

# TAXI 57

Taxi Metropolità de Barcelona

Desembre 1990



---

# S U M A R I

---

**Consell Assessor**

Gaspar Coll  
Amparo Gómez  
Xavier Labori  
Joan Laporta  
Andreu Nebot

**Coordinació i direcció**

P. Rocío Terán

**Col·laboren en aquest número:**

Sebastián Ato  
Josep Ma. Casals  
Dr. Ignasi Fina  
Eugeni García  
René León  
Ma. Àngels Pujol

**Correcció:**

Roser Berdagué

**Publicitat:**

Elvira Cerdà

**Fotografia:**

Elvira Font  
Arxiu fotogràfic de  
l'Escola del Taxi

**Disseny gràfic:**

Joan Barjau

**Edita: EMT**

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

**Gestió i administració:****CETRAMSA****Tiratge:**

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

**Certificat per:**

L'Il.lm. Sr.  
Francesc Lliset i Borrell, Secretari General de l'EMT

**Impressió:**

Romagraf,  
c/Juventut, 55-57,  
Hospitalet de LL.

**Dipòsit Legal:**

B. 27.521 - 1983

**Coberta:**

Fira de Santa Llúcia i Catedral de Barcelona

**Fotografia:**

Màrius Brossa

---

---

## **Un ejercicio de participación democrática**

Pàgina 3

---

## **El taxi de Madrid, una aproximación**

Pàgina 4 - 7

---

## **Entrevista:**

### **Eduardo Larraz, Concejal de Circulación del Ayuntamiento de Madrid**

Pàgines 8 - 11

La Crisi del Golf:

### **L'opinió dels àrabs no sempre coincideix amb la dels seus governs**

Pàgines 11 - 12

---

## **Noticias**

Pàgines 13 - 16

---

## **¿Lo sabía Ud...? Interpretación de la transitoria IV**

Pàgina 17

---

## **Objectes perduts, un nou servei per a l'usuari i el taxista**

Pàgina 18

---

## **Citroën XM, lo más innovador de la marca. El sistema de Frenos ( 2a. Parte)**

Pàgines 20 - 22

---

## **Montjuïc: el mirador natural de Barcelona**

Pàgines 24 - 25

---

## **Pasatiempos "Taxilandia"**

Pàgines 26

---

## **Agenda metropolitana**

Pàgines 28- 29

---

## **La cocaína, una droga de doble filo**

Pàgina 30 - 31

---

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

---

## Un ejercicio de participación democrática

Cuando usted tenga esta revista en las manos, seguramente ya habrá recibido la carta que envió la EMT a todos los taxistas de Barcelona y área metropolitana, con el fin de invitarles a participar en un amplio debate para modificar el capítulo de sanciones del actual Reglamento Regulator del Servicio.

Esta iniciativa, inédita en España, permitirá que el nuevo código de sanciones, fruto de un proceso de reflexión y debate, adquiera un alto valor moral para la profesión, pues se habrá elaborado en base a la experiencia y al punto de vista de cada uno de los taxistas.

Por esta razón, la participación en la elaboración del código sancionador es un elemento básico, y una manera de defender los intereses del sector frente a conductas aisladas, que tanto daño hacen a la imagen de esta profesión.

En ese ejercicio de participación democrática, la opinión de los usuarios será otro elemento enriquecedor, pues ellos tienen mucho que decirnos, ya que, en definitiva, sin ellos no tendríamos razón de ser.

Sin duda, este ejercicio democrático así como sus resultados serán también un ejemplo para el conjunto de la sociedad.

El Taxi de Barcelona tiene ante sí un nuevo reto para mejorar su imagen, ya no sólo ante la perspectiva del 92 sino para dar respuesta al modelo de sociedad y, por tanto, de usuario que se vislumbra para la década de los 90.

## Un exercici de participació democràtica

Quan vostè tingui aquesta Revista a les mans, segurament ja haurà rebut la carta que l'EMT va enviar a tots els taxistes de Barcelona i àrea metropolitana, amb el fi d'invitar-los a un ampli debat per modificar el capítol de sancions de l'actual Reglament Regulator del Servei.

Aquesta iniciativa, inèdita a Espanya, permetrà que el nou codi de sancions, fruit d'un procés de reflexió i debat, adquireixi un alt valor moral per a la professió, ja que s'haurà elaborat en base a l'experiència i al punt de vista de cadascun dels taxistes.

Per aquesta raó, la participació en l'elaboració del codi sancionador és un element bàsic i una manera de defensar els interessos del sector davant de conductes aïllades que tant mal fan a la imatge d'aquesta professió.

En aquest exercici de participació democràtica, l'opinió dels usuaris serà un altre element enriquidor, ja que ells tenen molt a dir-nos, perquè, en definitiva, sense ells no tindriem raó d'ésser.

Sens dubte, aquest exercici democràtic, així com els seus resultats seran també un exemple per al conjunt de la societat.

El taxi de Barceloa té davant seu un nou repte per millorar la seva imatge, no solament davant la perspectiva del 92, sinó per donar resposta al model de societat i, per tant, d'usuari que s'albira per a la dècada dels 90.



*Considerem que la participació lliure i democràtica dels taxistes permetrà, una vegada més, elaborar un règim sancionador que contempli la tipologia de les faltes i les sancions que els ha de correspondre.*

**Bon Nadal!**

# El Taxi de Madrid, una aproximación

P. Rocío Terán

Utilizar el taxi en Madrid es una costumbre, por ello la recaudación anual de este servicio es tan importante como la de otros medios de transporte público. Favorece a esta situación, sin lugar a dudas, la población flotante que en todas las épocas del año tiene esta ciudad.

Actualmente viven del taxi en Madrid más de 20.000 personas, sin considerar los puestos de trabajo que éste genera en otros sectores económicos. Según los últimos datos de que dispone el Ayuntamiento, hay autorizadas 15.500 licencias de autotaxis, el 95,77%, ( 14.845) pertenecen a hombres, y 4,23%, (655) a mujeres. Figuran como autopatronos 12.477 taxistas y 3.023 industriales, personas con más de un asalariado. El 35% de todas las licencias concedidas tienen una antigüedad de 10 a 15 años, mientras que el 27% no superan los cinco. Siempre según los datos proporcionados por el Consistorio madrileño, existen 5.578 asalariados de autotaxis.

## Organizaciones representativas

La estructura del sector del taxi madrileño, con presencia de

patronos y asalariados, determina las características de las organizaciones que le representan. En el ámbito propietarios de licencia, tres son las formaciones que aglutinan su representatividad: la Asociación Gremial; la Federación Profesional del Taxi y UGT (Sector de autónomos).

No obstante, con la huelga que tuvo lugar, en Madrid, el pasado 22 de octubre, ha surgido la "Plataforma", grupo formado por un indeterminado número de taxistas -4.000 según uno de sus portavoces-, y que es rechazado taxativamente por el resto de representaciones sindicales. Para Eladio Núñez, Presidente de la Asociación Gremial, "La Plataforma está formada por un grupo de incontrolados, que no se han acogido a la Ley Sindical de 1977 sino a la Ley de Asociaciones de 1964, lo que da pie a descalificarlos como interlocutores de la administración y capacidad para negociar, pues la Ley del 64 no contempla que las asociaciones sean órganos de consulta con la administración. La Asociación Gremial -enfatisa Eladio Núñez- no ha estado nunca de acuerdo con ellos y difícilmente lo va a estar, porque el camino que la Gremial sigue no es el de gritar ni el de

tratar de hacer mal uso de la buena voluntad de los taxistas."

El mismo rechazo expresa la Federación Profesional del Taxi a través de su Secretario General Juan Vaquero: "el protagonismo de algunas personas resentidas de todas las organizaciones, que no han conseguido democráticamente dirigirlas, piensan hacerlo hoy por la vía del corporativismo, entrando en una dinámica de peticiones absurdas que no podría asimilar el sector del taxi. Están en una posición radicalizada que no defiende los intereses del taxi, pero que sin lugar a dudas está contribuyendo a deformar la propia mentalidad del taxista madrileño".

La UGT, a través del Secretario General del Taxi, Antonio Rivero, manifiesta que no pueden estar de acuerdo con una Plataforma en un Estado de derecho que se sustenta con partidos, sindicatos y movimientos legalmente constituidos. UGT, puntualiza, no está de acuerdo con posiciones extremas, porque lleva al sector a un callejón sin salida.

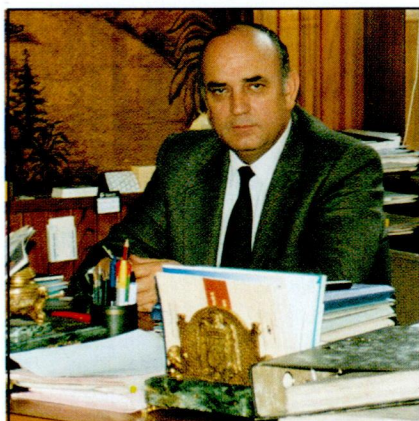
La Plataforma, por su parte, asegura estar registrada como Organización Sindical hace un

mes y medio, y rechaza las acusaciones que califican a sus miembros de incontrolados y afirman que actúan en ella grupos de derecha.

## Asalariados del taxi

En el sector de asalariados, las Federaciones madrileñas de CC.OO. y U.G.T. cuentan con secciones especiales que los representan.

Juan Sánchez, como representante de este colectivo en CC.OO., no duda en señalar que la situación de los asalariados del taxi de Madrid es sumamente precaria, ya que no han renovado el convenio desde hace diez años; el jornal base del trabajador en estas condiciones se sitúa en 760 pesetas, según el convenio de 1980. Según este dirigente, a lo largo de estos años se llevaron a cabo tres negociaciones sin conseguir de la patronal una renovación que les satisficiera, pues ésta argumenta tener déficit en la explotación. Además, señala, los asalariados no están de acuerdo entre otras cosas porque se intenta trasladar a los conductores los costes de explotación de las empresas.



Eladio Núñez, Presidente de la Asociación Gremial



Juan Vaquero, Secretario General de la Federación Profesional del Taxi



Antonio Rivero, Secretario General de UGT (taxistas autónomos)

## Taxi y administración

Con el fin de plantear los problemas que atañen al sector, las organizaciones representativas del taxi asisten a Consultivas periódicas, convocadas por el Consistorio madrileño. Asimismo, el taxi está representado en el Consejo Consultivo de Circulación, creado en la época en que Tierno Galván fue Alcalde de Madrid.

## Área de prestación conjunta

Al margen del tema de tarifas, que finalmente se trasladaron a la Comisión de Precios para su aprobación el pasado 13 de noviembre (ver cuadro 1), el taxi madrileño tiene sobre la mesa un tema polémico, pendiente de resolución. Se trata de la ampliación del "Área de prestación Conjunta".

El proyecto intenta integrar dentro del Área Unificada actual, formada por 7 municipios, a Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Boadilla, Fuenlabrada, Mejorada, Majadahonda, Paracuellos, Parla, Pinto, Rozas, Rivas, Torrejón, Velilla, Villaviciosa y Humanes. Todos estos municipios están situados en un radio de 20 km. del centro de la ciudad.

Para hacer efectiva la ampliación, el Ayuntamiento de Madrid propone dos áreas tarifarias: la interior (A) formada por los actuales límites de tarifa normal, y la exterior (B) para el resto de poblaciones. Asimismo se establecerían tres tarifas: tarifa 1 (45 ptas. km.); Tarifa 2 (65 ptas. km.) tarifa 3 (75 ptas. km.), siendo la bajada de bandera y la hora de parada invariables. En la zona A se aplicaría la tarifa 1, y en festivos y nocturnos la tarifa 2; en la zona B se aplicaría la tarifa 2, y durante los días

### Cuadro 1

#### **Tarifas presentadas a la Comisión de Precios el 13 /11/90**

<b>Bajada de bandera</b> _____	120
<b>Cada kilómetro</b> _____	55
<b>Hora de espera</b> _____	1225
<b>Suplementos</b> _____	100
<b>días festivos, nocturnos, Navidades, Noche vieja, Estación autobuses, ferrocarril, Plaza de Toros, Fútbol, hipódromos y espectáculos.</b>	

### Las organizaciones opinan ante el nuevo incremento

**Asociación Gremial:** No nos deja totalmente satisfechos, ya que la petición que efectuó la Asociación Gremial y la Federación Profesional del Taxi era de un 28%, muy superior al 14% que aprobó la Comunidad. Nosotros solicitamos que la bajada de bandera subiese de 105, a 135; el km que pasase de 45 a 60 ptas. Y la hora de parada de 1130 a 1.400, además de los suplementos. Eso no ha sido tenido en cuenta; aceptamos esta subida, pero no hemos quedado totalmente satisfechos, pues no se ajusta a las peticiones que hicimos nosotros.

**Federación Profesional del Taxi:** Este año se ha dado un paso importante, si bien no para recuperar el año de incremento tarifario valorado en un 8-10% que últimamente perdimos por las diversas demoras injustificadas de la administración. No obstante, con la aprobación de la nueva tarifa se han recuperado unos 5 o 6 puntos. Cabe señalar, sin embargo, que no hemos conseguido aún incrementar la tarifa anualmente y en enero, como en Barcelona; es algo que tenemos pendiente con la Administración. Aunque este año hemos logrado que no haya demora desde la fecha que se subió el año pasado. Es posible que las nuevas tarifas estén en vigor a principio de diciembre o incluso antes.

**UGT (autónomos):** "Se han quedado muy cortos. UGT planteó una salida a la pérdida del poder adquisitivo del taxista en tres tarifas, es decir, asumir durante este año el 7,67%, lo que representó el incremento del IPC, y el 11,83% que consideramos que había de pérdida de poder adquisitivo para los dos próximos años. Es decir, asumir globalmente como pérdida, un 35%. La aprobación de estas tarifas es, por tanto, un error, ya que el próximo año estaremos por debajo de las otras autonomías de España".

**Plataforma.-** No podemos estar de acuerdo, porque no responde a lo que nosotros aspirábamos; la Plataforma pedía un incremento tarifario del 40%. La Comisión de Precios es una farsa, te oyen pero no te escuchan. En los próximos días convocaremos una Asamblea en la que se propondrá hacer una huelga indefinida, limitada a determinadas horas del día, con el fin de que entren en vigor inmediatamente las tarifas aprobadas y se produzca un nuevo incremento en el próximo ejercicio.

**CC.OO (asalariados):** No se pueden subir las tarifas con demasiada frivolidad, porque se está corriendo el riesgo de que se creen las condiciones para que el usuario coja menos taxis y se incremente el número de km en vacío. El sector del taxi, como sector de transporte público de complemento, podría buscar fuentes de financiación que no salgan del bolsillo del ciudadano, como por ejemplo aplicación del Plan Felipe, publicidad, mejorar las condiciones de calidad del servicio, etc.

festivos y nocturnos, la tarifa 3 ( a diferencia de Barcelona, la tarifa 1 es la más barata, mientras que la 3 es la más cara)

Por otra parte, el número de licencias de autotaxi se incrementarían a 15.800, incluidas todas las existentes en los pueblos afectados por la ampliación ( de 120 a 130). El proyecto prevé adjudicar las licencias sobrantes a los conductores taxistas asalariados del Área Unificada y su ampliación por riguroso orden de antigüedad.

