

# TAXI 74

Taxi Metropolità de Barcelona

Novembre 1992



# taxímetros Barcino

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO: 

**OFRECE LA MEJOR  
TECNOLOGIA ESPAÑOLA  
POR UN MINIMO PRECIO**

- **ADAPTABLE IMPRESORA**
- **MANGUERAS BLINDADAS**
- **DISPLAYS ROJOS**
- **CUMPLE NORMATIVAS EMT**
- **ABONO ESPECIAL POR SU TAXIMETRO USADO**



## NITAX 90

- **ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL**
- **INSTALACION DE MAMPARAS DE SEGURIDAD**

Lepanto, 217-219  
(entre Aragón y Enamorados)  
Tel. 447 15 61 - 08013 BARCELONA

Horario:  
Laborables de 7-14 y 15.30-19.30  
Sábados de 8-14  
Domingos y Festivos de 9-13

*Edita:*

**Entitat Metropolitana  
del Transport**  
c/ 62, núm. 420  
Zona Franca,  
08040 Barcelona

*Consell Assessor:*

**Joan Laporta  
Andreu Nebot  
Amparo Gómez  
Xavier Labori**

*Gestió i Publicitat::*

**CETRAMSA**  
Avinyó, 32  
Barcelona

*Coordinació i Direcció:*

**P. Rocío Terán**

*Publicitat:*

**Elvira Cerdà**  
Telèf.: 412.44.66.

*Col·laboren en aquest número:*

**010 - Barcelona Informació**

**Emili Bisbal  
Richard Boyer  
Pablo Giménez  
Andres Gobianas  
Jesús Escardó  
Pere Fàbregues  
Jordi Pujol i Moix**

*Correcció:*

**Roser Berdagué**

*Fotografia:*

**Josep Loaso**

*Tiratge:*

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

*Certificat per l'Il.lm. Sr.*

**Francesc Lliset i Borrell,**  
Secretari General de l'EMT

*Impressió:*

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

*Coberta:*

Passeig Marítim de Gavà

*Fotografia:*

**Màrius Brossa**

# • S u m a r i •

## Montreal

Una Conferència per debatre  
la reglamentació del Taxi

Pàgina:5

**Los poderes delegados  
a las autoridades regionales  
en Quebec**

Pàgina:6

**Entrevista a Dídac Pestaña**  
Alcalde de Gavà

Pàgina:8

**La Seguridad Social  
y la Comunidad  
Económica Europea**

Pàgina:12

## Notícies

Pàgina:15

**Mantenimiento  
técnico-preventivo  
de carrocerías**

Pàgina:19

**El alcohol,  
una droga tolerada y destructiva**

Pàgina:22

## Agenda

Pàgina:24

## Taxilandia

Pàgina:28

## La Bústia

Pàgina:29

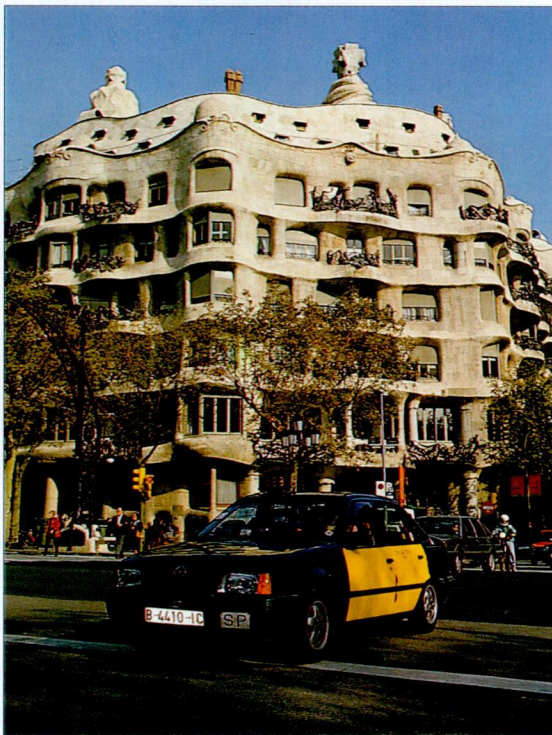
La Revista Taxi Metropolità de Barcelona no és responsable  
de l'opinió expressada en els articles signats.  
La responsabilitat és únicament dels seus autors.  
Els textos no signats són atribuïbles a la redacció.

