficientment els dialectes més allunyats del propi. Un iraquí i un marroquí cultes es comunicaran en àrab estàndard perquè difícilment podran comprendre el dialecte del seu interlocutor. En àrab estàndard s'escriuen tots els diaris, es pronuncien els discursos i

es fan els programes de ràdio o televisió que volen transcendir la regió d'origen i abastar altres països del món àrab.

La religió predominant en aquest vast territori és l'islam. Tot i que la majoria dels àrabs són musulmans, el món àrab no coincideix amb l'islàmic. Aquest és molt més ampli i inclou països com Indonèsia (el país que té major nombre de musulmans), Pakistan, Afganistan, part de l'Índia, de la Xina, de la Unió Soviètica, alguns països de l'Àfrica subsahariana, etc.

Turquia i Iran tampoc són àrabs, encara que siguin musulmans. D'altra banda, en alguns d'aquests països viuen un nombre significatiu de cristians i, fins i tot de jueus.

Els musulmans creuen en un sol Déu i consideren que les altres dues grans religions monoteistes sorgides al Pròxim orient, el judaisme i el cristianisme, van falsejar alguns aspectes fonamentals de la verdadera religió. És per això que Déu va revelar-la novament a Mahoma, depurada dels errors, en el segle VII.

# Occident continua alimentant els tòpics més deformadors de la complexa realitat social àrab.

El que coneixem com a món àrab és un univers complex que té característiques força diferents segons la zona. D'Occident a Orient, pot dividir-se en quatre grans subregions: 1) el Magreb (al nord-oest d'Àfrica); 2) la zona d'influència directa d'Egipte (al nord-est del continent negre); 3) la península Aràbiga, i 4) l'anomenat Creixent (Iraq, Síria, Líban, Jordània i Israel/Palestina).

Tot i ser *força diferents*, les quatre subregions no tenen en comú només la llengua i la religió, sinó que comparteixen altres trets. Un d'ells, la inestabilitat, preocupa profundament Occident en general, i particularment Europa, per causa de la seva proximitat geogràfica. Però l'existència de tensions polítiques, socials i econòmiques també apunten cap a un ressorgiment.

Després d'un llarg període de decadència es perceben avanços en tots els dominis de la vida social. L'alfabetit-



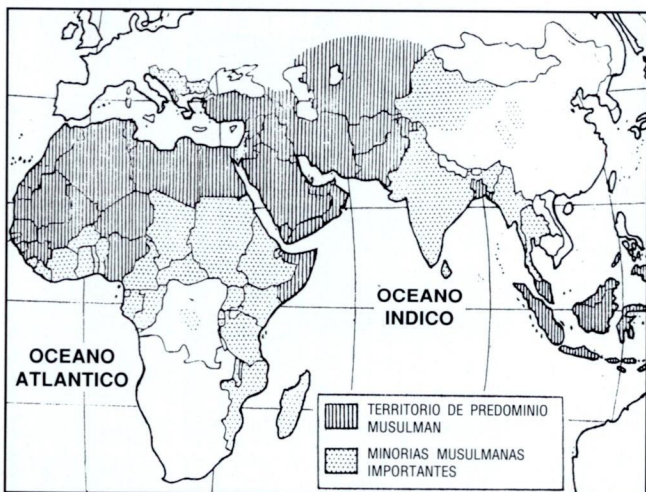
Jove beduïna

zació i la modernització de l'ensenyament s'han generalitzat. N'és una prova que ha deixat de ser anecdòtic veure professors àrabs a les millors universitats nord-americanes. Pel que fa a la política, només Jordània gaudeix d'un sistema quasi homologable als barems

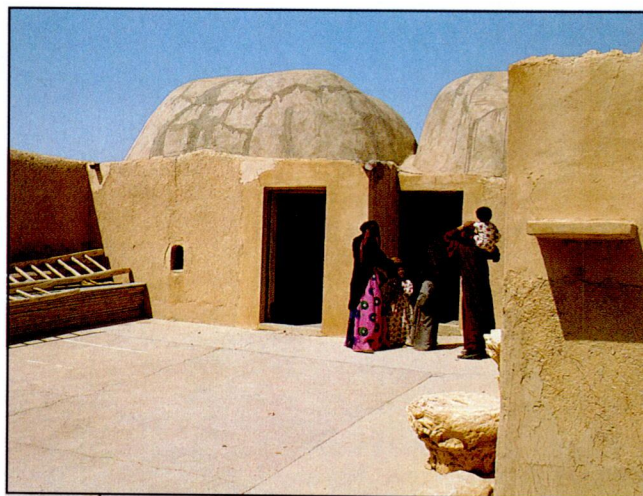
occidentals de democràcia, encara que amb els darrers esdeveniments del Golf hagi quedat en una situació molt precària. Però amb el constant augment de reivindicacions populars exigint el respecte de les llibertats, els dictadors aviat es veuran en la disjuntiva de

facilitar des del poder processos d'obertura democràtica o d'esclafar la població civil, cosa que des de la caiguda del Mur de Berlín i la creació del nou ordre internacional no podran fer amb la mateixa impunitat d'abans.

Però malgrat el moviment positiu que es percep, Occident continua alimentant els tòpics més deformadors de la complexa realitat social àrab. Fins i tot gent molt instruïda que visita com a turista el món àrab pontifica alegrement sobre les seves experiències sense fer cap esforç per anar més enllà dels clics que criden l'atenció dels occidentals, com ara la poligàmia, d'altra banda quasi inexistent en la majoria de països àrabs. Una actitud similar a la d'un estranger que generalitzés sobre Espanya parlant només de les coves del Sacromonte de Granada, o sobre Catalunya parlant de les esparidenyes o el pa amb tomàquet.



Servei Cartogràfic de La Vanguardia



Interior de casa tradicional Pròxim Orient

Desde el primero de enero, para dar de alta en una licencia a los conductores asalariados o familiares se debe presentar la siguiente documentación:

- a.- Instancia firmada por el titular de la licencia.
- b.- Copia del contrato de trabajo.
- c.- Justificante de alta en la Tesorería de la Seguridad Social.
- d.- Fotocopia del Permiso de Conducir de la clase B-2 o superior expedido por la Jefatura provincial de Tráfico.
- e) Carnet metropolitano que posea el conductor que se pretende dar de alta.

También desde el primero de enero dejan de admitirse transferencias de licencias de clase A) autotaxis y de clase C), según la disposición Transitoria Cuarta del Reglamento Nacional de Transportes Urbanos e Interurbanos en automóviles ligeros.

A partir de esa misma fecha no se puede proceder a la firma de ninguna comparecencia por transferencia de licencia si no se ha presentado toda la documentación pertinente.

En caso de que el adquirente deba acreditar el ejercicio de la profesión

Àrea metropolitana de Barcelona Entitat del transport SERVEI DEL TAXI		Àrea metropolitana de Barcelona Entitat del transport SERVEI DEL TAXI		Servei del Taxi	
Data / Fecha <u>5-1-91</u>		Data / Fecha <u>5-1-91</u>		Carrer 62, núm. 420, Zona Franca - 08004 Barcelona Tel. (93) 412 00 00 - Fax (93) 335 37 09	
N. I. F. <u>37.543.211-G</u>		Licència / Licencia <u>A 10702</u>		Import taxímetre + IVA <u>1350</u>	
Import total + IVA / Importe total + IVA <u>2930</u>		Matrícula <u>B-3333-ML</u>		Quilometraje fora de l'àmbit metropolità / Kilometraje fuera del ámbito metropolitano <u>30</u> km. a <u>41</u> ptas./km. <u>1230</u>	
EMT - SERVEI DEL TAXI Carrer 62, núm. 420 Zona Franca - 08004 Barcelona Tel. (93) 412 00 00 - Fax (93) 335 37 09		N. I. F. <u>37.543.211-G</u>		SUPLEMENT aeroport / aeropuerto <u>200</u>	
Sèrie / Serie		Sèrie / Serie		SUPLEMENT 2 maletes / maletas <u>150</u>	
Núm. / N.º		Núm. / N.º		SUPLEMENT	
Origen <u>Aeropuerto</u>		Origen		Total + IVA / Total + IVA <u>2930</u>	
Destí / Destino <u>Sabadell</u>		Destí / Destino		Firma / Firma <u>Robert Martí</u>	
Observacions / Observaciones <u>Por autopista y 3ª cinturón</u>		Observacions / Observaciones			

Cuando un usuario se desplaza en taxi por la ciudad por motivos de trabajo solicitará al taxista el recibo con el importe correspondiente a su recorrido. Este comprobante es para el usuario y para su empresa un documento contable importante, que posteriormente deberá ser re-

flejado en la contabilidad general de la misma como gasto repercutible. Por ello, el taxista debe rellenar con atención el recibo que emite, en el que tiene que figurar siempre: el Número de Identificación Fiscal (NIF), la matrícula del coche, el recorrido y, como es lógico, el importe.

**Tome nota:** el cliente necesita el recibo, no la matriz.

Los talonarios de recibos los encontrará en la Botiga del Metro, situada en el vestíbulo de la estación de Sants, y en Ciutat Grogà (Lutxana, 115-1ª planta).

como conductor asalariado de titulares de licencia, mediante la inscripción y cotización por tal concepto en la Seguridad Social, deberá presentar un certificado de la Tesorería Territorial de la Seguridad, fechado el día anterior a la firma, en el que conste que sigue dado de alta por tal concepto. Ello evitará los retrasos en la tramitación de los expedientes y se agilizará de forma muy notable el cambio de la titularidad de la licencia.

## Bolsa de licencias Borsa de llicències

**Titular:** Julio Rodríguez Becerra

**Licencia nº** 756

**Teléfono:** 351.23.91

Para asalariados con más de un año de antigüedad en la profesión.

Los interesados deberán:

- 1.- encontrarse dados de alta en una licencia
- 2.- presentar un informe de la tesorería de la Seguridad Social relativo a su situación como trabajadores asalariados.

**Para mayor información, los interesados pueden llamar al teléfono 336.61.61 (ext. 2158). Preguntar por la Sra. Elisabeth Nadal**

En cuatro días, del 19 al 22 de diciembre, el 90% de los taxistas de Barcelona y área metropolitana procedieron a la adaptación de los taxímetros a las tarifas vigentes.

Toda esta rápida operación -en Madrid se tarda 6 meses- ha hecho posible eliminar el uso de las improvisadas tablillas, que tan mala imagen dan al usuario.



*Desde primeras horas de la mañana los taxistas se aproximaron a las inmediaciones del Estadi de Montjuïc y otros puntos del área para adaptar sus taxímetros.*

Desde el mes de enero, únicamente se tolera una demora de un mes, contando a partir de la fecha en la que fue citado el titular de la licencia, para pasar la *Revisión Periódica Metropolitana* anual. Transcurrido ese plazo se incoará expediente de sanción al que no hubiese cumplimentado el requerimiento contenido en la citación.

Cuando el titular de una licencia tenga personas a su servicio deberá presentar, en todas las Revisiones Metropolitanas, los justificantes de afiliación a la Seguridad Social de todos los empleados o familiares que prestaron servicio en la licencia desde la fecha de la anterior revisión al día en

la que se realice la actual. Estos justificantes pueden ser: el TC-1, TC-2 de cada trabajador o un certificado que abarque el período mencionado expedido por la Tesorería de la Seguridad Social

Las revisiones que tienen que pasar los vehículos auto-taxi son tres distintas e independientes:

### 1.- Inspección técnica del vehículo:

- ▲ previa a la matriculación,
- ▼ desde la fecha de matriculación hasta los 2 años de antigüedad
- ▲ entre 2 y 4 años de antigüedad (anual)
- ▼ con más de cuatro

años de antigüedad (semestral)

### 2º.- Revisión del taxímetro

- ▲ cada vez que se instale el taxímetro
- ▼ cuando se hayan levantado los precintos por causa de una avería, por cambio de tarifas, o por cualquier revisión extraordinaria ordenada por la autoridad.

Esta revisión es independiente a la señalada en el punto primero.

### 3º Revisiones metropolitanas anuales

Se realizan una vez al año en fecha previamente fijada, de modo que entre una y otra revisión no transcurra más de un año.

- ◆ Los vehículos recién

adquiridos, aunque no tengan que pasar la Revisión ITV periódica del vehículo hasta antes de 2 años, deberán pasar anualmente la Revisión Metropolitana y la Revisión de Taxímetros en la fecha en la cual se hubiese citado al conductor, con un margen de tolerancia de un mes como máximo.

### **Ford Orion, un nuevo modelo para taxi**

El 19 de diciembre último, la EMT procedió a la aprobación de la homologación del vehículo marca Ford modelo Orion para la prestación del

servicio de autotaxi en Barcelona y área metropolitana. La denominación comercial del mencionado vehículo corresponde a: Ford Orion 1,6 2V; Ford Orion 1,6 EFI; Ford Orion 1,8D, los que recibieron las contraseñas B-1555, B-1561 y B-1556, respectivamente, de la Dirección General de Innovación Industrial y Tecnológica del Ministerio de Industria.

En este nuevo modelo homologado, el taxímetro deberá colocarse en la

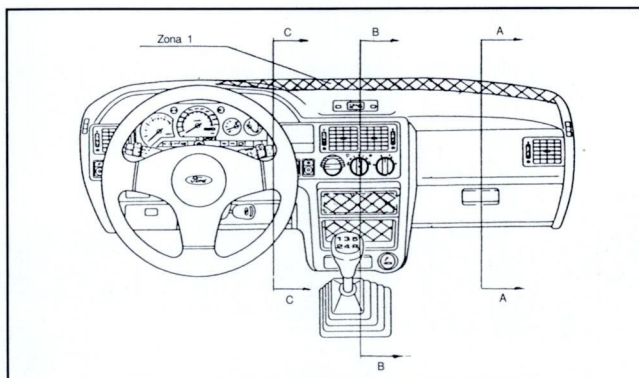
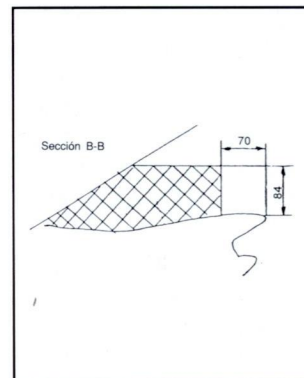


Figura 1

Zona 1 (ver figura 1), sección B-B, retrasado 7

cm desde el borde anterior del salpicadero, y



no superar los 8,4 cm de altura, incluidos los soportes.