Hasta la fecha no existe un acuerdo, pues las organizaciones que aglutinan a los propietarios de licencias no están dispuestos a aceptar el número de licencias solicitado por los asalariados y por los Ayuntamientos que integrarían la futura Área de prestación conjunta.

## **Circulación y Seguridad**

Para nadie es un secreto que la circulación en Madrid es un auténtico caos y así lo manifiestan los propios taxistas, pues son los que más lo padecen. Todos sus representantes coinciden en señalar la necesidad de que la administración adopte medidas urgentes, o se puede llegar al caos total. Creen que son insuficientes las medidas que hoy rigen el tráfico, porque existe una absoluta falta de respeto del ciudadano, consideran que no sólo hace falta voluntad política para solucionar el problema, sino también aplicar estrictamente la Ley de Seguridad Vial, lo que quiere decir ejecutar todas las sanciones y que una multa no sea un simple papel mojado como hasta ahora lo viene siendo. Juan Vaquero, de la Federación Profesional del Taxi considera que en el



*Madrid tiene 15.500 licencias de taxi*



*Estación de Gasauto Madrid (M-30)*



*Centralita de Tele-taxi*

tema de la circulación, que afecta a toda la población madrileña, las distintas fuerzas políticas deberían obligarse a llegar a un consenso, dejando a un lado las pugnas partidistas. UGT, por su parte, cree que es necesario un cinturón exclusivo para el servicio pú-

blico, aumentar los carriles bus-taxi en sentido contrario y que se respeten rigurosamente. En este sentido, la Federación madrileña está preparando un amplio estudio sobre esta tema y sobre la salud laboral del profesional taxista, que presentará

próximamente a las autoridades competentes.

## **Radio-emisoras**

El usuario madrileño tiene a su disposición cinco radio-emisoras: la más antigua, fundada en 1974, es Radio Teléfono Taxi, funciona como cooperativa y cuenta actualmente con 970 socios. La segunda radio-emisora, "Tele-taxi", nacida el año 1980, pertenece a la Federación Profesional del taxi; actualmente tiene 800 socios. Para trabajar con esta emisora, el taxista debe ser miembro de la Federación Profesional. La tercera, "Radio Taxi Asociación Gremial", se implantó en 1983 y actualmente dispone de 700 móviles; pertenece como su nombre indica a la Asociación Gremial. La cuarta y la más nueva funciona en forma de cooperativa con el nombre de "Radio Taxi Independiente".

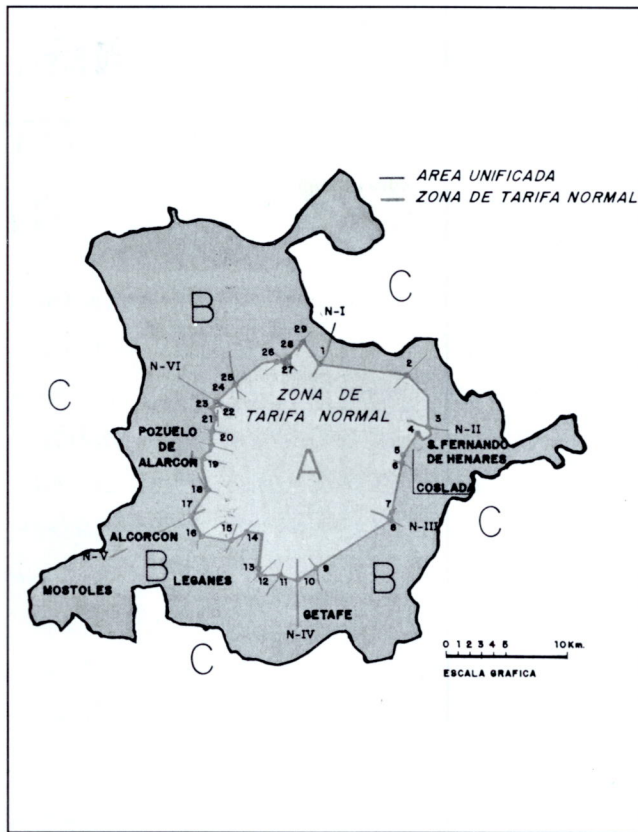
Para Juan Vaquero, el sector de las radio-emisoras en Madrid se está desarrollando a buen ritmo, pero menos a prisa de lo que podría ser, porque el taxista encuentra aún mucho trabajo en la calle sin necesidad de pertenecer a una emisora. A pesar de ello, puntualiza, la demanda es muy elevada, en muchas ocasiones, Tele-taxi se ha visto en la necesidad de cerrar la centralita por falta de móviles. Finalmente, añade que en Madrid existe una importante demanda potencial, especialmente para cubrir las necesidades de grandes y pequeñas empresas. Por este concepto, Tele-taxi ha llegado a facturar mensualmente 24 millones de pesetas. -como dato significativo se puede añadir que realiza mensualmente alrededor de cien mil servicios-.

## Elemento aglutinador

No se puede hablar del taxi madrileño sin hacer una referencia a la Cooperativa del Taxi. Fundada hace más de medio siglo, es un elemento que unifica al sector, pues casi todos los taxistas que trabajan en Madrid son socios de la misma y la consideran muy suya.

La Cooperativa dispone de una amplia red de talleres en varios puntos de la ciudad, que prestan todos los servicios que el taxista necesita para mantener su vehículo.

A pesar del papel que cumple, son muchos los profesionales

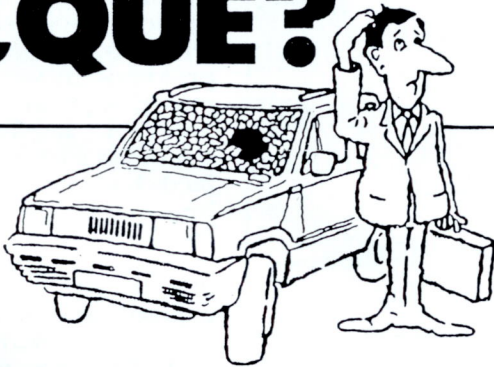


que ven necesaria una renovación de su estructura, de acuerdo con las exigencias y el cambio que en los últimos años ha experimentado el sector del taxi.

## Asignaturas pendientes

El taxi madrileño considera también que tiene muchas asignaturas pendientes, como solucionar el tema de la seguridad y mejorar la profesionalidad del sector. En este sentido reclama a la administración una mayor atención, pues son conscientes de que en este aspecto, como en muchos otros, van a la zaga de los taxistas de Barcelona.

# Y AHORA & QUE?



En cualquier sitio, dos días. Si viene a vernos, le cambiamos el cristal en 20 minutos, no importa la marca o el modelo de su automóvil, ni si es nacional o de importación, sea cual sea lo tenemos en stock, ¡Seguro! Y además, dejaremos su coche limpio de molestos cristallitos.

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

### TALLERES EN: BARCELONA

Grassot, 87  
Tel. (93) 257 34 97

La Maladeta, 19  
Tel. (93) 352 88 05

Avila, 99  
Tel. (93) 309 16 13

### L'HOSPITALET

Pau Casals, 140  
Tel. (93) 263 04 18

### BADALONA

Coll y Pujol, 34  
Tel. (93) 399 13 61

### GERONA

Trav. de la Creu, 11  
Tel. (972) 21 86 23

### SABADELL

Forn, 3-5  
Tel. (93) 726 23 34

# RALARSA

## AUTO CRISTAL

### VENTA DE REMOLQUES

Instalación de:

- Techos solares
- Grabación de matrículas en los cristales
- Película oscurecedora cristal

- Baterías
- Alarmas antirrobo
- Auto-radios
- Accesorios

# Eduardo Larraz

## Concejal del Área de Circulación del Ayuntamiento de Madrid

*¿Cuáles son las medidas que se están adoptando en Madrid para mejorar el caos circulatorio que padece?*

Para abordar este tema quisiera hacer una aclaración previa: esta ciudad tiene, a corto plazo, un problema grave y de difícil solución a causa de la planificación urbanística de años anteriores. Cuando se diseñó el Plan General de Urbanismo a principios de 1980, publicado posteriormente el 85, se partió de dos premisas que luego resultaron falsas; se decía que el parque automovilístico no se iba a incrementar y que de todos los desplazamientos que se producirían, el 80 % se harían en transporte público. Esto no es verdad, pues el parque automovilístico tiene un incremento anual del 5% ya desde 1980-81 y los desplazamientos en transporte público no llegan todavía al 60%. Asimismo, la imprevisión de cara al futuro, el ambiente de crisis económica de aquellos años y, por tanto de no desarrollo, ocasionó la paralización de las obras de infraestructura (finalización de la M-30, construir la M-40 y no reservar suelo para la M-50). Además, ocurrieron cosas tan graves como la paralización de obras de infraestructura de transporte, o como la ampliación del metro de 1971. Por tanto, para las mismas vías de hace 30 o 40 años, hoy tenemos un incremento de parque brutal y la conclusión cantada es la congestión. A todo ello hay que añadir que actualmente 600.000 coches nos entran del área metropolitana todos los días, porque por el mismo defecto de planificación urbanística se hicieron ciudades

*Para Eduardo Larraz, la circulación en Madrid es un problema de gran envergadura porque básicamente no hay alternativas de transporte público para los ciudadanos que viven en las afueras y trabajan en el centro urbano, circunstancia que les obliga a utilizar el coche privado. Toda esta situación se agrava como consecuencia de la deficiente infraestructura viaria.*



dormitorio en el pasado sin centros de trabajo y sin infraestructura viaria ni de transporte, lo que hace que no haya una alternativa de transporte público en estos momentos capaz de canalizar a esos ciudadanos que viven fuera, pero que trabajan en el centro del casco urbano.

*Pero, ¿cuáles podrían ser las soluciones?*

Una de las posibles soluciones de Madrid, que aliviaría enormemente el tráfico, sería una buena RENFE de cercanías, con frecuencias de 5 a 10 minutos, y aparcamientos próximos de gran capacidad. Para solucionar el incumplimiento de las normas de circulación por parte del peatón, hemos incrementado en 130 las unidades de grúa. De dos depósitos, ahora tenemos seis y en los próximos meses abriremos el séptimo; hemos aplicado la Ley de Seguridad Vial, según se ha dicho, con demasiada impopularidad, pero teníamos que cambiar la inercia de comportamiento de los ciudadanos, cosa que todavía no se ha conseguido; se tardará muchos años. En

el año 89-90 hemos construido el 40% de los aparcamientos para residentes de los últimos años. Se ha invertido 1.900 millones para el Plan Recta, el sistema de control de la zona centralizada de semáforos, estamos en camino de construir un aparcamiento controlado en superficie con máquinas expendedoras de tickets, con fraccionamiento de pago por horas, etc. y, durante el mes de diciembre organizaremos un Simposium Internacional de Tráfico para saber cómo

# " en Barcelona el ciudadano es más proclive a respetar las normas de circulación que en Madrid "

se están resolviendo los problemas en ciudades con más de tres millones de habitantes.

*¿Cuál es la respuesta del ciudadano a las campañas para disuadirlo de utilizar el coche privado?*

Se hizo la campaña "un día sin coche", promovida por la Federación de Asociaciones de Vecinos y apoyada por el Ayuntamiento. Sin embargo, ese día la saturación bajó un 2% a primera hora de la mañana y el resto del día fue exactamente igual que todos los días del año. En Madrid, el arraigo de la utilización del vehículo privado es terrible y es muy difícil cambiarlo, porque la gran masa llega desde fuera y no tiene alternativa de transporte público.

*Un periódico de difusión nacional publicó hace algunos días un estudio de Berhand Wrinkler en el que se proponía una serie de soluciones para el problema del tráfico en Madrid ¿Qué opinión le merecen las conclusiones? (\* )*

Coincide con nosotros en varios puntos, pero diferimos en el cierre del centro de Madrid al tráfico privado. La oposición municipal presentó dos propuestas distintas, una de calles de transporte público y otra de cerrar un perímetro de 9 km<sup>2</sup>. Estudiamos las dos durante dos meses con un simulador de tráfico que tiene el Ayuntamiento; el resultado fue que la bajada de circulación en ese perímetro hacia afuera se situaría en 8 km / hora. Es decir, hoy en día no se puede adoptar esa medida en una ciudad como Madrid, con la alternativa real de transporte público que tiene, porque impediríamos a mucha gente que

*El arraigo de la utilización del vehículo privado en Madrid es terrible y es muy difícil cambiarlo*

viniera a trabajar al centro. En el interior del cierre propuesto hay 178.000 puestos de trabajo. No obstante, no hemos tirado la toalla y en estos momentos estamos haciendo un estudio para poner en marcha en Navidades posibles cierres de calles al transporte público, aunque autorizando a residentes, carga y descarga y excepciones como policía, ambulancias, motos, etc.

*¿Qué diferencias o similitudes establecería entre Barcelona y Madrid en el tema de circulación?*

Sobre todo una diferencia muy grande, aunque haya dos. La primera es el propio trazado de la ciudad. Barcelona tiene la zona del Ensanche, que permite un mejor control de semáforos y absorbe mucho más tráfico que una ciudad como Madrid, con un casco donde cada calle va en su dirección. Además, en Barcelona el ciudadano es más proclive a respetar las normas de circulación que en Madrid y eso se ve enseguida. Allí hay menos doble fila, menor invasión de los carriles bus, mucha más observancia de los carriles de circulación. Todo ello cuenta mucho en una ciudad.

*Posiblemente es la respuesta a las numerosas campañas que se vienen haciendo para hacer la ciudad más habitable*



Probablemente nosotros estamos en ese camino, pero Barcelona lleva mucho camino hecho en ese sentido, mucho más que Madrid. Aquí ha existido una inhibición absoluta en los últimos años.

*¿Cuál es actualmente la situación del sector del taxi madrileño?*

En Madrid hay un problema que viene de hace más de 10 años. Se quiere lograr un Área de Prestación Conjunta, pero no hay



forma, por lo menos hasta el momento, de llegar a un acuerdo, porque hay tres posturas: la de los concejales de los pueblos, la de los taxistas autónomos y la de los asalariados. En los últimos seis meses, el Ayuntamiento y las partes implicadas vienen manteniendo negociaciones periódicas y realmente se han movido las posturas, pero todavía no se ha llegado a una conclusión que permita hacer la ampliación del área.

*Y ¿hacia dónde se han movido esas posturas?*

Los asalariados van aceptando que es imposible incrementar 500 licencias como inicialmente pedían, pues en Madrid hay 15.500; los patronos, por su parte, van aceptando también que tendrá que haber algunas. Sin embargo, la mayor dificultad está en fijar las tarifas de la posible área, porque hay un problema político de fondo: los concejales de los pueblos están haciendo política para su propio pueblo y no aceptan ni el límite ni las tarifas, quieren que éstas sean más bajas en sus respectivos pueblos. Pretenden que la diferencia entre la primera y la segunda tarifa se sitúe en un 10%, cuando en Barcelona, Bilbao o Valencia hay una diferencia superior al

36%. Evidentemente, los taxistas de Madrid no están dispuestos a trabajar con esa tarifa.

*¿Qué medidas está adoptando Madrid para mejorar la flota de los taxis?*

El Área de circulación de Madrid está imponiendo una serie de condiciones en cuanto a tamaño, habitabilidad, etc. Hemos mantenido reuniones con los constructores de automóviles hace escasamente dos meses, y vamos tendiendo hacia un taxi más grande y más cómodo, a ser posible con menos modelos que puedan ser homologados.