# Plantar cara a la crisi

El darrers cinc anys, la política de l'EMT en relació amb el taxi ha estat orientada a impulsar un conjunt de mesures encaminades a millorar la qualitat del servei. En aquest sentit s'ha engegat una seriosa renovació de la flota, avui un percentatge molt elevat es troba en el segment més alt. Tanmateix, amb la finalitat de millorar la professionalitat de l'industrial taxista es va crear l'Escola del taxi i, més tard, l'empresa de serveis Ciutat Grogga S.A. Respecte a la política tarifària, es pot afirmar amb rotunditat que el sector del taxi de Barcelona gaudeix aquests moments d'una de les tarifes més bones de tot l'estat espanyol. La circulació, un factor clau per assegurar un treball en condicions del conductor-taxista, s'ha vist afavorida ostensiblement amb la construcció de les Rondes i altres vies urbanes. Obviament, l'assoliment d'aquestes millores no hauria estat factible sense els

taxistes i les seves organitzacions representatives, les quals han sabut entaular un diàleg constructiu amb aquesta administració. Malgrat aquests avanços, la relació nombre de taxis-usuaris no està equilibrada, perquè les mesures que fins ara s'han adoptat -establiment de dos dies de festa, la limitació i disminució d'assalariats i familiars- no són suficients en moments de crisi. Si bé des de l'administració s'està estudiant i analitzant diverses fórmules alternatives aplicades a altres ciutats europees i americanes, com per exemple la desregulació del servei que pretén cercar solucions als problemes del sector per la via del lliure mercat, considerem que la solució no està únicament en mans dels poders públics sinó també en les del propi col·lectiu.

Els taxistes, per la seva banda, han de fer un esforç per planificar el seu treball i incrementar el nombre de carreres, estant allí on la demanda es genera -aeroport, estacions de trens, hotels, etc-. D'altra banda, el sector hauria de tendir a unificar les emissores de ràdio i enfortir les organitzacions sindicals. La consolidació d'una emissora amb un model de gestió únic permetria que s'emprenguessin polítiques comunes en benefici del col·lectiu, permetria gestionar la publicitat d'una manera més efectiva i rendible, facilitaria l'obtenció d'un número telefònic de tres xifres, més còmode per a l'usuari i, en definitiva, aquella podria convertir-se en un punt d'informació de les activitats que diàriament es donen a la ciutat i que són susceptibles de crear demanda. En aquests moments de crisi econòmica, els individualismes estan fora de lloc. Per fer front a aquesta conjuntura els taxistes han de fer un esforç per participar i planificar el seu treball amb major eficàcia, com ja ho estan fent altres sectors econòmics del país. Les solucions als problemes actuals del taxi han de trobar-se també en el propi sector. ■



# Plantar cara a la crisi

En los últimos cinco años, la política de la EMT en relación con el taxi ha ido orientada a impulsar una serie de medidas encaminadas a mejorar la calidad del servicio. En este sentido se ha impulsado una seria renovación de la flota, hoy un porcentaje muy elevado se sitúa en el segmento más alto. Asimismo, con el objetivo de mejorar la profesionalidad del industrial taxista se ha creado la Escuela del Taxi y, más tarde, la empresa de servicios Ciutat Grogga, S.A. Respecto a la política tarifaria, se puede afirmar con rotundidad que el sector del taxi de Barcelona disfruta en estos momentos de las tarifas más buenas de todo el estado español. La circulación, un factor clave que garantiza el trabajo en condiciones del conductor taxista, se ha visto favorecida ostensiblemente con la construcción de las Rondas y otras vías urbanas. Obviamente, la consecución de

estas mejoras no hubiera sido factible sin los taxistas y sus organizaciones representativas, las cuales han sabido entablar un diálogo constructivo con esta administración.

A pesar de estos avances, la relación número de taxis-usuarios no está equilibrada, porque las medidas que hasta ahora se han adoptado -el establecimiento de los dos días de fiesta, la limitación y disminución de asalariados y familiares- no son suficientes en momentos de crisis. Si bien desde la administración se está estudiando y analizando diversas fórmulas alternativas aplicadas en otras ciudades europeas y americanas como, por ejemplo, la desregulación del servicio, que pretende por la vía del libre mercado buscar soluciones a los problemas del sector, consideramos que la solución a esta situación no está únicamente en manos de los poderes públicos sino también en las del propio colectivo.

