

TAXI 59

Taxi Metropolità de Barcelona

Març 1991



Consell Assessor

Gaspar Coll
Amparo Gómez
Xavier Labori
Joan Laporta
Andreu Nebot

Coordinació i direcció

P. Rocío Terán

Collaboren en aquest número:

Josep M. Casals
Pere Fabregues
Pablo Giménez
René León
Ma. Àngels Pujol
Jordi Pujol M.

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/Juventut, 55-57,
Hospitalet de LL.

Dipòsit Legal:

B. 27.521 - 1983

Coberta:

Aeroport
El Prat (Pont Aeri)

Fotografia:

Màrius Brossa

S U M A R I

Per un clima de col.laboració

Pàgina 3

Comportamiento del sector en los últimos cuatro años

Pàgines 4 - 6

Entrevista: Ferran Ferrer i Viana, Comissionat de l'Ajuntament per a la Protecció i Millora del Paisatge Urbà

Pàgines 7 - 9

El Puente Aéreo estrena edificio

Pàgines 10 - 11

Noticias

Pàgines 12 - 16

Recurs de Reposició contra la decisió de la Comissió de Preus

Pàgina 18

¿Lo sabía Ud...? La jubilación de los trabajadores autónomos

Pàgines 19 - 20

Ford -Orion,

mejoras a todos los niveles

Pàgines 21 - 22

El sistema de engrase

Pàgines 23 - 24

Prevenga y alivie el dolor de espalda

Pàgines 25 - 26

Projectes culturals per a la Barcelona del 93

Pàgines 28 - 29

Agenda metropolitana

Pàgina 30

Taxilandia y Buzón del Taxi

Pàgines 31 - 34

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

Por un clima de colaboración

A menudo algunos grupos de taxistas se empeñan en desprestigiar a la administración local, concretamente a la EMT, sembrando una lógica desorientación en el conjunto del colectivo.

Conviene aclarar que la EMT tiene por finalidad, entre otras competencias, administrar los asuntos del taxi y lógicamente no es un ente que pretenda actuar contra los intereses del sector. Al contrario, el taxi necesita de esta institución pública porque le da fuerza y cohesión. Aquellos grupos de presión que intentan transmitir entre los compañeros de profesión una imagen diferente de esta institución buscan solidaridad en un terreno frágil, poco efectivo, porque la realidad es totalmente diferente.

Creemos que no se pueden englobar alegremente todos los conceptos en un mismo saco. Si el taxista paga, por ejemplo, una serie de impuestos, éstos no son exigidos por este ente metropolitano, lo son por otras instituciones estatales o locales. Debe saberse que la EMT suprimió la tasa de 1.500 ptas al año, que hasta hace poco se pedía al taxista. Pensamos, por tanto, que es necesario considerar éste, como otros aspectos, antes de emitir apreciaciones erróneas.

El único tema que puede provocar discrepancias, pero no enfrentamientos, es el tarifario. En este sentido, la EMT ha planteado siempre unas tarifas que respondan a la realidad económica del momento y que permitan al taxista ganarse la vida. Asimismo se ha procurado que el incremento no sea, en lo posible, excesivamente duro para que no tuviera un efecto negativo en la oferta. Con estas acciones concretas y objetivas, la EMT ha defendido los intereses del sector frente a actitudes demagógicas, por suerte minoritarias, que tanto daño hacen a la imagen de esta profesión.

En beneficio del colectivo, estas posturas erróneas tienen que superarse, pues ello permitiría concentrar todos los esfuerzos y avanzar en otros asuntos de interés para el profesional taxista que esta institución, siempre en el marco de sus competencias, está dispuesta a abordar en un clima de amplia colaboración.

Per un clima de col.laboració

Sovint alguns grups de taxistes insisteixen en desprestigiar l'administració local, concretament l'EMT, sembrant una lògica desorientació en el conjunt del col·lectiu.

Convé aclarir que l'EMT té per finalitat, entre altres competències, administrar les qüestions del taxi. Com és lògic, no és un ens que pretén actuar contra els interessos del sector. Al contrari, el taxi necessita aquesta institució pública perquè li dóna força i cohesió. Aquells grups de pressió que intenten transmetre entre els companys de professió una imatge diferent, busquen solidaritat en un terreny fràgil, poc efectiu, ja que la realitat és totalment diferent.

Creiem que no es poden englobar alegrement tots els conceptes en un mateix sac. Si el taxista paga, per exemple, un seguit d'impostos, aquests no són exigits per aquest ens metropolità, ho són per altres institucions estatals i locals. Cal que se sàpiga que l'EMT va suprimir la taxa de 1.500 ptes. l'any, que fins ara es demanava al taxista. Pensem, per tant, que cal considerar aquest, com altres aspectes, abans d'emetre apreciacions errònies.

L'únic tema que pot provocar discrepàncies, però no enfrontaments, és el tarifari. En aquest sentit, l'EMT ha plantejat sempre unes tarifes que responguessin a la realitat econòmica del moment i que permetin al taxista guanyar-se la vida. Així mateix s'ha procurat en la mesura que es pugui que no siguin excessivament dures perquè no tinguessin un efecte negatiu en l'oferta. Amb aquestes accions concretes i objectives, l'EMT ha defensat els interessos del sector enfront d'actituds demagògiques, per sort minoritàries, que tant mal fan a la imatge de la professió.

Per bé del col·lectiu, aquestes postures errònies s'han de superar, perquè això permetria concentrar tots els esforços i avançar en altres temes d'interès per al professional taxista que aquesta institució, sempre en el marc de les seves competències, està disposada a abordar en un clima d'àmplia col·laboració.

Comportamiento del sector en los últimos cuatro años

Para hacer el análisis retrospectivo de la evolución de los principales parámetros técnico-económicos del sector durante los últimos años se parte de los estudios de seguimiento realizados de forma sistemática en 1987, 1988, 1989 y en el año que acaba de finalizar, 1990. Asimismo se ha recurrido a estudios de temas específicos llevados a cabo con anterioridad a 1987, especialmente en 1983 y 1985.

Los parámetros sujetos a análisis han sido los siguientes: ocupaciones medias en día laborable; demanda total anual del sector y costes anuales por licencia.

Evolución de la ocupación en día laborable

La evolución media diaria observada en los días laborables ha pasado de ser algo superior al 50% en 1983 al 72,6% en 1990, produciéndose un incremento de casi el 40%. Los mayores incrementos de ocupación se han producido en el último trienio, ya que desde 1983 a 1987 el crecimiento acumulado apenas superó el 5%.

La ocupación media en el período diurno (de 6 a 22h), superior a la media diaria ya que en el período nocturno se registran ocupaciones más bajas, ha seguido una evolución paralela, superando actualmente la cifra del 75%.

El importante incremento de la demanda registrado en los últimos años ha tenido un papel decisivo en el fuerte incremento de los niveles de ocupación, así como el

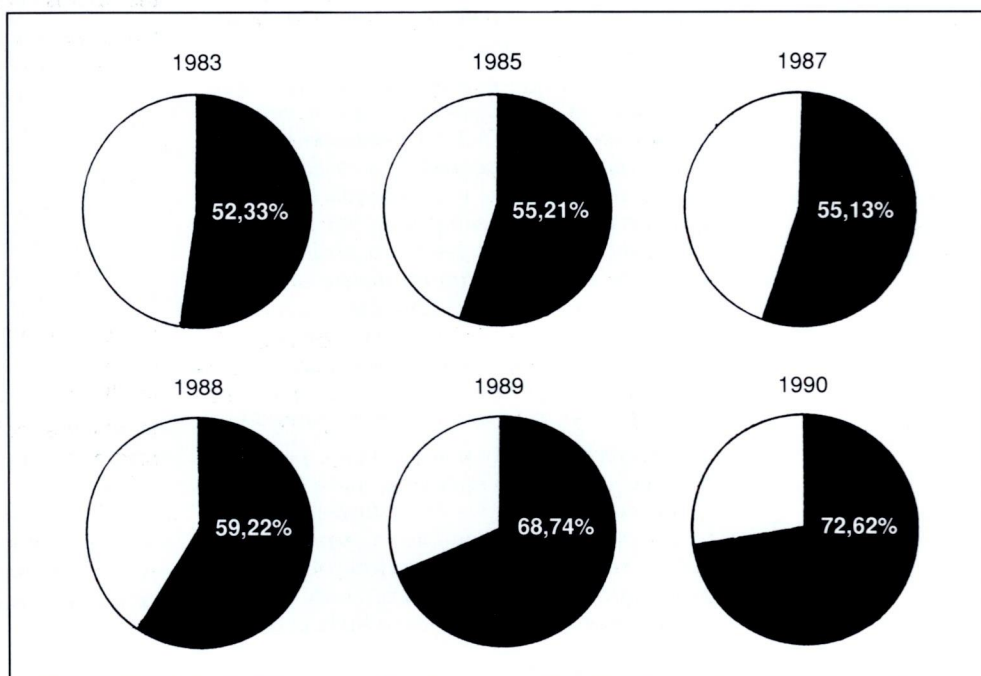
Por encargo de la EMT, SET (Serveis d'enginyeria del Transport) llevó a cabo una investigación para analizar el comportamiento del sector del taxi en el ámbito del área metropolitana durante los últimos cuatro años. Los datos aportados, de gran interés, hacen referencia a una evolución positiva del sector

descenso de la oferta. La tendencia a corto plazo indica un crecimiento de los niveles de ocupación; no obstante, si prosigue el ritmo de crecimiento actual, dentro de un plazo máximo de dos años pueden llegar a tocar techo con la oferta existente en estos momentos.

Evolución de la demanda

La evolución de la demanda anual de carreras en taxi ha pasado de los 48,3 millones de carreras/año, en 1987, a los 62 millones, en 1990. Este incremento representa un crecimiento en el trienio cercano al 30% o un 8,6% anual acumulado.

En este crecimiento ha tenido que ver, sin lugar a dudas, la mejora de la coyuntura económica del país. No obstante, no debe infravalorarse la influencia que puede haber tenido la política de crecimiento moderado de las tarifas, así como el fuerte aumento de los niveles de congestión



Evolución de la ocupación media diaria observada desde 1983

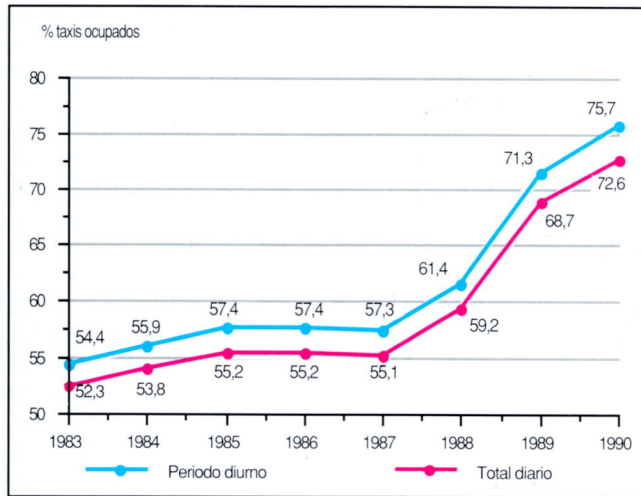
del tráfico y la saturación del aparcamiento y su coste, registrados en los últimos años.

Si la situación internacional no se complica, no hay razones que induzcan a pensar que la demanda no va a continuar creciendo en los próximos años, sino más bien todo lo contrario. Probablemente las restricciones al tráfico privado puedan suponer un crecimiento de la demanda del sector, sobre todo a corto plazo, en las zonas de alta terciarización.

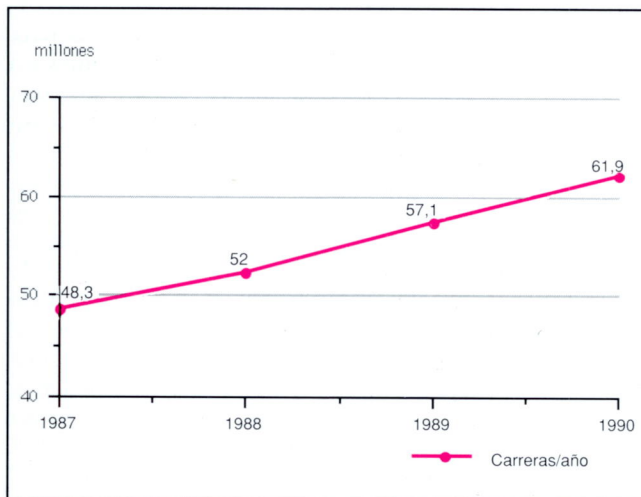
Evolución de la oferta

Para analizar la evolución de la misma no se dispone de información suficientemente fidedigna como para aportar cifras concretas, debido especialmente a las dificultades que supone el relacionarla con el número total de taxis en circulación observado por aforo. Sin embargo, las cifras que reflejan los estudios sobre este particular parecen indicar un descenso continuado de la oferta, al menos a partir de 1987, pero que ha tenido lugar de forma muy gradual, con valores porcentuales reducidos. Ejemplo: en una de las vías principales de Barcelona (Av. de Sarrià), de la cual se dispone de las series de datos más completas y comparables, se registró, en 1988, una intensidad media en día laborable de 7.913 taxis totales (libres más ocupados). El mismo aforo realizado en 1990 arrojó la cifra de 7.166 taxis totales, es decir, un 9,44% inferior. Sin embargo, este hecho no impidió que la demanda en este intervalo de dos años creciera de los 4.234 a los 5.094 taxis/día ocupados, es decir, un 20,3%.

Las cifras del ejercicio 1990 parecen indicar, no obstante, una desaceleración de esta tendencia a la disminución de la oferta, previéndose a corto plazo una consolidación de



Evolución de la ocupación media diaria (24 h.) y en el periodo diurno (6 a 22 h.)



Evolución de la demanda de taxi en los últimos 4 años.

los niveles de oferta actuales.

El sector durante 1990

Los rasgos que caracterizaron al sector durante el año que acaba de finalizar se pueden resumir en los siguientes aspectos:

Ocupación

El tráfico de taxis libres y ocupados durante los días laborables de la semana se caracterizó por su constancia en el periodo diurno. Las mayores desviaciones observadas respecto al comportamiento medio fueron debidas al periodo nocturno, en el que se constataron notables diferencias de un día a otro de la semana. Así, el lunes es el que registró una menor demanda nocturna, con posterioridad a ese día se observó que ésta aumentaba paulatinamente hasta alcanzar valores máximos el viernes por la noche. En relación a la media de demanda en el periodo nocturno, la del lunes se situaba en el 74 % mientras la del viernes en el 132 %.

Las ocupaciones fueron, en general, menores en el pe-

riodo nocturno que en el diurno y, dentro del periodo nocturno, crecían a lo largo de la semana a medida que lo hacía la demanda. Como promedio, la ocupación en el periodo nocturno se situaba en un 84% de la registrada en el diurno

Fines de semana y festivos

A diferencia de los días laborables, aquellos días se caracterizaron por unos bajos niveles de demanda y ocupación en el periodo diurno. Los sábados la demanda se situaba en un 52% en el periodo diurno, prácticamente la mitad de la del mismo periodo en los días laborables. El domingo, ésta se redujo al 33%, es decir, a la tercera parte. Las ocupaciones son el 75% y el 64%, respectivamente, de las

Tendencia expansiva durante 1990

registradas en el mismo período de los laborables.

En cuanto al período nocturno, los sábados se constataron valores comparables a los de un día laborable, llegando a superar el valor medio, ya que la demanda era del 109% y la ocupación un 115% de las registradas en el período nocturno de un día laborable medio. Los domingos, por el contrario, se registró una demanda del 56% de un laborable medio; no obstante la ocupación era superior (109%) como consecuencia del descenso de la oferta.

En el período nocturno del domingo se registraron los menores valores absolutos de oferta, de manera que la del período diurno de los laborables se dividió prácticamente por ocho la noche del domingo. A pesar de que la demanda fue del orden de la mitad de la de un día laborable, el descenso tan acusado de oferta ocasionó serias dificultades para encontrar un taxi libre en este período horario.