## Festa Gran del taxi

*Tot ha estat molt bé; és un gest molt maco per part dels organitzadors; no me l'esperava: són algunes de les moltes expressions d'agraïment del col·lectiu de taxistes que durant l'any 1990 es van jubilar i als quals l'Entitat Metropolitana del Transport els oferí un sopar-espectacle a l'Aliança del Poble Nou el propassat 11 de desembre.*

L'edició de l'any 90 de la *Festa Gran del Taxi* va comptar amb la participació de 98 taxistes acompanyats amb les seves dones i familiars. També van ésser presents les principals autoritats de l'EMT, membres de les associacions representatives del sector i del Consell de Ciutat Grogà.

Mercè Sala, com a presidenta de l'EMT, va



disculpar l'absència de Pasqual Maragall i va llegir la carta dirigida per l'Alcalde de Barcelona als 98 taxistes homenatjats. Així mateix, la Sra. Sala assenyala que la Festa era també una ocasió per gaudir de les relacions humanes i de la convivència, aspectes necessaris per a uns professionals que treballen diàriament en solitari.

Tanmateix, el taxista més jove (Jaume Casanovas) i el més vell del conjunt dels homenatjats (Esteban Gómez) van rebre uns presents com a símbol d'agraïment a la professionalitat i dedicació de tots.

Després d'un menjar exquisit i abans del ball amenitzat per l'orquestra Chupi que tancà la nit, el mag Ams - Kim i la cantant Mercedes Ruiz van fer passar una estona agradable a tothom.

Continuant en la línia tradicional d'augmentar i oferir els millors serveis al professional del taxi, l'Escola del Taxi ha endegat, aquest curs 90-91, algunes noves activitats que s'han de sumar als habituals cursos de reciclatge que s'imparteixen des de fa quatre anys.

## **Cursos de Francès**

A petició dels alumnes, des de finals del mes de novembre, s'ha començat una nova experiència d'ensenyament de llengües estrangeres. De moment, com a experiència pilot i esperant poder ampliar-la ben aviat, s'han iniciat classes de llengua francesa. Es realitzen cada dilluns de 15 a 16:30 h. i cada divendres de 9:30 a 11 i les imparteix un professor francès. L'assistència i acceptació de l'alumnat és fins ara força notable. Les persones interessades encara s'hi poden apuntar.

## **Cursos d'anglès per a escolars fills de taxistes**

Enguany, per ajudar a aquells fills de taxistes que duen a terme estudis d'ensenyament mitjà, l'Escola ha organitzat també unes classes especials d'anglès amb el fi de reforçar els plans d'estudis oficials que aquests nois i noies realitzen a la seva escola.

Les classes estan pen-



*Pràctiques dels cursos de formació de taxistes.  
Alumnes de la promoció setembre-desembre de 1990*

sades per facilitar a l'alumne un millor aprofitament de les lliçons que aprenen al BUP, COU i FP i, per aconseguir-ho, el professor fa un seguiment personalitzat de cada alumne, incidint en aquells continguts que li presenten major dificultat.

Els horaris d'aquestes classes són els següents: dilluns de 15:30 a 17:30 h. i el divendres de 17:30 a 19:30.

Sr./Sra. taxista, apunti als seus fills, la matrícula encara és oberta.

El proper 8 d'abril s'iniciarà un nou Curs d'Informadors Olímpics,

organitzat per l'Escola del Taxi de Ciutat Grogà i el COOB'92.



El curs, que es realitza per cinquena vegada, està dirigit a tots els taxistes interessats. La matrícula és gratuïta i les inscripcions es poden realitzar a la Secretaria de la mateixa Escola, c/ Lutxana, 115. 2ª planta

## **Cursos de Formació de nous taxistes**

L'Escola del Taxi ha format ja dues promocions de nous taxistes i segueix en l'empresa de preparar-ne contínuament.

Amb els alumnes de la promoció de setembre-novembre es va portar a terme una experiència força interessant: per completar els ensenyaments teòrics impartits a l'Escola es va organitzar una pràctica amb microbús per visitar la ciutat i fer exercicis de diversos itineraris al voltant de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Quinze alumnes i tres professors van participar en aquesta classe pràctica i, tot passant-s'ho de primera, van aprendre de valent sobre Barcelona: des del Tibidabo van dominar tota la xarxa urbana del pla de Barcelona; pels cinturons aprengueren els principals accessos i sortides de la ciutat; a Santa Coloma de Cervelló van conèixer un edifici important de Gaudí, la Cripta Güell i, finalment, van realitzar un itinerari d'unió entre diferents municipis de l'àrea fins arribar al centre de Barcelona.

L'experiència va ésser altament positiva i els responsables de l'Escola preveuen repetir-la en cada una de les promocions que es formen a les instal·lacions de Ciutat Grogà.

**El pasado mes de noviembre, en el nº 30 de la Revista Antena Escrita, editada por la Cooperativa Radio - Taxi Taulat, se publicó bajo el título *Interesante para todos* una carta que el presidente del Sindicato de taxistas Autónomos de Barcelona, Don Dionisio Gracia Fajardo, remitió a la Entitat Metropolitana del Transport. Para conocimiento de todos los profesionales del sector transcribimos a continuación la mencionada carta y la contestación que, la Entitat Metropolitana del Transport remitió a dicho Sindicato.**

**Barcelona**, 3 de octubre de 1990

Al Ente Metropolitano del Transporte

Ciudad:

Muy Sres. míos:

*Solamente unas líneas en relación con un tema que ha suscitado nuestra atención y que, modestamente, estimamos puede merecer un trato más operativo.*

*Quando el Ente abre un expediente a un taxista se basa siempre en la correspondiente denuncia de un guardia, de los servicios de inspección o del propio usuario. No cuestionamos el derecho a abrir tales expedientes, por ser éste un punto de derecho que guarda relación directa con las facultades discrecionales (y aún las obligaciones) de la Administración.*

*Lo que nos extraña es que, de un tiempo a esta parte, ese Ente Metropolitano provee los correspondientes escritos de alegaciones en descargo de tal forma que, en realidad, el expedientado debe formalizar un segundo escrito de alegaciones ante la misma instancia administrativa.*

*Ello representa duplicar el trabajo innecesariamente, máxime cuando resulta evidente que, a la vista de las primeras alegaciones, teniendo a la vista el expediente del interesado, ese E.M.T. podría dictar la oportuna y definitiva resolución: sin perjuicio de que le quedara abierta al interesado la vía jurisdiccional e incluso la posibilidad de insertar el Recurso de Reposición Previa (ante el propio E.M.T.), siempre potestativo.*

*No alcanzamos a comprender los motivos que, en derecho, puedan justificar tal duplicidad, pues la misma no ofrece mayores garantías procesales y pugna con un sano criterio de economía procesal.*

*Es más creemos que con la reiterada duplicidad ese E.M.T. burocratiza innecesariamente los temas (y lo decimos con respeto y humildad), y se ve precisada a demorar más tiempo del necesario la resolución de los casos.*

*Quedamos, pues, a la espera de sus noticias sobre el particular, en aras a prestar un mejor servicio a nuestros compañeros y asociados. Mientras, aprovechamos la ocasión para saludarles atentamente.*

**Fdo:** *Dionisio Gracia Fajardo*  
**Presidente**

**Barcelona**, 2 de enero de 1991

Sr. Dionisio Gracia Fajardo

S.T.A.B.

La Jota 81

Barcelona

Acuso recibo a su respetuoso y humilde escrito de fecha 3 de octubre de 1990, que nos ha causado una profunda satisfacción al comprobar el interés de ese Sindicato, que tan dignamente preside, por la economía procedimental en la resolución de los expedientes de sanciones administrativas.

Dejando bien sentado que la actuación administrativa únicamente puede ser revisada por la propia Administración de la que emanan los actos administrativos y los Tribunales de lo Contencioso-Administrativo, y que esta Entitat ya le ha dado, a través de los letrados que dirigen este Servicio del Taxi, cuantas explicaciones verbales ha solicitado y, al mismo tiempo, conscientes de la dificultad que representa para Ud. el conocimiento de dichos actos, por ser lego en Derecho, intentaremos explicarle, ahora por escrito, la tramitación de los expedientes sancionadores incoados por esta Entitat Metropolitana del Transport, tras realizar las siguientes puntualizaciones a su escrito, de cuya redacción se desprende que su opinión parte de dos conceptos erróneos.

**1.-** La potestad sancionadora de la Administración no es "una facultad discrecional" como tan gratuitamente afirma, dando a entender con ello que los taxistas sujetos al Reglamento Metropolitano Regulador del Servicio de Autotaxis, Autoturismos y Especiales o de Abono, son sancionados de forma arbitraria por la estimación que subjetivamente realice un funcionario.

Por el contrario, dicha potestad sancionadora de la Entitat Metropolitana del Transport, está estrictamente reglada y le ha sido conferida por el art. 59 de la Llei 12/1987, de 28 de mayo de la Generalitat de Catalunya, en concordancia con la legislación supletoria del Estado (art. 146 de la Ley 16/1987, de 30 de julio), tras haber sido previamente declarada su competencia en el transporte público urbano de viajeros por el art. 63, ap.m) de la Llei 3/87 Municipal y de Régimen Local de Catalunya, ejerciéndose dicha competencia con estricta sujeción a los principios constitucionales de legalidad, objetividad y eficacia a que está sujeta la Administración Pública aunque, según su opinión, dichos principios le parezca que se aparten del principio de economía recogido en el art. 29 ap. 1 de la Ley de Procedimiento Administrativo y, reconociendo su probado interés por la buena marcha de los expedientes sancionadores, se le hace saber que esta Administración se caracteriza por no escatimar esfuerzos necesarios para la correcta resolución de dichos expedientes, cuya eficacia pasa necesariamente por la comprobación de los hechos denunciados.

Espero que aclarado este punto no vuelva Ud. a dejar entrever por escrito este tipo de dudas, que ya no podrían disculparse por su desconocimiento de las normas sobre la competencia sancionadora de esta Entitat.

# algunas puntualizaciones

**2.-** He de significarle que el recurso de reposición contra las resoluciones de esta Entitat Metropolitana del Transport no tiene el carácter de potestativo como erróneamente indica, sino que es obligado cuando se tiene intención de acudir a la Jurisdicción Contencioso - Administrativa, por haberse agotado la vía administrativa con la resolución sancionadora dictada por la cúspide de la Administración Local competente en materia de transporte urbano de viajeros: la Gerencia de esta Entitat Metropolitana del Transport.

Únicamente es potestativo el recurso de reposición cuando la resolución impugnada ha sido dictada por un órgano inferior de la Administración y ha quedado resuelto el recurso de alzada interpuesto ante su superior jerárquico, porque puede acudirse entonces directamente, sin necesidad de denunciar la mora, a la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Una vez aclarados dichos puntos se le hace saber que el procedimiento sancionador que se sigue actualmente en nuestras oficinas es el regulado en el Título VI del R.D. 1211/1990, de 28 de septiembre, que nos obliga hasta próxima aparición del Reglamento de la Generalitat de Catalunya y se realiza como sigue:

**1.-** Un buen número de denuncias recibidas en el Negociado de Sanciones de esta Entitat Metropolitana del Transport han sido formuladas sin que nos conste que el taxista denunciado haya tenido conocimiento de las mismas, por lo que es urgente comunicárselo, destacando en un recuadro todos los datos necesarios para no producirle indefensión.

No es preciso decir que, de no constar con claridad cualquiera de los referidos datos, no se produce la incoación del expediente sancionador y el taxista nunca llegará a saber que fue denunciado.

Con la notificación de la denuncia se pone en su conocimiento unos hechos que, si fuesen inciertos, motivarían su reacción inmediata, presentando un escrito de alegaciones que, en muchos casos es suficiente para sobreseer en un cortísimo plazo el expediente sancionador incoado. De esta forma un buen porcentaje de expedientes quedan concluidos a los quince días de la denuncia lo que, evidentemente, supone una importante economía procedimental, al evitarse la calificación de tales hechos y la posterior confección de una resolución aunque, en caso de sobreseimiento no es necesario que sea motivada.

**2.-** Si no se han formulado alegaciones de descargo, o las que realizaron no alcanzan a desvirtuar la naturaleza de la infracción denunciada se remite al interesado un pliego de cargos con la indicación, en este último caso, de que se han "visto sus alegaciones", donde se le reiteran los hechos denunciados y sus circunstancias, haciéndole saber que tales hechos se estiman como constitutivos de infracción a un determinado precepto, al que correspondería una sanción que también se expresa.

Se le ofrece la posibilidad de alegar por escrito y proponer que intente valerse por los siguientes motivos:

**1.-** Por exigirlo el art. 210 del reciente R.D. 1211/1990 ya citado.

**2.-** Porque si consintió los hechos denunciados como ciertos, no realizando el oportuno escrito de descargos, puede estar en desacuerdo con la calificación jurídica de los mismos o con la graduación de la sanción que se le anuncia.

**3.-** Porque pudo haber extraviado la notificación de la denuncia, olvidado hacer alegaciones, o confiar en el encargo hecho a algún gestor administrativo que se descuidó en atender las obligaciones contraídas a su cliente.

**4.-** Porque puede tener en su poder algún medio de prueba -que siempre ha de ser documental- que no aportó en el primer momento.