Los taxistas, por su parte, deben hacer un esfuerzo por planificar su trabajo e incrementar el número de carreras, estando allí donde la demanda se genera -aeropuerto, estacion de tren, hoteles, etc-. Por otra parte, se debería tender a unificar las emisoras y fortalecer las organizaciones sindicales. La consolidación de una emisora, con un modelo de gestión único, haría posible emprender políticas comunes en beneficio del colectivo, permitiría gestionar la publicidad de una manera más efectiva y rentable, facilitaría la obtención de un teléfono único de tres cifras, más cómodo para el usuario y, en definitiva, ésta podría convertirse en un punto generador de información sobre las actividades que diariamente se dan cita en la ciudad y que son susceptibles de crear demanda. En una época de crisis económica, los individualismos están fuera de lugar. Para afrontar esta coyuntura los taxistas tienen que hacer un esfuerzo por participar y planificar su trabajo con mayor eficacia, como ya lo están haciendo otros sectores económicos del país. Las soluciones a los problemas del taxi deben encontrarse también en el propio sector. ■

# Montreal

## Una Conferència Internacional per debatre la reglamentació del taxi



Obertura del Congrés a càrrec de M. Karl Murphey, president de l'Associació de Taxistes d'EE.UU. A la taula d'esquerra a dreta: M. Sam Elkas, Ministre de Transports de Québec; M. Michel Hamelin, President de l'Àrea metropolitana de Montreal; M. Gorman Gilbert, director de l'Institut d'investigació i educació del transport de la Universitat de Carolina del Nord.



CONFÉRENCE INTERNATIONALE  
SUR LA RÉGLEMENTATION  
DU TAXI

Montréal 28, 29, et 30 septembre 1992

Québec

Del 28 al 29 de setembre es va celebrar a Montreal (Canadà) una "Conferència Internacional sobre la Reglamentació del Taxi", en la qual van participar organitzacions nacionals del taxi d'EE.UU i Canadà, responsables de la reglamentació i el control de la indústria del taxi. Per primera vegada van ser presents en aquesta Conferència dos representants d'organitzacions europees: el President de la Confederació Europea del Taxi (CET), Manolis Bantourakis, i el Secretari de la Unió Internacional de Transports de Ginebra (IRU), Adam Taranowki -d'aquesta organització internacional són membres el STAB (Sindicato de Taxistas Autònoms de Barcelona) i el GUT (Gremio Unión de Taxistas). Cal dir, també, que d'Espanya únicament va assistir-hi una representació oficial de l'EMT de Barcelona. La Conferència va ser organitzada per la "North American Transportation Regulators" i la "Canadian Association of Taxicab Regulators", amb la col·laboració del "Centre de développement des transports de Canada", el "Ministère de Transports du Québec" i la "Communauté urbaine de Montréal". L'edició d'enguany va ser una ocasió per debatre un conjunt de temes fonamentals per al sector del taxi i d'interès tant per als professionals europeus com nord-americans i canadencs.

La North American Transportation Regulators és una jove associació professional que reAgrupa persones amb responsabilitat per aconsellar a les autoritats locals regionals o nacionals sobre els reglaments necessaris per al manteniment i la millora d'una oferta de transport de qualitat en benefici del públic. Per la seva banda, la "Canadian Association of Taxicab Regulators"

persegueix els mateixos objectius que la NATR, però la seva acció se centra en la realitat canadenca dins el sector concret del taxi.

### Desenvolupament de la Conferència

La primera ponència va apropar als participants les experiències del transport per taxi desenvolupades a Québec i a Montreal. Posteriorment es van presentar les experiències nord-americana i europea i, en les sessions següents, els participants van debatre els fonaments econòmics de la reglamentació del taxi i de la limousine; la necessitat d'establir un diàleg amb la indústria del taxi i els seus interlocutors; les fórmules per millorar la imatge del taxi davant l'usuari; la formació dels taxistes; la seva seguretat i les possibles solucions davant la inseguretat que pateixen moltes ciutats del món; els sistemes de control del servei del taxi als aeroports; el transport del taxi per a les persones amb minusvàlues físiques i el paper de la inspecció per a una aplicació correcta de la reglamentació, entre altres qüestions.

### El taxi a Québec

A Québec, el transport per taxi no està regit per les autoritats municipals, ja que el govern de Québec determina la llei i reglamenta les condicions de l'oferta del servei del taxi i la delimitació d'aglomeracions de taxi engloba molts municipis i el nombre de permisos per servir a la població.

La llei sobre el transport per taxi obliga a la formació d'unions obligatòries de taxis dins de cadascuna de les aglomeracions urbanes de Québec. Elegits democràticament, els

representants de les unions actuen com a representants de la seva indústria davant les autoritats.