*¿Qué tipo de promociones se está llevando a cabo desde el Ayuntamiento para mejorar la profesionalidad del taxista?*

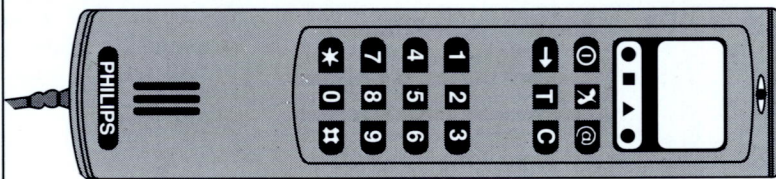
Son los propios taxistas los que se están encargando del asunto y estamos también en reuniones con ellos para establecer algún tipo de cursillos de conducta, idiomas, etc. de cara al Madrid Cultural de 1992.

*P. Rocío Terán*

\* Suplemento "Domingo", El País, 4 de Noviembre de 1990

*"Vamos tendiendo hacia un taxi más grande y más cómodo, a ser posible con menos modelos que puedan ser homologados"*

## PONGA UN TELEFONO EN SU TAXI



### NUEVO TELEFONO SISTEMA 900

- Mejor comunicación
- Mejor precio
- Financiación/Leasing
- 3 años de garantía

**EMT**  
Subvenciona  
25.000 Pts.

auto radio service

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

**Philips Car Stereo**

# Crisi del Golf: L'opinió dels àrabs no sempre coincideix amb la dels seus governs

**Eugeni Garcia Gascón**

Periodista especialitzat en Política Internacional  
Va viure a Damasc durant quatre anys

Les causes de l'ocupació militar de Kuwait per part del poderós exèrcit iraquità el 2 d'agost i la posterior annexió del petit emirat van ser essencialment de caràcter econòmic. És cert que Saddam Hussein va al·legar raons de tipus històric, però això només estava dirigit a justificar la invasió davant la població iraquiana i els àrabs en general.

Des del seu inici, la crisi del golf va provocar una profunda divisió entre els Estats Àrabs. Els interessos particulars del president iraquità van xocar frontalment amb els de diversos països, com ara Egipte, Síria o tots els de la península Àràbiga, temerosos que l'annexió de Kuwait permetés a l'Iraq treure profit de la riquesa petrolera de l'emirat, cosa que a la llarga podria donar-li una preponderància econòmica i militar capaç de desestabilitzar la sempre explosiva regió del Pròxim Orient.

Per contra, altres països àrabs, com ara Jordània, el Iemen o el Sudan, es van alinear amb l'Iraq per raons molt diverses, que inclouen des d'una forta dependència econòmica fins a la por a futures represàlies o, simplement, l'amistat personal dels seus líders amb el president iraquità.

A Bagdad la gent evita expressar les seves opinions. Els carrers i comerços de la ciutat de les "Mil i una nits" estan plens de retrats de Saddam Hussein. Amb uniforme militar o vestit de civil, el rais iraquità apareix



Reuter

en una desfilada militar, amb un ministre, amb un líder religiós, amb un nen, a la cuina de casa seva perquè, en cas contrari, el propietari podria tenir greus problemes. Es tracta d'un culte al líder forçat per les autoritats i pel partit polític al qual pertany Saddam Hussein, una cosa semblant al que va passar durant la dictadura, però encara més exagerat.

Prensa, ràdio i televisió bombardegen constantment la població amb eslo-

gans del govern, amb discursos de líders religiosos i polítics àrabs de segona fila i amb les cartes que, pel seu compte, envien alguns particulars àrabs i també occidentals donant suport a la invasió de Kuwait.

El punt de vista dels iraquians és molt diferent de l'occidental. La gent diu que, al llarg de la història Kuwait ha format part del que ara és l'Iraq, i considera que els occidentals només tenen interessos econòmics en el ric emirat. Per a ells, el

dret internacional està fet a la mida de les potències mundials, les quals volen resoldre el litigi al preu que sigui mentre ignoren moltes altres resolucions del Consell de Seguretat, especialment les favorables als palestins.

El veí regne de Jordània és avui el país més democràtic del món àrab i, per tant, on la gent pot parlar més lliurement de la crisi. Malgrat això, hi ha alguns factors molt particulars que incideixen en el criteri dels jordans i que sovint el distorsionen.

Un d'ells és el fet que més de la meitat de la població és d'origen palestí. Els palestins estan a favor de l'Iraq, potser únicament perquè la capacitat militar d'aquest país preocupa profundament Israel, d'on van haver d'emigrar els refugiats. A Amman, la capital de Jordània, un taxista palestí va posar el nom de Saddam al fill que acabava de tenir, en homenatge al líder iraquità. Tota la ciutat estava plena de fotografies seves i pancartes elogiant l'ocupació de Kuwait, així com condemnant l'Estat jueu i la presència de tropes occidentals a la regió. A més, molta gent s'oferia voluntàriament per anar a lluitar al costat dels soldats iraquians.

Quan es va produir la matança de 17 àrabs a l'esplanada de les Mesquites de Jerusalem, el 8 d'octubre, els carrers d'Amman es van omplir de concentracions condemnant els fets i ani-

*mant Saddam Hussein a actuar contra Israel.*

*Els integristes musulmans, molt nombrosos i amb una forta representació al parlament jordà, també manifestaven obertament el seu suport a l'Iraq. Tot i això, en realitat és l'existència de l'Estat d'Israel la força que aglutina els simpatitzants de Saddam Hussein. Així, a Beirut, l'opinió del líder espiritual del partit integrista xiïta Hezbollah (Partit de Déu), Mohammad Hussein Fadlallah, no coincideix amb la dels integristes sunnites jordans. Fadlallah, que viu en una autèntica fortalesa protegida per desenes de joves barbuts armats amb subfusells i pistoles, es declarava contrari a l'ocupació de Kuwait i afirma que Saddam Hussein és un dictador. Cal no oblidar que*



AP

*Hezbollah rep ajut econòmic i espiritual de l'Iran, país que durant vuit anys va mantenir una cruenta guerra amb l'Iraq.*

*A Egipte la situació és diferent. Hosni Mubàrak va ser el primer president àrab a atendre les peticions de Washington i a enviar tropes a l'Aràbia Saudita. La*

*llibertat d'expressió no està gaire desenvolupada i la majoria d'opinions coincideixen amb les del govern. Les dissidències més sonades corresponen sovint als il·legals i irrelevants partits radicals d'esquerra i a organitzacions religioses integristes que rebutgen la presència dels exèrcits*

*occidentals als "territoris sagrats" de l'Aràbia Saudita. El govern egipci no va autoritzar la sortida d'una delegació religiosa que pretenia assistir a un congrés en suport de Saddam Hussein celebrat a Amman a mitjans de setembre.*

*L'opinió que tenen els àrabs de la crisi està, en general, tan dividida com la dels seus governs perquè la població és molt heterogènia. El fet que gairebé cap règim de la regió sigui de caràcter democràtic fa que la gent sovint expressi opinions coincidents amb les del govern respectiu, especialment quan parlen en públic. Però malgrat l'existència de criteris molt allunyats, la crisi del Golf ha creat entre els àrabs una major consciència de poble.*



# 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

Des del 15 de desembre i fins al 5 de gener, l'Àrea de Circulació de l'Ajuntament de Barcelona, l'EMT i TMB promouren la Campanya "Les festes al Volant, el Volant a les festes" per dissuadir als barcelonins d'utilitzar el cotxe privat en els seus desplaçaments al centre de la ciutat durant les Festes de Nadal, potenciant l'ús del transport públic

La Campanya es desenvoluparà simultàniament en tots els mitjans de comunicació: ràdio, premsa, televisió, etc.

LES FESTES AL VOLANT?

VOLANT A  
LES FESTES!

Embussos, frenades, botzines, problemes d'aparcament. Aquest any, oblidat del volant. Per viure les Festes de veritat, utilitza els Transports Públics. Des de qualsevol punt Barcelona volant fins al centre i les seves rodalies. Guanyaràs temps de Festes!

METROS AUTOBUSOS TAXIS

GUANYARÀS TEMPS DE FESTES!

TMB Ajuntament de Barcelona Fons Asistencial de Fono-Taxi

El pasado mes de octubre, en la Revista Taxi, nº 55 se publicó un artículo que hacía referencia a los Fondos Asistenciales que funcionan por iniciativa de varios taxistas.

En el mismo no se consideró la experiencia de Fono-Taxi. Cabe

señalar que este Fondo Asistencial surgió el pasado mes de julio y hasta la fecha cuenta con 75 socios. Tienen acceso a él todos los taxistas que lo deseen y los miembros de la Asociación profesional del taxi.

Los socios pagan una



cuota inicial de 10.000 ptas. y otra de carácter mensual que asciende a 1000.

Hasta la fecha el Fondo Asistencial de Fono-Taxi ha hecho frente ya a tres accidentes.

Este Fondo inició su andadura por el empeño de los taxistas José Navarro y Vicente Ramalo.

Es prega a tots els taxistes que hagin canviat de domicili darrerament ho comuniquin amb la màxima brevetat possible al Servei del Taxi de l'EMT.

Així s'evitarà que la nombrosa correspondència que envia aquesta institució als professionals del sector sigui retornada sense complir el seu objectiu.

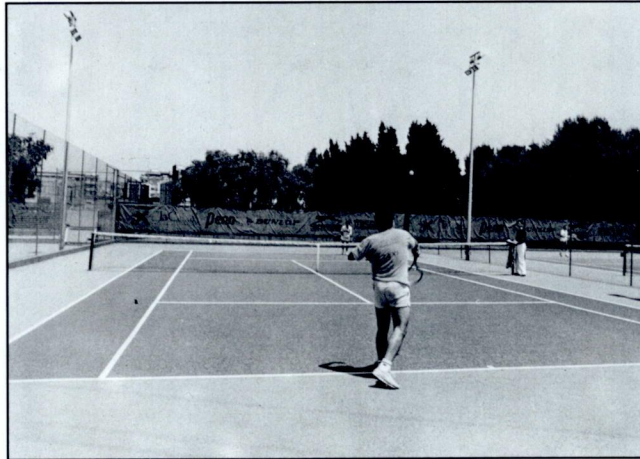
Es comunica a tots els professionals taxistes que les ITV de Badalona i Sant Just romandran tancades els dies 24 i 31 de desembre, així com els altres dies propis de les festes nadalenes.

La Federación Catalana de Tenis organiza el campeonato de Cataluña para profesionales del taxi. El torneo se realizará en las Instalaciones de la federación (Club de Tenis Hospitalet). Para poder participar en el mismo es necesario estar en posesión de la Licencia federativa del año en curso, que incluye un seguro para deportistas y clínica. Ésta se puede gestionar a través de Ciutat Grogga o en la misma Federación (C/ Infanta Carlota, 40)

A los ganadores del torneo se les entregará oficialmente una medalla y un trofeo que los acreditará como campeones de Cataluña.

**Inscripciones:** Hasta el 19 de febrero en Ciutat Grogga (C/ Lutxana, 115, 1ra. Planta). Allí se podrá recoger toda la información complementaria que se desee.

El precio de la inscripción es de 2.500 ptas. (incluye pelotas, pistas, trofeos, etc.), pero por las gestiones realizadas y como deferencia a los taxistas la inscripción se ha establecido en 1.000 ptas. Todos los aficionados a este deporte del sector del taxi deben agradecer este gesto participando en el torneo. Asimismo, igual que el año pasado, Ciutat Grogga organizará el Campeonato de Cataluña de Front-



tenis-Pareja. Se desarrollará en el Club Meyland del Valle Hebrón. Habrá trofeos y regalos para las tres parejas ganadoras.

Las inscripciones se pueden realizar también en Ciutat Grogga. El precio es de 500 ptas. para los no socios y gratis para los asociados.

Josep Emili Hernández, Xavier Pouplana i Gabriel Mora són els autors del llibre "Arquitectura de Barcelona", editat pel Col·legi d'Arquitectes de Catalunya i que està en circulació des del passat mes de novembre.

Tres-cents edificis, ordenats segons la data de construcció, estan minuciosament explicats en les set-cents pàgines

del nou llibre, que més endavant sortirà en edició de butxaca.

"Arquitectura de Barcelona" és una font informativa bastant valuosa, perquè inclou totes les recents actuacions que en matèria d'urbanisme s'han portat a terme a la ciutat els darrers anys.

Els alumnes de l'Escola del Taxi de Ciutat Grogga han realitzat unes excursions coincidint amb la inauguració del curs 1990-91.

El 10 i 17 de novembre, tots dos dissabtes, emprengueren la marxa en autocar cap a les comarques catalanes de la Cerdanya i el Conflent. A la Tour de Carol (Estat francès) van pujar al petit tren groc de la Cerdanya i a 50 km./h. creuaren tota la comarca i van gaudir del paisatge. Un cop a Vilafranca, després d'un abundós i excel·lent dinar, es visità la ciutat emmurallada d'origen medieval i les coves dels Grans Canalets, on es poden veure il·luminades unes formoses formacions d'estalactites i estalagmites. Després de la compra d'alguns records, tothom tornà molt content cap a Barcelona.



El passat 15 de novembre l'Alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, inaugurarà la Campanya "El groc t'afavoreix", una iniciativa de l'Àrea de proveïment i consum de l'Ajuntament i de la FEGRAN (Federació de Gremis de Productes Alimentaris i Associacions de Concessionaris de Mercats de Catalunya), que consisteix en oferir als clients dels 41 mercats de Barcelona un dia, "el dijous", descomptes, preus rebaixats, obsequis i tota mena d'avantatges que afavoreixin la seva compra.

Recordi, doncs, que els dijous els mercats de la ciutat es vesteixen de groc per oferir en un ambient d'animació els seus millors productes als millors preus. La campanya es desenvoluparà fins al mes de Juny.

També tingui present que el 70% dels barcelonins realitzen les seves compres als Mercats



Municipals i, per tant, per al taxi, aquests centres de distribució són punts de captació de clientela.

### Prengui nota:

el nou Telèfon Groc és  
336.04.13



el Telèfon d'Informació  
del Transport:  
412.00.00

Com ja es va informar el mes passat a la Revista nº 56, els rebuts de Taxi es poden adquirir a la *Botiga del Metro*, que està situada a l'estació de Sants i també a *Ciutat Groga*, carrer Lutxana 115, 1a. planta.



TARIFA TAXI		ANY 1990 Pesetas Puntades
B. Bandera	1920 m. o 6 min.	225
Hora espera		1200
Zones: Zonas		Gratuit o Obligatori o
A <sup>1</sup>	Laborables 6-22 hs.	55
A <sup>2</sup>	Laborables 22-6 hs. Dissab./Sab./Fest. 0-24 hs.	75
B <sup>1</sup>	Laborables 6-22 hs.	75
B <sup>2</sup>	Laborables 22-6 hs. Dissab./Sab./Fest. 0-24 hs.	85
Suplements - Suplementos		
Aeroport/Aeropuerto	Ent. Sortidas/Salidas	175
Ferrocarril	Sortida/Salida estac.	55
Maleta o Similar	+ 55 x 35 x 35 cm.	50
Cossos Pesos (discrecional)		50
Servei Ràdio-telefon/ Servicio Radiotelefono		100
Zona A: Hospitaler L1, Sitja, Coloma G, Sant Adrià B, Barcelona, Badalona		
Zona B: Resto Area Metrop.		
Si ho desija demani rebu Si lo desea solicite rebu Si vous le désirez demandez un recu Receipt will be provided upon request		
Consultes i aclariments/Consultas y aclaraciones E.M.T. Tel. 336.00.00		

## Atenció

Les dades referents a les tarifes i normes d'aplicació han d'estar situats en un lloc visible per a la informació i comprovació de l'usuari.