**5.-** Porque este paso permite estudiar el expediente por tercera vez antes de dictar resolución procedente, que debe ser lo más perfecta posible por no existir una autoridad superior a la que pueda recurrirse en alzada.

**6.-** Porque si de la comprobación de los hechos y su contraste con la versión del denunciante se desprende una calificación inicial indebida, pueda tipificarse correctamente.

**7.-** Si por el contrario se llegase a la conclusión de que procederá el sobreseimiento de la sanción, se evita la práctica anterior de redactar una resolución innecesaria.

**8.-** Porque al resolverse, en su caso, el recurso de reposición previo al contencioso-administrativo, por la misma autoridad que dictó la resolución, sin que se hayan aportado nuevos datos, difícilmente tendrá otro resultado que el confirmatorio, ya que la misma autoridad siempre actúa con idéntico criterio y lo deseable es que se llegue a dictar la resolución sancionadora habiendo ofrecido dos posibilidades de defensa al denunciado y contando con el mayor acopio de elementos de juicio posible.

Bien es cierto que en aquellos casos en que el responsable de la infracción no puede alegar en su descargo otra cosa que la negativa pura y simple de los hechos, alegación que se ha de contrastar con sus propios antecedentes, de los que se deduce que tiene una marcada tendencia a cometer ese tipo de infracciones, nada nuevo puede alegar en la segunda fase. Lo mismo ocurre cuando reconoce los hechos denunciados o del contraste de su versión con los informes y pruebas practicados se desprende la certeza de aquéllos. En estos casos es inútil la reiteración de un escrito de alegaciones que no aporte ninguna novedad.

La prueba del procedimiento sancionador y la eficacia consistente en corregir aquellas conductas que realmente sean merecedoras de castigo, declarando la inimputabilidad de las restantes no sólo no puede merecer el menor reproche hacia la Administración competente, sino que pretender lo contrario, es decir que se dicten resoluciones sancionadoras de forma precipitada y sin contar con suficientes elementos de juicio, es una temeridad que no puede pretender ninguna asociación que se precie de representar a los taxistas denunciados.

*El Director Tècnic del Taxi  
Andreu Nebot*

# Suspensión y amortiguación

**Sebastián Ato Villalba**

*Profesor de la "Escola del taxi de Ciutat Grogà"*

El conjunto de piezas o elementos que pertenecen al sistema de suspensión y amortiguación están colocados entre el eje o manguetas de las ruedas y la carrocería del vehículo. Tienen por misión absorber vibraciones e impactos entre estos dos elementos como consecuencia del estado de las carreteras por donde el vehículo tiene que circular.

En la suspensión se suelen utilizar los siguientes elementos:

**Muelles:** tienen forma de espiral y están fabricados en acero, tienen la propiedad de ser flexibles cuando las condiciones lo requieren. Los muelles absorben todas las vibraciones que pueden recibir las ruedas en el transcurso de la marcha del vehículo. Siempre se tendrá que evitar que éstas lleguen a la carrocería, puesto que corre el riesgo de quedar resquebrajada. Normalmente se suele montar un muelle alrededor de cada amortiguador delantero e incluso de los traseros.

**Ballesta:** la ballesta es un conjunto de láminas de acero colocadas una encima de otra de forma decreciente respecto a la hoja maestra, ya que ésta es la de mayor longitud y además es la que va fijada en la propia carrocería por medio de unos bulones o tornillos. Todas las hojas llevan en el centro un

agujero para que pueda ser atravesado un tornillo capuchino, que será el encargado de estar fijado en el eje del vehículo. Para evitar que las hojas se muevan de sitio, una respecto de la otra, se dispone de una serie de bridas que las sujetarán. Las ballestas se suelen montar en vehículos pesados y, en algunos casos, los ballestines en vehículos traseros o barra estabilizadora trasera. En las ballestas se suelen montar las hojas de acero en proporción al peso del vehículo y al peso de carga del mismo.

**Barra estabilizadora o de torsión:** las barras estabilizadoras se suelen montar en la parte delantera del vehículo. Esto evita que los muelles tengan demasiada elasticidad o se compriman demasiado cuando el vehículo

entra en una curva a velocidad. Las barras están sujetas a la carrocería y al brazo de suspensión delantero por medio de unas bridas y unas gomas. Las barras estabilizadoras tienen forma de U.

## Amortiguación

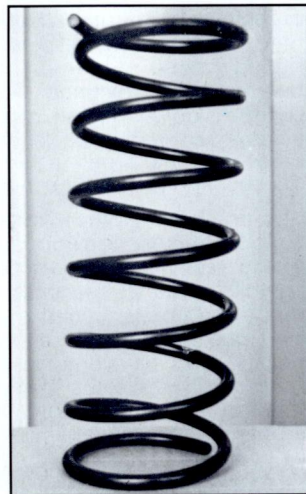
Los amortiguadores son los elementos que ofrecerán ayuda a los muelles de torsión, es decir, que proporcionan una determinada resistencia para que muelles y ballestas no actúen con demasiada brusquedad. Los amortiguadores más corrientemente utilizados en automóviles son de tipo hidráulico y se componen de un cilindro con dos cámaras (inferior y superior) y un pasillo para que el líquido hidráulico comunique de una a otra cámara, un émbolo o pistón y un vástago unido

al propio émbolo y al eje de la rueda. Mientras, el cuerpo del amortiguador permanece fijo a la carrocería del automóvil.

El funcionamiento del amortiguador hidráulico: cuando una de las ruedas encuentra un obstáculo, ésta se levanta y, al mismo tiempo, el vástago y el pistón; mientras, éste está comprimiendo una cantidad de líquido hidráulico, el que, a su vez, por medio del pasillo, llegará a la cámara inferior. Cuando la rueda deja de ofrecer resistencia, el propio muelle, que anteriormente había sido oprimido, volverá hacia su sitio de origen, realizando presión sobre el eje de la rueda, y éste al vástago, que a la vez hará bajar el émbolo; entretanto, el émbolo está comprimiendo el líquido hidráulico de la cámara inferior, haciéndolo pasar de nuevo por el pasillo y de allí a la cámara superior.

La rapidez del paso de líquido hidráulico de una cámara a otra depende de las válvulas que hay interpuestas en la salida de las cámaras. Se dice que la amortiguación es blanda cuando ofrece menor resistencia al paso del líquido; amortiguación dura es la que ofrece mayor resistencia al paso del líquido hidráulico.

Existen también los denominados amortiguadores



*Muelle de torsión para amortiguadores*



*Amortiguador hidráulico de tipo periscopio*

# ACTA nº 6

## Reunión Administración - Asociaciones del Taxi

*En Barcelona, a doce de diciembre de 1990, en el despacho de la Gerencia de la Entitat Metropolitana del Transport, se reúnen el Sr. Joan Laporta Argelich, Gerente de esta Entitat, el Sr. Andreu Nebot Mula, Director Técnico del Taxi, el Sr. Francisco Galván Martín, en representación del "Gremio Unión de Taxistas (G.U.T.)", el Sr. José Santacreu Amat, en representación del "Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Cataluña (S.T.A.T.C.)", el Sr. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del "Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (S.T.A.B.)", el Sr. Juan Fuentes Bargada y el Sr. Miguel Cazcarra, en representación de la "Asociación Empresarial del Taxi".*

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

A las diez horas se abre la sesión con la intervención del Sr. Galván, el cual plantea el tema tarifario exponiendo que el Presidente de la Comisión de Precios de la Generalitat había manifestado que no era posible la aprobación de las tarifas para 1991 el día 18 de Diciembre.

El Sr. Laporta explica que se había puesto en contacto con el Sr. Creus para hablar sobre este tema.

El Sr. Gracia agradece todas las gestiones que ha realizado el Sr. Laporta al respecto.

Después de comentar la situación, los miembros de esta comisión acuerdan pedir una entrevista con el Sr. Alegre.

Seguidamente se pasan a tratar los temas incluidos en el orden del día.

### 1

#### **Nuevas paradas de autotaxis después de las obras del Aeropuerto de Barcelona.**

El Sr. Nebot muestra el plano del aeropuerto, con la ubicación de las tres paradas de autotaxi que existirán:

- parada de Llegadas Internacionales
- parada de Llegadas Nacionales
- parada de Llegadas Puente Aéreo

Expone los problemas, que se plantean en el acceso de autotaxis a cada parada (pirateo, necesidades de vehículos, etc.) y presenta las posibles soluciones mediante sistemas técnicos de control (vallas, tarjetas magnéti-

cas, pantallas de vídeo informando acerca de los coches necesarios, etc.).

El Sr. Fuentes pregunta cuántas personas destinaría la Entitat al Aeropuerto para controlar el buen funcionamiento de las paradas.

El Sr. Laporta responde que se trata de una función de la Guardia Urbana, y que los "Chaquetas amarillas" desempeñan otro servicio: el de información del Taxi.

El Sr. Fuentes sugiere que se necesitarían tres hombres para controlar este sistema.

El Sr. Galván interviene exponiendo que la parada de Internacionales ya tiene acceso directo desde la parrilla y a las demás paradas debería accederse mediante vallas. Propone además que, desde la salida de la parrilla hasta el acceso a las paradas, se deje espacio entre los taxis, pero sin perder nunca el contacto entre uno y otro, pintando en el pavimento el lugar de situación de los vehículos. La idea es formar un cordón desde la parrilla hasta cada parada.

El Sr. Nebot argumenta que se trata de una distancia muy larga, más de un kilómetro, y transcurre por lugares en donde se prestan muchos servicios (autobuses, salidas de autoridades, etc.).

El Sr. Galván insiste en que, si los taxis no pierden el control del vehículo de delante, se evitaría el pirateo.

El Sr. Fuentes resalta la necesidad de control.

El Sr. Nebot expone la propuesta que se ha estudiado, consistente en instalar una garita de control que disponga de la información sobre llegada de vuelos y número de pasajeros. Desde allí, una persona iría distribuyendo los taxis a las diferentes paradas, según las necesidades.

El Sr. Laporta explica que se ha pensado en un sistema de vallas con carriles propios para cada parada y tarjetas magnéticas. Se puede estudiar también la posibilidad de formar otras parrillas alargadas.

El Sr. Gracia manifiesta que ha convocado a sus técnicos para que opinen sobre el tema.

El Sr. Laporta comenta que se trata de dar soluciones que mejoren el funcionamiento del servicio de taxis en el Aeropuerto.

Dichas propuestas se expondrán a la Dirección del Aeropuerto, quien ha mostrado una buena disposición al respecto. Se debe tener en cuenta que se ha de emplear el mínimo elemento humano, por las pocas disponibilidades y el máximo elemento técnico.

El Sr. Fuentes propone establecer 2 carriles de acceso a las paradas, delimitados con vallas para evitar alteraciones en el turno de encochamiento.

El Sr. Santacreu pregunta si habrá una única cola, a lo cual responde el Sr. Nebot en el sentido de que esto será así en la parrilla y que, desde allí, un monitor indicará a qué parada debe acudir cada vehículo.

El Sr. Laporta comenta que también debería ordenarse la salida de pasajeros con vallas y definir la zona de descarga.

El Sr. Galván interviene para plantear los problemas que pueden surgir con los servicios solicitados por la propia población flotante del Aeropuerto, al margen de los viajeros.

El Sr. Laporta expone que ha de definirse esta población e ir encontrando soluciones parciales.

Pide a los asistentes que estudien sus propuestas para tratar el tema en una reunión técnica específica.

El Sr. Santacreu pregunta cómo se ha resuelto la cuestión del bar y quién se ocupará de su explotación.

El Sr. Nebot muestra el plano del bar y explica que la explotación se concederá por concurso público, convocado por el propio Aeropuerto. Asimismo muestra el plano de los servicios.

El Sr. Laporta propone que se instale una zona de aparcamiento al margen de la reserva para los taxistas que deseen utilizar el bar.

El Sr. Galván manifiesta que el Gremio Unión de Taxistas intentará que no se produzcan alteraciones en el turno de parada, pero pide la colaboración de la Entitat y de la Guardia Urbana del Prat.

Expone que los taxistas están esperando las remodelaciones para solucionar estos problemas.

El Sr. Nebot responde reconociendo que es preciso un sistema de vigilancia y control, así como de sanción, aunque no se debe olvidar que ante todo hay que partir de la moralidad del taxista. Los propios sindicatos deberían tener un listado de infractores y acordar la expulsión de aquellos asociados reincidentes.

El Sr. Santacreu contesta que se trata de un problema de los estatutos de los sindicatos y que debe ser la Entitat del Transport la que sancione a los taxistas.

El Sr. Laporta considera que debe pedirse la colaboración de los sindicatos, pero que han de ponerse los elementos técnicos para evitar el pirateo de viajes.

El Sr. Gracia espera que, con la reestructuración, sean superados los problemas, con un buen control por la Guardia Urbana del Prat. Propone que, si se cree necesario, se pida la colaboración de la Guardia Urbana de Barcelona.

El Sr. Galván insiste en que debe controlarse el turno de paradas, y la necesidad de erradicar las acciones que lo alteren. Los taxistas mayoritarios quieren que estas

anomalías desaparezcan y el Gremio está con esta mayoría.

El Sr. Fuentes se suma a esta idea, así como el Sr. Santacreu, y el Sr. Gracia, quien pone de relieve el daño que hace una mala imagen del taxi en el Aeropuerto y la necesidad de cortar las infracciones que allí puedan producirse.

También solicita que se pida a la Guardia Urbana que no se estacionen los coches particulares en espera de familiares delante de las salidas del Aeropuerto, aunque estén los conductores dentro.

El Sr. Santacreu entiende que no debe haber cola de taxis, una vez está llena la parrilla, y propone que se piense en una pequeña reserva de autotaxis para esperas de un minuto a sus pasajeros.

El Sr. Laporta dice que todo ello deber contemplarse en el estudio que se presente a la Dirección del Aeropuerto.