D'altra banda, cal assenyalar que el Ministeri de Transport de Québec subvenciona el 75% del cost del transport que ofereixen les autoritats locals a les persones amb minusvàlues físiques. Els taxis actuen com a socis importants en aquest tipus de transport efectuant el 43% dels 27 milions de desplaçaments subvencionats.

Transports Canada i Transports Québec financien en aquests moments un projecte de demostració de diversos vehicles-taxi que poden acollir persones amb disminució física que necessiten cadira de rodes. Tanmateix, s'ha organitzat un curs de set hores de duració amb la finalitat de transmetre als taxistes una informació adequada sobre la realitat i les necessitats d'aquest tipus de persones, ja que consideren que el taxista ha de tenir una sensibilitat sobre el seu rol social i sobre les tècniques útils per ajudar a les persones d'acord amb la seva incapacitat.

El govern de Québec preveu l'organització d'un curs obligatori de 50 hores per a la formació de nous taxistes a les principals zones urbanes. Cal dir, no obstant, que des de fa tres anys, funciona de forma privada el Centre de formació professional per a la indústria del taxi de Québec, que s'encarrega d'oferir cursos de formació bàsica als nous xofers de taxi.

La llei contempla, d'altra banda, que les autoritats regionals puguin exercir certs controls per assegurar la qualitat del servei del taxi. Aquest és el cas de Montreal que, el 1987, va crear l'Oficina del Taxi de la Comunitat Urbana de Montreal (CEUM) (vegi's article següent).

# Los poderes delegados a las autoridades regionales en Québec

Richard Boyer, *Bureau du Taxi de la Communauté urbaine de Montreal*

Richard Boyer, director de la "Oficina del Taxi" de la Comunidad urbana de Montreal (C.U.M.) creada en 1987, analizó, en su ponencia presentada al Congreso internacional del taxi celebrado en Canadá, las orientaciones seguidas en materia de reglamentación del transporte por taxi y limousine en Montreal, que por su interés reproducimos íntegramente para conocimiento del sector del taxi de Barcelona.



Zona de encochamientos de taxis en el aeropuerto destinado al tráfico nacional



Departamento del Servicio de Taxi de Montreal



Modelo del vehículo de Inspección



Parrilla de taxis en el aeropuerto

El artículo 62 de la ley que regula el transporte en taxi marca el área de competencia de la Oficina del Taxi de la C.U.M. Se puede establecer, globalmente, cuatro líneas sobre las cuales podemos incidir.

Actualmente tenemos capacidad para medir la competencia de los conductores antes de otorgar un permiso de trabajo, ya que la ley nos permitirá muy pronto que obliguemos a los nuevos conductores a seguir un curso de formación. Además, nos será posible fijar un cierto número de obligaciones a los chóferes en el ejercicio de su trabajo y prever las reglas éticas que deben respetar.

En cuanto a los equipamientos, podemos prescribir normas de utilización, tipos, custodia de vehículos. Precisar los equipamientos estándares, normalizar la publicidad, etc.

En términos de operación, tenemos competencias para autorizar el transporte colectivo, fijar las reglas de acceso o de restricción en las paradas de espera y establecer las obligaciones básicas, autorizar, mediante la obtención de un permiso, a una empresa, asociación u organismo a proveer de servicios de publicidad, de reparto de llamadas o de servicios de la misma naturaleza a los propietarios o chóferes de taxi, determinar las normas y las condiciones de creación, funcionamiento, financiamiento y gestión, así como fijar los derechos de pago para la emisión de permisos. En fin, la ley nos autoriza a fijar diferentes derechos pagaderos que nos permitan financiar nuestros costes de operación.

El reglamento que se aplica sobre el territorio de la Comunidad urbana de Montreal es el reglamento número 97. En su preámbulo, la misión y los objetivos que se nos confieren son ver que ofrece a la clientela del territorio y a los visitantes un transporte privado de primera elección, asegurar la calidad del transporte por taxi. Para realizarlo, las normas de reglamentación otorgan a los participantes de la industria del taxi, propietarios, conductores y asociaciones un cuadro claro de funcionamiento. Estas reglas pretenden mejorar las condiciones del parque de automóviles, enriquecer la práctica de la profesión para que los servicios de taxi se amplíen y se ponga coto a toda discriminación contraria a la Carta de Québec de los derechos y libertades de la persona. En

fin, se pretende apoyar el trabajo de los chóferes para mejorar el servicio e incentivar una mejor formación profesional, para revalorizar el valor comercial de este servicio y su desarrollo económico.