Valores globales diarios

La demanda de un sábado fue el 62% de la de un día laborable, descendiendo el domingo a tan sólo el 37%. Las ocupaciones medias fueron del 83% y 72%, respectivamente, de las registradas en los laborables.

Respecto a 1989, además de un incremento generali-

zado de las ocupaciones en todos los períodos se notó un incremento del peso relativo de la demanda en los días de mayor actividad nocturna: noche del jueves, viernes y sábado.

Distribución del tráfico

Durante un día laborable, especialmente en el período diurno, se registró el 80,2% de la oferta y el 82,8% de la demanda totales diarias. En los períodos de mañana (9 a 13 h.) y tarde (16 a 20 h.) se observaron valores de demanda muy similares, en torno al 23%, mientras que la oferta fue ligeramente mayor por la mañana (24%) que por la tarde (22%). Respecto a 1989 se comprobó cierto aumento de peso relativo en el período nocturno, tanto de la oferta como de la demanda. En valores absolutos se incrementó la demanda durante todo el día, pero sobre todo durante el mediodía y por la tarde.

Ocupaciones horarias en los días laborables

Alcanzaron cotas muy elevadas. Por la mañana de 9 a 13 h. y, por la tarde, de 15 a 20 h. se constataron valores horarios de la ocupación observada en torno al 80% o incluso superiores, llegando a un máximo del 83% de 17 a 18 h.

La ocupación media diaria (24 h.) en día laborable se sitúa en el 72,5%, siendo muy superior en el período

diurno (75,7%) que en el nocturno (58,2%). Con relación a 1989 se observó un incremento neto de ocupación a nivel diario del 5,6%, debido principalmente al aumento de demanda. No obstante, también contribuyó el descenso de oferta que parece indicar las disminuciones en el número de taxis totales observados en los períodos de mañana y tarde. El aumento de ocupación fue especialmente importante por la tarde, ya que alcanza el 10,4%.

En cuanto a las distribuciones horarias del tráfico de taxi los sábados y domingos fueron, muy similares a las registradas en años anteriores, constatándose un incremento neto a nivel diario tanto de la demanda como de la ocupación, cuya media diaria en sábado se situó en el 62,5%, siendo muy superior en el período nocturno (75,7%) que en el diurno (58,1%). Algo parecido sucedió los domingos, pero con ocupaciones diurnas mucho más bajas: la media diaria fue del 54,1%, de tan sólo el 50% en el período diurno y del 71,3% en el nocturno.

Los incrementos de ocupación (1,3% el sábado y 2,8% el domingo) fueron debidos al aumento de la demanda y a pesar de haberse observado un mayor número de taxis en circulación en el período diurno. Los incrementos de demanda y ocupación fueron especialmente notorios en los períodos típicos de mayor ac-

tividad del fin de semana: tarde y noche del sábado y tarde del domingo.

Incremento ponderado de la demanda

De conformidad con los resultados del modelo de tráfico de taxis se ha registrado un incremento ponderado de la demanda en el último año del 8,4%. El mayor aumento se produjo, sin duda, en los días laborables: el 9,2% en el período diurno y el 8,9% en el nocturno. La demanda de los sábados se ha incrementado en un 5,13% y la de los domingos y festivos en un 4,71%.

Con estos incrementos, la demanda total diaria en días laborables supera las 200.000 carreras, que suponen, junto con los correspondientes a sábados y domingos, 62 millones de carreras anuales.

Costes de explotación

En 1990 se situaban en 982.000 pesetas, que suponen un incremento del 10,4% respecto a los registrados en el año anterior. A este incremento contribuyeron decisivamente los fuertes aumentos del crudo registrados a partir del mes de agosto. Otras partidas que tuvieron una considerable incidencia fueron las relativas a la amortización del vehículo y seguridad social.

Ferran Ferrer i Viana

Comissionat de l'Ajuntament per a la Protecció i Millora del Paisatge Urbà

¿ Quins són els factors que d'una o altra manera van afavorir el desenvolupament de la Campanya "Barcelona posa't Guapa" ?

Fonamentalment, l'entusiasme de la gent. Al principi de la Campanya i com a conseqüència de l'entusiasme olímpic, s'apuntà moltíssima gent per fer obres i posar guapa la ciutat. Posteriorment això va provocar que el projecte fos molt assumit per tothom. Hi ha 10.000 informes tècnics, el que vol dir, en principi, 10.000 edificis restaurats. Aquestes xifres arriben a molta gent i és el boca a boca el que ha fet i fa que la Campanya tingui força. Aquesta resposta ha servit, després, per buscar patrocinadors.

¿ Hi ha antecedents de campanyes similars a altres ciutats europees ?

Hi ha precedents de campanyes parcials en altres ciutats per restauració de façanes i per tractament de barris concrets, centrades especialment en barris històrics. Però la singularitat de Barcelona és que realitzem una Campanya per a tota la ciutat i fem que tots els elements que són importants per al paisatge urbà hi siguin contemplats. Aquest és l'element diferenciador, el que no s'ha donat en cap país, en cap ciutat.

Des del punt de vista econòmic ¿ què ha generat la Campanya?

Una activitat estable per a les empreses que restauren façanes i que fins l'inici de "Barcelona posa't guapa" eren subproductes d'empreses de construcció i que, en aquest moment, són ja empreses especialitzades, dedicades única i exclusivament a la restauració de façanes, i que

"Barcelona posa't guapa" és una de les actuacions municipals que ha rebut més suport i simpatia per part dels ciutadans. Barcelona, com altres ciutats europees ha comprès que la millora del paisatge urbà és un pas més per afavorir la qualitat de vida. Ferran Ferrer i Viana analitza en aquesta conversa el desenvolupament de la Campanya, així com els projectes més immediats.



treballen amb preus baixos i garanties. Cal dir que va haver-hi, fins i tot, un moment en què l'èxit era tal que no hi havia bastides per poder atendre totes les peticions, la qual cosa va ocasionar que gent sense qualificar fes obres en detriment de la qualitat. Afortunadament, aquesta fase s'ha superat.

¿ Quin ha estat fins ara el Districte que es va afavorir més amb aquesta iniciativa?

Sens dubte, el que més ha participat és el districte de l'Eixample per diverses raons: té el patrimoni més ric i més possibilitats econòmiques per fer front a les despeses de les restauracions. També en aquest punt de Barcelona hi ha una dinàmica de transformació molt potent amb l'instal·lació d'activitats terciàries i una força que li donen les seues

representatives de grans companyies i bancs, que no tenen altres districtes. Això ha fet, sobretot que a l'inici de la Campanya hagi estat el que ha tingut més actuacions. No obstant, en aquests moments, sent encara l'indret ciutadà amb més participació, la importància és relativa, ja que ha començat a equilibrar-se amb les actuacions en districtes perifèrics.

¿ Es pot dir que la informació ha arribat a tots els ciutadans ?

Des de l'inici, la nostra preocupació ha estat establir el telèfon 318.18.12, a través del qual es promou la nostra Campanya. Per tant, la nostra imatge va també solidàriament lligada a aquest telèfon perquè tothom estigui informat. Així mateix, vam fer mailings que arribessin a tota la ciutat. A més a més hem complementat aquesta

"La nostra actuació no serveix únicament per a la gent que vindrà a veure'ns, sinó també per a tota la gent que sent l'orgull de la seva ciutat"

actuació amb campanyes concretes en algun barri com a Sant Andreu, on sota l'eslògan "Sant Andreu sigues l'enveja" es volia que arribés el missatge que les ajudes de l'Ajuntament no són únicament per recuperar la bellesa de l'edifici sinó per atendre problemes de qualitat de vida, de gent que té esquerdes o humitats i que el seu edifici, malgrat no ser el més bell del món, té dret a una ajuda per poder arreglar aquests problemes.

¿ Què ha representat per al conjunt de la vostra actuació el tema d'sponsorització ?

Això ha estat la confirmació que la Campanya ha tingut imatge i valor de mercat. Crec que es va prendre interès el mateix moment en què vam començar a posar lones amb l'eslògan "Aquí estem posant guapa Barcelona". Després ha estat molt fàcil afegir "estem posant guapa Barcelona gràcies a...". És, doncs, tot un procés que consisteix en aprofitar una gran superfície en la qual s'està fent una obra molt important per a la ciutat i posar, mentre aquesta es realitza, un missatge que tampoc és publicitari sinó d'agraïment i que desapareix un cop es finalitza.

Quan la imatge de la Campanya és positiva, quan arriba a molta gent, naturalment hi ha algú que s'interessa i diu "home, jo no podria participar d'aquesta imatge, jo no podria fer-me simpàtic o tenir bona premsa sent col·laborador vostre?". És així com es pensa en projectes específics perquè els assumeixi un sponsor. En aquest cas, el més important és que els projectes no són per estalviar pressupostos a l'Ajuntament, no són projectes sobre edificis del Consistori, sinó actuacions sobre elements emblemàtics importants per a Barcelona. Aquest és el cas del Molino, de la Basílica de la Mercè, de la Casa Amatller. S'utilitza, doncs, com a plataforma la Campanya per fer possible que amb diners

privats es restaurin elements emblemàtics que són d'interès per a la ciutat.

La Campanya està també present en el sector del taxi ¿Quin és el balanç que Vostè fa de la Campanya "Taxi posa't guapo"?

Estem molt centrats en l'èxit de la restauració de façanes i es coneixen molt poc accions complementàries molt importants i que van donar il·lusió a molta gent . Una, per exemple, va ser la que es desenvolupà sota l'eslògan "Barcelona en flor". En aquesta iniciativa vam vendre un milió i mig de plantes; altres molt significatives són la insonorització o la qüestió de l'adequació sanitària dels banys i cuines dels bars. El taxi va ser i és també molt important, ja que no hi cap dubte que és un dels elements que més identifica la ciutat de Barcelona. Per tant, des del punt de vista de paisatge, ocupen un lloc molt destacat. Quan l'EMT, a través de CETRAMSA, ens va proposar una col·laboració en aquest camp ens va semblar molt interessant. L'eslògan "Taxi posa't guapo" tenia una certa gràcia i connectava amb el temperament del taxista, obert i col·laborador. La Campanya va tenir diferents actuacions i per la xifra de taxistes que s'hi ha acollit sembla que té futur. Cada any, des que s'inicià, continuem amb les nostres

aportacions i, fins i tot, ens agradaria col·laborar encara més. Ara, per exemple, estem realitzant un projecte que anomenem "Els colors de Barcelona" i que afecta tant els edificis com les parets mitgeres i els elements del mobiliari urbà. El taxi, com un element inseparable del carrer o del paisatge urbà, hi té molt a veure. En aquest sentit nosaltres tenim la intenció de continuar col·laborant.

¿Quins altres projectes es pensa portar a terme en els transports públics, sempre en el marc de la campanya ?

Hi ha projectes interessants, com l'adequació de moltes



estacions de metro com a estacions singulars, en la línia del que es va fer a París. Per exemple, tenim el projecte de convertir l'estació de metro d'Espanya en una "estació olímpica" i que tota ella recordi la cita del 92. També es vol transformar l'estació Jaume I en "estació Picasso", perquè se sàpiga que molt a prop d'allà hi ha un reclam important de la ciutat.

¿Es tenen ja dates per a aquestes noves iniciatives?

Són projectes que estan en cartera fins que trobem un patrocinador que els pagui, són luxes de la ciutat, ja que no depenen del pressupost municipal, sinó d'un patrocinador que cregui que és un element important i que estigui disposat a aportar els seus recursos per fer-ho realitat.

¿Com es veurà Barcelona el 92?

Esperem que estigui una mica més "guapa". Però el fet fonamental no és que estigui més o menys guapa per a la gent que vingui a veure'ns, sinó que s'hagi creat una consciència de la importància de recuperar els elements comuns, perquè el 93, el 94 i durant tota la vida hi hagi un comportament diferent, i no es deixi que les façanes es deteriorin. És necessari que el ciutadà consideri com a una despesa comunitària habitual el fet que cada deu anys s'hagi de



dedicar un pressupost per a la restauració de l'habitatge, que serà molt més petit perquè el primer esforç ja està fet, per mantenir aquest nivell de qualitat. La nostra actuació no serveix únicament per a la gent que vindrà a veure'ns, sinó també per a tota la gent que sent l'orgull de la seva ciutat, que passeja i que ara es mira els seus edificis i visita amb molta satisfacció els recuperats.

¿Quines són les iniciatives que es duran a terme després del 92?

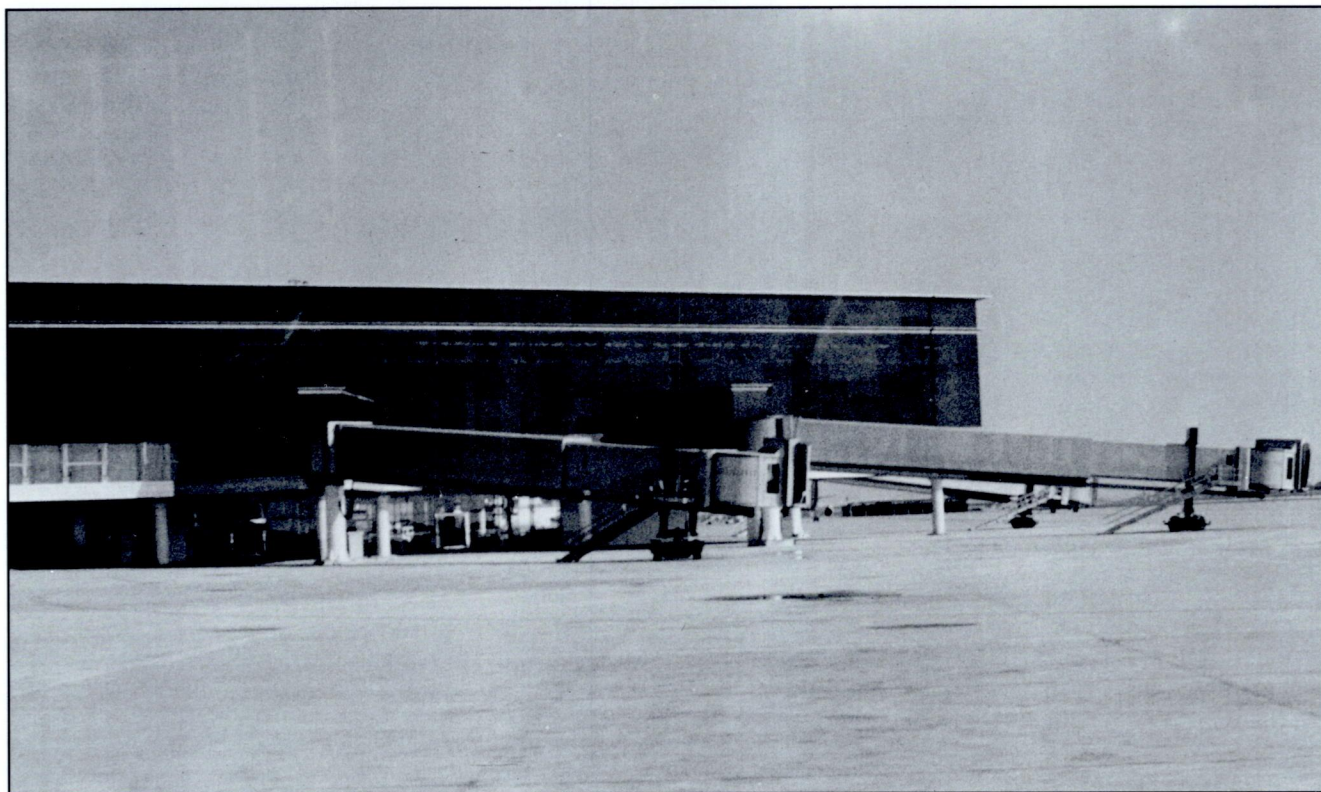
La Campanya com a tal finalitza el 92, és una iniciativa que es va pensar tres mesos abans de la nominació olímpica i que acabarà també abans de la celebració del Jocs. Amb ella finalitzaran, doncs, els projectes, però des del propi Ajuntament es continuarà amb la dinàmica de la Campanya, que no solament impulsarà una activitat de recuperació del paisatge urbà, sinó també una experimentació de serveis. S'ha de procurar que

les coses siguin fàcils per al ciutadà. Això vol dir, que si hi ha una subvenció, no sigui complicat demanar-la ni rebre-la, i que s'estableixi un seguiment tècnic de les obres. Aquesta és una filosofia que es va incorporar, que ja està incorporada a l'actuació dels departaments que continuaran fent la campanya sense que n'hi hagi una pròpiament dita.