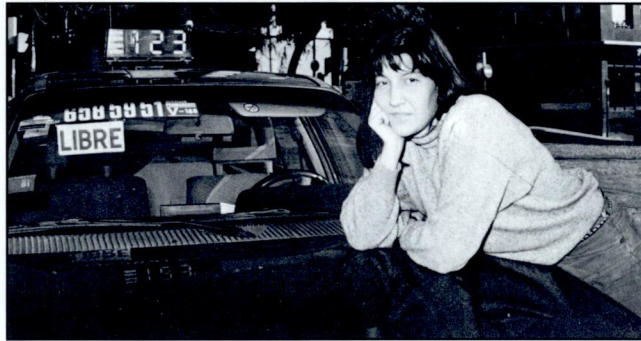
Pilar Carmona Berlanga, una joven de tan sólo 19 años, se ha convertido desde el pasado mes de octubre en la taxista más joven del Área metropolitana de Barcelona.

Una vez superados los exámenes para acceder a la profesión, ejerce como taxista desde el mes de noviembre.

Escogió esta profesión porque le gusta conducir y porque el sector le es muy familiar, ya que su padre, el novio y el padre de éste son también taxistas.

Pilar finalizó tercero de BUP y tiene en perspectiva seguir estudiando; le gustaría hacer fotografía. Habla bastante bien el francés y practica desde pequeña natación.

Manifiesta que la gente, al verla al volante del taxi, se sorprende de su juventud y por el hecho de que es mujer.



Actualmente trabaja en Sant Boi, Castelldefels i Sant Just.

Desde estas líneas le damos la bienvenida al sector.



Diciembre es un mes en el que el aeropuerto, las estaciones de Renfe y de autobuses experimentan un movimiento de pasajeros importante. Como consecuencia, se incrementa también el número de usuarios del taxi.

Sr. taxista tome nota de los siguientes números de información telefónica que le pondrán

al tanto de las horas de llegada de autobuses, trenes, aviones, etc.

**Aeropuerto:** 325. 43.04

**Renfe:** 490.02.02

**Estación Marítima Internacional:** 301.25.98

**Informació del Transport Metropolità:** 412.00.00.

*El mes de agosto pasado, 895. 346 personas utilizaron las instalaciones del Aeropuerto de El Prat . Asimismo, ese mismo mes llegaron 10.678 vuelos.*

## **Interpretació de la Transitòria IV** *- Reglament nacional -*

**Aquesta decisió significa que només les persones que prestin servei com a conductors assalariats d'autotaxis, amb plena i exclusiva dedicació a la professió, puguin accedir a la titularitat d'una llicència**

Des de l'1 de gener de 1991 deixaran d'admetre's transferències de llicències de classe A) autotaxis i de classe C) en virtut de la Disposició Transitòria quarta del Reglament Nacional de Transports Urbans i Interurbans en automòbils lleugers.

Aquesta norma, que autoritza les transmissions de les llicències existents a l'entrada en vigor de l'esmentat Reglament de 16 de març de 1979, per una sola vegada, de conformitat amb les normes vigents en el moment de la seva adjudicació, es va aprovar per tal de permetre que aquests titulars poguessin transferir les llicències encara que no complissin els requisits fixats pel nou Reglament, respectant els drets que els otorgava la normativa del moment en què es van adjudicar les llicències.

Tal com s'ha expressat, és un precepte de caràcter transitori que ha per-

dut en l'actualitat tota la seva significació, donat que els titulars de llicències d'abans del 16 de març de 1979 ja poden transferir-les, pel sol fet, d'haver ostentat aquesta titularitat més de cinc anys, a qualsevol conductor d'autotaxi amb una antiguitat en el servei d'un any.

No es tractava, per tant, de la derogació de la norma, sinó simplement de la interpretació segons el seu propi sentit, atenent el seu esperit i finalitats.

Aquesta decisió significa que només les persones que prestin servei com a conductors assalariats d'autotaxis, amb plena i exclusiva dedicació a la professió, puguin accedir a la titularitat d'una llicència.

### **Millorar i elevar el grau de professionalitat**

Creiem que és un factor molt positiu que contribuirà a elevar el grau de professionalitat del sector i també permetrà a les persones que desitgin ser titulars de llicència conèixer què suposa en la pràctica ser taxista abans d'adoptar aquesta decisió.

Les associacions sindicals i professionals més representatives del sector: Gremio Unión de taxistas, Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya, Sindicato de taxistas Autònoms de Barcelona i l'Associació Empresarial del Taxi van mostrar la seva conformitat amb aquesta iniciativa en la reunió que van mantenir amb els representants de l'Entitat el propassat 16 d'octubre.

Com a conseqüència d'aquesta decisió, la taxa per a transferències de llicències d'autotaxis intervius que haurà de satisfer qualsevol conductor assalariat per accedir a la titularitat d'una llicència serà la mateixa.

També suposa que només en casos de transferències per jubilació, incapacitat i defunció del titular, l'adquirent no necessitarà el requisit d'haver treballat un període mínim d'un any com a taxista.



# Objectes perduts, un nou servei per a l'usuari i el taxista

Amb aquest nou servei que posa l'EMT a l'abast del ciutadà no es va voler crear una Oficina d'Objectes Perduts, on els taxistes puguin depositar tot allò que els usuaris oblidin en els seus vehicles, ja que és una tasca encomanada per Llei als Ajuntaments i, en conseqüència, els taxistes segueixen tenint l'obligació de consignar tots els objectes abandonats al taxi a l'Oficina d'Objectes Perduts de l'Ajuntament.

El que intenta l'Entitat, doncs, és facilitar als usuaris la recuperació d'aquests objectes extraviat el "més ràpid possible".

## Passos per a localitzar l'objecte

Una vegada rebuda la comunicació de l'usuari, amb les dades que aquest subministra a l'EMT, s'identifica el titular del vehicle on presumptament s'ha perdut l'objecte i se'l localitza telefònicament. Si aquest mitjà resulta impossible, s'envia una carta. Si el taxista ha trobat efectivament l'objecte en qüestió se li facilita el telèfon de l'usuari, per tal que es posi en contacte amb ell. Si la gestió resulta negativa, la mateixa

**Davant les nombroses trucades que es rebien comunicant la pèrdua d'objectes als taxis, l'Entitat Metropolitana del Transport va decidir assumir, des del passat mes de maig, el servei anomenat "d'Objectes perduts" com una funció més, tant en interès dels usuaris com dels propis taxistes**

Entitat ho comunica a l'usuari.

## Molt bona resposta

Des que s'ha posat en funcionament aquest servei, s'han comptabilitzat un total de 601 trucades, de les quals moltes s'han pogut solucionar satisfactòriament.



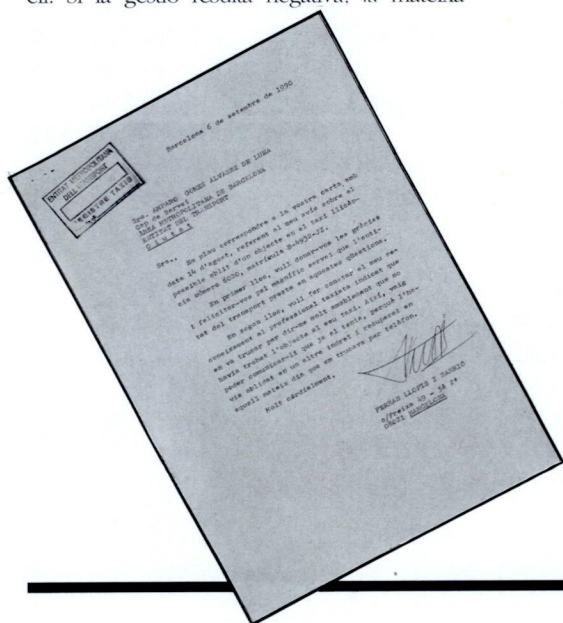
*El telèfon on els passatgers poden comunicar les pèrdues és el 412.00.00.*

Hem de ressaltar la bona acollida que ha tingut aquesta iniciativa en el sector del taxi. Així mateix, l'EMT vol agrair la col·laboració de tots els professionals taxistes que han intentat en tot moment ajudar a trobar els objectes extraviat.

En aquest sentit, hem rebut nombroses cartes d'usuaris tant reconeixent l'agilitat del sistema instaurat i els seus bons resultats com per felicitar-nos per l'honradesa i professionalitat del col·lectiu.

## Afavorir la imatge del taxi

L'Entitat considera, per tant, que es tracta d'un servei a potenciar, ja que a més de cobrir una necessitat dels viatgers contribueix a millorar la imatge del sector.



## Balanc del servei

Mesos:	VII	VIII	IX	X	Total(*)
<input type="checkbox"/> N° de comunicacions d'objectes perduts	100	48	98	158	601
<input type="checkbox"/> N° de gestions realitzades per telèfon	18	22	37	39	226
<input type="checkbox"/> N° de gestions realitzades per correu	77	22	57	110	339
<input type="checkbox"/> N° de casos no resolts per ser incorrectes o incompletes	5	4	4	9	36
les dades facilitades per l'usuari	5	4	4	9	36

\* en aquestes dades s'inclouen les comunicacions rebudes i les gestions fetes des de l'inici del servei.

# ACTA nº 5

## Reunión Administración - Asociaciones del Taxi

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

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

A las once horas treinta minutos, queda abierta la sesión.

Interviene el Sr. Galván para solicitar que estas reuniones se graben y asimismo manifiesta que en la corrección del Acta núm. 3 no quedó suficientemente reflejada su petición de ampliación del horario nocturno.

Contesta el Sr. Laporta en el sentido de que se estudiará la petición de la grabación de las reuniones, siempre que estas grabaciones queden en poder de la Entidad. Respecto a la corrección de las actas comenta que se debería especificar en el texto en qué consiste la rectificación, para que se reproduzca literalmente.

El Sr. Gracia solicita que en todos los Órdenes del Día de las reuniones se incluya un apartado de "Ruegos y Preguntas".

El Sr. Laporta responde en sentido afirmativo.

Seguidamente se pasa a tratar los temas de la Orden del Día.

### **Consejo Consultivo**

El Sr. Laporta explica que se trata de un órgano de asesoramiento de la Gerencia con participación de los diferentes estamentos vinculantes del taxi, como la Guardia Urbana, Tráfico, Asociaciones de Consumidores, etc. Se han reservado ocho puestos para representantes del Taxi, pero cree que sólo deberían estar presentes los cuatro más representativos del sector.

El Sr. Galván manifiesta la urgencia de que se constituya el Consejo Consultivo y que, de acuerdo con los resultados obtenidos en la consulta al sector del pasado día 30 de mayo, le corresponderían 5 escaños.

El Sr. Laporta explica que no estamos delante de la constitución de un Parlamento, donde se tiene que votar. El carácter del órgano es consultivo y está formado por representantes de organismos heterogéneos. Propone, en consecuencia, que cada grupo esté representado por una persona. Pero manifiesta que, si el Sr. Galván entiende que esto le perjudica, está dispuesto a nombrar a dos representantes del G.U.T. hasta que se celebre otra consulta. De esta forma la proporción no queda alterada.

El Sr. Santacreu está de acuerdo con el Sr. Galván.

El Sr. Gracia aprueba la propuesta del Sr. Laporta porque considera que, aunque asista un solo representante del G.U.T., ya se sabe a qué número de taxistas representa. No obstante, no se opone a que el G.U.T. esté presente en el Consejo con más de un representante.

Se aprueba por parte de todos los asistentes que el Consejo se constituya con dos miembros del G.U.T. y uno por cada uno de los otros grupos representativos totalizando, por tanto, 5 miembros.

El Sr. Laporta informa que enviará un oficio a cada asociación para que designe a la persona que le representará y un suplente.

El texto de la norma se someterá a información pública y audiencia de los interesados por un período de 30 días, de conformidad con la normativa vigente.

### **Faltas administrativas, sanciones y procedimiento sancionador**

El Sr. Laporta expone la dificultad que comporta el tema sancionador y la conveniencia de involucrar el conjunto del colectivo para tipificar las conductas que perjudican al propio sector del Taxi.

El método propuesto es la encuesta a los taxistas y, posteriormente, la reunión en grupos de trabajo de los encuestados para llegar a formar una opinión mayoritaria. De esta forma el código sería mejor aceptado y defendería con mayor eficacia los intereses del sector.

Se debe reseñar que sería la primera vez que un colectivo participa en un trabajo de este tipo.

El Sr. Galván valora positivamente la anterior exposición, porque supone la participación del taxista. No obstante, añade que se debería informar a los ciudadanos sobre los derechos del taxista.

El Sr. Laporta manifiesta que ya había previsto hacer una encuesta posterior entre los taxistas sobre las actitudes molestas de los usuarios, para darlas a conocer a la opinión pública. Cree que esto se debería hacer en una segunda etapa.

El Sr. Galván expresa que uno de los representantes del taxi debe asistir a los coloquios.

El Sr. Laporta considera que no es posible, porque el taxista ha de tener plena libertad. En este sentido la Entitat Metropolitana del Transport tampoco estará presente. Una actitud contraria desvirtuaría el método de trabajo.

El Sr. Nebot matiza que ya participarán cuando les corresponda como taxistas.

El Sr. Galván discrepa de esta postura, mientras que el Gerente de la Entitat insiste en la necesidad de libertad para que la encuesta tenga validez.

El Sr. Galván cree que esta fórmula supone realizar un debate de espaldas a las agrupaciones representativas.

El Sr. Cazcarra explica que la intervención de las agrupaciones representativas se hará en la fase de articulación del texto.

El Sr. Laporta concreta que, en la aprobación del texto reglamentario, se tendrá en cuenta la opinión de los sindicatos representativos.

Los Sres. Galván y Cazcarra solicitan participación de los sindicatos en la formulación de las preguntas.

El Sr. Nebot explica que se trata de un listado de hechos, y que lo que se pide es que respondan si consideran que constituyen faltas leves, graves o muy graves. Se sigue la sistemática de la Ley de Ordenación de Transportes española y catalana y el Reglamento de 28 de septiembre último.

El Sr. Laporta lee las preguntas de la encuesta.

El Sr. Cazcarra pregunta el valor que se dará al resultado de la encuesta.

El Sr. Laporta manifiesta que se valorarán los resultados de los debates.

El Sr. Fuentes expone que se debe analizar que estas preguntas se formulan a los taxistas y que parece que sólo se les pide que opinen en contra suya. Se debería estimular al taxista para que conteste. Que sienta esta necesidad. Esto se conseguiría pidiéndole que opine sobre las actitudes que debería tener el usuario del taxi.

El Sr. Laporta informa que la carta que acompaña

el citado cuestionario explica que su respuesta le favorecerá, porque se le permite participar en la determinación de los hechos que perjudican al sector.