## ¿Quiénes somos nosotros?

La Oficina del taxi cumplirá próximamente sus cinco años de existencia. Nacida de la voluntad de aplicar una política de descentralización de controles en materia del transporte per taxi, la mencionada oficina forma parte de la Comunidad urbana de Montreal. La Comunidad urbana es un gobierno regional que ofrece servicios a la población y a las municipalidades de su territorio, que cubre alrededor de 500 km<sup>2</sup> y engloba la isla de Montreal y dos municipios insulares: la Isla de Dorval y la Isla Bizard. La comunidad urbana de Montreal agrupa 29 municipios, cerca de un millón de personas viven en los nueve barrios que forman la ciudad de Montreal y otras 800.000 residen en los 28 municipios de los alrededores. La Comunidad está dotada de dos aeropuertos, uno situado en Dorval y otro en Mirabel, a unos cuantos kilómetros de su territorio.

La Oficina del Taxi dispone de 14 empleados, de los cuales cinco son inspectores. Nosotros administramos alrededor de 1300 exámenes por año para la obtención del permiso de trabajo que emitimos, renovamos o, en ciertos casos, revocamos. El permiso de trabajo es necesario para conducir un taxi en el territorio.

En el capítulo de control de actividades reglamentadas, nuestros inspectores responden a 700 denuncias por año del público o de la industria. De hecho, un buen número de ellas provienen de taxistas contra el mal proceder de sus compañeros.

"Buen año, mal año", nosotros procedemos a más de 3000 inspecciones sobre ruta con el fin de verificar la limpieza y la calidad general de los vehículos así como para asegurarnos de que el conductor lleva todos los permisos necesarios y su taxímetro está conforme al sistema de tarifa vigente.

Nosotros participamos en las operaciones de control con diferentes miembros

del Servicio de la Policía de la C.U.M., la Sociedad de Seguros del Automóvil de Québec, el Ministerio de Comunicaciones de Canadá y la Gendarmería real de Canadá.

Intervenimos igualmente en el control del transporte remunerado, realizando ciertas operaciones orientadas a controlar a los transportistas ilegales. Por otra parte, ejercemos un seguimiento administrativo riguroso de las multas emitidas por nuestros inspectores, así como por parte de los agentes de la C.U.M., con el fin de presentar ante el tribunal de la Comisión de Transportes de Québec las causas que anteceden a una decisión de suspensión.

En relación con la oferta del servicio, trabajamos de acuerdo con los representantes de la industria, del Servicio de la policía de la C.U.M. y de los municipios implicados, con el objeto de favorecer una utilización óptima de los puntos de espera en la calle.

Cabe señalar, por otra parte, que la Oficina del Taxi financia sus actividades a partir de los ingresos generados por la emisión y renovación de los permisos de trabajo, así como a partir de los derechos anuales percibidos sobre los permisos de taxi.

### ¿Cuál es nuestra filosofía de intervención y nuestros objetivos?

Desde su creación, la Oficina del Taxi ha trabajado de acuerdo con los representantes de la industria. Esta elección estratégica ha modelado nuestra filosofía de intervención. En tanto que organismo encargado de regular y hacer cumplir la aplicación de una reglamentación que hace referencia al transporte en taxi y limousines, nuestro trabajo se articula de acuerdo con tres principios fundamentales.

En primer término, la reglamentación en vigor nació de una amplia consulta efectuada entre nuestros colegas y produce el amplio consenso que de ella se desprende. De hecho, desde el inicio de nuestras actividades, se decidió trabajar en concierto con los representantes de la industria. Desde ese momento, se puso en marcha una tabla de concertación para establecer las bases de la reglamentación. En ella se reunieron los representantes de los propietarios de taxis y los de las asociaciones y pronto se enriqueció con la incorporación de miembros del Ministerio de Transporte de Québec y del Servicio de la Policía de la C.U.M. De hecho, congregó todos los participantes importantes con interés en la buena marcha de la industria. Todavía hoy esta tabla de concertación funciona para opinar sobre los grandes temas que

afectan a la industria. Además se completa con diversos comités ad-hoc como el encargado de la gestión las paradas de espera públicas del territorio.

En una segunda época, otro objetivo que nos marcamos fue mejorar la calidad de los servicios ofrecidos a residentes y visitantes del territorio.