P. R. Terán



El Puente Aéreo estrena edificio



Puente aéreo, vista exterior de las pasarelas telescópicas

La nueva terminal del Puente Aéreo está ya en funcionamiento desde el pasado mes de enero y constituye la cuarta parte de lo que será en un futuro próximo el área terminal del Aeropuerto, obra indiscutiblemente excepcional del arquitecto Ricardo Bofill.

El Puente Aéreo ocupa uno de los cuatro módulos triangulares que forman el perfil exterior del aeropuerto de El Prat, lo rodea una galería acristalada de 13.500 metros que está conectada con seis pasarelas o "fingers" telescópicas adaptables a cualquier tipo de avión.

La armonía del diseño y

su funcionalidad están ampliamente avaladas por el material que se utilizó para su construcción: el mármol Travertino de Almería se combina perfectamente con el mármol blanco de las paredes que procede de Tassos (Grecia).

En los 14.000 m² que ocupa, el usuario del Puente Aéreo tiene a su disposición una zona de preembarque -con una capacidad para 1.500 pasajeros-, servicio de facturación, aseos, una zona comercial y peatonal, cafetería, restaurante, que se comunicarán con la Rambla acristalada de 800 m² y que unirá las diferentes terminales. La zona de

embarque se encuentra en la planta alta.

Las instalaciones que se acaban de poner en funcionamiento, no sólo servirán a los pasajeros del puente aéreo, sino también a otro tipo de servicios relacionados con la aviación (aerotaxis, particular, etc.).

Para el sector del taxi se ha reservado un aparcamiento de cien plazas y otro de mil plazas para los usuarios particulares.

Un Aeropuerto en expansión

En la inauguración oficial del nuevo edificio, el Minis-

tro de Transportes, José Barrionuevo, valoró positivamente el resultado: "es -afirmó- muy satisfactorio, tanto desde el punto de vista del diseño como de la funcionalidad". Asimismo señaló que el Ministerio está dispuesto a potenciar mucho más el Aeropuerto de El Prat, tanto para el transporte doméstico, como para el internacional y de carga, con el fin de que se consolide como el segundo en importancia de la península".

El Aeropuerto de El Prat registró en 1990 algo más de nueve millones de pasajeros y respecto al año anterior creció cerca del 11%,

un porcentaje superior que la media nacional. Por su parte, el Puente Aéreo experimentó un crecimiento del 13%. El Ministro de Transportes resaltó la importancia de este servicio aéreo en Barcelona, ya que representa en movimiento de pasajeros, algo más del 20% del total. □



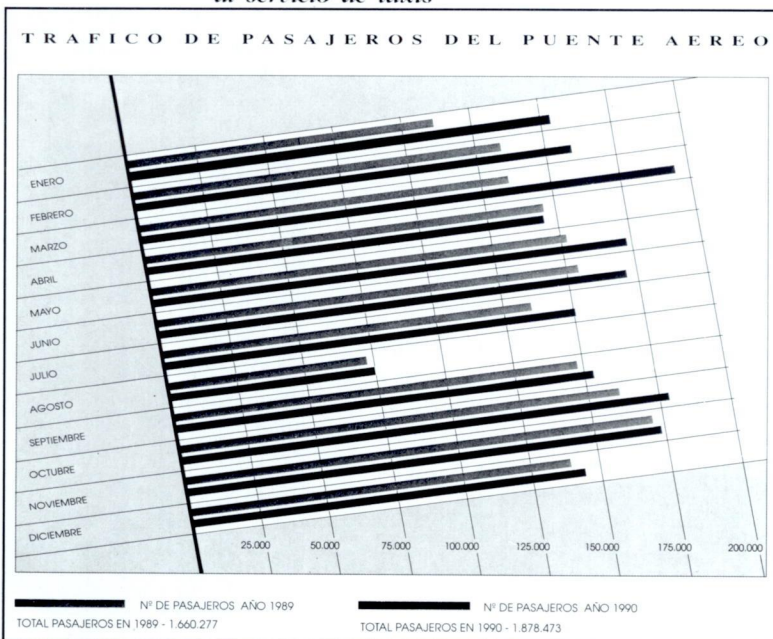
Acompañado por el Presidente de la Generalitat, el Alcalde de Barcelona y otras autoridades, el Ministro de Transporte, José Barrionuevo visitó las nuevas instalaciones siguiendo las detalladas explicaciones de Ricardo Bofill.



Aparcamiento de cien plazas reservado al servicio de taxis



Vista interior del nuevo edificio modular



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	•	•	•	•	•	•	•
15.45	•	•	•	•	•	•	•
16.25	•	•	•	•	•	•	•
16.45	•	•	•	•	•	•	•
17.25	•	•	•	•	•	•	•
17.45	•	•	•	•	•	•	•
18.25	•	•	•	•	•	•	•
18.45	•	•	•	•	•	•	•
19.25	•	•	•	•	•	•	•
19.45	•	•	•	•	•	•	•
20.25	•	•	•	•	•	•	•
20.45	•	•	•	•	•	•	•
21.25	•	•	•	•	•	•	•
21.45	•	•	•	•	•	•	•
22.25	•	•	•	•	•	•	•
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.

Inspección Metropolitana 1991

La EMT comunica que se enviará a cada uno de los titulares de licencia una citación para pasar la revisión metropolitana y acreditación de haber pasado las del taxímetro.

Sólo se admitirá la revisión de los vehículos que se presenten en el plazo de un mes, contando a partir de la fecha que corresponda según la citación; transcurrido dicho plazo sin presentar el vehículo a revisión, se incoará automáticamente el oportuno expediente sancionador.

En los auto-taxis de reciente aplicación a la licencia, que no están obligados a pasar la inspección periódica del vehículo hasta los 2 años de su matriculación, están igualmente obligados a pasar la revisión anual, la revisión del taxímetro y la correspondiente a la EMT. Los titulares de estos auto-taxis recibirán la citación correspondiente y tendrán el plazo de un mes para cumplir las mencionadas revisiones, a partir de la fecha que se les indique; transcurrido dicho plazo sin presentar el vehículo a revisión se encontrarán

Tome nota de estos teléfonos

**ITV Sant Just Desvern
473.55.55 (4 líneas)**



**ITV Sant Joan Despí
477.07.07 (4 líneas)**

en la misma situación descrita anteriormente en el párrafo segundo. □

Cambio de domicilio

En la parte posterior de la Licencia se especifica que "cualquier variación de los datos reflejados en ella, la convierte en un documento nulo y sin valor"; por ello, si Ud. cambia de domicilio no olvide que debe actualizar sus datos en las Oficinas del Servei del Taxi de la EMT.

Aquí deberá presentar su licencia acompañada de cualquier documento que acredite su nuevo domicilio (escritura del

piso, contrato de alquiler, recibos de suministros: agua, gas, etc.). Paralelamente, se le entregará en estas Oficinas una nueva licencia en la que constará su actual domicilio.

Tome nota: Si Ud. no es titular de su nuevo domicilio, porque conste a nombre de sus padres o esposa, deberá acompañar original y fotocopia del Libro de familia donde figure la relación de parentesco que determina la convivencia.

Al margen de estos pasos, le recordamos que todo cambio de domicilio supone su modificación en los siguientes documentos :

DNI (Comisaría de Policía que corresponda a su nuevo Distrito).

Permiso para Conducir y Permiso de Circulación (Jefatura de Tráfico).

Licencia Fiscal (Delegación de Hacienda más cercana a su domicilio)

Cartilla de afiliación a la S.S. en la Tesorería de la Seguridad Social, tanto si es autónomo como trabajador. □

Selle la libreta de taxímetros

Según el Reglamento de Taxímetros, todos los taxistas tienen que llevar **Sellada la Libreta de Taxímetro** por el taller que les hizo la adaptación a las tarifas vigentes.

Por tanto, no se debe esperar a que corresponda la revisión para cumplir este requisito. □

Para cualquier tipo de trámite administrativo es condición indispensable encontrarse al día en las Revisiones Metropolitanas.

Derecho de réplica

Seguidamente transcribimos la carta que el Sr. Dionisio Gracia Fajardo, Presidente del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona, remitió al Sr. Andreu Nebot, Director Técnico del Taxi de la EMT, el pasado 6 de febrero en respuesta a las cartas publicadas en el Nº 58 de esta publicación (paginas 18-19), bajo el título "Proceso Sancionador, algunas puntualizaciones".

Muy Sr. mío:

Recibí en su día su comunicación fechada el día 2 del pasado mes que era respuesta a la mía anterior del día 3 de octubre de 1990. Ahora advierto que ambas vienen publicadas en el nº 58 de la Revista "Taxi", lo cual me obliga a realizar algunas puntualizaciones y aclaraciones por conducto de la presente, que le remito con el ruego de que sea publicada en la indicada revista, en uso por mi parte de un legítimo derecho de réplica.

En primer lugar aprovecha Ud. la ocasión para dejar bien sentado ante los taxistas mi condición de "lego en derecho". Todo el mundo sabe, Sr. Nebot, que yo no tuve la suerte de pasar por la Universidad. Mi comunicación se orientaba a una finalidad práctica, tratando de sugerir cauces para una mayor operatividad en el tema de sanciones, sin restar un ápice de seguridad y garantía al derecho de los taxistas que son, en definitiva, los beneficiarios de mi lucha diaria en pro de los derechos del subsector y de la industria del taxi. En ningún momento traté de dar a mi escrito aires de dictamen jurídico pues, de

juzgarlo necesario, hubiese encargado el tema a la asesoría jurídica de este Sindicato. Pero no era éste el caso; de momento el derecho lo dejo para Ud., Sr. Nebot, que para algo es Licenciado en él, aunque reservándome también el de criticar su gestión, desde la educación y el respeto (cualidades que no son exclusivas del mundo universitario), siempre que lo juzgue conveniente para los legítimos intereses sindicales que me han sido encomendados y el mandato recibido de mis electores a raíz de la pasada consulta.

Y esa facultad (que para mí es un deber antes que un derecho) la ejerceré sin sentirme limitado por advertencias o esperanzas ajenas, pues tan sólo a mí me incumbe, aceptando siempre la plena responsabilidad de mis actos, decir cuándo aquel mandato exige que actúe en un determinado sentido o deje de hacerlo.

Ud. conoce mejor que nadie, Sr. Nebot, mis constantes desvelos a la hora de defender las prerrogativas de los compañeros de la industria del taxi, no sólo en el tema de sanciones sino ante cualquier otra eventualidad que pueda afectarles. Sabe perfectamente cómo en las oficinas de este sindicato recibo, a todas las horas del día y todos los días de la semana, a cuantos compañeros (incluso cuando no estén afiliados al S.T.A.B.) acuden a ellas en demanda de un consejo o ayuda. Lo cual le consta a Ud. perfectamente, desde el momento en que todos los taxistas de Barcelona han podido escuchar, en alguna ocasión y desde determinado espacio radiofónico, el elogio del Sr.

Nebot hacia la persona de Dionisio Gracia.

De ahí que me duela y deba rechazar que en su comunicación se apunte mi disconformidad hacia el hecho de que los taxistas merezcan, en el tema de sanciones, las máximas garantías jurídicas. No, Sr. Nebot, no intente Ud. realizar una lectura unilateral e interesada de mi comunicación originaria; del texto de la misma no se desprende esto en ninguna forma, antes todo lo contrario.

Tengo la impresión de que lo que realmente le ha molestado a Ud. es que mi texto (ante el silencio de la E.M.T.) apreciara publicado en "Antena Escrita". Y ahí sí que tengo algo que decirle. Yo no me voy a referir a los innumerables escritos y comunicaciones por mí dirigidos a ese E.M.T. a lo largo de los últimos años (que conservo perfectamente archivados, en sus copias selladas, y a su disposición) que nunca merecieron por parte de Uds. la cortesía de un simple acuse de recibo. Quiero aludir aquí a otras comunicaciones más recientes, tales como la que les mandé de mi ponencia presentada en el Congreso Nacional del Taxi recientemente celebrado en Vigo, a la que acompañaba las conclusiones del propio Congreso, que han tenido amplia acogida en toda la prensa española; o la que les remití en fecha 29 de noviembre próximo pasado (en la cual sí entraba en temas específicamente jurídicos) subsanando por vía aclaratoria algún error aparecido en cierta información publicada por Uds. en el tema de la Seguridad Social; o a otra

que les remití en fecha 18 de octubre del mismo año 1990. Y aún podría seguir citando algunas más. Ninguna de ellas mereció la atención por parte de Uds. no ya de una publicación en la revista "Taxi", sino ni tan siquiera, como decía antes, de un mero acuse de recibo. ¿Qué tiene pues de malo o de extraño que, en tales condiciones, ofreciese a "Antena Escrita" la publicación de un texto originariamente dirigido a Uds. ?

Dos cosas, no obstante, quiero agradecer de su comunicación, la primera que esta vez, por los motivos que fueren, sí ha contestado Ud. a la mía anterior; la segunda que su respuesta haya sido pommerizada y explícita pues ello, en definitiva, es bueno para el sector y para todos los compañeros taxistas, que bien merecen estar informados en todo momento de cuanto atañe a la industria.

Yo deseo sinceramente, Sr. Nebot, que en lo sucesivo nuestras comunicaciones sean más fluidas y normalizadas. Que no debamos invertir en las mismas un tiempo adicional que ambos precisamos para más positivos menesteres. El haber usado en esta ocasión de mi legítimo derecho de réplica no impide, naturalmente, que me encuentre siempre a su disposición cuando se trate de defender a la industria del taxi.

Con lo cual quedo suyo
affmº y s.s.:

Fdo. Dionisio Gracia Fajardo.

Baja de un vehículo

Cuando se encuentre en esta situación tiene que proceder de la siguiente manera:

1.- Presentar el vehículo que se desea dar de baja a las Oficinas ITV colaboradoras de la EMT, desprovisto de todos los distintivos del servicio: calcas, placa interior, tarifas, módulo taxímetro y placa S.P.

2.- En el momento de la baja, Ud. tiene que llevar la Licencia Metropolitana, que le será retenida. Inmediatamente, el personal competente le entregará una nueva cuando se aplique otro vehículo a la misma.

Excepción: Para los vehículos que no puedan circular por causa de accidente o avería se podrá solicitar en las Oficinas de la EMT de la Zona Franca que se proceda a la baja por intermedio de los inspectores del servicio, previo

pago de la tasa correspondiente.

Preste atención: Si un vehículo hubiese sufrido siniestro en un municipio que no esté dentro del área metropolitana, en cualquier punto del territorio nacional, se aprobará la baja y la aplicación del nuevo vehículo cuando el taxista interesado presente en las Oficinas de la EMT, junto con la solicitud, un acta notarial o certificado de la Guardia Civil o Policía Municipal que acredite el lugar donde el vehículo hubiese sido desprovisto de todo distintivo del servicio. □

Apunte

"Toda empresa o persona que contrate o despida a un conductor de auto-taxi debe ponerlo en conocimiento de las autoridades municipales correspondientes dentro de las veinticuatro horas en que se hubiese contratado o despedido a aquél"

Art. 166. c del Código de Circulación en vigor según lo establecido en la disposición transitoria del Real Decreto Legislativo 339/90 de 2 de marzo (B.O.E., nº 63 de 14/3/90) □

Un simpático gesto



La empresa Henkel tuvo un simpático gesto con la profesión el pasado 15 de enero. Durante este día y, en el marco de la campaña de promoción del ambientador Rosí, obsequió con 6.000 rosas a los taxistas de la ciudad de Barcelona. Esta misma operación tuvo lugar en Madrid el 22 del mismo mes. □

Informadors Olímpics

Per a ser Informador Olímpic, Vostè Sr/Sra Taxista, pot assistir al curset de 26 h., que començarà el proper 8 d'abril i finalitzarà el 15 de maig.