El Sr. Santacreu insiste en la conveniencia de informar a los ciudadanos sobre los derechos de los taxistas y las obligaciones de los usuarios.

El Sr. Laporta propone publicar en la Revista del Taxi que se realizará esta segunda encuesta.

El Sr. Gracia también está de acuerdo en el hecho de que sólo se está hablando de obligaciones, pero no de derechos para el taxista. Considera el tema delicado y plantea su temor ante un posible resultado negativo para el sector.

Continúa con la constatación de que las actuales sanciones bien aplicadas ya son suficientemente graves para los taxistas.

La preocupación de estos profesionales se centra en las tarifas y en la defensa frente a las denuncias que puedan recibir. Estima que los pliegos de cargos dejan al taxista totalmente indefenso, y que muchas comunicaciones se refieren a las alegaciones presentadas por el taxista, pero no especifican su contenido. En otros casos las dilaciones en el procedimiento son exageradas, no se admiten careos, etc.

Se debe tener en cuenta también, según el Sr. Gracia, que pequeñas empresas actúan sin malicia, sólo por desconocimiento de las normas.

También se han de conocer los expedientes incoados por Tráfico y por la Guardia Urbana por infracciones de circulación, al margen de los de la Entitat.

El Sr. Laporta responde diferenciando tres temas: Un primer tema es el procedimental. Aquí se tiene que aplicar la Ley de forma estricta y justa. El segundo es el tiempo que dura el procedimiento. Está de acuerdo en la necesidad de rapidez en la resolución de las sanciones. El tercero es el de fondo. Expone que ahora se está proponiendo una fase previa al expediente de modificación reglamentaria donde se da audiencia a los representantes sindicales. En este trabajo previo es conveniente que participen los taxistas, para que se sientan corresponsables, y entiendan que las conductas infractoras perjudican al propio colectivo.

El Sr. Nebot resalta que se trata de un código que favorece al sector. Es un instrumento de defensa. El sujeto pasivo perjudicado es el grupo de taxistas, de los cuales 8.000 profesionales no han tenido ninguna denuncia.

El Sr. Galván manifiesta que el temario no ha estado formulado por los representantes de los taxistas y que éstos tampoco han participado en su elaboración. Quiere destacar que no se está aplicando el Reglamento del Taxi, que exige la notificación por el Agente del boletín de denuncia; también hace referencia a las 125 denuncias formuladas por no llevar módulo. En este caso el Guardia podía haber comprobado si efectivamente el hecho estaba motivado por una avería.

El Sr. Nebot explica que en este supuesto no se incoa expediente sancionador, sino que se envía al taxista un requerimiento para que pase por las I.T.V.

El verdadero infractor reincidirá y, dado que estamos delante de una operativa continuada, se podrán distinguir los casos de averías y las faltas.

Por otra parte, también coincide circular con pasaje y sin módulo con conductores que utilizan interruptores indebidamente o aplican la tarifa "P".

El Sr. Gracia solicita que se comunique todo lo que hace referencia a sanciones a los sindicatos.

El Sr. Laporta insiste en la necesidad de conocer la opinión del sector.

El Sr. Santacreu mantiene que se pregunten las infracciones que realizan los usuarios.

El Sr. Fuentes propone que los taxis lleven folletos con los derechos y obligaciones de los taxistas.

El Sr. Gracia se muestra conforme y propone que se incentive a los taxistas con premios por honradez, limpieza, etc.

El Sr. Galván plantea el tema de los usuarios que no pagan los servicios prestados. En el caso de que se vaya a la Comisaría, se identifique al usuario y éste sea reincidente, solicita que la Entitat intervenga.

El Sr. Santacreu propone, que se lleve un archivo de denunciantes.

El Sr. Nebot comenta que esto se ha hecho con los Guardias Urbanos, y sólo se han detectado dos casos irregulares.

El Sr. Laporta, en relación con la sugerencia del Sr. Gracia de otorgar premios a determinados taxistas por su conducta, acepta elaborar unas bases para la concesión de los mismos.

El Sr. Fuentes comenta que enviar cartas de reconocimiento sería muy gratificante para los buenos profesionales.

Después de diversas intervenciones de los representantes sindicales, encaminadas a añadir la encuesta sobre las actitudes de los usuarios, el Sr. Laporta se compromete a realizarla juntamente con la relativa a las sanciones.

El Sr. Nebot toma la palabra para aclarar el escrito presentado en esta Entitat, el 4 de octubre último, por el Sr. Gracia, sobre el tema del procedimiento sancionador.

Explica que, en el primer escrito que se dirige al taxista, se le comunican los hechos denunciados. El segundo califica la conducta en vista a las alegaciones y pruebas que haya aportado el denunciado y concreta la sanción aplicable. Se le da, en este momento, una segunda oportunidad de defensa, al presentar escrito de descargo, antes de resolver el expediente.

Este proceso puede modificarse, pero si se abrevia eliminando uno de los dos escritos, la calificación de la sanción ha de ser genérica, al no conocer en el momento de formular el pliego de cargos la versión de los hechos del taxista.

El Sr. Gracia comenta que es cierto que algunos casos que ha llevado se han archivado sin formulación de pliegos de cargos, en atención a las alega-

ciones de los conductores. Pero plantea otro caso de gran lentitud en la resolución y en el procedimiento.

Solicita que los casos atrasados por faltas leves se archiven; por ejemplo los casos de utilización de baremos fuera de plazo, todavía por resolver.

El Sr. Galván introduce el tema de los recibos de taxis, recordando que en una reunión anterior se había aprobado su venta por las asociaciones profesionales.

El Sr. Laporta explica que está buscando una máquina para taladrar los recibos con el número de licencia, y que se está estudiando la numeración de los talonarios.

El precio fijado será de 50.- ptas., para los sindicatos, y se podrán vender a los taxistas a 60.- ptas. (I.V.A. incluido), para cubrir los gastos que estas asociaciones puedan tener al taladrar, numerar y contabilizar las ventas.

### **Aplicación en los taxímetros de las tarifas de autotaxis para el ejercicio 1991**

El Sr. Nebot informa que se ha dado curso a la petición de los sindicatos para que entren en vigor las nuevas tarifas durante el mes de diciembre.

El Sr. Galván pregunta si ya se ha reunido la Comisión de Precios, a lo que contesta el Sr. Nebot que se ha enterado de que la reunión tendrá lugar próximamente.

El Sr. Santacreu solicita que se remita una carta a los taxistas que todavía lleven taxímetros mecánicos, por si quieren cambiarlos. Se les debería advertir que, ya que cada tarifa deberá llevar su tarifa horaria correspondiente, el próximo año quizá no puedan adaptarse.

El Sr. Galván está conforme con esta advertencia para el año 1992.

El Sr. Gracia interviene para señalar que sería conveniente que esta información la dieran las casas de taxímetros, para que los vayan cambiando voluntariamente.

El Sr. Galván comenta que hay que dar publicidad al hecho de que los sindicatos están trabajando en base a tarifas horarias diferentes para el próximo aumento.

El Sr. Laporta expone que, si los taxímetros funcionan, la Entitat no intervendrá.

El Sr. Fuentes propone que estas advertencias se acompañen de unos incentivos de las casas de taxímetros, como podría ser una garantía más larga de los taxímetros, ofreciendo un cambio de tarifas gratuito, etc.

El Sr. Nebot explica que la responsabilidad respecto a los taxímetros corresponde al Departamento de Industria.

El Sr. Galván manifiesta que sabe que la Entitat se ha dirigido a Industria y a Metrología con el fin de que se pronuncien sobre la aplicación de las tarifas.

Entiende que el problema suscitado con la nom-

brada "Tarifa P" (posición del taxímetro "A PAGAR") es un problema no de los taxímetros sino de los módulos, que se han quedado antiguos. Esto se solucionaría si se instalara un sistema display.

Añade que el número de taxímetros que no asimilan el cambio tarifario o que necesitan una reforma costosa es numeroso.

El Sr. Laporta destaca que, de hecho, lo que sucede es que determinados taxímetros no funcionan de acuerdo con las normas vigentes y explica que existen dos posibilidades: la primera es que, en posición "A PAGAR", el taxímetro quede desembrazado; la segunda que quede embragado con la Tarifa 3, lo que supone una modificación importante en los taxímetros mecánicos.

El Sr. Nebot comenta la Legislación Comunitaria en esta materia, así como la Ley francesa y la Reglamentación española y concluye que, dado que la Legislación Comunitaria permite que en posición "A PAGAR" el taxímetro quede embragado en la tarifa aprobada por los estados miembros, cuando el Reglamento español establece que el taxímetro quedará embragado en el punto donde se encuentre, hemos de entender que ha de quedar embragado en la Tarifa 3.

Frente a los problemas de algunos taxímetros para adaptarse a esta normativa, este año funcionaban en posición "A PAGAR" desembrazados.

Esto evita también el fraude, que se ha detectado en taxímetros que pueden aplicar la Tarifa 1 en la posición "A PAGAR".

Pide acto seguido al Sr. Galván que explique los motivos de los taxistas que quieren que los taxímetros queden embragados en posición "A PAGAR".

El Sr. Galván contesta que lo hacen para poder comprobar personalmente si sus taxímetros funcionan correctamente. Añade que también pueden comprobarlo de esta forma los inspectores.

Pide, finalmente, que se aplique la reglamentación española vigente.

El Sr. Laporta insiste en que algunos taxistas aprovechan la "Tarifa P" para cobrar indebidamente. Comenta que la legislación específica que en la posición "A PAGAR" el taxímetro quedará embragado en el punto donde se halle, es decir, en la ciudad. El problema viene dado porque en el Área Metropolitana existen tres tarifas, pero ha de entenderse que la tarifa de aplicación más generalizada es la 3; en consecuencia, es ésta la tarifa con la cual ha de quedar embragado el taxímetro.

El Sr. Galván considera que continúa siendo posible el fraude circulando con el módulo apagado y aplicando la "Tarifa 1".

El Sr. Nebot responde que de esta forma el usuario puede ver en el taxímetro que va con la "Tarifa 1", y que se habían recibido comunicaciones de usuarios que preguntaban cuál era la "Tarifa P".

El Sr. Laporta propone que los taxímetros que puedan, tengan embragado el taxímetro en la Tarifa 3, en la posición "A PAGAR", y que los otros vayan desembrazados.

El Sr. Galván considera que Industria debería pronunciarse sobre la "Tarifa P", pero entiende que han de ir todos en las mismas condiciones, embragados o no.

El Sr. Santacreu opina que este asunto es una guerra comercial que perjudica a todos los taxistas, los cuales no tienen nada que ver con ello.

El Sr. Laporta señala que se ha de buscar una solución que no perjudique a los taxistas.

El Sr. Gracia y el Sr. Fuentes resaltan que ha de perseguirse el fraude.

El Sr. Laporta se compromete a investigar de forma exhaustiva, marca por marca, los problemas que presenta cada taxímetro, para que la "Tarifa P" quede embragada en la Tarifa 3, hacer una propuesta a Industria que no perjudique a ningún taxista y, en el caso de que alguno se vea perjudicado, la Entitat pondrá los elementos necesarios para que esto no suceda.

El Sr. Fuentes cree que lo mejor sería pedir permisividad a Industria hasta 1991 para que vayan desembrazados.

El Sr. Galván acepta que los taxímetros que lo permitan vayan embragados con la Tarifa 3 y los otros, desembrazados.

El Sr. Gracia solicita que se concluya el proceso de aplicación tarifaria con armonía.

## Ruegos y preguntas

El Sr. Fuentes solicita que, en una próxima reunión, se trate el tema de las empresas.

Con 10 días de antelación a la reunión se compromete a pasar un estudio a cada uno de los sindicatos y a la Administración.

El Sr. Gracia pide que se estudie el tema de los giros en Rambla de Cataluña. También solicita que se le facilite un informe sobre la interpretación de la Disposición Transitoria Cuarta del Reglamento Nacional en el futuro.

Pide que se suprima la necesidad de presentar la factura del taller que va a efectuar la reparación, para pintar calcas en las I.T.V.

Asimismo, pregunta que si, para publicar en la sección Bolsa de Licencias de la "Revista del Taxi", se solicita autorización al interesado.

El Sr. Laporta contesta en sentido afirmativo.

El Sr. Laporta declara que próximamente se aprobará un Decreto para pagar una dieta de 10.000.-ptas. al representante de las asociaciones sindicales y empresariales que asista a estas reuniones con la Entitat.

A las dieciséis horas, y sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión extendiéndose la presente acta.

# LES FESTES AL VOLANT?



# VOLANTA A



# LES FESTES!

Embussos, frenades, botzines, problemes d'aparcament. Aquest any, oblidat del volant. Per viure les Festes de veritat, utilitza els

Transports Públics. Des de qualsevol punt Barcelona volant fins al centre i les seves rodalies. Guanyaràs temps de Festes!.



GUANYARÀS TEMPS DE FESTES!



## Citroën XM, lo más innovador de la marca

M. Àngels Pujol

**Galardonado como Coche del Año en Europa 1990, el Citroën XM es el modelo designado por la marca del doble galón para sustituir al CX, lo cual no es tarea fácil, máxime cuando éste no sólo ha tenido una buena aceptación en el mercado, sino que además se inscribe en el segmento más alto.**

A nivel estético, el XM ofrece una carrocería moderna y muy aerodinámica. Sigue la pauta marcada con el CX, que en su día fue calificada de revolucionaria, pero la sensación que proporciona es la de ser un coche "inferior" a su predecesor, aunque sus cotas externas son mayores. La abundante superficie acristalada ofrece una buena visibilidad desde todos los ángulos, excepto hacia atrás. La acusada inclinación del cristal trasero hace que el conductor tenga limitada la visibilidad a través del retrovisor y, desde luego, la presencia del alerón trasero no facilita esta visión.

En el interior, Citroën ha cuidado los detalles y los acabados son buenos. Los mandos e interruptores complicados han sido cambiados por otros de tipo convencional y de fácil interpretación. Por lo demás, la comodidad preside el entorno del habitáculo con un excelente trabajo de insonorización y unos asientos amplios y cómodos, incluso mejores que los que llevaba el viejo CX.

### Confort ante todo

Con 4,70 m. de longitud, bien puede decirse que en el XM hay espacio para todos y para todo. El conductor dispone de 94 cm. desde el respaldo de su asiento hasta el pedal del acelerador y ello significa que una persona de envergadura pueda acomodarse con facilidad, ya que dispone también de 89 cm. hasta la altura del techo. Detrás, los ocupantes gozan de amplitud para las piernas, exactamente 86 cm. y otros 85 hasta el

techo de la parte trasera. Confort y amplitud son dos de las características de este modelo. Ninguno de sus ocupantes debe sufrir incomodidades, pues con una anchura exterior de 1,79 metros, los de las plazas delanteras disponen de 1,48 metros a la altura de los hombros, y los de las traseras 1,44 m.

A la hora de abrir el maletero, el usuario se encontrará con un portón de generosas dimensiones y un no menos elevado grado de apertura que supera el metro de altura. Por otra parte, la plataforma de carga se halla a la misma altura del parachoques, lo que supone una altura de 63 cm. respecto al suelo. La capacidad del maletero es de 455 dm<sup>3</sup>, con unas cotas internas de 1,10 m. de anchura, 0,97 de profundidad y 0,46 de altura hasta la bandeja.