El Sr. Nebot introduce la propuesta de instauración de un sistema de turnos de taxis en el Aeropuerto, lo cual ya existe en otras grandes ciudades y supone dar igualdad de oportunidades a todos los taxistas.

El Sr. Galván considera que primero deben agotarse otras posibilidades.

El Sr. Nebot responde que no es una medida de sanción, sino que se intenta con ello que todos los taxistas vayan al Aeropuerto. Entiende que es una limitación que beneficiaría a todos.

El Sr. Fuentes expone que los conductores de autotaxis tienen zonas determinadas, que conocen bien, y por las que normalmente circulan. Esto es beneficioso porque en ellas prestan un buen servicio. Propone que en dos puntos de Barcelona se instalen paneles informativos que indiquen la posible falta de taxis en el Aeropuerto.

El Sr. Galván comenta que dichos paneles ya existen y ofrecen diversa información ciudadana. En ellos podría introducirse también esta información.

El Sr. Laporta se compromete a estudiar cómo puede introducirse esta información en colaboración con el Ayuntamiento.

## 2

### Informadores Olímpicos

El tema se había incluido en el orden del día a petición del Sr. Galván.

El Sr. Laporta expone que se negoció con el COOB para que los taxistas que lo desearan pudieran ser voluntarios olímpicos. Esta denominación está regulada por el COI y exige ciertas características para su utilización. Por ello se creó esta nueva figura de Informadores Olímpicos.

En la "Escola del Taxi" se han impartido clases con personal del COOB, y las personas que han superado dichos cursos pueden llevar un distintivo en su coche que lo identifique como Informador Olímpico. Se ha pedido asimismo al COOB que autorice a estas personas a mostrar las instalaciones olímpicas. Esto aún no está del todo concretado, y actualmente sólo pueden hacerlo en días determinados. Ya se han realizado dos cursos para informadores, y el tercero se está impartiendo en estas fechas.

El Sr. Gracia pregunta a cuántas personas se ha preparado y las previsiones futuras.

Responde el Sr. Laporta para indicar que hasta el momento han realizado el curso unas 250 personas, y podrían hacerlo todos los taxistas que lo deseen.

El Sr. Gracia considera que hay buenos profesionales que, sin haber realizado el curso, ya disponen de los conocimientos.

El Sr. Laporta manifiesta que se trata de un curso especializado, y que han de demostrar de alguna forma esos conocimientos para poder ostentar la condición de informadores olímpicos.

El Sr. Gracia pregunta si estos taxistas gozan de privilegios especiales, como pueden ser ventajas para trabajar con empresas privadas.

El Sr. Laporta responde en sentido negativo. Las únicas ventajas son las expuestas anteriormente.

El Sr. Galván explica que el G.U.T. está por la cultura, pero guardando un mínimo de igualdad. En este caso, entiende que los taxistas no están en iguales condiciones, porque no todos tienen una emisora de radiotaxi que los llame para prestar estos servicios, aunque sean informadores. Propone que se cree una emisora pública, con unas tasas mínimas, a la que puedan adherirse todos los taxistas que lo deseen. De esta forma sería más positivo.

El Sr. Laporta explica que ahora capta clientes aquel taxi que lleve la pegatina de informador. Se pensó también en la promoción a través de un teléfono, que repartiéndose las llamadas en función de los informadores que tuviese cada emisora de radiotaxi. Si se observa que muchos informadores no pertenecen a ninguna emisora, la conexión podría hacerse por radio, y los que no dispongan de receptor podrían utilizar equipos cedidos por la Entitat.

El tema que plantea el Sr. Galván es de más envergadura. Añade el Sr. Laporta que la Entitat se compromete a que ningún informador se sienta discriminado.

El Sr. Santacreu propone que asistan al curso de informadores todos los representantes sindicales aquí presentes.

El Sr. Fuentes propone que se facilite a los Informadores un avisador de teléfono para solventar el problema de la comunicación.

El Sr. Laporta se muestra conforme.

El Sr. Galván insiste en el tema de la creación de una emisora pública.

El Sr. Laporta opina que ha de formularse una petición conjunta por todos los sindicatos y emisoras, y que tampoco debe olvidarse la posibilidad de una fusión entre las emisoras existentes.

El Sr. Gracia pregunta si los informadores han de ser forzosamente socios de "Ciutat Grogga S.A.", a lo cual responde el Sr. Laporta negativamente.

El Sr. Santacreu considera que si el carnet de informador lo da el COOB, y cualquier persona puede apuntarse, parece que es algo interesante, en la medida en que ayuda a incrementar beneficios. Considera que, al igual que la persona que sabe inglés puede obtener más carreras, el que dispone de estos conocimientos puede aumentar el número de servicios.

El Sr. Gracia también manifiesta que él no se opone a la cultura.

En este momento se ausenta de la reunión el Sr. Nebot.

El Sr. Galván solicita información sobre los fondos que se reciben de la C.E.E.

El Sr. Laporta responde que se trata de fondos canalizados vía INEM, con los cuales la Entitat va pagando los cursos de "l'Escola del Taxi".

El Sr. Gracia pregunta si el dinero recibido cubre los gastos, a lo cual el Sr. Laporta responde que, hasta ahora, sí se han ido cubriendo.

### 3

## Situación de las Empresas en el Sector del Taxi

El Sr. Fuentes reparte un dossier elaborado por su Asociación. Explica que se trata de reconocer una situación que existe desde hace años. En Barcelona ya hay empresarios de taxis, pero la actitud de los propios taxistas y de la Administración ha provocado que no sean buenas Empresas y que se deba recurrir a otorgar privilegios, etc.

Se tendría que admitir empresas bien definidas, dignas, con un número determinado de vehículos, con sede social, taller, etc. En el fondo ello beneficiaría al sector del taxi, puesto que estas Empresas podrían dar unos servicios que los autónomos no pueden ofrecer. El dossier repartido explica cuestiones más técnicas. La práctica actual, añade el Sr. Fuentes, supone una persecución de las empresas por cuestiones, en su opinión, absurdas.

El Sr. Cazcarra explica el dossier entregado, el cual se ha elaborado pensando en la reglamentación actual de transportes y en el anteproyecto elaborado por la Generalitat. Se trata de aplicar esta normativa al taxi. Es un tema de clarificación, determinando qué licencias y conductores tiene cada Empresa y que desaparezcan las fórmulas que se han admitido hasta ahora para tener más de una licencia. Es una exigencia que, a juicio de la Asociación Empresarial del Taxi, debería plantear el propio sector a los empresarios, pero que paradójicamente, se está dando al revés. Son los mismos empresarios quienes están dispuestos a aclarar la realidad existente y a ofrecer todo tipo de garantías para obtener buenas Empresas.

El Sr. Galván comenta, que parece que lo que se pretende es legalizar las Empresas que ya existen. En realidad está vigente un Reglamento del Taxi, que deberían cumplir todos. Es necesario actualizar dicho Reglamento, pero tratando con igualdad a todas las personas. De esta forma, todos aquellos que no hayan sido "avisados" para crear aún Empresas y hayan cumplido el Reglamento del Taxi, puedan hacerlo desde que se modifique la reglamentación vigente. No debe parchearse una situación creada al margen del Reglamento y debería elaborarse una normativa para que todo el que quiera pueda crear Empresas. En tal caso, el Sr. Galván no se opone a la actualización de las Empresas. Pero en primer lugar se debería hacer un estudio basado en todo ello.

El Sr. Gracia entiende que es un tema delicado, pero en cualquier caso la norma que se apruebe ha de ser para todos igual. Encuentra que existe una contradicción con el hecho de que las licencias anteriores a 1979 no puedan transferirse, de conformidad con la Disposición transitoria cuarta.

El Sr. Cazcarra expone que se trata de exigir unos

mínimos para crear Empresas con garantías, y que si lo que se pretende es crear una normativa, ésta por definición ha de ser genérica.

El Sr. Santacreu expone que el STATC define el Reglamento vigente a ultranza, porque beneficia al trabajador autónomo.

Denuncia las irregularidades cometidas por ciertas personas, que compraron licencias sabiendo que no podían hacerlo y, por otra parte, a la Administración que ha admitido poderes, prohibidos por el Reglamento del Taxi.

Las únicas Empresas que podrían aceptarse son las formadas en los radiotaxis por autónomos.

El Sr. Laporta manifiesta que debe buscarse un cauce que solucione el problema.

El Sr. Santacreu apunta que, para llegar a un acuerdo, debería hablarse de contraprestaciones.

El Sr. Laporta expone que hay una situación de hecho no operativa. El sector de autotaxis está destinado al fracaso a medio plazo si no se pone remedio. Deben arbitrarse los mecanismos necesarios para que esto no suceda. No se ha logrado ampliar el mercado de clientes, y por el contrario, si no se actúa al respecto, se producirá una pérdida de mercados. Resalta la poca capacidad de defensa de los intereses colectivos del sector.

El Sr. Laporta no se decanta sobre el tema Empresa sí o no, pero insiste en que ha de buscarse una solución para que el sector del taxi no se vea abocado a una crisis, lo cual sucederá si no se tienen estructuras agresivas para captar mercados. Entiende que la defensa a ultranza del Reglamento no es buena, porque cuando éste perjudique al sector debe modificarse.

Diferencia el Sr. Laporta dos temas. El primero consiste en arreglar la situación de hecho, el segundo, de fondo, consiste en dotar al taxi de estructuras administrativas que eviten la crisis del sector.

Si únicamente se toca el primer tema, no se salvará el sector.

El Sr. Santacreu pide datos sobre las Empresas, apoderamientos existentes en la actualidad, número, personas, etc. Con ello y estudiando el dossier presentado por la Asociación Empresarial, podrá discutirse el tema.

El Sr. Fuentes también pide un estudio de los poderes registrados y que haya transparencia a todos los niveles.

El Sr. Gracia está dispuesto a estudiar el dossier y el informe sobre los poderes. También solicita un estudio jurídico a la Entitat. No obstante, manifiesta que, sin Empresas, también puede funcionar el taxi, según su opinión.

También pide que se trate el tema del marido y la mujer con dos licencias de autotaxis.

El Sr. Galván declara que el GUT quiere reglamentar una situación, no parchearla, liberalizando a una persona individual. Una vez legalizadas las empresas, los sindicatos deben velar para que se cumpla la normativa. El Sr. Galván desea conocer el alcance de las irregularidades que se han cometido. También solicita que se estudie un posible proceso de adaptación de aquéllos que quieren invertir en la compra de una segunda licencia.

Se reincorpora a la reunión el Sr. Nebot.

Finalmente se concluye este punto acordando que la Entitat facilitará los datos de que dispone respecto a la

situación actual de licencias con poderes y de personas apoderadas. Esta información junto con el dossier repartido por la Asociación Profesional del Taxi, servirá de base a los representantes sindicales para pronunciarse sobre el tema "Empresas".

## 4

### Revisión metropolitana de vehículos autotaxis para 1991

El Sr. Nebot propone el siguiente sistema para 1991:

- Primero, notificar a los titulares de licencia qué día les corresponde pasar la revisión metropolitana.

- Si no comparecen el día señalado, enviarles un recordatorio, citándoles para otro día.

- Si tampoco cumplen esta citación, incoar el correspondiente expediente de sanción.

Asimismo expone que los coches con una antigüedad de más de diez años, serán revisados con más detenimiento.

Es necesario que los conductores de autotaxis, adquieran conciencia de que es importante que los vehículos estén en buen estado.

## 5

### Ruegos y preguntas

El Sr. Gracia cuestiona la no aceptación de transferencias de licencia, en virtud de la Disposición Transitoria cuarta del Reglamento Nacional. Con ello, según su opinión se lesionan los derechos de los titulares de licencias anteriores a 1979.

El Sr. Laporta explica que dicha disposición transitoria tenía una vigencia de cinco años para cubrir los derechos de los titulares de licencias anteriores a 1979. Durante este período estos titulares no podían transferir las licencias según la nueva normativa lo cual, al transcurrir el plazo indicado, ya no sucede.

El Sr. Nebot comenta la "Campanya de Nadal", que como cada año se pone en marcha en las festividades navideñas. Esta campaña comporta medidas circulatorias, con restricciones para los vehículos particulares, y permiso de ciertos giros para vehículos autotaxis, así como la potenciación del uso del transporte público.

Muestra los modelos de banderolas que se colocarán por toda la ciudad para promocionar la utilización del metro, autobús y taxi, bajo el tema "Volant a les Festes". También expone que la campaña publicitaria se complementa con la distribución de pósters, anuncios en Diarios, Radio y TV3.

Siendo las dieciséis horas, y no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión, extendiéndose la presente acta.

oleoneumáticos, que están compuestos de una esfera metálica, una cámara superior llena de nitrógeno, una membrana que incomunicará el nitrógeno con la cámara inferior, totalmente llena de líquido vegetal especial, un émbolo y un vástago unido al propio émbolo y al eje de la rueda. El funcionamiento es el siguiente: cuando la rueda ofrezca resistencia ante un obstáculo, ésta se levantará empujando al vástago y, al mismo tiempo, al émbolo. Éste comprimirá el líquido vegetal de la parte inferior



*Sistema de suspensión y amortiguación del tipo oleoneumático*

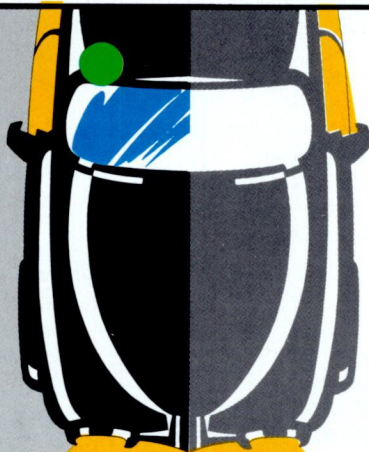
y vencerá la membrana, que a la vez comprimirá el nitrógeno que hay en la cámara superior.