El curset té aquestes característiques:

- ▲ dues hores de classe setmanals.
- ▲ es dona informació sobre les darreres novetats que fan referència a les obres olímpiques amb el suport de material videogràfic específic.
- ▲ es visiten les obres olímpiques.
- ▲ hi ha reunions i col·loquis amb especialistes en circulació i transport.
- ▲ l'alumne rep un dossier del curs.

Ser Informadors Olímpics té molts avantatges:

- ▶ Vostè podrà oferir un servei d'informació de totes les àrees olímpiques.
- ▶ Podrà oferir trajectes i itineraris olímpics al seu client.
- ▶ Podrà aprofitar diferents promocions.
- ▶ Amb la seva col·laboració millorarà, sens dubte, el servei de taxi.

El Curset és totalment gratuït.

Per a més informació pot trucar a Ciutat Grogà, Escola del Taxi (Telèfon: 485.04.26), de 9:30 a 18 h.

*Tramitar una transferencia por jubilación es muy fácil,
¿conoce los pasos que debe seguir?*



Atenció a les víctimes del delicte

Els dies 21 al 26 de gener es van fer cinc xerrades a l'Escola del Taxi: el tema va ser la presentació del Servei Municipal d'Atenció a les Víctimes del Delicte. Hi van assistir la major part d'alumnes que estudien a l'Escola.

Iria Garcia, Assistent Social, va ésser l'encarregada de presentar i explicar les característiques d'aquest servei. El tema ha estat de gran interès per als professionals del taxi, ja que ells són persones que, juntament amb els seus usuaris, estan constantment en contacte amb tot el bo i dolent de la nostra vida urbana. A la fi de les xerrades es van fer moltes preguntes i s'endagà un col.loqui força animat. □



III Congreso Europeo del Taxi

Los días 18, 19 y 20 de enero se realizó en Bruselas el III Congreso Europeo del Taxi. Asistieron representantes del sector de todos los países de la CEE y miembros del Ministerio de Transportes de Bélgica, entre otros.

En esta nueva edición, el Congreso se reafirmó en las propuestas que surgieron en Lyon y Barcelona en 1989 y 90, respectivamente. Por otra parte se analizó el tema de la Seguridad de los conductores de auto-taxi, debido al incremento de la inseguridad ciudadana en las distintas ciudades europeas.

El representante belga, Sr. Guy Brison fue elegido nuevo presidente para el período 91, una vez finalizado el mandato del representante español, Miguel Tomás. Atenas será la sede del próximo Congreso. □

Sr./Sra. taxista:

Los talonarios de recibos del taxi se pueden adquirir en:

- a) la "Botiga del Metro" de la Estación de Sants
- b) Ciutat Grogà, c/ Lutxana, 115, 1a. Planta.

En ambos puntos de compra se le pedirá la identificación como profesional del sector, mediante el Carnet de Taxista. □

Carnaval a Ciutat Grogà

El dissabte 2 de març, a les 22 h., es celebrà un carnaval als locals de Ciutat Grogà. Hi van assistir la gran "família" d'aquesta empresa: socis, alumnes, familiars, professors i col.laboradors de totes les seccions i serveis.

La festa tingué lloc a les naus del taller mecànic, cercant un ambient de tipus "urbà", una mica dur però alegre, comparable als millors locals nocturns de moda a Barcelona.

Per tal motiu es va crear un programa divertit i variat: música i ball amb orquestra, cava, refrescs i llaminadures; bosses de "cotillon", premis a les millors disfresses, fotografies de recordatori sobre decorat, gresca i participació espontània dels assistents. □

*El jubilado sólo debe acreditar su situación
¿sabe de qué manera ?*



Cita con el deporte

Los mejores jugadores de Fron-Tenis del colectivo del taxi participan actualmente en el Campeonato de Catalunya "Trofeo Copy-sport", organizado por Ciutat Grogga en las instalaciones deportivas Meyland del Valle Hebrón.

Todas las parejas están demostrando un alto nivel de preparación y de coraje, lo que los convierte en serios aspirantes al título, al trofeo y a los regalos con los que "Copy-Sport" premiará a las tres parejas ganadoras.

Catalunya de tenis

Éste es otro campeonato que está a punto de iniciarse. Organizado por la Federación Catalana de Tenis para los profesionales del taxi, se desarrolla



Jugadores de frontón, equipo de Ciutat Grogga

rá en las pistas de L'Hospitalet. El equipo estará formado por 32 jugadores. Las licencias e inscripciones se pueden realizar en Ciutat Grogga.

II Campeonato de Tenis de grandes colectivos

En estos momentos se está ya organizando el II Campeonato de Tenis "Trofeu Ciutat Grogga" de grandes colectivos.

Como se recordará, la

primera edición se desarrolló el pasado año, y en esta oportunidad se contó con la participación de varios colectivos profesionales, como el de abogados, médicos, periodistas, entre muchos otros. Naturalmente, estuvo presente el colectivo del taxi, que conquistó el tercer premio.

En esta nueva edición se prevé la participación de más de 32 colectivos profesionales.

El fútbol, otro deporte favorito

El sector del taxi tiene también en este deporte muy buenos jugadores y la práctica tampoco cesa. Así, durante todo el año pasado y lo que va de éste se han ido realizando partidos amistosos con varios equipos, especialmente con el de la Guardia Urbana. Hay que decirlo, con muy buenos resultados.

En 1991 se desea hacer, en Ciutat Grogga, una liguilla con la participación de otros colectivos.

En el taxi hay un animado ambiente deportivo, pues también cuenta con un equipo de fútbol sala, que se apuntará para participar en torneos como el Meyland Yeminis, un equipo de petanca y otro de tenis de mesa. Si se anima, está a tiempo de participar, no lo olvide. □

□ Si ya está jubilado, deberá presentar:

- Cartilla de pensionista o cualquier otro documento que lo justifique,
- Licencia Fiscal y D.N.I.

□ Si debe jubilarse:

- Copia de la solicitud presentada al I.N.S.S.
- Baja en autónomos,
- Licencia Fiscal y D.N.I.

□ El adquirente:

- D.N.I.
- Acreditar estar dado de alta en cualquier licencia como conductor asalariado.

¿Cómo lo acredita?

- Con el carnet de conducir válido
- Con el carnet de taxista metropolitano
- Con el certificado de cotización a la Seguridad Social.

El trámite es inmediato para el jubilado y el adquirente podrá empezarlo a los pocos días. Imprescindible: la presencia del jubilado y adquirente en las oficinas de la EMT, previa petición de hora. Teléfono 336.61.61 (Sra. Elisabeth Nadal 2157)

Obres a la ciutat

A causa de la construcció d'un aparcament subterrani trobarà tallat el trànsit del Passeig Nacional, entre el Cinturó del Litoral i el carrer de l'Almirall Cervera. Aquesta situació es perllongarà fins al proper mes de juliol.

Per poder efectuar les desviacions corresponents, segurament ja ha observat que s'ha cons-

truit una nova calçada a l'interior de la zona portuària. □

Per la construcció d'un col·lector està tallat el trànsit, des del passat 14 de gener, en el sentit de sortida ciutat de l'Avinguda Diagonal, entre Sardanya i Pg. Carlos I, desviant-se els automòbils pels carrers Sardanya i Consell de Cent.

Les obres duraran aproximadament quatre mesos. □

Bolsa de Licencias Borsa de Llicències

Sr. José Serrano Conejo

Licencia nº 3.388
Teléfono: 560.50.48.

Art. 18 - 1º e)

A favor del taxista con más de un año de antigüedad.

Los interesados deberán:

- 1.- encontrarse dados de alta en una licencia
- 2.- presentar un informe de la tesorería de la Seg. Soc. relativo a su situación como trabajador asalariado.

Para mayor información,

los interesados pueden llamar al teléfono 336.61.61 (ext. 2157), preguntar por la Sra. Elisabeth Nadal.

Fe de erratas

En la relación de Licencias Amortizadas publicada en la Revista Taxi, nº 54 (pag. 24), el número de licencia revocada el 22/7/90 es 20.002 y no 2.002, y la que se realizó el 2/7/90 corresponde a la 20.004 y no a la 2004 que allí consta.

Seguimos ampliando servicios al socio

SEGURO COLECTIVO / GRANDES RIESGOS

COBERTURA

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

Indemnizaciones más importante del año 1990

Lic. 10.530 Sr. Jorge García Ibort, Ptas. 483.604,-
Lic. 9.280 Sr. Pedro Cacenas Alvarez, Ptas. 747.896,-

Taxista, es un seguro que te interesa

A partir del 1 de marzo de 1991, cuando reciba nuestra carta, póngase en contacto con nosotros



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

L'EMT interposa Recurs de Reposició contra la decisió de la Comissió de Preus de Catalunya

El propassat 24 d'octubre de 1990, l'EMT i les Associacions representatives del taxi van signar un acord relatiu a les tarifes que s'havien d'aplicar al sector enguany, amb un increment al voltant del 8,4% respecte a les vigents en aquella data. Tanmateix s'acordà remetre les tarifes proposades a la Comissió de Preus de la Generalitat per a la seva aprovació.

No obstant, aquesta Comissió si bé aprovà l'increment de la major part dels conceptes tarifaris proposats, en va retallar alguns. Així, la tarifa horària es va rebaijar de les 1.450 ptes./h. proposades a 1.400 ptes./h.; no es va acceptar l'aplicació de la tarifa I en lloc de la T2 durant les nits del diumenge al dilluns i tampoc el cobrament de 100 ptes. per a l'accés a Montjuïc en el període nocturn i dies festius.

Motius tècnics de la formulació tarifària proposada

Passar d'una tarifa horària de 1.450 ptes. a una de 1.400 ptes. representa que l'increment tarifari ponderat es redueix al 6'84% (7,12% si s'afegeix l'increment del 0'28% provinent d'aplicar la tarifa T1 en lloc de la T2 les nits del dissabte), força inferior a l'increment dels costos d'explotació al darrer any, que es va situar en un 10'36%.

Si aquest increment tarifari

La comissió de Govern de l'Entitat Metropolitana del Transport, reunida el passat 20 de desembre, va decidir interposar un Recurs de Reposició contra la Resolució de la Comissió de Preus de la Generalitat de Catalunya, per la qual es decidí l'estructura tarifària dels auto-taxis per a 1991. Les raons que han fet adoptar aquesta decisió es basen en l'informe tècnic, elaborat pel Servei de Taxi de l'EMT, i que relacionem tot seguit.

es mou entorn als valors de la inflació prevista per al proper any, cal tenir present que l'increment dels costos ha estat superior al de l'I.P.C. i que existeix actualment incertesa quant a l'evolució dels preus dels carburants a curt termini, cosa que fa que puguin ser possibles increments dels costos superiors als enregistrats el darrer any.

Raons per aplicar la Tarifa T1 la nit del diumenge

L'aplicació d'aquesta proposta suposava un increment tarifari del 0'17%, motivada per la necessitat d'incentivar la presentació del servei en aquest període horari del diumenge i amb l'objectiu de donar una adequada cobertura a

la demanda del servei, actualment desatessa.

Des de fa alguns anys s'observa la tendència, cada cop més manifesta, d'una reducció de l'oferta del servei la nit del diumenge al dilluns. Es pot assenyalar que és el període horari amb els valors absoluts d'oferta inferior de tota la setmana. Així, si la demanda és aproximadament la meitat de la que s'enregistra a la nit de qualsevol dia feiner de la setmana, l'oferta de taxis lliures arriba a dividir-se per vuit. En un aforament portat a terme a finals del propassat mes de maig, s'observà que a la Plaça de Catalunya (al costat del Corte Inglés) van passar lliures 4 taxis de 22 a 23 h., cap de 12 a 1 i 4 d'1 a 1'30 h.

Aquest és un exemple prou indicatiu dels baixos nivells

d'oferta que abans s'esmentaven.

Cal dir que aquests nivells baixos d'oferta es fan palesos, sobretot, a les terminals de transports de viatgers, com l'aeroport, les estacions de ferrocarril i terminals d'autobusos, on és molt difícil generalment trobar taxi lliure la nit del diumenge.

Suplement d'accés a Montjuïc

Aquest suplement representa un increment tarifari insignificant, atès el període d'aplicació i l'específic de la demanda amb aquesta destinació.

El motiu d'establir aquest suplement va venir motivat també per la necessitat d'incentivar aquest tipus de servei molt poc atractiu per al professional taxista els dies de més demanda, quan se celebren espectacles d'assistència massiva amb alts nivells de congestió, com ara els campionats i/o concerts a l'Estadi Olímpic.

La no intervenció d'aquest tipus de servei podria portar, en una situació límit, que els taxistes deixin d'atendre la demanda relacionada amb la muntanya de Montjuïc els dies en què la seva contribució és més necessària, especialment en un indret de Barcelona no gaire comunicat mitjançant transport públic. □

La jubilación de los trabajadores autónomos

Jordi Pujol i Moix
Abogado del Col·lectiu Ronda

La finalidad de la Seguridad Social es proteger a los ciudadanos en situaciones de necesidad, como puede ser la enfermedad, desempleo o vejez. Por ello se ha configurado un régimen de Seguridad Social pública de tipo profesional que alcanza a los trabajadores por cuenta propia o ajena, que ha contribuido al sostenimiento de la Seguridad Social.

Además, hay regímenes de previsión no contributivos que alcanzan a las personas sin recursos que no acreditan cotizaciones a la Seguridad Social y, por último, existe un régimen complementario de pensiones de carácter no público.

Régimen público contributivo de los trabajadores autónomos

A este Régimen corresponde una PENSIÓN VITALICIA y el derecho a la ASISTENCIA SANITARIA.

La PENSIÓN de JUBILACIÓN tiene una regulación en parte específica para los trabajadores autónomos y en parte común a la del resto de trabajadores por cuenta ajena.

Requisitos y condiciones para acceder a la pensión de jubilación

Como criterio general para los trabajadores autónomos, el derecho a percibir la pensión de jubilación se

inicia al cumplir los 65 años, siempre que se reúnan todos los requisitos, aunque la cuantía de la pensión pueda sufrir una disminución de un 8% por cada año menor de los 65 años.

Excepcionalmente, si se ha cotizado en el Régimen Especial del mar o de la Minería, puede darse el caso de que no exista reducción en la pensión.

También para tener derecho a la pensión de jubilación en el Régimen de Autónomos es obligado reunir un período mínimo de cotización de 15 años, de los cuales por lo menos dos deben estar comprendidos dentro de los ocho años inmediatamente anteriores al momento de jubilarse.

Igualmente, para tener derecho a percibir la pensión de jubilación es obligado encontrarse en situación de alta o asimilada al alta. Ello supone que el trabajador debe estar cotizando en el Régimen Especial de Autónomos o bien en otro Régimen, o estar en una situación implícitamente protegida por la Ley como situación de alta (podría ser el caso de baja por enfermedad, percepción de las prestaciones de Invalidez Provisional, prestación contributiva o asistencial de desempleo, etc.)

Además, específicamente para los trabajadores autónomos, para tener derecho a la pensión de jubilación y al resto de pensiones es obligado

hallarse al corriente de las cuotas. El hecho de no encontrarse al corriente de pago, dará lugar a que la Seguridad Social invite a ingresar las cuotas; en caso de no hacerlo, se procedería a denegar la pensión de jubilación.