Finalmente, la persecución de nuestro objetivo unida a una reglamentación específica se traduce por un modelo de intervención guiado fundamentalmente por la prevención y la corrección de los problemas más que por la imposición de multas. En otros términos, nuestra filosofía de intervención busca implicar a los chóferes y propietarios en la mejora de la calidad de los servicios más que en insistir únicamente en el respeto de una reglamentación.

### ¿Qué reglamentamos nosotros?

Naturalmente, la industria del Taxi, pero también la que hace referencia a la de limousines. El territorio de la Comunidad urbana de Montreal reagrupa a 4.547 poseedores de permiso de taxi y los poseedores de permiso de taxi especial que operan 11 limousines berlinas. Este número no deriva de una justa adecuación entre la oferta y la demanda. Al contrario, es el reflejo de una situación extraordinaria: un tercer operador ha cesado sus actividades y ha dejado las 92 limousines berlinas que tenía a su disposición. En fin, contamos con 75 limousines de gran lujo (vehículos alargados) que tienen el derecho de operar a escala provincial pero la mayor parte de su trabajo se efectúa en nuestro territorio. En cuanto a los propietarios de taxi, cerca del 70% son artesanos que solamente tienen el vehículo con el cual operan. La noción de "Broker" común en muchas ciudades americanas o canadienses, aquí es inexistente. La ley prohíbe asimismo a los operadores alquilar su permiso. En cuanto al campo de actuación de los taxis, la C.U.M. está dividida en tres partes denominadas "aglomeraciones". La parte Oeste de la Isla está asistida por 272 vehículos taxis, la parte central cuenta con 3.944 vehículos y la zona este está servida por 332 vehículos. En lo que concierne a las limousines berlinas y de gran lujo tienen acceso al conjunto de los tres territorios. Actualmente hay 9.578 personas que poseen el permiso para trabajar y están habilitadas para conducir taxis y limousines. Los taxistas son profesionales cualificados que deben tener un permiso de conducir especial obtenido después de haber superado unos tests (médicos, de conocimientos sobre señalización en ruta y de habilidad en el volante). Ade-

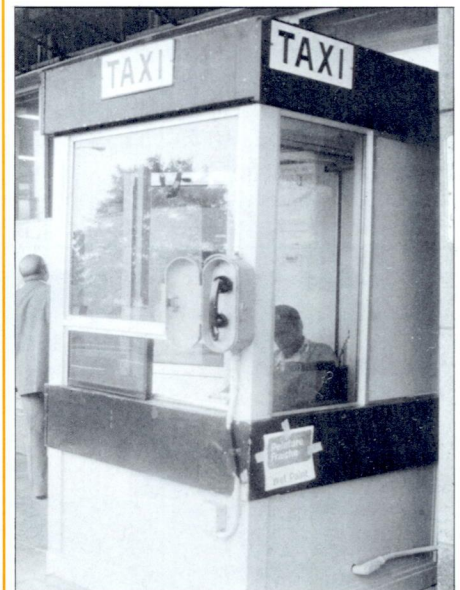
más, deben igualmente superar un examen sobre la reglamentación en vigor y el conocimiento del territorio para obtener el permiso de trabajo. De acuerdo con todas las partes implicadas, estamos estudiando la posibilidad de obligar a los nuevos chóferes a realizar un curso de formación de 5 semanas. Este curso abordará las nociones básicas que se exigen en los cursos provinciales y nosotros añadiremos tres semanas de formación en función de la toponimia del territorio.

En relación con la composición étnica y cultural de la industria, debemos señalar que una buena parte de los propietarios y chóferes del taxi pertenecen mayoritariamente a minorías visibles y culturales. De hecho, el 28% pertenecen a minorías visibles y un 22% a minorías culturales. Desde el punto de vista económico, el ratio es del orden de un taxi por 431 personas. La industria declara una cifra de ingresos que está alrededor de los 200 millones de dólares por año y efectúa alrededor de 27 millones de carreras de taxi por año.

Cabe añadir, finalmente, que la Oficina del Taxi tiene la firme voluntad de intervenir en la calidad de los servicios y de mantener los esfuerzos de mejora en el marco de las competencias que le otorga la ley.