Cuando la rueda deje de ofrecer resistencia es el propio nitrógeno el que empujará a la membrana y ella al líquido vegetal. Al mismo tiempo empujará al émbolo, al vástago y a la propia rueda hasta dejarla en su posición normal. Es decir, que el nitrógeno que hay acumulado en la cámara superior de la esfera actúa como un muelle en el caso de los amortiguadores o de periscopio.

**Seguimos ampliando servicios al socio**

**Inauguramos el taller de reparaciones**

**LA MEJOR CALIDAD, AL MEJOR PRECIO**



**DISPONEMOS DE RECAMBIOS PARA TODO TIPO DE AUTOMOVIL**

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

# Opel Omega: *el relevo del Rekord*

*M<sup>a</sup> Àngels Pujol*  
Periodista

El Omega es un coche absolutamente nuevo que no tiene nada que ver con el que sustituyó. Se trata de una berlina de tres volúmenes, con un excelente coeficiente aerodinámico de penetración. La carrocería, en forma de cuña, es de perfiles redondeados, con el frontal inclinado hacia el suelo y la trasera levantada. En esa limpieza de líneas hay que destacar las ventanillas encastradas y las manecillas de las puertas empotradas.

Visto de frente, el coche guarda un innegable parecido con los últimos modelos de la gama y en conjunto ofrece una imagen de vehículo compacto y hasta diríamos que algo pesado.

## **Amplitud y buenos acabados**

Por dentro se nota que una de las máximas preocupaciones de la firma alemana es la comodidad y el confort. El habitáculo es extremadamente amplio; de hecho, la anchura a la altura de los codos es idéntica tanto en las plazas delanteras como en las traseras y la cota de 1,46 metros habla por sí sola. También es digna de tenerse en cuenta la distancia del asiento del conductor hasta el techo con 93 cm., cuatro más de los que disponen los ocupantes de las plazas traseras. En cualquier caso, es bien evidente que la amplitud del habitáculo es una de las principales características del modelo.

**Quando hace cuatro años General Motors lanzó al mercado el Opel Omega, ello supuso también el fin para el legendario Rekord, que con más de siete millones de unidades producidas y 20 años de existencia era, hasta entonces, el modelo más antiguo de la marca. La "Operación Omega" supuso para Opel una fuerte inversión, estimándose en unos 130.000 millones de pesetas y 1.400 horas de trabajo e investigación.**

Los asientos no sólo son regulables en altura y longitud, sino también en apoyo lumbar. Siguiendo la pauta germana, son ligeramente duros, pero la verdad es que en viajes largos se aprecia esta característica, pues el cuerpo descansa más. Por otra parte, existe la posibilidad de regular en altura el anclaje del cinturón de seguridad, de modo que sea cual sea su anatomía, el conductor puede viajar con toda comodidad sin asfixias ni opresiones. Y si ahora todavía no es obligatorio el uso de cinturón en ciudad, cuando lo sea, este detalle será muy importante, sobre todo para quienes se pasan un buen número de horas al volante.

El cuadro de instrumentos, aún conservando la austeridad característica del Opel y los coches alemanes, se revela práctico, funcional y un poco más alegre. El

asiento trasero es abatible asimétricamente para permitir el transporte de objetos de cierta longitud, en tanto que el maletero tiene una capacidad de 520 dm<sup>3</sup>.

## **Dos versiones distintas**

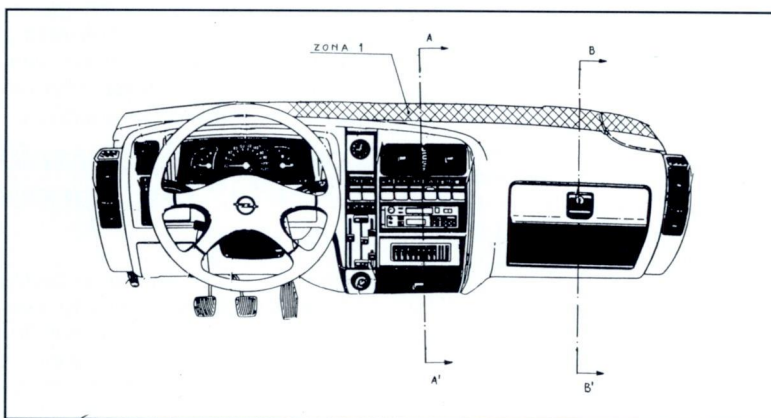
Dos son las versiones que se han homologado para el servicio público, una de gasolina y otra de turbodiesel. La primera de ellas adopta un motor del antiguo Rekord. Como suele ocurrir con Opel, este motor se muestra elástico y progresivo, permitiendo aprovechar al máxi-

### **Principales características técnicas**

	2.0i	2.3 TD
Motor	Cuatro cilindros en línea	
Cilindrada:	1.998 c.c.	2.260 c.c.
Potencia:	122 CV a 5.400 rpm	100 CV a 4.200 rpm.
Velocidad máxima:	195 Km/h	180 Km/h
Suspensión:	Delantera: tipo McPherson, amortiguadores telescópicos. Trasera: brazos triangulares oblicuos, con amortiguadores telescópicos y barra transversal.	
Caja de cambios:	Manual de cinco velocidades	
Frenos:	Disco a las cuatro ruedas	
Peso en vacío:	1.144 Kilos	1.231 Kilos
Volumen maletero:	520 dm <sup>3</sup>	
Capacidad depósito:	75 litros	
Longitud:	4,69 metros	
Anchura:	1,77 metros	
Altura:	1,45 metros	
Consumo a 90 Km/h:	5,9 litros	5,4 litros
Consumo a 120 Km/h:	7,7 litros	7,2 litros
Consumo urbano:	11,7 litros	9,0 litros

mo sus posibilidades, que no son pocas. El motor turbodiesel, en cambio, con 2,3 litros, es de concepción bastante distinta. Para empezar, el motor se deriva del que llevaba el Rekord aunque con la adopción de un intercooler se han ganado diez caballos, pasando a ser su potencia de 100 CV. Pese a ello, este motor se muestra algo perezoso y lento en subir de vueltas y también bastante ruidoso.

La caja de cambios es nueva, con unos desarrollos algo largos, como es norma en los coches alemanes, lo que aún está más acentuado en el caso de la versión turbodiesel. Por otra parte, existe la posibilidad de adaptar un



cambio automático de cuatro marchas con bloques de resbalamiento del convertidor.

La suspensión es totalmente nueva, habiéndose adoptado un sistema autoestabilizador mediante el cual, al frenar las ruedas del coche, si las de un lado están sobre asfalto mojado y las otras sobre seco, impide que la trayectoria derive hacia el lado seco.

Por lo demás, el coche resulta muy agradable de conducir, con una buena estabilidad y nada pesado gracias a la dirección asistida que le permite maniobrar sin dificultades, incluso a coche parado.

## Optica Ruiz Urrea

Diplomado A. Ruiz Beckers  
Talleres propios. Fundada en 1924  
Ronda San Antonio, 63  
Teléfono 254 59 45  
08011 Barcelona

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

Monturas Nacionales y de importación. Cristales de todos los tipos.

Especialistas en los multifocales invisibles, visión perfecta en todas las distancias, con la garantía de medición por medio del moderno aparato "PHOTOCENTRON".

### RENOVACION DEL PERMISO DE CONDUCIR

Si le han encontrado alguna deficiencia visual, VISITENOS y le daremos la solución.  
SUS GAFAS EN DOS HORAS

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

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

# Las exigencias psicosociológicas del trabajo

*Dr. Ignasi Fina Sanglas  
Especialista en Medicina del Trabajo*

El trabajo como medio para resolver las necesidades vitales, para modificar el ambiente y la propia condición humana y, por tanto, como fuente de bienestar físico y psíquico, es, como bien decía Engels, la condición básica y fundamental de toda la vida humana, y lo es en tal grado que, hasta cierto punto, se debe afirmar que el trabajo ha creado al propio hombre.

Las principales connotaciones del trabajo a tener en cuenta desde el punto de vista psicológico son las siguientes:

**a)** el trabajo ocupa la mayor porción del tiempo de que el hombre dispone.

**b)** es la fuente más frecuente de relaciones humanas y representa casi la única posibilidad de inserción del hombre en la sociedad.

**c)** define la función más significativa del hombre en el conjunto de la sociedad y determina y codifica su posición.

De acuerdo con estas premisas, el trabajo debería representar la posibilidad de expresar las capacidades individuales y la creatividad del modo más satisfactorio, proporcionando el equilibrio óptimo del hombre con el medio y, por tanto, del modo más ventajoso para la sociedad. Este estado individual y colectivo es la Salud. No obstante las actuales condiciones de trabajo constituyen una de las principales causas de enfermedad, pues la propia organización del trabajo determina la aparición de la psiconocividad del ambiente de trabajo. Por tanto, la racionalización del trabajo desde el punto de vista de las exigencias humanas es una necesidad cada día más obvia.

## Las condiciones de trabajo

El estudio de ellas permite determinar los factores de nocividad ambiental y, por tanto, su modificación, orientando la investigación científica hacia la corrección de estos factores. La psicología del trabajo ha estado lastrada por el intento de adaptar el trabajador a condiciones de trabajo que venían considerándose como inalterables. El estudio de esos factores de psiconocividad es, por tanto, prioritario a otro tipo de consideraciones. Entre dichos factores destacaré los que de forma más determinante inciden sobre la sa-

lud psíquica del trabajador:

## Ambiente físico

Tiene gran importancia psicológica, en especial el microclima (temperatura, ventilación, humedad), puesto que a las consecuencias orgánicas se añade la intolerancia del ambiente de trabajo, con aparición de desequilibrios neuro-vegetativos. La presencia en el ambiente laboral de polvos, gases y vapores tóxicos, además de la acción predominante orgánica, puede llegar a constituir un factor de stress psíquico continuado. Es por ello que, con elevada frecuencia, un ambiente físico desfavorable da lugar a estados de ansiedad y desequilibrios emotivos que preceden a la neurosis, etiquetada con ausencia de toda justificación de carácter científico, como "neurosis de renta".

El ruido, como ya se analizó exhaustivamente en otro artículo de esta misma Revista, es un factor tradicionalmente conocido como psicopatógeno, en especial los ruidos de fondo de carácter no rítmico o inesperados y de intensidad variable. Éstos son los que además de ocasionar sordera, inciden de forma más desfavorable en la esfera psicológica. Los trastornos van desde la irritabilidad o estados de tensión hasta alteraciones del carácter o psicosis con alucinaciones auditivas.

## Los turnos, duración de la jornada, los horarios, las pausas y el ocio

La modificación del ritmo biológico natural sueño-vigilia en los horarios nocturnos (y, con mayor importancia, si el turno nocturno se altera con los periodos determinados de tiempo con el diurno) supone una grave alteración del ambiente familiar y social del trabajador creando trastornos psicológicos

de gran variedad y seriedad. Los trabajos itinerantes con jornadas de larga duración, como el caso de los camioneros, son causa también de efectos psicológicos desfavorables: las horas libres se dan en el transcurso de la ruta o por días completos, lo que hace casi imposible la planificación racional del ocio. En muchos de estos



## Romabell, s.a.

Taller de reparación de automóviles  
siempre al servicio del  
**TAXI**

P<sup>º</sup>. Universal, 9-13 - 08031 BARCELONA  
Tel. 427 13 54



## TALLERES G-R

REPARACION DEL AUTOMOVIL

Al Servicio del Taxi

CAMPOAMOR, 43 TEL. 335 22 14  
08907-L'HOSPITALET DE LLOBREGAT

## INTERGLAS

Cualquiera de estos  
impactos se reparan.



Tel. 200 82 95



TAXI POLIVALENT AMB SERVEI  
PER A MINUSVÀLIDS PROMOCIONAT  
PER CIUTAT GROGA

Exposició Barcelona del 93  
desembre-gener 91

1991 • NOVISIMA EDICION • 1992

# GUIA URBANA DE BARCELONA AREA METROPOLITANA Y OTROS MUNICIPIOS

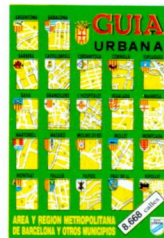
**NUEVA PRESENTACION**  
**COMODO FORMATO DE BOLSILLO**



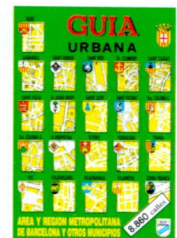
**Tomo I**  
INFORMACION  
GENERAL



**Tomo II**  
NOMENCLATURA  
Y PLANOS



**Tomos III y IV**  
AREA METROPOLITANA  
Y OTROS MUNICIPIOS



**OBSEQUIO CUATRO MAPAS**  
**ADJUNTOS A LA OBRA**



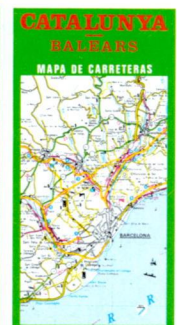
PLANO SECTOR  
CENTRAL  
PLANO GENERAL



MAPA AREA  
METROPOLITANA



MAPA PROVINCIA  
CARRETERAS



MAPA CATALUNYA  
Y BALEARES  
CARRETERAS

EQUIP MULTIDISCIPLINARI D'ATENCIÓ I INFORMACIÓ

**INFORMACION  
GRATUITA**

## VASECTOMIAS

**EMAI**

METODO SENCILLO COMODO Y SEGURO

Enfermedades de transmisión sexual. Fimosis.  
Dr. Cirujano especialista en Urología

**PRECIO ESPECIAL PARA NUESTROS AMIGOS TAXISTAS**

Av. Diagonal, 369 - 1º 1ª (esq. Pau Claris)  
08037 Barcelona - Tel. 215 73 23 y 487 23 98



Parking Gratuito:  
SABA  
Pau Claris/Mallorca

casos hablar de tiempo libre es un tanto irónico, puesto que diversas encuestas demuestran que, incluyendo los desplazamientos, la duración de la jornada real media va de 10-11 hasta 12-14 horas diarias.