Cabe recordar igualmente que la pensión de jubilación es incompatible con cualquier actividad por cuenta propia o por cuenta ajena, que dio lugar a la afiliación del jubilado a la Seguridad Social. No obstante, esta situación es compatible con la titularidad de un negocio siempre que no implique llevar a cabo una actividad directa y personal en el propio negocio.

Cuantía de la pensión

Se obtiene, por una parte, en función de la base reguladora. Por otra, sobre esta base reguladora se aplica el porcentaje correspondiente en función de los años cotizados a la Seguridad Social.

La base reguladora se obtiene al sumar las bases de los 96 meses (8 años) inmediatamente anteriores a la jubilación. De estos 96 meses, los 24 últimos se computan en su valor nominal. Las restantes bases se actualizan de acuerdo con el índice del coste de la vida.

La suma de todas estas bases se divide por 112 meses ya que, a partir del año 1985, la pensión de jubilación en el Régimen de Autónomos se abona en 14 pagas al año.

Sobre la base reguladora a la que antes se hizo referencia se aplica un porcentaje mínimo del 60% de la base reguladora a los 15 años cotizados, que se incrementa con un 2% por cada año cotizado hasta alcanzar el 100% si se tienen 35 años cotizados.

En el supuesto de que el importe de la pensión no alcance el mínimo fijado por el Gobierno, la pensión inicial se complementa hasta alcanzar, para el año 1991, la cifra de 50.160 ptas. mensuales brutas. Si se cuenta con 65 años, pero no se tiene cónyuge a cargo, el mínimo para el año 1991 es de 42.630 ptas. mensuales brutas. El complemento por mínimo se percibe siempre que no existan otras rentas de origen privado que no superen las 654.356 ptas. al año. Si se perciben rentas o pensiones de origen público, el mínimo puede ser reducido o suprimido.

Debe recordarse que los 35 años cotizados en el Régimen de Autónomos son idénticos a los efectivamente ingresados como cuotas, pero, en el Régimen general, y en algunos regímenes especiales, si se cotizó antes del año 1967 se conceden bonificaciones por lo que, en algunos casos, el período de cotización legal es superior al real.

Si junto con la actividad de trabajador autónomo se ha llevado a cabo simultáneamente otro trabajo retribuido por cuenta ajena, es posible percibir simultáneamente las dos pensio-

Subd. Prov. Recaudación Regímenes Especiales Régimen Especial Trabajadores Autónomos

Escala de Bases de Cotización Normalizadas a Múltiplos de 3.000. –Establecidas en el R.D. 9/1991 de 11 de Enero (B.O.E. nº 14 de 16-1-91) y Orden de 22 de Enero de 1991 (B.O.E. Nº 20 de 23-1-91) que desarrolla la citada disposición con efectos 1-1-91.

nes, siempre que existan 15 años superpuestos de cotización simultánea.

Marco legal

Las disposiciones a que se ha hecho referencia y que regulan la pensión de jubilación son la Ley General de Seguridad Social aprobada por Decreto de 30 de Mayo de 1974, Decreto de 20 de Agosto de 1970, por el que se crea el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos y la orden de 24 de Septiembre de 1970, que dicta normas de desarrollo y aplicación de este Régimen Especial.

También ha modificado profundamente ambos textos legislativos la Ley 26/85 de 31 de julio de 1985, sobre racionalización de pensiones en la Seguridad Social.

Bases de Cotización	Cuota normal Tipo de cotización 28,80 C.R.: 0,49 Porcentaje: 28,66	Convenio Especial. Exc. A.S. e I.L.T. Coef. Multiplicador: 0,726 Porcentaje: 20,91
(1) 66.780	19.139	13.963
69.000	19.775	14.428
72.000	20.635	15.055
75.000	21.495	15.682
78.000	22.355	16.310
81.000	23.215	16.937
84.000	24.074	17.564
87.000	24.934	18.192
90.000	25.794	18.819
93.000	26.654	19.446
96.000	27.514	20.074
99.000	28.373	20.701
102.000	29.233	21.328
105.000	30.093	21.956
108.000	30.953	22.583
111.000	31.813	23.210
114.000	32.672	23.837
117.000	33.532	24.464
120.000	34.392	25.092
123.000	35.252	25.719
126.000	36.112	26.346
129.000	36.971	26.973
132.000	37.831	27.600
135.000	38.691	28.227
138.000	39.551	28.854
141.000	40.411	29.483
144.000	41.270	30.110
147.000	42.130	30.738
150.000	42.990	31.365
153.000	43.850	31.992
156.000	44.710	32.620
159.000	45.569	33.247
(2) 162.000	46.429	33.874

(1) Base mínima

(2) Base máxima mayores 55 años



El nuevo hotel Ramada Renaissance, situado en pleno corazón de Barcelona, es un establecimiento de prestigio, dotado de inmejorables instalaciones y especialmente concebido para el hombre de empresa.



Ramblas, 111 - 08002 Barcelona - España - Tel.: 318 62 00 - Fax: 301 77 76 - Telex 54634

Ford Orion:

mejoras a todos los niveles

Ma. Àngels Pujol
Periodista

Dentro de la gama de modelos que Ford tiene en el mercado, el Orion es uno de los que tiene más años y pedía con mayor urgencia una renovación de líneas y técnicas. Ocho años es un plazo muy largo en la vida de un modelo, pero lo cierto es que cuando en Ford se han propuesto renovarlo, lo han hecho a conciencia

No obstante y como ya ocurría, por ejemplo, con el Fiesta, los cambios o modificaciones realizados, pese a ser muy numerosos y afectar a un buen número de órganos, son poco evidentes a los ojos del usuario a las primeras de cambio.

Quizá el cambio más evidente se ha realizado en su parte trasera, mucho mejor resuelta que antes. Para empezar, ahora el tercer volumen se ha integrado plenamente y en conjunto el coche ha ganado en estética. La carrocería del Orion es totalmente nueva, con una mejor aerodinámica y una mayor superficie acristalada. Las puertas son más altas, llegando hasta el panel del techo para facilitar la entrada y salida del

coche, sobre todo en la parte de atrás, y llevan doble para junta para reducir el ruido del viento, en tanto que los vierteaguas van ocultos en su parte superior.

El parabrisas, por su parte, que al igual que la luneta va pegado a la carrocería, es muy inclinado y la línea del capó es más baja. En su parte trasera, el portón y la tapa del maletero se abren hasta el mismo paragolpes, para evitar esfuerzos al cargar y descargar objetos pesados.

Amplitud y confort

La longitud total del nuevo Orion tres volúmenes se ha situado en 4,23 metros, algo superior a la de la anterior versión, pero en cambio su

batalla ha pasado a 2,53 metros, netamente superior a la ya existente en el modelo predecesor, gracias al desplazamiento que se ha hecho de las ruedas hacia las esquinas del coche.

Y lo mismo cabe decir de la vía delantera, 6 cm. más ancha y casi 4 cm. en el caso de la trasera. Todo ello ha hecho que el Orion ofrezca una serie de mejoras difícilmente apreciables desde el punto de vista óptico, pero evidentes.

Así, por ejemplo, la capacidad del maletero ha aumentado en un 6% llegando a los 480 litros, una medida realmente importante dentro del segmento al que pertenece el Orion. En el interior, este cambio de medidas a que hemos aludido antes afecta también a

Principales características técnicas

	1.6	1.6 EFI	1.8 D
Motor:	Cuatro cilindros en línea		
Cilindrada:	1.596 c.c.	1.596 c.c.	1.753 c.c.
Potencia:	90 CV / 5.800 rpm	108 CV / 6.000 rpm	60 CV / 4.800 rpm
Velocidad máxima:	177 Km/h	186 Km/h	152 Km/h
Suspensión :	Delantera: tipo McPherson con muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Semiindependiente por brazos tirados, muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos.		
Caja de cambio:	Manual de cinco velocidades más marcha atrás.		
Frenos:	Delante: discos ventilados. Detrás: tambor.		
Peso en vacío:	995 Kilos	1.020 Kilos	1.060 Kilos
Volumen maletero:	480 dm ³		
Capacidad depósito:	55 litros		
Longitud:	4,23 metros		
Anchura:	1,69 metros		
Altura:	1,35 metros		
Consumo a 90 Km/h:	5,6 litros	6,0 litros	4,2 litros
Consumo a 120 Km/h:	7,1 litros	7,3 litros	5,6 litros
Consumo urbano:	9,2 litros	10,1 litros	6,0 litros

la habitabilidad, ya que ofrece mayor anchura a nivel de los hombros, tanto delante como detrás, y mayor espacio para las piernas que el modelo anterior.

En este sentido las cifras son las que mejor nos lo muestran. El conductor dispone de centímetros de altura desde la base de su asiento hasta el techo, espacio más que suficiente para las tallas normales o más desarrolladas, para que no tengan dificultades de acomodo. Por otra parte, el espacio para las piernas tampoco es nada despreciable, ya que desde los pedales hasta el respaldo



del asiento hay 1'05 metros disponibles.

Tres versiones

Por lo que concierne a la amplitud del habitáculo a la altura de los hombros, que es la medida que se homologa, el Orion cubre las mismas cotas tanto en el asiento delantero como en

el trasero, con 1'36 metros. Por contra, la altura desde el asiento trasero al techo es dos centímetros inferior a la del delantero. Desde el punto de vista mecánico, destaca el hecho de que en el nuevo Orion se ha adoptado un nuevo sistema de suspensión.

De cara al servicio público,

tal como se informó en la Revista N^o 57, se han homologado tres versiones distintas con diferentes motores. Dos son de gasolina y corresponden a la misma cilindrada de 1'6 litros, pero una posee la alimentación por carburador y otra a través de inyección electrónica. En este sentido, hay una diferencia de 18 CV de potencia entre ambos motores. La tercera versión corresponde al motor diesel de 1'8 litros de 80 CV de potencia. En todas ellas, los consumos siguen siendo muy contenidos, en particular en el caso del diesel.

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.

El sistema de engrase

Pablo Giménez

Nuevo Profesor de Mecánica de la "Escola del Taxi"

Necesidad del engrase

Todas las piezas en movimiento del motor que están en contacto sufren rozamientos, lo cual produce un aumento de temperatura de las mismas y, al dilatarse, un incremento de presión. Este hace necesario que se requiera un trabajo mayor para moverlas. Cuanto mayor sea el trabajo, el rendimiento del motor será menor. Si el aumento de temperatura llegase a producir una presión tan grande que el trabajo producido por el motor no fuese capaz de mover estas piezas o conjuntos, diríamos que el motor se ha gripado.

Este hecho hace que todos conozcamos la importancia del engrase del motor, sin desdeñar que existen otras causas que también son importantes y que son las siguientes:

■ Evitar fugas de compresión creando una película de aceite entre la pared del cilindro y el pistón.

■ Refrigerar, evacuando el calor producido en las diferentes partes del motor y transmitiéndola al aire a través del cárter.

■ Amortiguar los golpes en las piezas sometidas a desplazamientos bruscos como son las bielas, muñequillas, etc.

■ Limpiar: barrer las partículas que se encuentran en su camino, producidas por el rozamiento de las diferentes piezas en movimiento, así como

Para disminuir el rozamiento, evacuar el calor, evitar el desgaste, la corrosión y conseguir una mejor estanqueidad, en definitiva, una mejor y más larga vida del motor, es necesario un buen sistema de engrase

las partículas de carbón que se producen en la combustión y se adhieren a la pared del cilindro actuando como abrasivo.

Todas estas razones tienen importancia en la vida del motor. Si le sumamos el saber, el funcionamiento del sistema de engrase y el tipo de aceite necesario para el motor, podemos conseguir una larga vida del mismo e incluso un ahorro económico al poder utilizar aceites con las mismas características y prestaciones, a menor precio.

Sistemas de engrase

Existen diferentes sistemas de engrase, entre ellos:

▲ **El engrase por barboteo:** el aceite se encuentra depositado en el cárter del motor. Las muñequillas de biela llevan una cucharilla que, al girar el motor, arrastra el aceite proyectándolo hacia arriba, lubricando la pared de los cilindros y el pistón por su parte inferior. Al mismo tiempo penetra por un orificio lubricando las muñequillas del cigüeñal. El batido que efectúan las

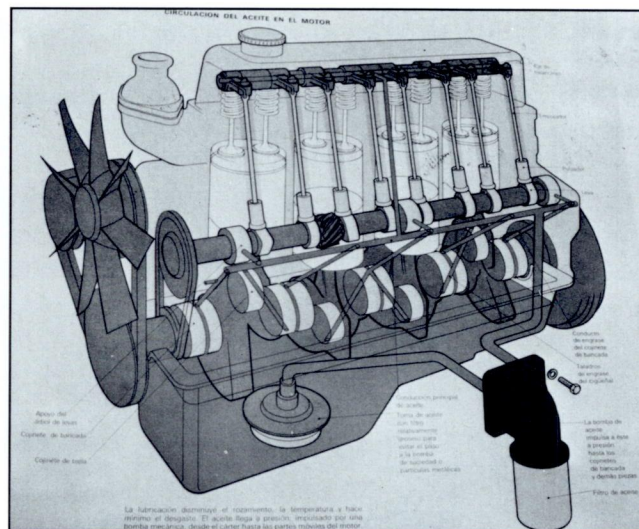
cucharillas provistas en las muñequillas hace que aparezca una nube de aceite que con el calor tiende a subir, consiguiendo de esta manera una película de aceite que nos impregnará todas aquellas piezas que se interpongan en su camino.

▲ **Engrase a presión:** el engrase se encuentra depositado igualmente en el cárter. La diferencia está en la forma de conseguir que el aceite llegue a las diferentes partes del motor. Esto se consigue mediante una bomba, que impulsa el aceite por las diferentes ramificaciones hasta alcanzar la parte más alta del motor, lubricando todas las piezas que encuentra en su camino para acabar bajando por gravedad por las paredes del motor, hasta volverse a depositar en el cárter.

▲ **Engrase mixto:** Es el más utilizado hoy en día y consiste en combinar las ventajas de los sistemas anteriormente citados. Engrasa a presión los cojinetes de biela, bancada, cigüeñal, árbol de levas y eje de balancines y, por barboteo, los cilindros, interior de los pistones y superficies externas de los diferentes elementos internos en movimiento del motor.

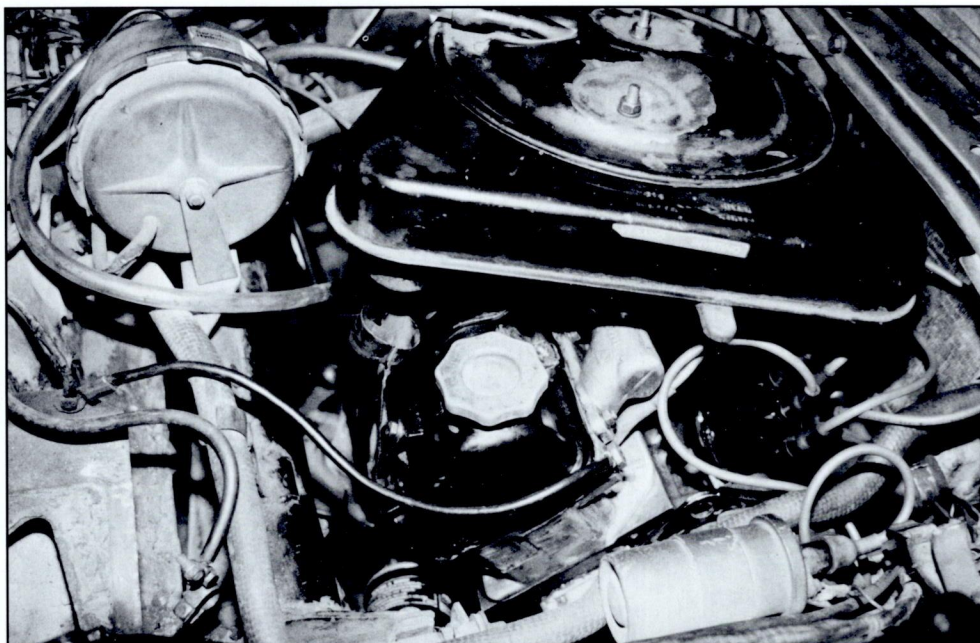
Circuito de engrase

El aceite depositado en el cárter es aspirado por la bomba pasando a través del colador o tamiz,



Sistema de engrase del motor

donde es filtrado. Se eliminan las partículas en suspensión de mayor tamaño, pasando por las diferentes canalizaciones hasta el filtro de aceite, donde se filtra por segunda vez eliminando las partículas más pequeñas. Después pasa a la canalización principal o rampa, donde es distribuido hacia los diferentes puntos del motor (árbol de levas, muñequillas, eje de balancines, etc.). Una vez realizada su misión en los diferentes puntos, cae el cárter por gravedad.