### Motores para todas las necesidades

Citroën propone cuatro motores, dos de gasolina y dos diesel. En el primer apartado, la versión más baja corresponde a un cuatro cilindros de 2 litros y 130 CV de potencia, mientras que la otra es un seis cilindros en V de 3 litros, 170 CV de potencia y unas excelentes prestaciones. El motor de dos litros, algo más ruidoso que el V6, da la sensación de ser algo insuficiente para mover los 1.300 kilos de peso del vehículo. Sólo cuando se sobrepasan las 3.000/3.500 revoluciones empieza a dar síntomas de elasticidad y potencia. El motor V6, más progresivo, ofrece unas excelentes prestaciones.

En cuanto a los motores diesel, uno atmosférico y otro dotado de turbo, Ci-



troën ofrece la particularidad de que ambos adoptan una culata multiválvulas, auténtica novedad mundial reservada a los motores de gasolina. Dicha culata de tres válvulas por cilindro, dos de admisión y una de escape, permite mejorar el llenado de aire que entra en el motor, aumentando el par y la potencia a la vez que disminuye la emisión de gases contaminantes. En ambos casos se trata de un cuatro cilindros en línea y dos litros, de 83 CV el atmosférico y 110 CV de potencia el turbo.

El primero de ellos, a bajo régimen, se muestra algo perezoso, pero sólo es cuestión de situarlo a un régimen superior a los 3.000 r.p.m. y a partir de aquí ofrece un comportamiento muy bueno, aunque el nivel de ruido que emite es más alto de lo deseable. En cambio, el motor turbo ofrece unas prestaciones más brillan-

## Principales características técnicas

	2 litros	V61	Diesel	Turbodiesel
<b>Motor:</b>	4 cil. línea	6 cil. en V	4 cilindros en línea	
<b>Cilindrada:</b>	1.998 cc	2.849 c.c.	2.138 c.c.	2.088 c.c.
<b>Potencia :</b>	130 CV/5.600 rpm.	170 CV/5.600 rpm.	83 CV/4.600 rpm.	110CV/4.300 rpm.
<b>Velocidad máx.:</b>	205 Km/h.	222 Km/h	176 Km/h.	192 Km/h.
<b>Suspensión:</b>	Hidráulica o hidroactiva.			
	Delantera: tipo McPherson con elementos hidráulicos y barra estabilizadora, Trasera: brazos tirados con elementos hidráulicos y barra estabilizadora.			
<b>Caja de cambio:</b>	Manual de cinco velocidades más marcha atrás.			
<b>Frenos:</b>	Delante: discos ventilados. Detrás: discos.			
<b>Peso en vacío:</b>	1.310 Kg	1.430 Kg	1.305 Kg	1.380 Kg
<b>Volumen maletero:</b>	500 dm <sup>3</sup>			
<b>Capacidad depósito:</b>	65 litros			
<b>Longitud:</b>	4,71 metros			
<b>Anchura:</b>	1,79 metros			
<b>Altura:</b>	1,40 metros			
<b>Consumo a 90 km/h:</b>	6,3 litros	8,0 litros	5,1 litros	4,9 litros
<b>Consumo a 120 km/h:</b>	8,1 litros	9,9 litros	6,7 litros	6,5 litros
<b>Consumo urbano:</b>	11,5 litros	15,0 litros	8,0 litros	8,5 litros

tes, pero cabe reseñar que hasta que el turbo no entra en acción no se aprecian sus verdaderas posibilidades.

El XM en sus versiones más altas ofrece la suspensión hidroactiva contro-

lada electrónicamente, mientras que en el resto mantiene la hidráulica ya conocida de la marca. El comportamiento del coche es muy bueno, con una excelente estabilidad, pero en carretera virada la carrocería tiene una ligera

tendencia al balanceo, aunque menos acusada que en el CX. Por otra parte, la dirección es menos sensible y más agradable. Por contra, los frenos son eficaces pero con un tacto especial al que hay que acostumbrarse.

**Senyor/a taxista:**

**Prengui Nota**

*L'Entitat Metropolitana del Transport romandrà tancada el proper dia 31 de desembre.*

*No obstant, el Registre General restarà obert*

*Gràcies i perdonin les molèsties*

# EL SISTEMA DE FRENOS (2a. parte)

**Sebastián Ato Villalba**

*Profesor de Mecánica de la "Escola del Taxi de Ciutat Grogà"*

## Servofrenos

Los servofrenos permiten que, con el menor esfuerzo posible, el conductor paralice parcial o totalmente el vehículo de la forma más eficaz y suave posible.

Los servofrenos se pueden clasificar de la siguiente forma: a) de vacío; b) hidráulicos; c) de aire comprimido y d) frenos eléctricos.

### Servofrenos de vacío

Dentro de esta clasificación se puede destacar al "Master-Vac", pues ocupa un mínimo espacio y peso en el automóvil y es el sistema más empleado. El master-vac se encuentra dispuesto entre la bomba de mando o presión y el pedal. Su misión se centra en aprovechar la depresión que existe en el conducto de admisión cuando el motor está en marcha; es decir, que parte de esta depresión que hace el motor la aprovecharemos para ayudar al sistema de mando a que la frenada sea más suave y con el mínimo esfuerzo posible.

### Hidráulicos

De todos ellos se debe considerar el "Hidrovac". Este aparato presenta la ventaja de que se puede instalar en cualquier punto del vehículo. No obstante, este sistema ya se está quedando bastante anticuado en los automóviles. El sistema del Hidrovac es simplemente una bomba de mando secundaria que está en unión con el propio circuito hidráulico.

### Aire comprimido

El servofreno de aire hidráulico

se emplea únicamente en vehículos pesados y consiste en una serie de mandos neumáticos. La generación de aire es producida por un compresor que está instalado en la distribución del motor; es decir, cuando se pone el motor en marcha se empieza a producir una cantidad de aire que se suministrará a una válvula reguladora de presión. A su vez, de éstos se repartirá la cantidad de aire necesaria que se requiera en la frenada, puesto que el circuito comunica con el pedal de freno.

### Frenos eléctricos

Son también utilizados en vehículos pesados. Presentan un sistema que va totalmente independiente del pedal de freno y está compuesto por unas bobinas inductoras, que

van unidas al bastidor y al árbol de transmisión del vehículo. Cuando se conectan estas bobinas se crea un campo magnético, éste hace frenar la transmisión y ésta el cambio de velocidades motor.

### Purga de aire en el circuito hidráulico

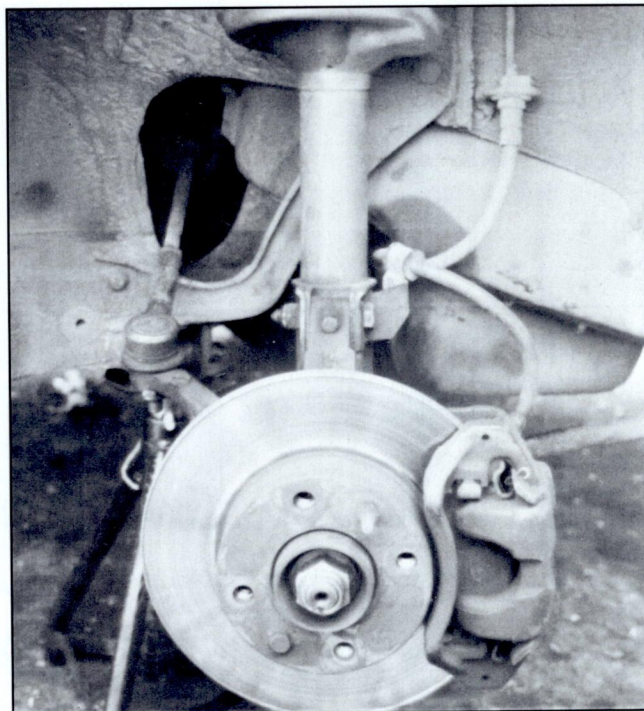
La purga de aire o sangrado consiste en evacuar el aire que pueda existir en el circuito hidráulico, pues éste permite que la bomba de mando pierda presión.

Para evacuar el aire se procede de la forma siguiente: la primera operación que se debe hacer es llenar el depósito de líquido que está situado en la parte superior de la bomba de mando, entre uno y dos centímetros de la indicación de

máximo. A continuación, con la ayuda de otra persona, se pisará el pedal de freno cuando así se le indique. Una vez dispuestos a purgar el aire, se empieza por la parte más cercana a la bomba de mando, las ruedas delanteras. Se debe indicar a la persona que colabora en la operación que pise un par de veces el pedal, aguantándolo mientras se afloja el sangrador de una de las ruedas, teniendo en cuenta que hay que poner un tubo flexible en el sangrador para que cuando salga el líquido éste caiga en un recipiente limpio para aprovechar el líquido y evitar que éste salpique la pintura de la carrocería, ya que el líquido actúa de disolvente.

Una vez finalizada esta operación, se vuelve a cerrar el sangrador y se pisa de nuevo dos o tres veces más el pedal. Se volverá a pisar hasta que se consiga abrir el sangrador y hasta que veamos que no sale aire sino líquido a presión. Esta operación se volverá a ejecutar en la rueda que falta de la parte delantera y se pasará a las traseras realizando los mismos pasos que en las delanteras.

En caso de no disponer de ayuda, se debe proceder a sacar los cuatro sangradores y sólo hay que procurar que no se vacíe el depósito de líquido, pues éste irá saliendo por su propio peso e irá evacuando el aire que pueda haber en el circuito. Una vez se observa que el líquido sale sin problema alguno, se irán poniendo los sangradores uno por uno, apretándolos adecuadamente. Finalizada la operación, se revisa el nivel de líquido y se da por acabada la purga de aire en el circuito hidráulico.



*Sistema de freno (parte delantera)*



## 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. Cuentarrevoluciones. 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**



# Montjuïc:

## el mirador natural de Barcelona

Josep Ma. Casals i Meseguer  
Historiador i professor de l'Escola del Taxi

El nom de Montjuïc procedeix de l'Edat Mitjana, quan s'hi instal·la un cementiri jueu; Montjuïc, doncs, significa "muntanya jueva", o "muntanya dels jueus". Abans, però, hom creia que el seu nom procedia de l'època romana, per haver-s'hi bastit un temple dedicat al déu Júpiter; així, Montjuïc procediria de les paraules llatines "mons Iovis", muntanya de Júpiter.

Tot i que el primer projecte d'urbanització de Montjuïc, obra de Josep Amargós, data de 1894, la fesomia actual de la muntanya és el resultat de dos esdeveniments singulars: l'Exposició Internacional de 1929 i els JJ.OO. de 1992.

Amb motiu de l'Exposició de 1929 es va urbanitzar la Plaça d'Espanya i els accessos a la muntanya; avui resten encara dempeus un gran nombre de construccions de l'època.

Els JJ.OO. del 92, a més de crear un nou complex d'equipaments esportius per a la ciutat, han permès de remodelar la muntanya amb la creació del parc del Migdia, la renovació dels accessos i la millora de la urbanització de Montjuïc, que es converteix en un centre esportiu, cultural i de lleure lligat a la ciutat.

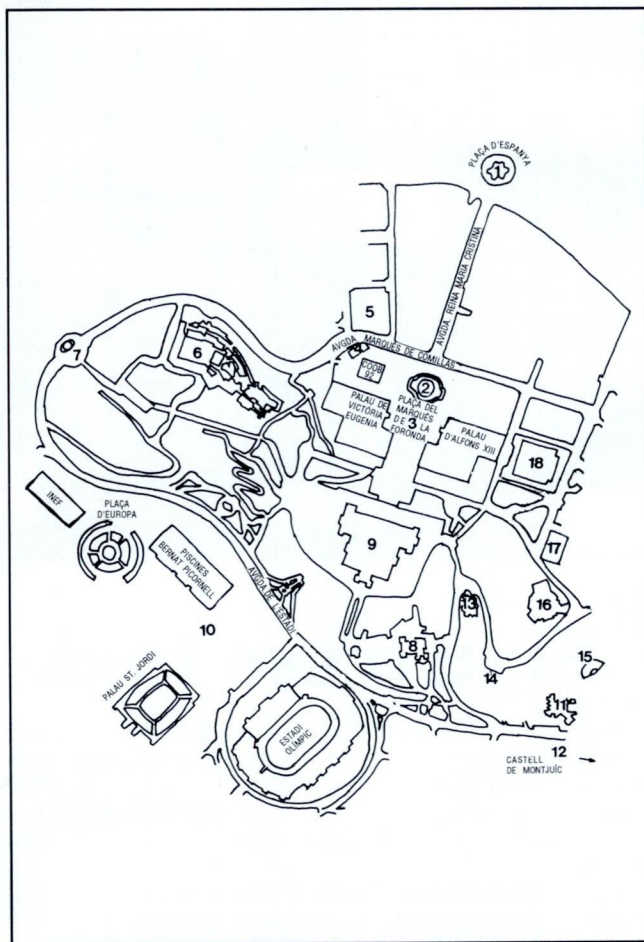
### Visita

#### a la muntanya

L'itinerari que suggerim fa un recorregut a través de divuit punts d'indubtable atractiu, pel seu valor històric, artístic i cultural.

**1.- Plaça Espanya:** aquesta Plaça constituïa l'entrada monumental a l'Exposició de 1929. D'aquesta època daten la gran columnata i les dues torres de 47 m. d'alçada, projectada per Ramon Reventós i Farrarons; van ser anomenades 'venecia-

*Amb els seus 173 metres d'altitud, Montjuïc és el millor mirador natural de la ciutat. La seva història és tan antiga com la de Barcelona. Els laietans -els ibers que vivien al Pla de Barcelona- probablement tenien un dels seus poblats a la muntanya. Més tard, a l'època romana, s'hi deuria aixecar una torre de guaita per tal de vigilar el litoral. Des de temps antics, i fins al segle XV, el port de Barcelona va estar situat al peu de Montjuïc, a migdia, com ens recorda el nom del barri del Port, al peu de la muntanya.*



nes" perquè imiten el campanar de l'Església de Sant Marc de Venècia. Enmig de la plaça hi ha la font monumental de Josep Ma. Jujol, amb escultures de Miquel Blay, també de 1929. De la font arrenca l'Av. de la Reina Ma. Cristina que travessa el recinte de la Fira de Barcelona. Aquesta ocupa una extensió de 250.000 m<sup>2</sup>.

**2.- Plaça de la Font Màgica:** les fonts lluminoses van ser un dels grans atractius de l'Exposició de 1929. Dissenyades per l'enginyer Carles Buhigas, barregen jocs d'aigua i de llum de colors. Prop de la Font hi ha l'antic pavelló de l'INI, que avui acull l'Oficina Olímpica.

**3.- Plaça del marquès de Foronda:** els Palaus d'Alfons XIII i Victòria Eugènia són obra de Josep Puig i Cadafalch, les seves torres reproduïxen les del Pont reial de València i les seves portes, les de l'església de Caldes de Montbui. També daten de l'Exposició de 1929.

**4.- Pavelló d'Alemanya a l'Exposició de 1929:** Aquesta obra de l'arquitecte Ludwig Mies van der Rohe va assenyalar el naixement dels corrents arquitectònics actuals. Desapareguda en acabar l'Exposició, l'Ajuntament de la ciutat ha promogut la seva reconstrucció.