La sobrecarga de trabajo o cantidad de trabajo tolerable es el criterio más objetivo para la determinación de las pausas, evitando en parte la aparición de trastornos psicológicos derivados de la fatiga o stress.



las nerviosas y establece el concepto de "inhibición protectora".

El gasto energético no parece ser determinante de los estados de fatiga: el trabajo intelectual puede llegar a suponer, todo lo más, un 10% de incremento de metabolismo basal, produciéndose la fatiga sin aparente relación con el factor de consumo energético. Este hecho demuestra que la fatiga no es mitigable con mayor aporte energético

## Los ritmos de trabajo

La medicina y, más específicamente, la psicología del trabajo han demostrado la existencia de ritmos espontáneos de trabajo, al igual que existen distintos ritmos biológicos. Así, la velocidad, la frecuencia y el ritmo de los movimientos en un trabajo son producto de la constitución psicofísica del trabajador. En este aspecto, existen gran número de diferencias individuales en las que, además de la personalidad del trabajador, incide también el tipo de tareas a realizar y la distinta respuesta o adaptación a las mismas.

Las pausas durante el trabajo deben permitir la recuperación psicofísica y ésta es también de diferentes características según el trabajador y la tarea. De modo que numerosos estudios han demostrado que tanto la duración como la distribución de las pausas deberían ser distintas para cada individuo, no siendo aplicables criterios uniformes para obtener una mayor adaptabilidad psicofísica.

## La fatiga

Es un estado fisiológico en el que desciende de forma importante la capacidad de trabajo. En este apartado se suele diferenciar entre fatiga física e intelectual. Ésta es una división convencional que pretende desconocer las investigaciones de I.P.Pavlov, que sitúan las modificaciones fisiológicas de la fatiga a nivel del sistema nervioso central, en el que tienen lugar los procesos inhibidores centrales responsables de la pérdida de capacidad de trabajo. Pavlov explica el desencadenamiento de los estímulos inhibidores como un mecanismo de protección de las células

y que el mecanismo que describe la fatiga como consecuencia de la acumulación de ácido láctico es de muy dudosa fiabilidad. El trabajo estático da también lugar a la aparición de fenómenos precoces de fatiga sin apenas incremento del consumo de energía.

Subjetivamente, la fatiga produce sensación de cansancio y desgana de estímulo hacia la actividad laboral. En esta situación, una modificación del entorno puede dar lugar a la desaparición de la fatiga, como por ejemplo, recibir una buena noticia. Se trata, por tanto, de un fenómeno complejo de relación con el trabajo el que determina la aparición de los trastornos cerebrales responsables.

## Agotamiento o "surmenage"

Es un estado de fatiga límite, en el que la pérdida de capacidad de trabajo requiere el apoyo médico para su restablecimiento. Se atribuye en ocasiones a estados de fragilidad nerviosa central, pero no cabe duda de que, en la génesis de estos estados, la fatiga crónica es el factor determinante. Desde el punto de vista médico, se ha demostrado que en esta situación, hay una mayor vulnerabilidad del organismo por las sustancias tóxicas y los agentes infectantes, por lo que, en condiciones de fatiga, los límites tolerables de concentraciones tóxicas ambientales no cumplen ninguna función protectora.

El agotamiento crónico o surmenage debe atribuirse a la inadecuada organización del trabajo o a la falta de descanso reparador. En este sentido, son la duración de la jornada laboral, las características del trabajo y su relación con el tiempo de descanso los que intervienen en mayor medida. Otros factores a tener en cuenta son la frustración y el entorno social.

# Un paseo por los hoteles de Barcelona

*Mercedes Fortuny,  
Técnico en empresas turísticas.*

Antes de realizar un pequeño recorrido por algunos hoteles de Barcelona es preciso recordar ciertas generalidades sobre ellos, seguramente conocidas por todos, pero no por ello menos significativas. Los hoteles se clasifican por estrellas: los de menor categoría tienen una estrella, mientras que los de categoría superior, cinco. No obstante, estos últimos pueden ser además de Lujo y de Gran Lujo.

En Barcelona hay ocho hoteles de cinco estrellas: el Avenida Palace (229 habitaciones); el Barcelona Hilton, (290); el Diplomatic (217); el Meliá Barcelona, Sarrià (311); el Presidente, (161); el Princesa Sofía, (505), el Ramada Renaissance, (210) y el Ritz con 161 habitaciones, el único de Gran Lujo. Todos estos establecimientos hoteleros ofrecen, por tanto, un total de 2.084 habitaciones.

Catorce son los hoteles que tienen asignada una estrella y, conjuntamente, disponen de 752 habitaciones.

Como bien se desprende de estos datos, los hoteles de categoría alta son pocos, pero tienen una gran capacidad de alojamiento; por el contrario, hay mayor número de hoteles de menor categoría, que son pequeños y, por tanto, el número de habitaciones es también inferior. Estos últimos suelen ser más antiguos y se encuentran situados en el casco viejo de la ciudad, mientras que los de mayor categoría suelen ser más recientes y están emplazados en el ensanche barcelonés o próximos a los principales centros comerciales.

## Abanico de precios

Tomando como ejemplo los hoteles de cinco estrellas, el precio más elevado de la habitación doble se da en el Ritz: 39.000 ptas. y el más bajo en el Hotel Presidente: 21.000 ptas. La diferencia entre ambos es de 18.100 ptas.

Si se establece una relación de



*Cocina del Hotel Princesa Sofía*

costes en las habitaciones individuales se observa que el precio más alto corresponde también al Ritz, con 31.300 ptas. y el más bajo al Avenida Palace con 15.750. Algo más de 15.000 ptas. es pues la diferencia que separa a ambos establecimientos.

En los hoteles de cuatro estrellas, el coste más elevado de la

habitación doble se encuentra en el Hotel Alexandra, 22.900 ptas., y el más reducido en el Europark, 12.000 ptas.

Siempre en la misma categoría de establecimientos, el Hotel Almirante es el que presenta el precio más alto para las habitaciones individuales (16.000 ptas.) y el más bajo (7.500) también en el Europark.

Si se comparan precios de hoteles de la misma categoría se comprueba que no solamente no coinciden, sino que la diferencia entre ellos suele ser bastante exagerada y, aún más, es posible que los precios de establecimientos de una categoría inferior superen a los de categoría superior. Esto se debe a que actualmente los precios son libres y cada hotel puede poner los máximos y los mínimos que crea conveniente. Dichos precios se ponen en conocimiento de la Administración que se limita a acuñar la hoja donde van escritos sin poner ningún impedimento o límite a los precios que allí se hayan consignado. El hotel cobrará el precio máximo, mínimo o intermedio, según sus intereses. (A menor ocupación, menor precio).

## Una pequeña ciudad

Entrando por la Diagonal en Barcelona, en la Plaza de Pío XII encontramos la gran torre del Hotel Princesa Sofía, de cinco estrellas, y uno de los más representativos de la ciudad.

Este establecimiento dispone de 505 habitaciones, todas equipadas con mini-bar, teléfono, aire acondicionado y TV en color con antena parabólica. Actualmente se está llevando a cabo todo un proceso de remodelación de las habitaciones. La Super Suite, que lleva el número 1705, tiene aproximadamente 250 m<sup>2</sup> y es para cuatro personas. Es propiamente un apartamento dentro del hotel, en el que hay dispuestas varias habitaciones, cuartos de baño e incluso un despacho. El precio asciende a 165.000 ptas. más el 12% de IVA.

El concepto inicial de hotel, como lugar donde se ofrece alojamiento y comida, está aquí totalmente ampliado. A estos dos principios básicos de la hostelería tradicional se suman

muchos más servicios, que hacen de este establecimiento una pequeña ciudad. En él, el cliente puede encontrar desde una agencia de viajes, a piscinas, sauna, gimnasio, peluquería, etc, sin olvidar sus restaurantes. En el Snack se puede disfrutar de un buffet libre por 2.400 ptas. más el IVA correspondiente, o comer a la carta en un ambiente tranquilo y agradable. El restaurante Le Gourmet, con comida internacional, es para paladares sibaritas y, en el restaurante L'Amputrà se encontrará toda clase de comida típica catalana. Todos estos restaurantes no son para uso exclusivo de los clientes, ya que están abiertos al público.

Una visita muy recomendada es subir al Top City, en el último piso del edificio, donde se puede disfrutar de una magnífica vista de Barcelona.

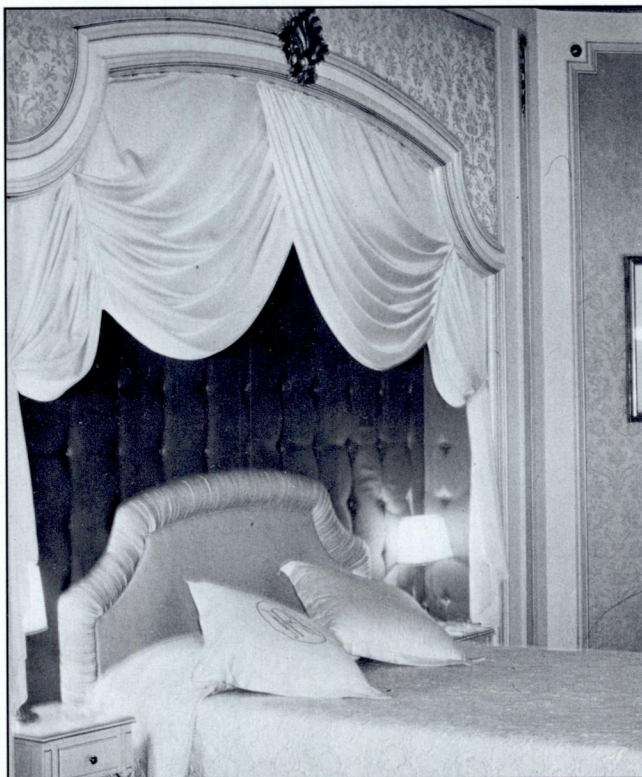
Tienen también gran importancia los salones aptos para convenciones, banquetes exposiciones, etc. El Salón Cataluña, de 240 m<sup>2</sup> y con una capacidad para 1500 personas, puede ser separado según las necesidades en tres espacios: los salones Lérida, Gerona y Tarragona. Además, está el Salón Alemania, divisible también en dos, y los salones Barcelona, Tibidabo y Montjuïc.

Asimismo, en el primer piso se encuentran salones más pequeños, que se utilizan para reuniones de negocios y con una capacidad para 6 - 15 personas. Aquí los ejecutivos pueden disponer de todos los medios necesarios para su trabajo: fax, máquinas de escribir, secretarías, intérpretes, entre otros.

### **Como en casa**

La calle Loreto acoge a dos hoteles que pertenecen a una misma empresa, ambos de cuatro estrellas: el Derby y el Gran Derby.

El Derby, construido en 1968 y reformado en 1988, está dota-



*Cama de la suite real del Hotel Ritz*

do de las más modernas instalaciones. Tiene 116 habitaciones, todas ellas con aire acondicionado, mini-bar, cajas fuertes individuales, teléfono, radio y televisión con antena parabólica. Dispone de cafetería, coffee shop y scotch bar, con ambientación nocturna en vivo. También cuenta con servicio de habitaciones, restaurante para convenciones, parking y tres salas de convenciones, dos con capacidad para 25 personas y otra para 40.

Desde la Navidad pasada, el Hotel cuenta con una planta exclusiva para no fumadores.

Tanto el Derby como el Gran Derby, al no ser demasiado grandes, son del tipo de establecimiento hotelero en el que el ambiente acogedor y el trato de los empleados hacen que el cliente se encuentre como en casa. Su buena situación - cerca de la Plaza Francesc Macià - los hace recomendables para cualquier tipo de persona, sea cual sea el motivo por el que acuda a la ciudad.

El Gran Derby, situado en la acera opuesta al Derby, es de reciente construcción, destacando la fachada de estilo inglés. Dispone de 39 habitaciones tipo suite y de él llaman la atención varias cosas, por ejemplo, el suelo, formado por baldosas de mármol a cuadros

blancos y negros, siendo la mayor parte de la decoración en estos colores, y la gran cantidad de cristales, especialmente en la sala de convenciones. Finalmente, cabe destacar que casi todas las camas son de matrimonio.

Las suites están formadas por un saloncito equipado con TV, radio, mueble bar y el dormitorio. Son de dos tipos: las que ocupan un solo nivel y las que son dúplex, dejando independencia entre el salón y el dormitorio, al que se sube por una escalera blanca. Ello facilita, según afirma la propaganda del establecimiento, que se pueda trabajar o cerrar un negocio en la salita, mientras la pareja pueda estar descansando en el dormitorio. La mayoría de estas habitaciones tienen una bonita vista al jardín interior.

### **Para un público selecto**

En el número 111 de las Ramblas se alza el Ramada Renaissance, aunque también se puede acceder a él por la calle pintor Fortuny. Este hotel, de tres años de antigüedad, es una reforma del antiguo hotel Manila, aunque prácticamente no queda nada de éste.

En el tiempo que lleva en funcionamiento ha logrado desbancar a otros más antiguos en afluencia de gente famosa. Madonna, por ejemplo, fue recientemente una ellas. Después del Ritz es el hotel más caro de Barcelona: la habitación individual cuesta 28.400 ptas y la doble 35.500.

La sencillez y el buen gusto es lo que domina en todas sus habitaciones. Los baños tienen teléfono y calefacción en el suelo; las habitaciones disponen de ocho canales de TV, tres canales de vídeo interno, vídeo-texto y cuatro canales de música y noticias. Las habitaciones exteriores tienen doble ventana para evitar los ruidos provenientes de la calle.

Este hotel, pensado para ejecutivos, hace que el cliente pueda disponer en media hora de un servicio de telefax, ordenador, impresora, secretaria, etc. en su propia habitación.