Un buen engrase = una vida más larga

¡AVISO IMPORTANTE A LOS SRES. TAXISTAS!

Si Vd. Lleva instalado un taxímetro de la marca ARGO-KIENZLE, está de suerte, ya que ahora dispone de un nuevo taller oficial donde recibirá todo tipo de servicio y atención.

LATORRE AUTOCOM, S.A. dispone de un taller de 800 m² con los equipos más modernos donde podremos realizarle la pre-revisión de ITV con nuestro moderno banco de rodillos.

LATORRE AUTOCOM, S.A. le ofrece además de la instalación y mantenimiento de: los taxímetros electrónicos ARGO-KIENZLE, una amplia gama de productos:

- Alarmas
- Auto radios
- Emisoras
- Teléfonos móviles
- Etc.

Con motivo de nuestra inauguración, LATORRE AUTOCOM, S.A. le hará un **descuento muy especial** en la compra e instalación de su nuevo taxímetro electrónico ARGO-KIENZLE, modelo 1144.

LATORRE AUTOCOM, S.A.

c/ Primer de Maig, 13-15 – Teléfono 263 24 01 – Polígono Industrial Gran Vía Sur
HOSPITALET DE LLOBREGAT (BARCELONA)

Prevenga y alivie el dolor de espalda

Pere Fàbregues i Garcia, licenciado en Educación Física; y Corinne Vancells Guérin, profesora de gimnasia y aeróbic.

El dolor de espalda es un problema muy frecuente en la actualidad: alrededor de un 80% de la población de los países desarrollados lo sufre en algún momento de su vida.

El sedentarismo y la falta de ejercicio físico son las causas principales de este mal. El conductor, debido a sus condiciones laborales -jornadas largas en el automóvil-, se ve afectado por ambos factores.

Debemos hacernos conscientes de que el dolor de espalda no es normal y que se puede prevenir o, si ya se padece, aliviar mediante la adquisición de hábitos de actividad física y deportiva regulares. En este sentido aporta mayores beneficios una práctica de diez minutos diarios que una hora intensa a la semana.

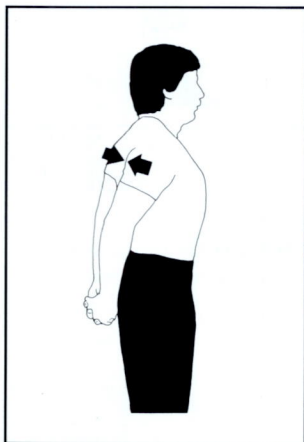
La ejecución de unos ejercicios gimnásticos correctivos podría ser una buena solución al problema. Con ellos se consigue aumentar el tono muscular y la flexibilidad. De esta forma fortalecemos la espalda y le damos mayor movilidad, elasticidad y bienestar.

Ejercicios en casa

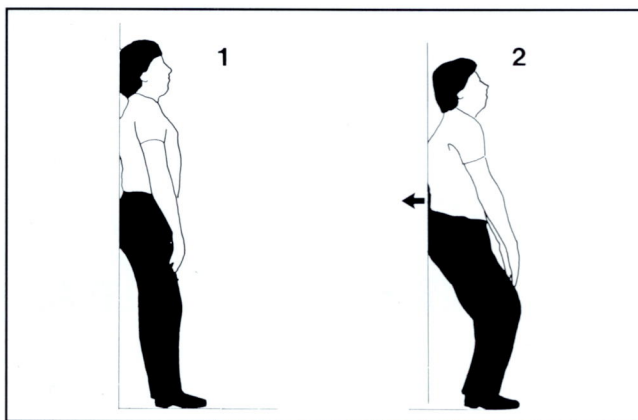
Conscientes de la escasa disponibilidad de tiempo que tiene el taxista y de su larga jornada laboral, le ofrecemos seguidamente una propuesta de ejercicios que se pueden realizar en casa en tan sólo diez minutos. Se trata de movimientos sencillos que, ejecutados de forma correcta y profunda, resultan más beneficiosos que otros movimientos complejos, dolorosos o hechos a la ligera. También es importante acompañar los ejercicios de una respiración regular: jamás se debe realizar un movimiento conteniendo la respiración, pues eso fatigaría inútilmente al corazón.

En cuanto a los ejercicios que exigen una posición horizontal, se deben hacer sobre una superficie dura, con preferencia en el suelo.

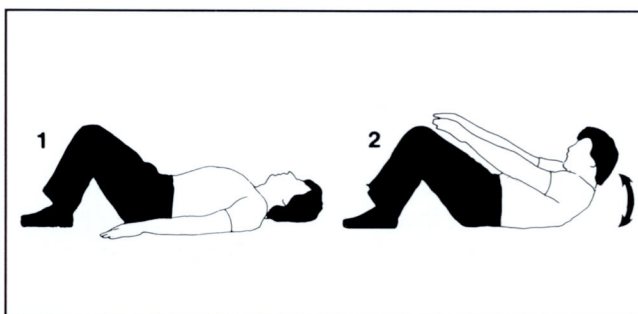
Breves y efectivos



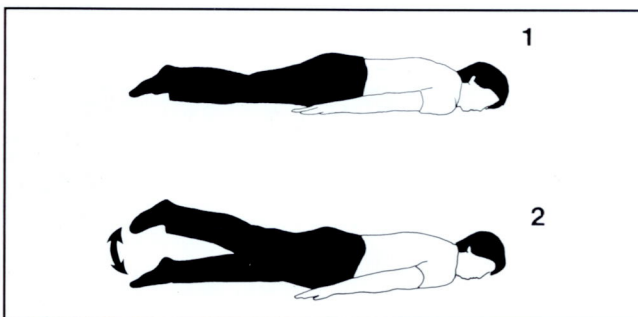
A) Colóquese de pie con las manos entrelazadas detrás de la espalda. Retire los hombros hacia atrás e intente disminuir la distancia que existe entre ellos tensando los brazos. Mantenga esta posición cinco segundos y relájese. Repítalo diez veces.



B) Apoye la espalda en la pared adelantando los pies y flexionando un poco las rodillas. Presione la zona posterior de la cintura (riñones) contra la pared. Mantenga esta postura durante cinco segundos y deje de hacer fuerza. Repítalo diez veces.

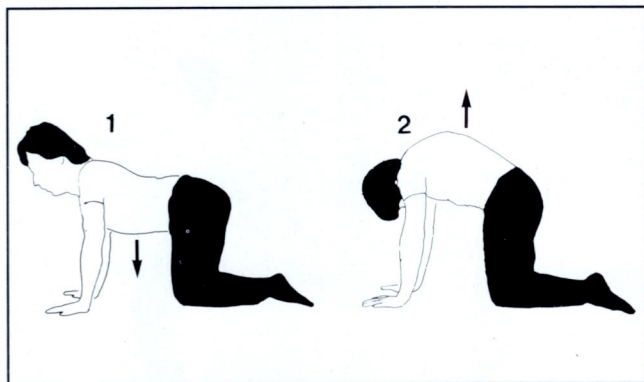


C) Levante la cabeza hasta tocar con la barbilla el pecho y procure incorporarse hacia adelante hasta conseguir tocar las rodillas con ambas manos. Baje lentamente empezando por la espalda hasta la posición inicial. Repita el ejercicio diez veces.

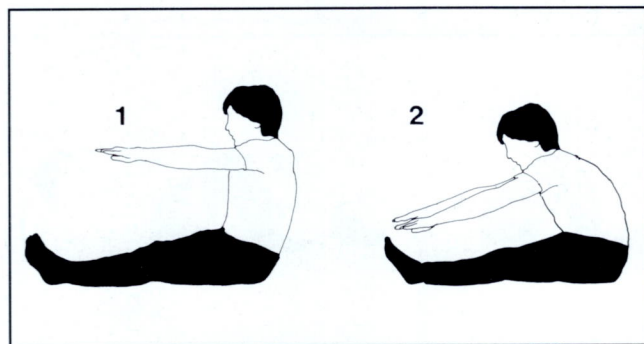


D) Tendido boca abajo, manteniendo ambas piernas rectas, levante una de ellas sin despegar la cintura del suelo (20 cm.) durante cinco segundos. Bájela lentamente. Repita diez veces con cada pierna.

“ *Es importante acompañar los ejercicios de una respiración regular* ”



E) Póngase a gatas, arquee hacia arriba la espalda y baje la cabeza manteniendo esta postura durante cinco segundos. Seguidamente baje la espalda sacando el pecho y manteniendo la postura otros cinco segundos. Repita este ejercicio diez veces

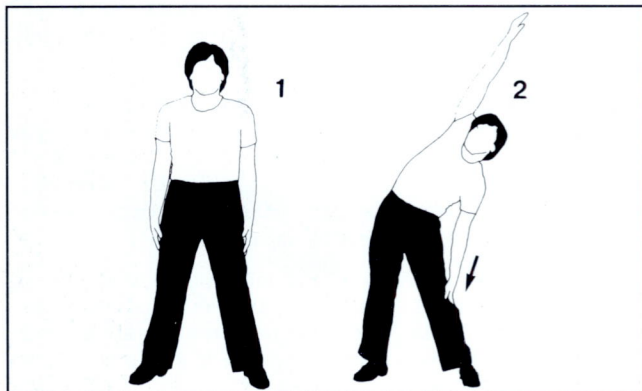


F) Siéntese en el suelo u otra superficie plana e incline al máximo el cuerpo hacia adelante manteniendo las piernas juntas y estiradas. Aguante de diez a quince segundos. Repita este ejercicio cinco veces.

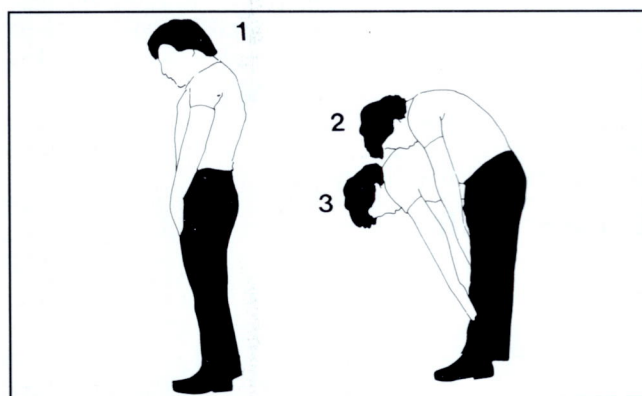
Documentación:

DANIELS y WORTHINGHAM. Fisioterapia. Ejercicios correctivos de la alineación y función del cuerpo humano. Ed. Doyma. Barcelona 1981.
 GALLIET, R y GROSS, L. Técnicas de rejuvenecimiento. Ed. Hurano. Sabadell 1988.
 RIGAL, P. y GARIN, CH. El cuidado de la espalda. Ed. Mensajero. Madrid 1983.
 TANNER, J. Cómo vencer el dolor de espalda. Ed. Temas de Hoy, Colección Manuales / 1. Madrid 1988.

G) Baje la mano derecha por la pierna derecha hasta donde pueda y suba el brazo derecho manteniéndolo recto y pegado a la oreja. Permanezca así durante cinco segundos. Vuelva lentamente a la posición recta y baje el brazo. Haga el ejercicio cinco veces por cada lado.



H) Incline la cabeza hacia adelante hasta tocar el pecho con las barbilla. Baje lentamente las manos por las piernas hasta donde pueda llegar. Mantenga esta posición con las rodillas ligeramente flexionadas o rectas y sin forzarse entre diez y quince segundos. Vuelva lentamente a la posición erguida. Haga el ejercicio cinco veces.



“ **Precauciones** ”

Cuando doble la espalda, doble primero la parte alta y siga por la parte baja (riñones). Para levantarse siga el orden inverso.

Si nota algún dolor al realizar este ejercicio, deje de hacerlo.



Siga a ese taxi.

Con el motor de este coche se han escrito las mejores páginas de la historia del automóvil. Para expresar su espacio interior la palabra confort se hace pequeña.

En él no sólo estará relajado al empezar la jornada. También al terminarla. La ergonomía de todo su equipamiento se lo garantiza.

Y no olvide que es un Volkswagen. Legendarios por su fiabilidad, robustez, rendimiento y economía. Sólo tiene que revisarlo cada 30.000 kms. Y en consumo,

una verdadera caja de ahorros.

Un gran coche que nunca se le quedará pequeño.

Vaya hoy mismo a su concesionario. Después, deje que le sigan.

Equipamiento de serie: (*) Cierre centralizado. Cuentalrevoluciones. Elevalunas eléctrico delantero. Espejos retrovisores regulables desde el interior. Cristales tintados. Volante acolchado de cuatro radios. Asiento conductor regulable en altura. Tapizado especial. Cinturones de seguridad regulables en altura. Spoiler anterior integrado en el parachoques. Aletines. Preinstalación de radio-stereo con 4 altavoces.

Equipamiento opcional: Sistema de frenos ABS. Aire acondicionado. Techo corredizo. Llantas de aleación ligera.

(*) Jetta CL Pacific.

**Nueva gama Jetta 91 desde
1.100.301 pts P.F.F.**

En su concesionario Volkswagen / Audi.



**Volkswagen
Jetta**



Projectes culturals per a la Barcelona del 93

Josep M^a Casals i Meseguer, llicenciat en Història i Professor de l'Escola del Taxi.

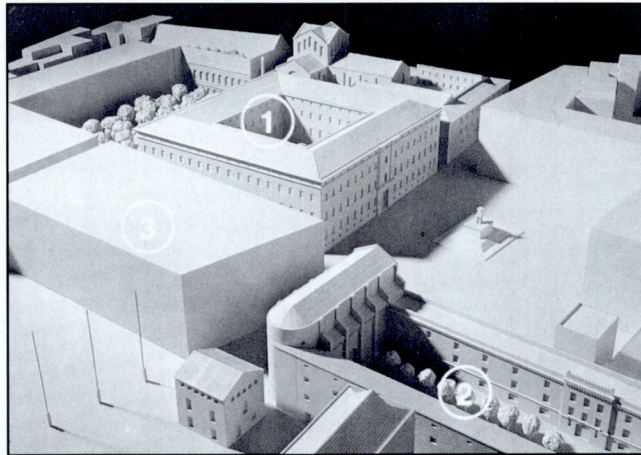
Ciutat Vella

En aquesta zona de la ciutat tindrà la seva seu un dels equipaments culturals més importants de Barcelona: el Centre de Cultura Contemporània (C.C.C.), un complex cultural que comprendrà diversos edificis: Convent dels Àngels, Casa de la Caritat, Pati Manning.