**5.- Fàbrica Casarramona:** a la cantonada del c/ Mèxic i l'Av. del marquès de Comillas; aquest edifici, projectat per Josep Puig i Cadafalch el 1911, és una mostra excel·lent d'arquitectura industrial modernista; avui s'utilitza com a caserna policial.

**6.- Poble Espanyol:** Va ser un dels atractius de l'Exposició de 1929. Fou projectat per Miquel Utrillo i Xavier Nogués, amb la idea de reunir les edificacions més representatives de cada regió d'Espanya en un sol

poble, que havia de tenir la forma típica dels pobles espanyols, amb plaça major, església, etc. En el seu interior hi ha dos museus: el d'Arts Gràfiques i el d'Indústries i Tradicions Populars, on hi ha reconstruïda una casa típica de Pallars amb totes les seves dependències.

**7.- Plaça de Sant Jordi:** hi ha una extraordinària estàtua de Sant Jordi a cavall, obra de Josep Llimona.

**8.- Palauet Albéniz:** es va construir el 1929 per tal d'hostatjar els reis Alfons XIII i Victòria Eugènia durant la seva estada a Barcelona amb motiu de l'Exposició.

**9.- Palau Nacional:** va ser edificat el 1929 amb l'objecte d'exposar-hi obres d'art espanyoles de totes les èpoques. Des del 1934 hi ha el Museu d'Art de Catalunya, on es conserva el millor conjunt de pintura romàntica d'Europa, i una excel·lent col·lecció de pintura i imatges gòtiques. Actualment és tancat per remodelar-lo d'acord amb un projecte de l'arquitecta italiana Gae Aulenti.



*Sant Jordi*  
(Josep Llimona)



*Palau Nacional*

**10.- Anell Olímpic:** és la zona on es desenvoluparan les proves més importants dels JJ.OO. de 1992. El formen el palau Sant Jordi, obra de l'arquitecte japonès Arata Isozaki; la Universitat de l'Esport (futura seu de l'INEF), projectada per Ricard Bofill; l'Estadi Olímpic, aixecat el 1929 i recentment ampliat, i les Piscines Picornell, completament renovades.

**11.- Fundació Miró:** obra de l'arquitecte Josep Ma. Sert, acabada el 1975, conserva el llegat del pintor Joan Miró. Actualment pot veure-s'hi també la Font de Mercuri de l'escultor americà Alexander Calder.

**12.- Castell de Montjuïc:** l'any 1640 la Generalitat bastí el primitiu Castell de Montjuïc per defensar Barcelona durant la Guerra dels Segadors. Aquesta primera fortificació va ser reforçada i reformada al llarg dels segles XVIII i XIX i avui forma part del patrimoni de la ciutat. Aquí fou afusellat l'any 1940 el president de la Generalitat Lluís Companys juntament amb moltes altres persones captives després de la Guerra Civil espanyola. Avui acull el Museu de l'Exèrcit.

**13.- Museu Etnològic:** conté objectes de les civilitzacions pre-colombines, filipines, africanes i asiàtiques.

**14.- Font del Gat:** prop de la

font d'aquest nom, l'arquitecte Josep Puig i Cadafalch va projectar i construir un restaurant que es faria molt popular.

**15.- Teatre Grec:** aquesta re



*Anell Olímpic*

producció d'un antic teatre grec es va aixecar el 1929, segons projecte de Ramon Reventós, aprofitant una antiga pedrera. Aquesta construcció ha donat nom al "Grec", festival musical i de teatre que té lloc a Barcelona els mesos de juliol i agost.

**16.- Museu d'Arqueologia:** d'estil noucentista, aquesta obra de Pelai Martínez i Paríció va ser el Palau d'Arts Gràfiques de l'Exposició de 1929. El museu conté peces que van des de la prehistòria fins a les

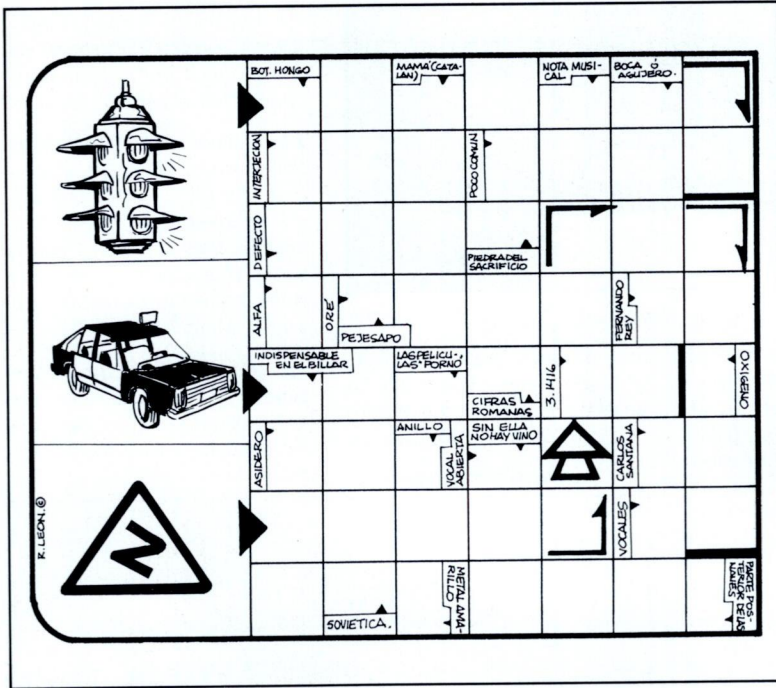
colonitzacions grega (Empúries), i romana. D'aquesta darrera època es conserva un conjunt excel·lent de mosaics.

**17.- Mercat de les Flors:** antic Palau d'Agricultura de l'Exposició de 1929, va ser convertit en un mercat de flors i, més tard, ha estat remodelat com a teatre municipal. La seva cúpula ha estat decorada pel pintor Miquel Barceló.

**18.- Palau Municipal d'Esports:** amb una capacitat per a 12.000 espectadors. Sol acollir concerts i tota mena d'espectacles.



*Palauet Albéniz (entrada)*



## Memorímetro nº22

- 1.- El COOB'92 es un consorcio integrado por \_\_\_\_\_
- 2.- Cómo dice en inglés: Lo siento, hablo muy poco inglés
- 3.- Los restos del Templo de Augusto están en la c/ \_\_\_\_\_
- 4.- El edificio de la Sociedad Catalana de alumbrado y gas está en la calle \_\_\_\_\_, es obra de \_\_\_\_\_
- 5.- La Villa romana de Can Cortada está en el Distrito Municipal de \_\_\_\_\_
- 6.- Los Barrios de Gavarrá i Pedró pertenecen al municipio metropolitano de \_\_\_\_\_
- 7.- \_\_\_\_\_ es el diseñador del Cartel Oficial de los JJ.OO. del 92
- 8.- "Centro Ciudad" está situado en la calle \_\_\_\_\_
- 9.- El nuevo teatro inaugurado recientemente en Sant Andreu recibe el nombre de \_\_\_\_\_
- 10.- ¿Por que calle se entra al "Castell de l'Oreneta"?

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: 8 de enero.

Soluciones página: 33



# LE PRESENTAMOS LA NUEVA IMAGEN DEL TX22



# TAXiTRONiC

Aproveche este cambio de tarifas  
para adquirir un TX22 en cualquiera  
de los siguientes distribuidores:

**TAXIMETROS BARCINO S.L.**  
**TAXIMETROS PACO S.A.**

## **Saló Nàutic Internacional**

data: de l'1 al 9 de desembre  
Lloc: Fira de Barcelona  
Av. Reina Maria Cristina, s/n

## **Setmana del llibre per a Infants**

de l'11 /12 al 20/12  
Saló del Tinell i capella de Santa Àgata  
Pl. del Rei, 9  
Horari: de dilluns a diumenge de 10 a 20 h.

## **Festival de la Infància i la Joventut**

del 26/12 fins al 4/1/91  
Horari: de 10:30 a 14 i de 16 a 20 h.  
Lloc: Fira de Barcelona  
Av. Reina Maria Cristina, s/n

## **Concert de Nadal**

**Coral Sant Jordi amb l'Esquix i l'Espurna**

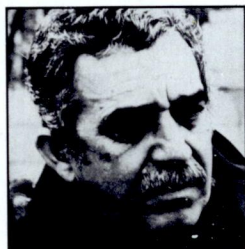
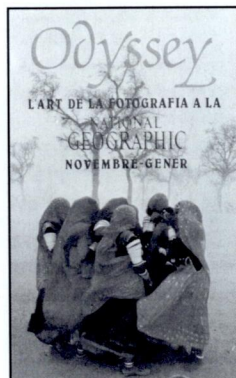
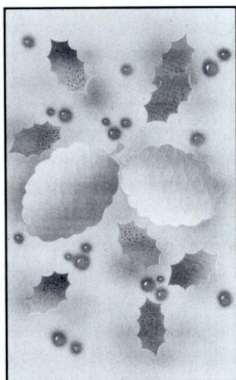
dia 23/12/90  
Lloc: Palau de la Música Catalana.  
Horari: 18 h.  
c/ Sant Francesc de Paula, 2. Telèfon: 301.11.04.

## **Concert de Sant Esteve de l'Orfeó Català**

dia: 26/12/90  
Lloc: Palau de la Música Catalana  
Horari: 19 h.  
c/ Sant Francesc de Paula, 2  
Telèfon: 301.11.04.

## **Fira de Santa Llúcia**

Per a més informació trucar al 010 de Barcelona Informació  
(fins a l'hora de tancar la Revista no es disposava de les dades concretes sobre la seva ubicació).



## **Odyssey**

### **L'art de la fotografia a la National Geographic Society**

del 5/11 fins al 1/91  
Lloc: Museu de la Ciència  
C/ Teodor Roviralta, 55  
Horari: de dimarts a diumenge de 10 a 20 h.  
Preu: 400 ptas. Nens: 250 ptas.  
Aquesta exposició commemora el centenari de la National Geographic Society i recull una col·lecció àmplia de les millors fotografies realitzades de l'entorn natural i cultural del món sencer.

## **Llegat Cambó**

Des de la segona quinzena de desembre  
Sala d'exposicions de la Fundació Caixa de Barcelona  
Pl. Sant Jaume, s/n  
Telèfon d'informació: 301.77.75

**Recordi que encara pot visitar les exposicions: "De Pablo a Jacqueline", fins al 27 de gener de 1991, (Museu Picasso, c/ Montcada, 15 - 17), i "El Modernisme", fins al 10 de gener de 1991. (Museu d'Art Modern, Parc de la Ciutadella, s/n).**

## **Restauració**

d'Eduardo Mendoza  
**Centre Dramàtic de la Generalitat de Catalunya**  
**Companyia Rosa Novell**  
del 16 al 6 de gener.  
Lloc: Teatre Romea  
c/ Hospital, 51

## **Crónica de una muerte anunciada**

**Inspirada en la novela de G.García Márquez.**  
**La Cuadra de Sevilla**  
del 21 de novembre al 16 de desembre.

Teatre Victòria  
c/Av. del Paral·lel, 57

## **Terra Baixa**

d'Àngel Guimerà

**Companyia Teatre Lliure**

Director Fabià Puigserver

del 22 de novembre al 30 de desembre

Lloc: Mercat de les Flors

C/ Lleida, 59

## **Copa Nadal de Natació**

dia: 25 de desembre

Lloc: Port de Barcelona

Organitza el Club Natació Barcelona



c/ Escullera de Llevant, s/n  
telèfono: 319.46.00

## **Marató Internacional per a equips i relleus femenina "Ekiden"**

data: 31 de desembre

Lloc: Sortida (Av. Gaudí)

Horari: 13 h.

Més informació Àrea d'Esports de l'Ajuntament de Barcelona

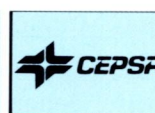
Telèfon: 237.32.20.

**No ho oblidei: són molts els ciutadans que, després d'un acte cultural, esportiu o lúdic, requereixen un taxi, especialment a la nit.**

**Seguimos ampliando servicios al socio**

**Inauguramos el taller de reparaciones**

**LA MEJOR CALIDAD, AL MEJOR PRECIO**



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

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

# La cocaína, una droga de doble filo

Dr. Ignasi Fina  
Especialista en Medicina del Trabajo

La cocaína es una droga fuerte que sobreestimula el sistema nervioso central y produce una euforia artificial. Debe saberse que incluso el usuario accidental se está arriesgando enormemente al consumirla. El crónico padece una dependencia perjudicial que afecta su comportamiento y le produce múltiples riesgos de salud.

## Efectos inmediatos

La cocaína produce los mismos efectos que la adrenalina, incluyendo el incremento de latidos, respiración, temperatura del cuerpo y presión de la sangre. Después de segundos o minutos de consumirla (dependiendo del método utilizado), las experiencias del usuario se traducen en una carga de energía y bienestar, pero el efecto de la droga decae en menos de una hora, dejando al consumidor deprimido y con deseos de más cocaína.

## Efectos del uso crónico

El uso crónico puede producir dependencia y cambios de comportamiento. También interfiere en el sueño, ocasionando irritabilidad, por lo que mucha gente

**El continuo incremento del consumo de drogas, especialmente de la cocaína, se constituye en un factor de riesgo que produce graves consecuencias. Por esta causa, y siguiendo la recomendación de la Organización Mundial de la Salud, la información es un elemento clave para combatir su consumo, pues la mayor parte de la población desconoce los efectos reales de esta droga.**

abusa y se hace dependiente del alcohol u otras drogas para contrarrestar dichos efectos.

Químicamente, el uso crónico puede estimular los centros del cerebro provocando en el usuario el tedio sin el uso de la droga, prefiriéndola a la comida, el sexo, la familia y los amigos. Cuando los efectos de la droga se desvanecen, el adicto se siente incómodo y deprimido.

## Riesgos en la salud

Los estragos de la cocaína van en aumento, incluso para aquellas personas que la prueban por primera vez. La adrenalina de la droga produce ataques de corazón y colapsos cardiorrespiratorios, siendo frecuente la muerte súbita. Las personas con problemas

cardíacos, epilepsias o presión sanguínea alta corren especial riesgo. También, en muchos usuarios crónicos se experimentan desórdenes mentales que requieren cuidado psiquiátrico. Aquellos que se inyectan la droga pueden coger enfermedades infecciosas como la hepatitis y pueden ser, asimismo, un foco de SIDA.

## Repercusiones en el mundo laboral

El abuso de la cocaína tiene una gran repercusión en el trabajo que realiza la persona que la consume. Presentan el mismo modelo de absentismo que los alcohólicos: alto índice de absentismo los lunes, viernes y el día después de la paga. Desaparecen brevemente de sus áreas de trabajo, se retrasan más

a menudo y piden más bajas laborales.

Como el consumo de la cocaína proporciona un breve período de energía e hiperactividad, seguido de fatiga y depresión, el método de trabajo de la persona adicta sufre una oscilación entre altos y bajos extremos.

A menudo aquellas personas que abusan de la cocaína son incompetentes en su trabajo, tienen más accidentes porque la droga les convierte en veloces y despreocupados y se distraen fácilmente. Finalmente cabe añadir que representan un alto riesgo para su entorno.