En el 6º y 9º piso se encuentran las "plantas para ejecutivos". Allí las habitaciones son suites y disponen de ascensor y club privados, así como restaurante, área de relax, bar, etc. e incluso una recepción aparte. Los precios son un poco más elevados que en los demás pisos, pero llevan incluido el desayuno y las bebidas que el cliente efectúa en el bar.

La suite presidencial cuesta 195.000 ptas. más el 12% de IVA.

Todo el hotel está decorado con una gran sobriedad y elegancia, lo mismo que el restaurante "El Patio", adornado profusamente con plantas y de gran luminosidad, donde se puede saborear la comida amenizada por la música en directo de un gran pianista.

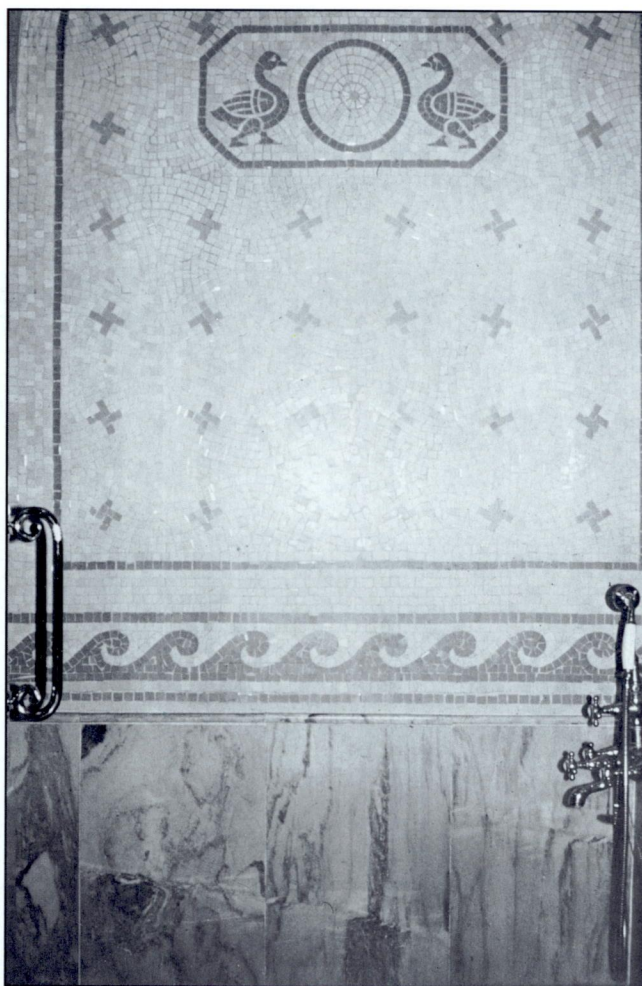
Dispone, asimismo, de nueve salones para convenciones, banquetes, congresos, etc: el gran Salón Liceo, de 423 m<sup>2</sup>, para 350 personas es el que admite mayor número de per-

sonas; otros reciben el nombre de Bohème, Carmen, Don Giovanni, etc.

### **Un tres estrellas en la antigua Gran Fonda de Oriente**

El Colegio de San Buenaventura de los franciscanos, construido en 1652, debido a la desamortización pasó a convertirse el año 1842 en "Gran Fonda de Oriente", que actualmente es el Hotel Oriente, situado en la Rambla 45-47, esquina Unión. Este hotel de tres estrellas conserva del antiguo convento el claustro en su estado original, hoy salón principal del hotel. Sobre él hay un cúpula de cristal por la que entra luz natural y, en el primer piso, se encuentra el comedor que está abierto al público en general, en forma de galería bajo la cúpula.

La decoración actual es del año 1929, fecha de la Exposición Universal de Barcelona. Por su situación y sus precios, la clientela habitual está conformada por turistas.



*Detalle del baño de la suite real del Hotel Ritz*

### **Para amantes del modernismo**

Si se continúa por las Ramblas, en la calle Sant Pau, 9-11, está el Hotel España, de dos

estrellas. El edificio fue construido en 1900. Fue totalmente decorado por el arquitecto modernista Domènech i Montaner, siendo su colaborador el escultor Eusebio Amau, quien realizó para este hotel una monumental chimenea de alabas-

tro, de cuatro metros de altura, y que todavía se conserva.

A pesar de las transformaciones que se efectuaron con el paso de los años, se pueden observar las características más importantes que se dan en el modernismo, como son: la cerámica -la decoración del comedor está formada por un zócalo de piezas de cerámica de color azul con escudos de las provincias españolas-; los esgrafiados -motivos marinos y sirenas-; la ebanistería -la puerta principal; el metal -las dos lámparas que se encuentran en la recepción y representan dos leones rampantes y las cuatro barras de la bandera catalana.

El edificio, galardonado por el Ayuntamiento de Barcelona como el mejor del año 1904 y cuyo nombre era entonces Fonda España, dispone de 100 habitaciones con baño, calefacción y teléfono; comedor, patio, jardín y salones para reuniones o celebraciones. Recomendable, sobre todo, para amantes del arte en general y del modernismo en particular.

SERVICIO OFICIAL

**Diavia**  
auto air conditioners



# **Fresch Car, s.a.**

AIRE ACONDICIONADO AUTOMOVILES • ALARMAS • AUTORADIOS

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

Por María José Espinosa y René León



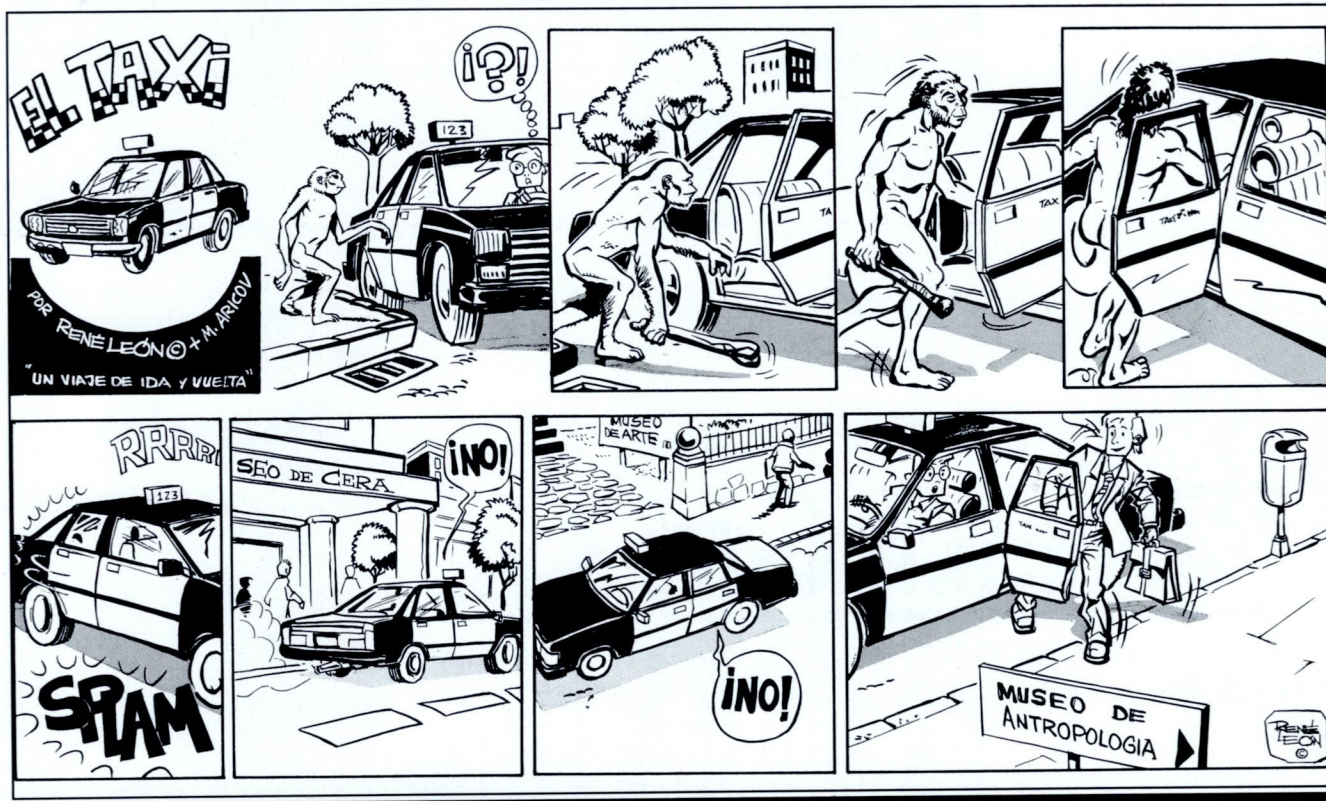
En este dibujo se encuentran mezclados con otros objetos cinco taxis. ¿Podría Ud. localizarlos?

## Memorímetro nº23

- 1.- El Real Club de Tenis Turó está en el Distrito municipal de \_\_\_\_\_.
- 2.- La Galería de Arte Atelier, se encuentra en \_\_\_\_\_.
- 3.- El teléfono de Información de RENFE es \_\_\_\_\_.
- 4.- Para llevar a un usuario al King Bar se dirigirá a \_\_\_\_\_.
- 5.- El Asador de Aranda es un restaurante de cocina \_\_\_\_\_, situado en \_\_\_\_\_.
- 6.- La "Casa Bruno Quadros" es un edificio del Siglo \_\_\_\_\_, situado en \_\_\_\_\_.
- 7.- El monumento que recuerda en Barcelona a Pau Casals se puede ver en la \_\_\_\_\_.
- 8.- La estructura de hierro del mercat de la Boquería es obra de \_\_\_\_\_.
- 9.- La escultura del escritor gallego "Castelao" se situó recientemente en la \_\_\_\_\_.
- 10.- Cómo dice en inglés: los hoteles son más caros en Madrid que en Barcelona.

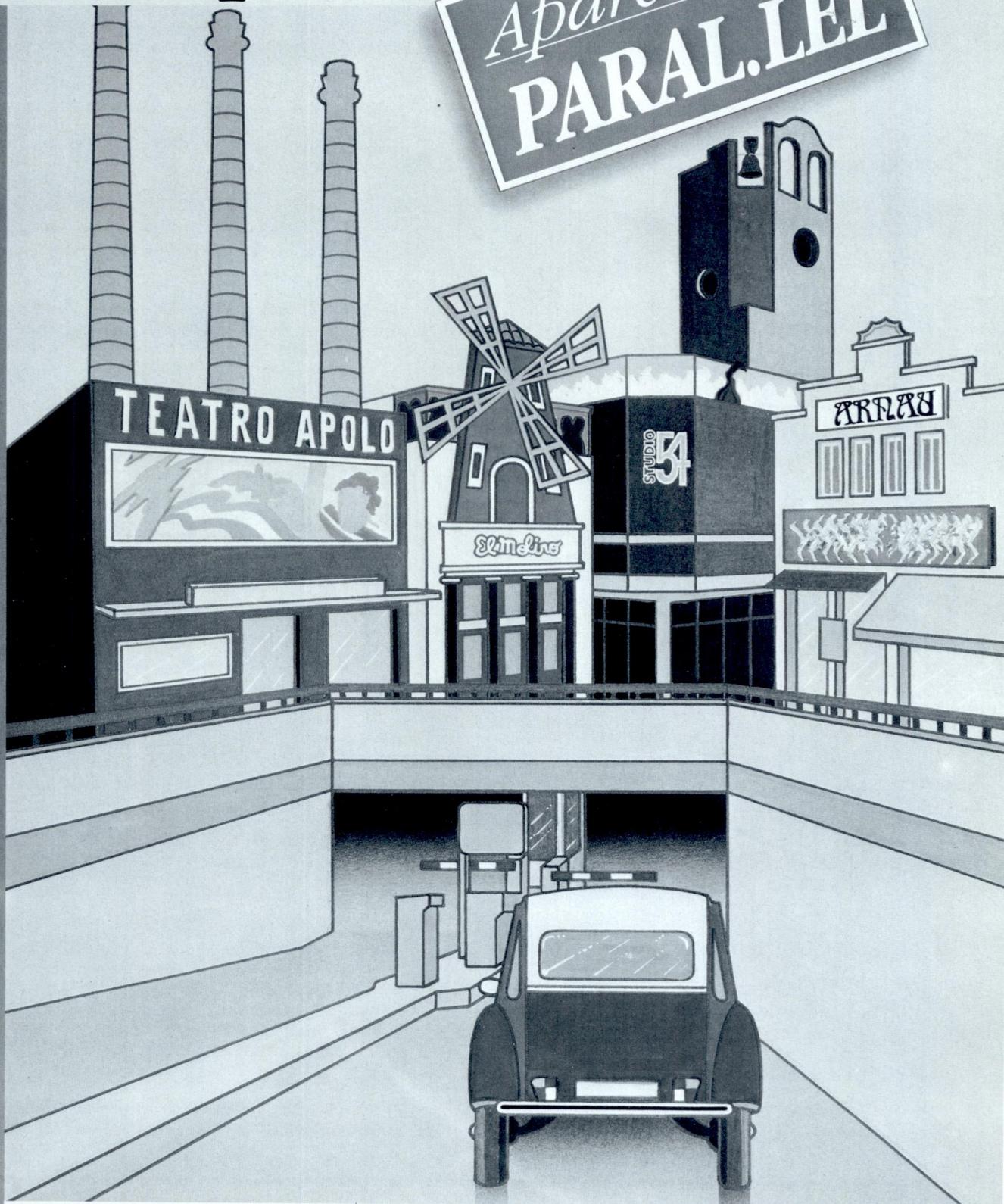
Las respuestas se pueden enviar a la dirección siguiente: Revista Taxi, c/ 62, núm.420. Zona Franca, 08040 Barcelona.

Plazo de entrega: 7 de febrero



# Entre Studi 54 i l'Arnau cabem molts cotxes ben aparcats.

*Aparcament*  
**PARAL·LEL**



Una realització de:

Ajuntament  de Barcelona



**SOCIETAT MUNICIPAL  
D'APARCAMENTS  
I SERVEIS, S. A.**

  
BARCELONA, MÉS QUE MAI.