Richard Boyer, director de la "Oficina del Taxi" de la Comunidad urbana de Montreal



Trabajador del servicio del taxi en el aeropuerto destinado al tráfico nacional

# Dídac Pestaña

## Alcalde de Gavà



*La gran varietat del territori sobre el qual s'articula el municipi de Gavà li confereix unes característiques molt especials, perquè és un punt de l'entorn on el ciutadà metropolità pot trobar un lloc per a l'oci i el descans. Però Gavà és també un municipi que està experimentant un progressiu canvi a través del treball d'un equip municipal jove,*

*preocupat per donar a la ciutat una nova imatge, una nova categoria en el conjunt metropolità, d'acord amb el seu potencial humà, econòmic i natural. Dídac Pestaña, el seu alcalde, ens aproxima en aquesta conversa a alguns aspectes que configuren l'actualitat del municipi.*

¿Quin és l'objectiu del Pla Especial que la Direcció de Projectes i Urbanisme de la Mancomunitat de Municipis va redactar recentment per a Gavà?

*Ordenar els 4 km. de franja costera i preveure el traçat que tindrà el futur passeig marítim. Aquest Pla Especial possibilitarà després el projecte constructiu del Passeig Marítim de Gava, del qual ja s'ha redactat i executat el primer tram de 500 m. el passat mes de juny.*

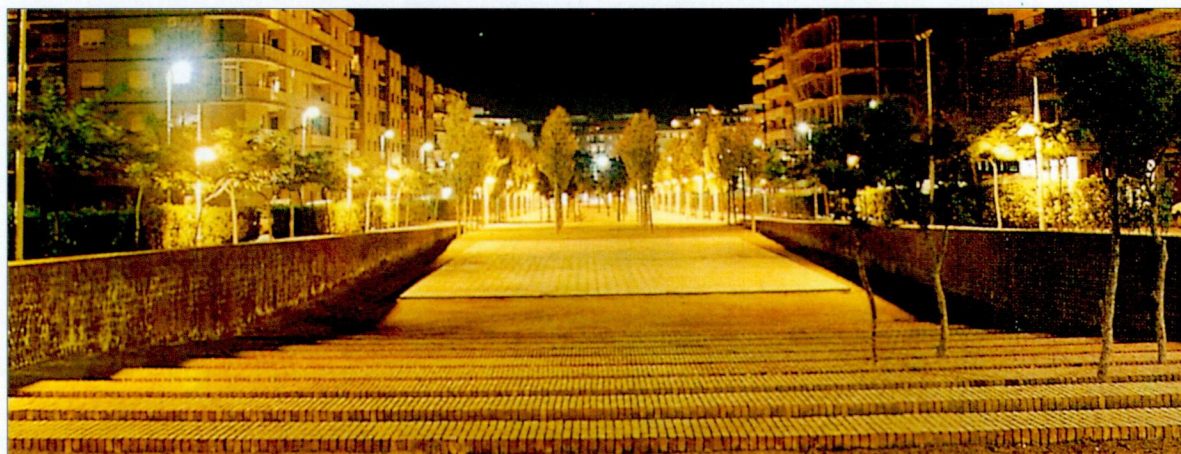
¿Això vol dir, que Gavà va cap a un model de municipi de serveis, impulsor del turisme?

*Jo diria que som un municipi impulsor del turisme metropolità, un fet que no és nou, ja que Gavà s'ha caracteritzat per donar aquest tipus de servei els darrers anys. El fet de disposar de quatre quilòmetres de platja tan pròxima a Barcelona afavoreix la consolidació d'una oferta turístico-lúdica paral·lela a la clàssica oferta de platges.*

¿S'està fent alguna cosa des del municipi per afavorir i millorar aquesta indústria de serveis?

*És difícil donar suport des del municipi a aquest tipus d'activitat. El que intentem fer és crear les suficients coses perquè la indústria*

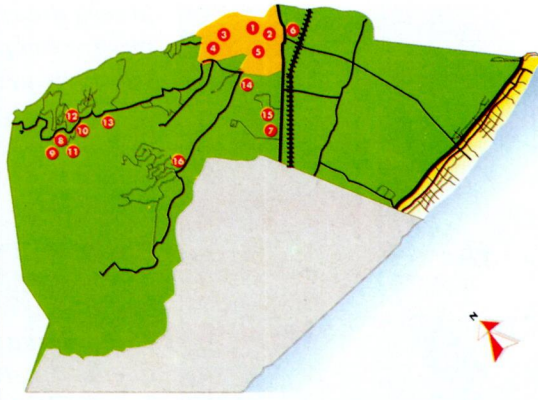
*de serveis actual disposi d'una vida adequada i que la nostra zona costera sigui prestigiosa, de qualitat, neta i que la magnífica pineda que tenim sigui respectada, cuidada, prestigiada a fi d'afavorir l'afluència de ciutadans que la visitin. Fins i tot estem intentant preparar des del municipi noves zones disponibles perquè s'hi instal·li una nova indústria de serveis, bé mitjançant concessions municipals o impulsant la iniciativa privada. En aquest sentit, Gavà és força pionera: actualment disposem de dues concessions municipals que funcionen a la franja costera, dirigides a afavorir el picnic*



controlat, i una altra de metropolitana, orientada especialment cap a l'oci i lleure de la joventut.