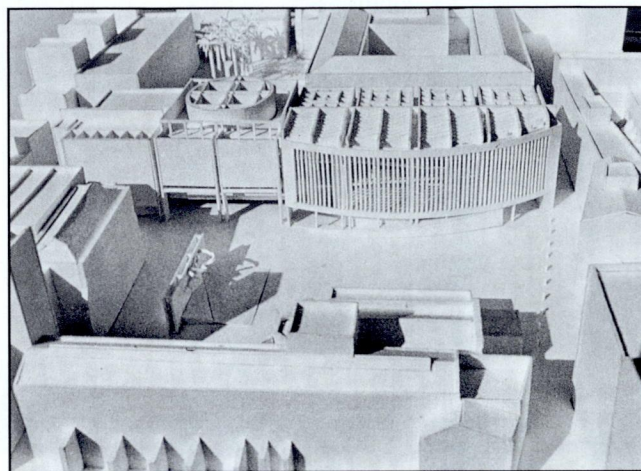
L'antiga Casa de la Caritat (restaurada per Lluís Clotet i Ignacio Paricio) serà la seu del C.C.C. A més de sales de conferències, d'exposicions i de debats, aquest conjunt d'edificis allotjarà diverses institucions amb autonomia pròpia.

Entre aquestes últimes cal destacar el Museu d'Art Contemporani de Barcelona (obra del taller Richard Meier & Partners), que s'ubicarà a la Plaça dels Àngels i que acollirà, entre altres, les obres que avui s'exposen al Museu d'Art Modern de la Ciutadella; aquest projecte és finançat per l'Ajuntament i la Generalitat. La Biblioteca de Catalunya, avui amb seu a l'antic Hospital de la Santa Creu, es traslladarà al Convent dels Àngels (remodelat per Ll. Clotet i I. Paricio). En el Pati Manning (ja restaurat per Andreu Bosch, Lluís Cuspinera i Josep Botey) s'hi instal·laran els serveis culturals de la Diputació de Barcelona. Aquest conjunt d'edificis acollirà també l'Escola Massana, l'Institut d'Humanitats i altres institucions culturals.

Els barcelonins, espectadors involuntaris de tota mena d'obres públiques i privades, tenim molt presents les grans transformacions urbanístiques que els JJ.OO. suposen per a la ciutat: cinturons de ronda, obertura de carrers, creació de parcs i places, infraestructures esportives, Vila Olímpica... Però el 1992 Barcelona haurà canviat extraordinàriament en un àmbit que sol passar inadverit: el de la cultura. Més de 50.000 milions de pessetes invertits en infraestructures culturals permetran a Barcelona assumir un paper d'avantguarda en el futur cultural d'Europa. Us invitem a realitzar un breu recorregut per aquests projectes.



Maqueta de la Casa de la Caritat



Museu Art Contemporani (Richard Meier)

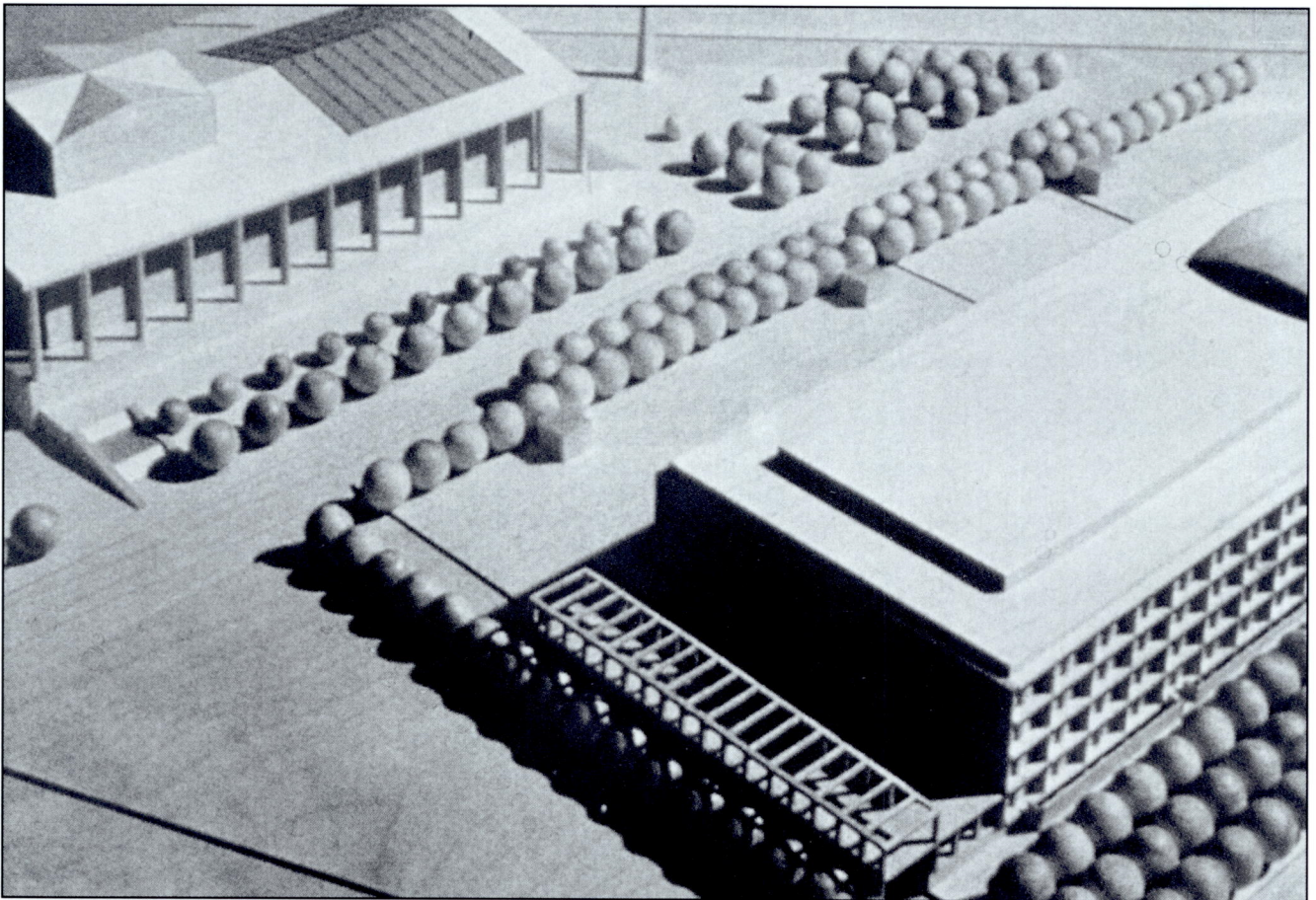
Cal recordar aquí que l'Ajuntament de Barcelona ha ajornat la remodelació del Gran Teatre del Liceu, anunciada l'any 1988, i no ha fixat un nou termini per iniciar-la. El projecte, obra d'Ignasi de Solà-Morales, consisteix fonamentalment en ampliar la superfície del Liceu fins a 11.884 m². Diversos aspectes conflictius, com la oposició dels veïns afectats, han obligat a aturar l'execució d'aquest pla.

Llevant: la Plaça de les Arts

Entre la Plaça de les Glòries i l'estació del Nord s'habilitarà un espai que rebrà el nom de Plaça de les Arts i acollirà grans equipaments culturals: l'Auditori de Barcelona, el Teatre Nacional de Catalunya i la nova seu de l'Arxiu de la Corona d'Aragó.

L'Auditori Municipal, projectat per Rafael Moneo, inclourà dues grans sales: una per a concerts simfònics, amb una capacitat superior als 2.400 espectadors, i una altra per a concerts de cambra amb capacitat per a 600 persones. Al mateix Auditori de Barcelona s'hi instal·larà el Museu de la Música. També hi tindran la seva seu permanent l'Orquestra Ciutat de Barcelona i la Banda i Cobla Municipals. El finançament del projecte és a càrrec del Ministeri de Cultura, l'Ajuntament i la Generalitat.

El Teatre Nacional de Catalunya, projectat pel



Teatre Nacional i Auditori Municipal

taller de Ricard Bofill, és, en realitat, un complex teatral. Constarà d'un teatre de volum mitjà d'uniques 1000 places, una petita sala per a teatre experimental, amb una capacitat al voltant de les 400 places, i un cos separat destinat a magatzem, assaig i plató. L'edifici principal, amb forma de temple grec, allotjarà un teatre de planta grega. La Generalitat finançarà aquest projecte, que es construirà en terrenys cedits per l'Ajuntament. Avui, però, es desconeix la data d'inici de les obres.

El nou edifici de l'Arxiu de la Corona d'Aragó, projectat per Roser Amadó i Lluís Domènech per encàrrec del Ministeri de Cultura, s'aixecarà al costat del pont de Marina, ja dins l'àmbit del parc de l'estació del Nord. Actualment l'Arxiu té

la seu al Palau del Lloctinent, tocant a la Plaça del Rei.

Montjuïc

El Museu d'Art de Catalunya millorarà les seves instal·lacions amb la remodelació del Palau Nacional, projectada per Enric Steegmann i l'arquitecta italiana Gae Aulenti, creadora del museu del Quai d'Orsay, a París. L'objectiu de la remodelació del Palau és la revalorització de l'arquitectura interior de l'edifici (canviant la fesomia del Gran Saló i de les escales que duen a la primera planta), la creació de patis per a millorar-ne la il·luminació i la instal·lació de la Biblioteca d'Art de Catalunya sobre el hall d'entrada i sota la gran cúpula central.

A més d'aquest projecte, s'està duent a terme la

remodelació del Museu d'Arqueologia, a càrrec de Josep Llinàs, i del Mercat de Les Flors, on probablement s'instal·larà el Teatre Lliure.

En parlar de Montjuïc cal recordar el fet que Barcelona ja compta amb la rèplica del Pavelló Alemany de l'Exposició Internacional de 1929, que va dissenyar Ludwig Mies van der Rohe.

I no hem d'oblidar la recent ampliació de la Fundació Miró, a càrrec de Jaume Freixa, que permet exposar la totalitat del llegat de Joan Miró.

Al Nord

Cal subratllar la reconstrucció, a la Vall d'Hebron, del Pavelló de la República Espanyola a l'Exposició de París de 1937, que va dissenyar l'arquitecte Josep

Lluís Sert, el qual, molts anys després, projectaria la Fundació Miró. En aquest pavelló es va exposar per primer cop el famós "Guernica" de Picasso, que avui s'exhibeix a Madrid, i la font de Mercuri de l'escultor americà Alexander Calder, que actualment podem veure a la mateixa Fundació Miró, on també hi ha una maqueta d'aquest pavelló que l'Ajuntament pretén reconstruir segons un projecte dels arquitectes Espinet, Ubach i Hernández de León, amb l'ajut del Ministeri de Cultura.

El conjunt d'aquests equipaments convertirà Barcelona en una de les capitals culturals d'Europa i, sens dubte, en una referència obligada en el mapa cultural mundial.

Teatre

Desig

Autor: Josep Maria Benet i Jornet - **director:** Sergi Belbel

Una de les millors obres de la dramaturgia catalana dels darrers anys

Teatre Romea

Hospital, 51
fins al 24/3/91

Horari: de dimarts a dissabtes a les 21 h.; diumenges a les 18 h.

Organitza: Centre Dramàtic de la Generalitat de Catalunya

de l'autor a l'actor

El Gallitigre

de Xavier Tomeo amb Josep Maria Pou dia 18 de març

Teatre Romea

Organitza: Centre Dramàtic de la Generalitat de Catalunya



La Dama Duende

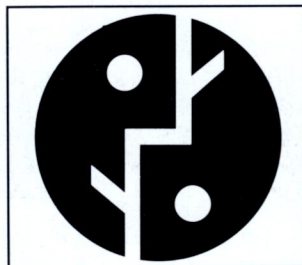
Autor: Calderón de la Barca - **direcció:** José Luis Alonso.

Compañía Nacional de Teatro Clásico
Espai Escènic Municipal Mercat de les Flors.
Espai A.

Lleida, 59
del 20 al 27/3/91
Organitza: Institut Municipal Barcelona Espectacles.

Dinamita a la Sang

de Sam Shepard
Amb Mercè Pons, Pep Cortés, Maife Gil i Jordi Corominas
Sant Andreu Teatre
c/ de les Monges, 2 - 6
Sant Andreu



El Caballero de Olmedo

de Lope de Vega,
direcció: Miguel Narros
de l 7 al 17 de març
Mercat de les Flors

Música

Centre Cultural Caixa de Pensions

Concert Paul Badura - Skoda, pianoforte. Obres

d'any Mozart
Horari: a les 21 h., divendres 8 de març

Concert Quintet de Vent Harmonia. Dolors Cano, piano

Horari: a les 21 h., divendres 17 de març
Passeig de Sant Joan, 108 - Barcelona.

Fundació Caixa de Barcelona

Concert Cambra Duo U.S.A.

Horari: a les 20 h. del dimecres dia 20 de març
Auditori Centre Cultural Sant Jaume - Barcelona

Exposicions

Gary Winogard

Fundació Antoni Tàpies
Aragó, 255
del 15 de febrer fins al mes d'abril

Horari: de dimarts a diumenge d'11 a 21 h.
Organitza: Fundació Antoni Tàpies

Richard Tuttle

Sala d'exposicions de la Fundació Caixa de Pensions
c/ Montcada, 14
del 22 de març fins al 12 de maig

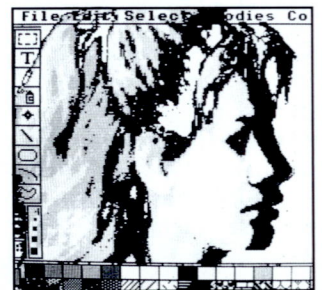


Humberto Rivas

Sala Arcs de Fundació Caixa Barcelona
c/ Arcs, 5
del 8 de març al 14 d'abril

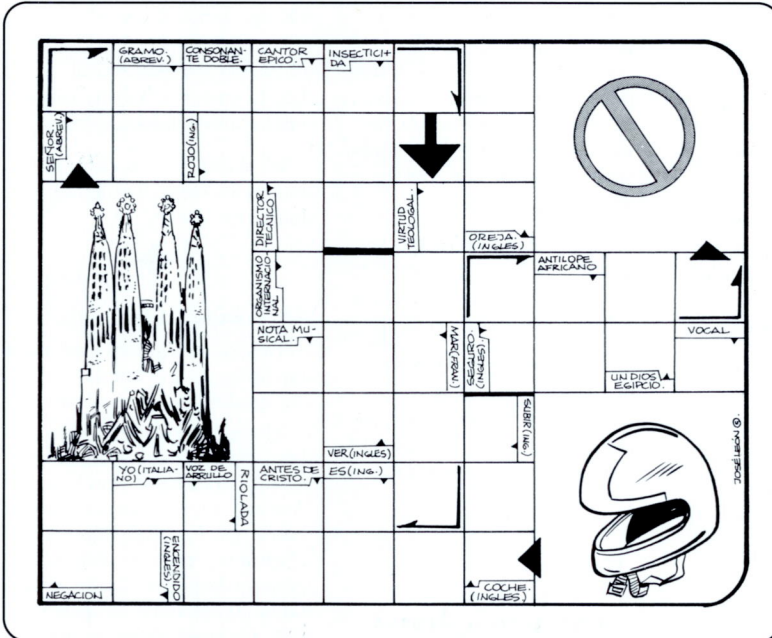
Encara és a temps de visitar les següents exposicions

Passatge de la imatge: una mostra col·lectiva que dona una visió àmplia de les manifestacions alternatives més recents en vídeo, fotografia, cinema i instal·lacions. (Centre Cultural de la Fundació Caixa de Pensions)