La cocaína ha sido tomada por la gente como algo fascinante, imaginando cosas sobre ella que no son ciertas. Para desenmascarar los mitos, aprendamos la verdadera realidad sobre esta droga.

**Mito**

La cocaína no produce adicción

**Realidad**

La cocaína es altamente adictiva; la mayor parte de la gente necesita ayuda para dejar de consumirla.

**Mito**

La cocaína es una droga exenta de peligro

**Realidad**

La cocaína es peligrosa para el cuerpo y la mente

**Mito**

Es una droga de élite, consumida sólo por la alta clase social.

**Realidad**

Es una droga común, consumida por todas las clases sociales y económicas.

**Mito**

La cocaína no produce síntomas secundarios

**Realidad**

Estos síntomas incluyen profundas depresiones y ansias de más droga.

**Mito**

La cocaína no produce repercusiones

**Realidad**

Causa temores, convulsiones, ataques de corazón, psicosis y muerte.

**Mito**

La adicción a la cocaína no es tan pernicioso como la del alcoholismo.

**Realidad**

Es igualmente destructivas, produce igual síndrome de dependencia, igual deterioro de la vida y exige igualmente tratamiento.

**Mito**

La cocaína no permanece mucho tiempo en el cuerpo.

**Realidad**

Restos de ella y su metabolismo pueden ser detectados en la orina durante más de una semana.

**Mito**

La droga no produce adicción si no es inyectada.

**Realidad**

Todas las formas de utilización pueden ser adictivas.

**Mito**

Aumenta el nivel de realización.

**Realidad**

Los cocainómanos comprometen seriamente su realización como personas.

**Mito**

No se corre ningún riesgo con la cocaína

**Realidad**

Con pequeñas cantidades se corre el riesgo de muerte o enfermedad mental.

**Mito**

Es una cuestión privada, no de trabajo

**Realidad**

Afecta a la realización del trabajo y a la salud, lo cual la convierte en un problema de trabajo.

**Mito**

La adicción a la cocaína es intratable.

**Realidad**

El tratamiento de la adicción a la cocaína tiene un elevado porcentaje de recuperación.

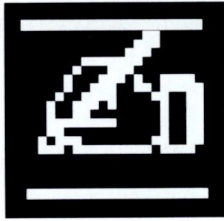


**Mito**

...y lo mejor de todo, yo no soy adicto.

**Realidad**

La cocaína puede ser altamente adictiva. Mucha gente es incapaz de dejarla incluso sabiendo que produce un gran daño. (Fuente: Cocaine Workplace. Kramer Information)



# Buzón del Taxi

## Muy señores nuestros:

Sirva la presente para denunciar algo inaudito sucedido con una taxista en el Aeropuerto de El Prat.

A las 16:00 del pasado Viernes día 21 de septiembre, tomé el taxi B (...). Le indiqué que iba a Mollet, a través de Barcelona, no por la B-30. Puso la tarifa 2 como corresponde, pero inmediatamente de salir del Aeropuerto la cambió a la 1. Le pregunté el porqué. Respuesta: "no me interesa llevarle con otra tarifa". Le contesté: "Su obligación es poner la tarifa 2, más o menos a la altura del Hospital Oncológico colocar la tarifa 3, a la salida de Barcelona otra vez la tarifa 2 y desde el límite del Área Metropolitana por kms". Su respuesta: "usted, sabe demasiado, yo no lo llevo a Mollet. Si acaso lo dejo en Barcelona y allí usted coge otro taxi". Mi respuesta: "usted tiene la obligación de llevarme a Mollet, pero bueno, no quiero discutir, déjeme en Barcelona".

Como la tarde era muy calurosa y el coche ardía, bajé un tercio de mi ventanilla. El taxista dijo con muy malos modos: "Suba Ud. esa ventanilla". Yo respondí: "No tengo por qué subirla". Paró el coche en la autopista y dijo: "Bájese inmediatamente porque es usted un cerdo, un hijo de ...", y todos los insultos más soeces y brutales que se puedan imaginar. Yo, afortunadamente, conservé la calma y le dije "No pienso bajarme y usted me va a llevar". Se bajó, abrió la puerta y se abalanzó contra mí, intentó arrastrarme fuera del taxi, me arrancó la chaqueta e intentó cogermela bolsa de mano al tiempo que, materialmente escupiéndome, profería nuevamente insultos y más insultos. Su grado de violencia es difícilmente des-

criptible, me dijo que me arrastraría por el campo, que me iba a ahogar. Yo no afirmo que estuviese drogado, pero su reacción ciertamente era para sospecharlo. Su grado de violencia era verdaderamente para dar miedo.

Pararon dos taxistas cuya matrícula lamentablemente no pude ver. Se acercó uno de ellos intentando aclarar lo que sucedía. El primer taxista afirmó que le había faltado y que me tenía que bajar, a lo que el nuevo asintió. Afortunadamente, conservando la calma, le hice ver a éste quién insultaba a quién. Yo le pregunté si él estaba dispuesto a llevarme. Contestó que no podía y se marchó. La violencia del taxista siguió en aumento y ciertamente tuve verdadero temor de que pudiese hacerme algo, máxime teniendo en cuenta que era un hombre alto y corpulento. Opté por bajarme al tiempo que arreciaba en sus insultos y amenazas. Afortunadamente paró inmediatamente otro taxi. Cuando me subía, el taxista le amenazó también a él, le dijo que no me llevara, que no iba a pagarle y que si me llevaba le pasaría algo por el estilo.

Esta vez tuve suerte. Al nuevo taxista, Dn....le conté todo lo sucedido y como él había presenciado la actitud del otro, me dijo sin siquiera pedírselo que estaba dispuesto a atestiguar el hecho ante ustedes, incluso perdiendo una mañana. Me dijo que hechos como ése perjudicaban a los taxistas honrados y que estaba dispuesto a dar la cara. Eso sí, me pidió, encarecidamente, que no le enfrentara con el otro, que tenía verdadero temor a represalias de él o de compañeros del "Aeropuerto", pues ellos saben mejor que nadie la calaña de esa auténtica mafia.

Supongo que el taxista en cuestión, una vez verificados los hechos por ustedes, será seriamente sancionado, porque es absolutamente inaceptable que un viajero que llega al Aeropuerto de El Prat, sin comerlo ni beberlo, pueda estar sujeto a semejante atropello. De otra forma parecería que estamos en el tercer mundo.....

Permítanme una digresión final. Viajo todas las semanas a Barcelona y eso desde hace años. A la vista de los numerosísimos incidentes que he sufrido con los taxistas del Aeropuerto por la simple razón de intentar que me apliquen las tarifas oficiales, hago todo lo posible para que vayan a buscarme. No obstante, alguna vez tengo que utilizar los taxis de allí. Y algo así como una de cada tres o cuatro veces, tengo "follón", o por intento de aplicación de tarifas inadecuadas, o porque el importe del taxímetro no corresponde a lo que tendría que ser. Y tengan la seguridad que no exagero en absoluto. Por eso no dejo de preguntarme cómo toda una Corporación Metropolitana puede aceptar que siga existiendo esa mafia que Uds. deberían conocer sobradamente. No hay más que ver el espectáculo diario a la luz del día y de todos, las "timbas" de cartas que organizan. Por eso no dejo de preguntarme si tan difícil sería que alguno de sus inspectores, que sé que los hay, se "disfrazase de turista despedido" y se dejase timar, para a continuación aplicar rigurosamente sanciones. Con que eso se hiciera unas cuantas veces a la semana, es evidente que la mafia quedaría desarticulada.

Esperando que mi denuncia sea atendida en bien de los pacíficos viajeros que visita-

mos esa tan agradable ciudad, quedo

Atentamente::

Higinio S. L.  
Economista- Madrid

PD: *quiero dejar constancia también que, en los cientos de veces que cojo un taxi en el casco urbano de Barcelona, jamás, ni una sola vez he tenido, en cambio, el menor incidente. Siempre se me ha aplicado la tarifa correcta y, en general, he sido bien tratado, con toda cortesía. Vaya ello por los taxistas honrados, que también los hay y, afortunadamente, en mucho mayor número que los de la mafia del Aeropuerto.*

*Us remetem una queixa rebuda al Servei 010, per considerar que és assumpte de la vostra competència. La queixa va ser formulada pel Sr. A. B. P., domiciliat a Sant Cugat.*

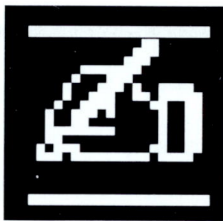
*El texte literal d'aquesta queixa és la següent:*

El Sr. A. B.P. va agafar un taxi al Pg. Bonanova, cantonada Via Augusta, i va observar que s'havia equivocat un parell de vegades en agafar els carrers per anar al carrer Immaculada. Va indicar al taxista el camí que havia d'agafar, però el taxista no li va fer cas i va donar una volta de mitja hora.

Ell només té el número de calca del taxi: 9750.

El Cap de l'U.O. d'informació

Josep Novoa



**Señores:**

Quiero agradecerles sus gestiones con el taxista titular de la licencia nº 9605, que conduce el vehículo matrícula B-4212-BF, gracias a las cuales he podido recuperar el para-guas.

Asimismo les rogaría que hicieran llegar el sobre que le adjunto con una nota y una pequeña compensación por las molestias.

Cordialmente.

Alejandra de Habsburgo



**Subscripció gratuïta Any 1.991**

Si encara no rep la *Revista Taxi Metropolità de Barcelona* i està interessat o interessada en rebre-la, ompli si li plau la butlleta següent:

Nom \_\_\_\_\_

Cognoms \_\_\_\_\_

Adreça \_\_\_\_\_

Codi Postal \_\_\_\_\_

Municipi \_\_\_\_\_

Si es tracta d'una empresa, especifiqui el nom \_\_\_\_\_

Trameti aquesta butlleta a l'adreça següent: c/ 62, núm. 420 Zona Franca, 08040 Barcelona. Especifiqui al sobre: "Revista Taxi"

**SOLUCIONES**

**Memorímetro nº20**

- 1.- days are longer in summer than in winter.
- 2.- 322.20.00.
- 3.- Restaurante Amaya
- 4.- c/ Limoner, s/n de Badalona
- 5.- Districte Municipal de Gràcia
- 6.- c/ Balmes, 26
- 7.- Pompeu Fabra / c/ Balmes, 132
- 8.- c/ Urgell, Tamarit, Borrell i Manso. Obra de: Antoni Rovira i Trias i Josep Ma. Corvet
- 9.- Carles Grau
- 10.- Modernista.

El premio de 10.000 ptas. ha correspondido al Sr. José López Plana (Licencia 6083); estará a su disposición a partir del 15 de diciembre en el Servei del Taxi de la EMT, c/ 62 - núm, 420, Zona Franca. Teléfono 336.61.61 (2160)



Miles de artículos útiles y de regalo.  
**Todos los productos que hacen referencia a Barcelona  
 y su transporte público los encontrará en:**

## LA BOTIGA DEL METRO

Sants-Estació (L-3 y L-5) junto a las taquillas del Metro.

**Dto. especial del 10% a todos los taxistas.**

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

## RADIADORES PARA EL AUTOMOVIL

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

Venta de radiadores nuevos

Servicios rápidos,  
 con instalación en el automovil

**La Polar**

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

### XAMPANYERIES

#### ARTCAVA FUSSINA

De la Fussina, 6 - Tel. 315 25 71

#### CA LA MONYOS

Muntaner, 18

#### CASABLANCA

Bonavista, 6 - Tel. 237 68 99

#### CAVA DE OLIMPIA

Loreto, 10 - Tel. 239 10 73

#### CAVA DEL PALAU, LA

Verdaguer i Callis, 10 - Tel. 310 09 38

#### CAVA DE SARRIÀ, LA

Jaume Piquet, 15 - Tel. 302 51 49

#### COLOMETA, LA

Major de Gràcia, 160 - Tel. 237 07 57

#### FOLIE, LA

Bailén, 169 - Tel. 257 44 49

#### PETER'S

Secretari Coloma, 46 - Tel. 210 31 52

#### RACÓ DE DAVID

Tuset, 19-21 Drugstore. Obert matinales

#### XAMPANYERIA, LA

Provença, 236 - Tel. 253 74 55

#### XAMPÚ - XAMPANY

Gran Via, 702 - Tel. 232 07 16

### SOPARS - ESPECTACLE

#### ANDALUCIA

Sopars de 8 1/2 a 10 1/2  
 Rambles, 27 - Tel. 302 20 09 Show

#### CAN RUDY VENTURA

Còrsega, 391 - Tel. 257 63 25  
 Cenas amenizadas trompeta.

#### PATIO ANDALUZ

Aribau, 242 - Tel. 209 33 78

#### SCALA BARCELONA

Pg. St. Joan, 47-49  
 Gran espectacle

#### EL TABLAO DE CARMEN

Arcos, 9. Poble Espanyol de Montjuïc  
 Espectacle flamenc

### MUSIC HALL

#### ARNAU

Avgda. Paral·lel, 60 - Tel. 242 28 04

#### BARCELONA DE NOCHE

Tapias, 5 - Tel. 241 11 67

#### BELLE EPOQUE

Muntaner, 246 - Tel. 209 73 85

#### CIRO'S

Muntaner, 244 - Tel. 200 77 14

#### LLANTIOL, EL

Riereta, 7 - Tel. 329 90 09

#### MOLINO, EL

Vila Vilà, 99 - Tel. 241 63 83

## TALLERES



**NILO**

AL SERVICIO  
 DEL TAXI

**NILO, 20** (Frente Gasolinera del Dr. Pi y Molist)  
**TEL. 354 59 04 - 08031 BARCELONA**

## FELICES FIESTAS

a todos los taxistas  
 y colaboradores del taxi

**Romabell, s.a.**

Taller de reparación de automóviles  
 siempre al servicio del

**TAXI**

NUEVO MALAGA

# TODOS TAXI

El nuevo SEAT MALAGA versión taxi es un coche pensado específicamente para taxistas. Mejorado hasta en los más mínimos detalles, incorpora el máximo nivel de equipamiento y confort.

Su renovado motor diesel 1.7 le permite obtener mejores prestaciones con un menor consumo y un mayor nivel de insonorización. Además, los motores System Porsche 1.5 permiten el empleo alternativo de gasolina o gas.

Su mecánica es también más fiable y segura. Incorpora un nuevo embrague reforzado y sin amianto.

Su equipamiento llega aún más lejos: tapicería simil piel, 5 ruedas iguales, pintura pastel adaptada al color de cada municipio, tomas de corriente para taxímetro y luz externa de techo, mayor iluminación interior, uno de los maleteros más amplios de su categoría...

Por su economía de precio y mantenimiento, saque la mayor rentabilidad a su inversión. Porque para triunfar en los negocios hay que estar en todo.

Como el nuevo SEAT MALAGA.

**SEAT. MAS POR MENOS.**

**SEAT**  
Grupo Volkswagen



SEAT, Patrocinador y Coche Oficial Barcelona '92

# 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.

McKANN



Le esperamos

### IBERTRACCION, S. A.

Agda. 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)

### FANAUTO, S. A.

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

### BARCIÑOL, S. A.

Buenaventura Muñoz, 17. Tel. 309 72 35  
Plaza de Tetuán, 19. BARCELONA

Concesionarios Oficiales

**OPEL**   
Mejores por experiencia