# Calendario de Ferias 1991

**PIEL ESPAÑA** - Salón Internacional de la Moda en Ante, Napa y Doble faz

del 18 al 21 de enero

**HISPACK** - Salón Internacional del Envase y Embalaje

del 28 de enero al 1 de febrero

**GAUDI-HOMBRE** - Prêt - à - porter - Otoño-Invierno 91-92

del 21 al 23 de enero

**SALÓN DE LA ENSEÑANZA**

del 1 al 7 de febrero

**TECNOALIMENTARIA**

del 23 al 27 de febrero

**EXPOFRYX** - Salón de las aplicaciones Técnicas del frío y climatización industrial

del 23 al 27 de febrero

**15º SALÓN DE ANTICUARIOS DE BARCELONA**

del 2 al 10 de marzo

**EXPOSALUD** - Salón de la Salud, la Vida en forma y los Productos Naturales

del 9 al 10 de marzo

**SPORT 90** - Salón del deporte

del 10 al 12 de marzo

**INTERVIN** - Salón Internacional del Vino y de las bebidas espirituosas

del 16 al 20 de marzo

**21ª MUESTRA DE TEJIDOS INTERNACIONAL**

del 21 al 23 de marzo

**CONSTRUMAT** - Salón Internacional de la Construcción

del 8 al 13 de abril

**SALÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL**

del 4 al 12 de mayo

**INFORMAT** - Salón de la Informática

del 27 de mayo al 1 de junio

**FIB** - 59ª Feria Internacional de Barcelona

del 27 de mayo al 1 de junio

**CREDEM** - Salón de Servicios a las Empresas

del 27 de mayo al 1 de junio

**GAUDI-HOMBRE** - Prêt-à-porter Primavera- Verano 91 - 92

Septiembre

**SONIMAG-FOTO** - Salón Internacional de la Fotografía

del 13 al 18 de Septiembre

**GAUDI - MUJER** - Prêt-à-porter Primavera - Verano 91 - 92

Septiembre

**EXPOHOGAR** - Salón Internacional del Regalo y Artículos para el hogar

del 28 de septiembre al 2 de octubre

**BARNAJOYA** - Salón Internacional de la Joyería, Relojería, Platería, Bisutería, Maquinaria y Afines

del 28 de septiembre al 2 de octubre

**MUNDIFHER** - Salón de la Ferrería y Suministros Industriales, Utillajes para la Jardinería y bricolaje

del 28 de septiembre al 1 de octubre

**FER** - Feria Española del Recreativo

septiembre

**22ª MUESTRA DE TEJIDOS**

del 16 al 19 de octubre

**HOSTELCO** - Salón Internacional del Equipamiento para la Restauración, Hostelería y Colectividades

del 19 al 24 de octubre

**TECNOCLÍNICO** - Salón Internacional de la Tecnología y Equipamiento para la Sanidad

del 21 al 24 de octubre

**CARAVANING** - Salón Internacional del Caravaning

noviembre

**MERCADO DEL VEHÍCULO DE OCASIÓN**

del 2 al 10 de noviembre

**EXPOMINER** - Bolsa, exposición de minerales y fósiles

**EXPOAVIGA** - Salón Internacional de la Técnica Avícola y Ganadera

del 12 al 15 de noviembre

**30º SALÓN NÁUTICO**

del 30 de noviembre al 8 de diciembre

**MEDITERRÁNEA**

del 30 de noviembre al 3 de diciembre

**29º FESTIVAL DE LA INFANCIA Y DE LA JUVENTUD**

del 26 de diciembre al 4 de enero

☐ Estas fechas son orientativas y, por tanto, pueden sufrir variación.



## Una nueva dimensión en taxi.

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

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

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



Volkswagen recomienda

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

Aunque sea por curiosidad. Venga a conocerla.

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

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

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

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

Desde **1.654.959 pts P.F.F.**

En su concesionario Volkswagen / Audi.



**Volkswagen  
Passat**

# El Carnaval al món

Romà Hereter  
Periodista

## Rio de Janeiro, la dansa sensual de càlid ritme

El carnaval és l'època durant la qual les persones poden fugir de la seva realitat quotidiana i viure uns quants dies els seus somnis. El deute extern del país i la pobresa acumulada a les "favelas" que envolten les ciutats es poden oblidar durant quatre dies en els quals els carners mostraran tota l'ostentació possible i viuran tota la disbauxa al ritme de la samba. Les desfílades es succeiran sense fi i la ciutat, ja difícil normalment, vivrà una invasió com cada any.

## Tenerife, alegria i competència

El carnaval de Rio és de tradició portuguesa i va iniciar les seves desfílades cap a l'any 1855. Els negres van multiplicar i posar música als costums dels emigrants de les illes Açores. Al 1915 hi havia tres camavals. El dels pobres i dels negres, el dels burgesos i el dels rics en els seus clubs privats. Poc després va néixer la samba, el ritme propi del carnaval i, cap al 1930, van crear-se les escoles de samba, contrafrases de camavals que representen els màxims protagonistes de les actuals desfílades. Unes desfílades que es perllonguen durant unes 100 hores cada any, quatre dies amb les seves corresponents nits. Els cossos buens i suats brillaran al costat dels reflexos platanats dels cartissims vestits, teixits de tot un any de feina i fruit de tot un any de feina i neto tot l'any es viu per al carnaval.

*En el món cristià, el principi de la quaresma se celebra amb unes disbauxes que històricament fien oblidar el període d'abstinència que precedia la Setmana Santa. En alguns indrets, aquestes dates coincidien amb el final de l'hibern i se celebrava a la vegada l'inici d'un temps en el qual es podia viure més a l'aire lliure. La màscara i la disfressa ha esdevingut el símbol d'aquesta festa popular, que com la majoria ha estat fruit de la barreja de la religió cristiana i el paganism. L'alegria i el sarau estan sempre presents al carnaval, encara que a vegades s'han utilitzat per amagar actes prohibits o per prohibir actes del poble. Amb un denominador comú, el Carnaval se celebra a cada lloc segons la mentalitat i el caràcter de la gent que l'habita. Venècia, Rio de Janeiro o Santa Cruz de Tenerife viuen cadascun el carnaval a la seva manera*



## Venècia o el triomf de la màscara

L'arquetip, el polidhínela, el doctor o el capità amb la cara pintada de colors, intentaran seduir la dona que només s'amaga sota la petita tela d'una màscara. El gest delicat, la cura en les formes, tot un seguit d'actuacions per interpretar durant uns dies, o potser millor unes nits, un paper immortal i repetit al llarg dels anys són els protagonistes d'un Carnaval únic i irrepetible a qualsevol altre indret del món, un carnaval que només es repeteix any darrera any a l'immortal Venècia, ciutat que malgrat les cada vegada més freqüents inundacions, no renuncia a mantenir una esplendor que mai no ha pogut perdre, ni tan sols en la seva decadència, que no deixa de ser esplendorosa. Com esplendoroses són les acurades disfresses de carnaval que són admirades per la legió de visitants que té la ciutat en aquestes dates. Uns visitants que, més que viure el carnaval, l'admiren, més que participar-hi, l'observen, més que celebrar-lo el veuen. És realment complicat per als forasters viure, participar i celebrar el carnaval a Venècia. Encara que l'acte camavallesc no estigui enquadrat dins d'una escola de ball o d'una comparsa, és difícil ficar-se a l'autèntic ambient de la festa. No és fàcil intruduir-se en una festa privada, on sens dubte rau l'autèntic caliu del carnaval venecià. Els canals, les gondoles, els palaus, les cúpules i campanars de les esglésies o els deixen de ser un mer decorat de la festa. Un magnífic decorat.

busquen i gaudeixen durant l'hivern del sol de l'Atlàntic, turistes peninsulars que hi fan una estada estiuenca per a les seves vacances, militars que estan lluny de casa seva, la muntanya més alta d'Espanya amb els 3717 metres del Teide, impressionants boscos, tristos paisatges volcànics, espadats i platges de tots colors, petits poblets enfilats a dalt d'un cim i ciutats colonials que ens mostren tota l'esplendor d'una època. Tot això es troba relativament allunyat de la capital de l'illa, Santa Cruz de Tenerife, una ciutat que troba el seu punt àlgid en la celebració del Carnaval. És aleshores quan la ciutat, que durant la resta de l'any es dedica a competir, i generalment a perdre, amb la seva rival de sempre Las Pal-



mas de Gran Canaria, tira la casa per la finestra i es disposa a guanyar any rera any la partida. Des del primer diumenge de quaresma, conegut com de Piñata, les comparses, les escoles i la resta de la gent es llencen al carrer i deixen volar la seva imaginació en les lletres i els seus sentits en la dansa. Textos picants i balls sinuosos es deixaran sentir i veure per l'avinguda d'Anaga o el carrer Castillo des del capvespre fins a la matinada. Després serà el moment propici per apropar-se al port, on fins que comenci a fer-se de dia continuarà la gresca espontània i acabarà les existències etíliques fins al dia següent. A Santa Cruz de Tenerife no és només la gent que es disfressa. Per Carnaval, tota la ciutat canvia de cara.

## PUENTE AEREO MADRID-BARCELONA

HORAS	L	M	M	J	V	S	D
06.45*	●	●	●	●	●		
07.00*	●	●	●	●	●		
07.15	●	●	●	●	●		
07.45	●	●	●	●	●	●	●
08.00	●	●	●	●	●		
08.45*	●	●	●	●	●		
09.45	●	●	●	●	●	●	●
10.45*	●	●	●	●	●		
11.45	●	●	●	●	●	●	●
12.45*	●	●	●	●	●	●	●
13.45	●	●	●	●	●	●	●
14.25*	●	●	●	●	●		
14.45*	●	●	●	●	●	●	●
15.25*	●	●	●	●	●		

HORAS	L	M	M	J	V	S	D
15.45	●	●	●	●	●	●	●
16.25	●	●	●	●	●	●	
16.45*	●	●	●	●	●		●
17.45	●	●	●	●	●	●	●
18.25*	●	●	●	●	●		
18.45*	●	●	●	●	●	●	●
19.25*	●	●	●	●	●		
19.45	●	●	●	●	●	●	●
20.25	●	●	●	●	●	●	●
20.45	●	●	●	●	●	●	●
21.25*	●		●		●		
21.45**	●		●	●	●	●	●
22.45***	●	●	●	●	●	●	●

- 1) Algunos de los vuelos indicados de lunes a viernes pueden cancelarse en fechas relacionadas con festividades nacionales y/o locales.
  - 2) Sujeto a modificación sin previo aviso.
  - 3) Además de estos servicios Vd. cuenta con los vuelos regulares. Consulte con IBERIA.
- \* Estos servicios no operan en agosto.  
 \*\* En agosto sólo opera en viernes y sábados.  
 \*\*\* En agosto no opera los jueves.

**Malgrat l'interès de la Revista del Taxi d'oferir als seus lectors un avanç del programa de festes de Carnaval a Barcelona i àrea metropolitana, ha estat pràcticament impossible, ja que a l'hora del tancament d'aquesta edició, els seus organitzadors no disposaven d'unes dades concretes. Per tenir informació actualitzada, els interessats poden trucar al telèfon 010 de Barcelona Informació.**



# FIAT TEMPRA



El último gran éxito de FIAT tiene 3 volúmenes: el coeficiente aerodinámico (0,28) –el más bajo entre sus competidores–, un amplísimo espacio interior y el maletero más grande de Europa dentro de su segmento (500 dm<sup>3</sup>).

Incorporar los últimos avances del mundo del automóvil e integrarlos en un sólo vehículo ha sido el gran éxito de FIAT. Es el nuevo TEMPRA con motor transversal, tracción delantera, suspensión independiente y doble circuito de frenos en X.

En cuanto al resto del FIAT TEMPRA, amigo taxista son sensaciones que hay que sentir en vivo.

TEMPRA 1,4 (78 CV)	Precio Final ( <i>pintado de taxi</i> )	<b>1.271.418,-</b>
TEMPRA 1,9 (Diesel)	Precio Final ( <i>pintado de taxi</i> )	<b>1.504.092,-</b>

Ven a conocerlos a tu Concesionario.

**MERIDIANA  
MOTORS.S.A.**

Concesionario **FIAT**

AV. MERIDIANA, 326 - TEL. 349 30 58 - 08027 BARCELONA  
NAVAS DE TOLOSA, 268 - TEL. 340 60 16 - 08027 BARCELONA

# OPEL VECTRA



## PARA USO PROFESIONAL.

El Opel Vectra GL 1.7 Diesel es un trabajador infatigable.

Consumo muy poco: 4,4 l. a 90 Km/h. y dispone de un amplio maletero con una capacidad de hasta 530 litros VDA.

En versiones de 4 ó 5 puertas, y con el confort y la seguridad de su ingeniería alemana Opel.

Descubra el Vectra más profesional en su Concesionario Oficial Opel.



Le esperamos

### AUTO BAIX

Ctra. Sta. Cruz de Calafell, km 9,2  
Tels. 654 05 12 / 654 15 12 - SANT BOI DE LLOBREGAT (Barcelona)

### BENEDITO, S.A.

Exposición: Vía Augusta, 232. Tel. 209 39 11  
Taller: Aribau, 320. Tel. 209 42 99 - BARCELONA

### FANAUTO, S.A.

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

### IBERTRACCION, S.A

Avda. dels Països Catalans, s/n. Tel. 371 30 50  
ESPLUGUES DE LLOBREGAT (Barcelona)

### MASTERDIESEL

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

### MOTOR REPRIS, S.A.

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

### ROMAGOSA

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

### SANTAUTO, S.A.

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

Concesionarios Oficiales

**OPEL**   
Mejores por experiencia

# TAXI 59

Taxi Metropolità de Barcelona

Març 1991