TAXI LANDIA

Por René León

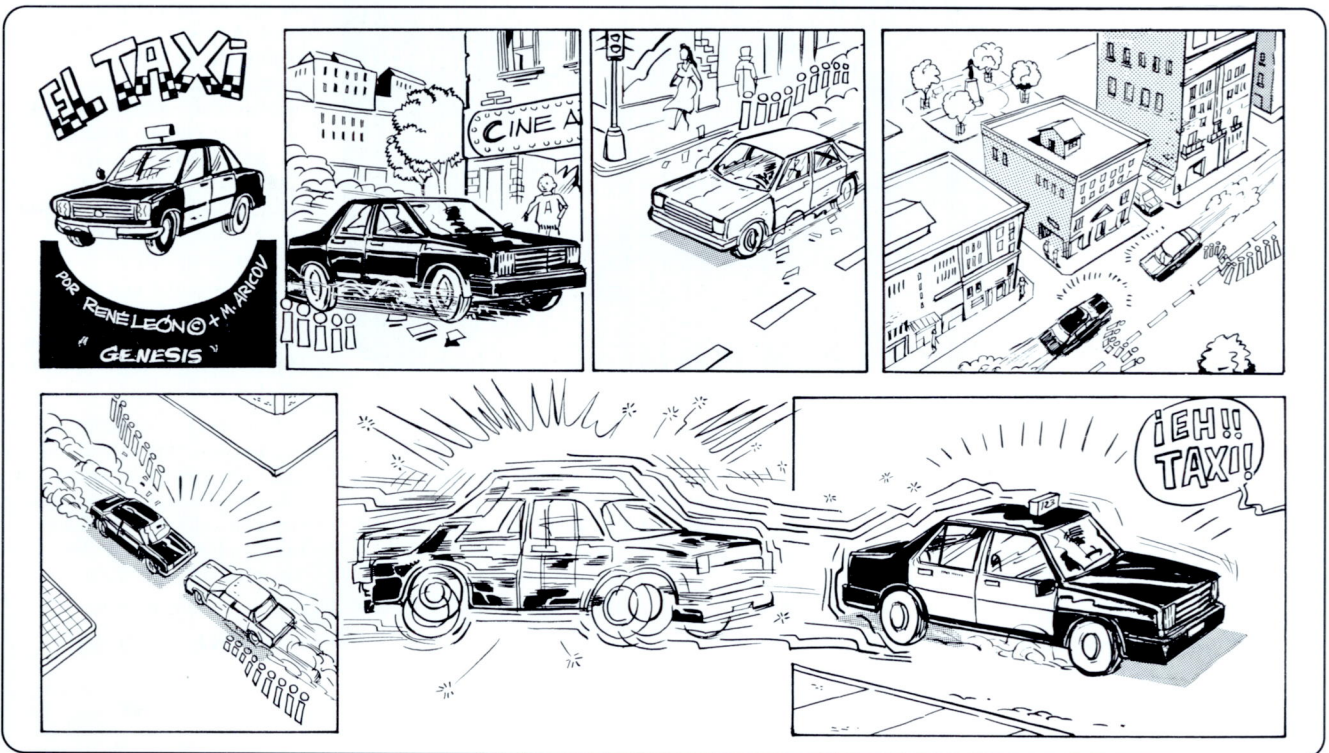


Memorímetro, nº 24

- 1.- Como dice en inglés: "Puede Ud. decirme, por favor, ¿dónde está la estación de metro más próxima?"
- 2.- ¿Dónde se encuentra el Monumento dedicado al escritor Serafí Pitarra?
- 3.- Nombre tres obras realizadas en vidrio por Antonio Gaudí. Ej: la verja de entrada de la Casa Milà (1910).
- 4.- La escultura denominada "Canvi" se levanta en una de las plazas que rodea el Palau Sant Jordi y ésta es obra de _____.
- 5.- La casa Catasús, del arquitecto _____, está en la calle _____.
- 6.- ¿ Por qué calle (paseo o avenida) se accede al Parc del Turó de la Peira ?
- 7.- El barrio de la Vinyala pertenece al municipio metropolitano de _____.
- 8.- En el pasaje Mercader, nº 11 se puede visitar el _____.
- 9.- "Habitat" es _____, situada _____.
- 10.- La isla urbana denominada Walden-7 está en el municipio metropolitano de _____.

▶ Las respuestas se pueden enviar a la dirección siguiente: Revista Taxi, c/ 62, núm.420. Zona Franca, 08040-Barcelona.
 ❖ Atención: El ganador recibirá 10.000 ptas. de premio. Plazo de entrega: 30 de marzo

Soluciones pàgina 34





Buzón del Taxi

El pasado 5 de diciembre, el Sr. Javier Verdaguer dejó olvidado en el interior de un taxi (modelo Seat-Málaga o Fiat Regata) una bolsa de plástico de color blanco, que contenía dos libros y una pintura imitación al óleo. El trayecto realizado fue del Aeropuerto a Sarrià.

El usuario gratificará la devolución o cualquier información que haga referencia a dichos objetos.

Los interesados dirigirse a los teléfonos: 424.47.87 y/o 213.14.83, y preguntar por los Sres: Javier Verdaguer y/o Toni Llorens



Se ruega al taxista que conducía un SEAT - Málaga, con distintivo de fiesta el viernes, que el pasado día 22 de diciembre de 1990 efectuó un servicio a las 11:15 h. de la mañana desde la Gran Vía, esquina c/Santa Dorotea, a la calle Encuny de la Zona Franca, pasando por la calle Chopin, a recoger a una señora con tres niños pequeños, si encontró una joya de gran valor que se cayó en dicho vehículo y tuviera la honradez de proceder a su devolución, le quedaría muy agradecida y se le gratificará espléndidamente por ser recuerdo de familia.

Si no encontró y pudiera recordar el servicio siguiente y cree que hay alguna posibilidad de recuperarla, igualmente se le gratificará. Contactar con el teléfono: 425.38.24 de Barcelona.

Atentamente:
M^a Juana Fernández

El pasado 18 de enero, a las 16:00 h., el Sr. Enrique Cortada cogió un taxi, modelo Seat-131, en la calle Pau Claris, esquina Provença, para dirigirse a la calle Juan Sebastián Bach, nº20.

En aquel taxi, conducido por un profesional del sector de 50 a 60 años aproximadamente y con gafas, el Sr. Cortada se dejó una bolsa vieja de plástico, de color marrón, que contenía dos paquetes envueltos en papel de periódico: uno con tres millones de pesetas y el otro con setecientos diez mil.

Ante la magnitud de la pérdida, el mencionado usuario ha puesto en conocimiento el hecho a la

llevaba una visera en la ventanilla para evitar la penetración del agua y tenía un receptor de radio -aquel día el conductor escuchaba música-. Los faros delanteros eran cuadrados con doble foco en cada uno.

El Sr. Cortada afirma que, una vez en la calle Joan Sebastián Bach, el conductor lo dejó en el vado del nº 18.

La persona que hubiese encontrado esta bolsa recibirá una recompensa del interesado en las Oficinas del Servei de Taxi de la EMT.



El pasado 10 de enero, hacia las 13 horas, los hermanos Tania y Ralph

dichos señores, pero ésta ignoraba en aquel momento el hecho y manifestó al taxista que no habían extraviado absolutamente nada.

El taxista que realizó este recorrido debe llamar al teléfono: 204.62.23.



Apreciados Sres:

Deseo publiquen esta carta en favor de los taxistas "honrados de Barcelona".

El pasado 20 de noviembre, cuando acompañada de mi hija transitaba por la calle Antonio el Magnánimo del barrio de La Mina, fuimos abordadas por un individuo para quitarnos el bolso. Nos otras forcejamos lo poco que pudimos pero, cuando estaba a punto de conseguir sus propósitos, paró un taxi y gracias a su ayuda conseguimos que se diera a la fuga.

Sres., no se termina aquí mi agradecimiento a Ustedes, pues después de lo sucedido le indiqué al taxista que nos llevara a nuestra casa (c/ Pujadas esq. Rambla Pueblo Nuevo). Cuando llegamos a nuestro domicilio, dicho taxista no quiso ni tan siquiera cobramos el importe de la carrera y tampoco aceptar propina.

Los datos del taxi son los siguientes, pues mi hija y yo nos aseguramos de comprobarlos: Renault R-21, B-6400 - IX, Licencia 10422.

Perdonen la palabra indigna de "honrados", arriba indicada, pero aún siendo la mayoría buenos, desgraciadamente algunos no hacen bueno el nombre de los Taxistas de Barcelona.

Atentamente:

DNI: 37.421.938

 pág. 34

Objectes Perduts

És un servei de l'Entitat Metropolitana del Transport que, tant en interès dels usuaris com dels propis professionals taxistes, facilita la recuperació dels objectes extraviats a l'interior dels taxis.



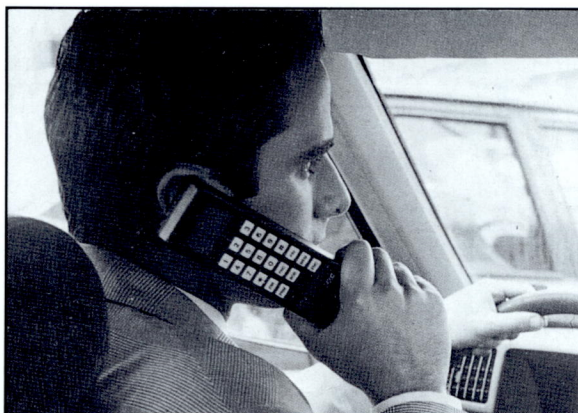
*El telèfon on es poden comunicar les pèrdues és el **412.00.00***

Comisaría de Policía de San Gervasio.

Otras referencias importantes que pueden servir para la recuperación son, según el interesado, las siguientes: el taxi llevaba una tapicería blanca con objetos irregulares de color negro; el taxímetro era digital y los números en rojo; el coche

Heinze olvidaron una Cámara de Vídeo marca Toshiba, con una cinta a medio grabar y una batería recargable, en el interior del taxi que los trasladó desde la salida internacional del Aeropuerto del Prat a la calle Calatrava, 39/41.

Según manifiestan los interesados, el taxista se puso en contacto con la madre de



TELEFONO MOVIL-TAXI

NUEVA LINEA SISTEMA 900
PRECIO **MUY ESPECIAL**, SOLO Sres. TAXISTAS
127.000 ptas. + IVA ó 5.000 ptas. mensuales
LEASSING

ENTRE LOS 100 PRIMEROS SE SORTEARÁ UN VIAJE A
CANARIAS CON ESTANCIA DE 7 DIAS PARA DOS PERSONAS

CENTRALES TELEFONICAS - TELEFONOS SIN HILOS
CONTESTADORES - INTERCOMUNICACION
ESTUDIOS TELEFONIA



COMPANIA TELEFONICA CATALANA, S. A.
Rda. Gral. Mitre, 110 - Tels. 201 83 92 - 201 98 52 - 08021 BARCELONA

SOLANO



ESCUELA DE
TAXISTAS
DE BARCELONA

FUNDADA EN 1960

CURSOS OBTENCION CARNET DE TAXISTA

- CLASES EN HORARIO DE MAÑANA, TARDE y NOCHE
- VISITAS A LA CIUDAD CON AUTOCAR
- BOLSA DE TRABAJO

LEPANTO 285, entlo. 1ª
esq. Provenza. Metro Sda. Fam.

INFORMACION: Tardes
de 17 a 21 h.

Tel. 255 15 14 - 255 14 18

*¡Y si desea usted transferir su licencia,
entre nuestros alumnos!
¡Consúltenos!*

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

TELEFONOS PARA COCHES

- TODAS LAS MARCAS
- RAPIDEZ Y SERVICIO

¡AHORA MAS BARATO!

auto radio service

Av. de Madrid, 38-40 - Tel. 249 88 93
Fax 334 81 08 - 08028 Barcelona

Romabell, s.a.

Taller de reparación de automóviles
siempre al servicio del
TAXI

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



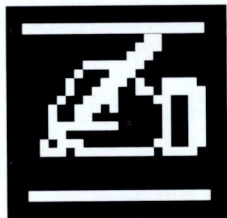
Fresch Car, s.a.

AIRE ACONDICIONADO AUTOMOVILES • ALARMAS • AUTORADIOS

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

SERVICIO OFICIAL

Diavia
auto air conditioners



Buzón del Taxi

Señores:

De esta forma tan genérica me dirijo a Uds. por no conocer el nombre de un responsable, pero pienso que lo que les expongo y pido surtirá el mismo efecto.

Deseo felicitar al taxi, en la persona de Don Mario Llonguera, licencia nº 10872, por su honradez, diligencia y amabilidad en el cumplimiento de la profesión. A mi manera de ver, el comportamiento del Sr. Llongueras es digno de ejemplo para muchas personas.

En la mañana del 6 del presente mes, olvidé mi bolso en el interior del taxi conducido por el Sr. Llongueras, servicio que solicité desde el Paralelo hasta mi domicilio en Sarrià. En cuanto arrancó el coche me di cuenta de mi olvido, pero era tarde. En el mismo había: llaves, documentación, tarjetas de crédito y dinero. Pueden figurarse mi estado de ánimo, aunque tenía la

certeza de que no lo perdería si el taxista lo podía evitar, y así ha sido.

A la hora, el Sr. Llonguera me llamó por teléfono, tranquilizándome y diciendo que tenía el bolso. Yo le ofrecí ir a recogerlo donde me dijera; no consintió y me lo trajo a la puerta de mi domicilio, intacto como yo creía.

Desearía, señores, que felicitaran en mi nombre a Don Mario Llongueras por su actuación desinteresada en favor de los ciudadanos, a la vez que reitero mi admiración y gratitud con estas líneas: "la ciudad os necesita en medio de tanta confusión."

Gracias:
Concha Cuberes Gallart
DNI: 37.806.438

El taxista con la calca nº 2.500 recibe el agradecimiento del usuario al que, el día 16 de enero a las 20 h., le devolvió la cartera que se la dejó en la parte trasera del taxi.

El usuario hizo hincapié, al servicio de Chaquetas

Amarillas del Aeropuerto, el excelente comportamiento del mencionado profesional, así como el buen ejemplo que dan al colectivo actitudes como ésta.

Suscripción gratuita 1991

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

Nombre _____
 Apellidos _____
 Domicilio _____
 Distrito Postal _____
 Profesión _____

SOLUCIONES TAXILANDIA

Memorímetro nº22

- 1.- Ajuntament de Barcelona, Generalitat de Catalunya, Gobierno español y Comité Olímpico Español (C.O.E.);
- 2.- I'm sorry, I speak a little English;
- 3.- c/ Paradís, 10 ;
- 4.- Portal de l'Àngel, 20-22. Josep Domènech i Estapà;
- 5.- Districte Municipal d'Horta - Guinardó;
- 6.- Cornellà;
- 7.- Enric Satué;
- 8.- c/ Consell de Cent, 294;
- 9.- Sant Andreu Teatre;
- 10.- c/ Montevideo

○ El premio de 10.000 ptas. ha correspondido al Sr. Pedro de La Rosa Sarsenach (Licencia 814); estará a su disposición a partir del 7 de marzo en el Servei del Taxi de la EMT, c/ 62 - núm. 420, Zona Franca, 08040 Barcelona. Teléfono 336.61.61 (2154).

A	G	R	A	D	A	R					
GRAMO (ANDEV)	CONSONANTE DOBLE	CANTOR EPICO	INSECTICIDA								
SEÑOR (ANDEV)	R	R	E	D	↓	A					
RADIO (ING)							VIRTUD TEOLOGAL				
			DIRECTOR TEATRAL	D	T	F	E				
			ORGANISMO NACIONAL	O	E	A	E	Ñ	A	L	
			NOTA MUSICAL	R	E	M	S	U	R	E	VOCAL
			(MRE) (MRE) (INGLES)					ANTILOPE AFRICANO			
			ES (ING)	E	S	I	R	E			
YO (ITALIA-NO)	VOZ DE ARGULLO	ROUADA	ANTES DE CRISTO	A	I	L	A				
NEGACION	ESTRECHURA	O	C	S	A	C	COCHE (INGLES)				

¡¡TOME NOTA!!

MARIA BARRIENTOS, 5*

De lunes a viernes, de 8 a 13 horas y de 15 a 19 horas
Teléfono 339 78 63

LEPANTO, 217-219

Laborables abierto desde las 7 de la mañana
Domingos y festivos de 9 a 13 horas
Teléfono 447 15 61

taxímetros Barcino S.L.

Distribuidor Exclusivo:

taxitronic 

* A partir de 11-3-91

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