En un municipi dotat d'un entorn natural favorable, ¿quines són les mesures que s'adopten per preservar el medi ambient?

*El medi ambient es concreta en dos aspectes fonamentals: en la qualitat del mar, de les platges, i en el respecte i manteniment de la magnífica pineda. Respecte a la qualitat de l'aigua, l'Ajuntament poca cosa pot fer. L'Àrea Metropolitana, a través de l'Entitat Metropolitana del Medi Ambient, pot fer més, però en definitiva qui ha d'actuar en aquest sentit és la Generalitat de Catalunya mitjançant la Conselleria de Medi Ambient. En aquest sentit és molt necessària la construcció de la Depuradora del riu Llobregat, que ha d'instal·lar-se en El Prat i que s'ha d'encarregar de depurar totes les aigües del Llobregat. Mentre aquesta depuradora no estigui construïda, no podem dir que la qualitat de les aigües del delta occidental i oriental del riu està en condicions correctes. No obstant, cal dir que en l'actualitat les aigües de Gavà no són dolentes, ja que hem tingut una mitjana de tres estels en la classificació que la Conselleria de Medi Ambient ha anat atorgant l'estiu passat. Però, amb la depuradora, aquest barem es podria pujar, a quatre i, fins i tot, a cinc estels.*



1. Can Lluch (s. XVIII) Museu de Gavà.
2. Casa Gran (s. XVI)
3. Minas neolítiques de Can Tintorer (3.400 a. J.C.)
4. Can Tintorer (s. XV)
5. Rectoria (s. XV-VII)
6. Estació (1881)
7. Can Riera del Serguerar (s. XII-XVI)
8. Castillo de l'Eramprunyà
9. Sant Miquel d'Eramprunyà
10. Ermita Mare de Déu de Brugués (s. XII-XV)
11. Ermita antiga de la Mare de Déu de Brugués (s. XI-XIV)
12. Casa Teixidor (1927)
13. Can Mas (s. XVI-XVIII)
14. Poblado Ibérico de Calamot (s. VI a.C. - 40/30 a. C.)
15. Ruïnes romanes de Can Valls del Racó (s. I)
16. Can Llanch (s. XVI)

segle, que abans servia de comunicació a 25.000 persones i avui a 1/2 milió-. Ara està en construcció la variant de la Comarcal 245, absolutament necessària, que connectarà amb l'autopista del Garraf i amb la Ronda de Dalt, a

**“El taxi ha de ser un dels serveis indispensables de cara al futur i una alternativa adequada per a segons el tipus de mobilitat que es vulgui adoptar”**

I respecte a la pineda?

*Per part del municipi ja s'estan adoptant les mesures per preservar-la. A la zona en la qual l'edificació conviu amb la pineda, si l'edificació que s'hi fa malmet un nombre de pins, aquests han de ser replantats a la mateixa àrea. En aquelles zones on aquesta harmonització no és possible, s'impedeix qualsevol ús que vagi contra la pineda.*

En el camp de l'infraestructura viària ¿quins avanços s'han realitzat per millorar la comunicació del municipi?

*Des de la construcció de la Comarcal 246 de l'autovia de Castelldefels, fa 30 anys, no s'havia fet res en la infraestructura viària a la comarca del Baix Llobregat -la comunicació del Baix Llobregat s'ha estructurat a través de la comarcal 245, una carretera de principis de*

través de la pota sud. Al mateix temps, aquesta nova variant enllaçarà amb Gavà mitjançant un pas elevat, que a la vegada enllaçarà amb la carretera que va cap a Begues. Amb aquestes dues obres, les comunicacions al nostre municipi milloraran i constituïran un avanç molt important per al seu desenvolupament.

*Així mateix, a Gavà arriba la RENFE, una bona alternativa de comunicació amb Barcelona i rodalies. D'altra banda, nosaltres estem seguint amb molt interès el treball que s'està realitzant per estudiar la possibilitat que l'anomenat “metro lleuger” pugui ser l'alternativa de futur per al Baix Llobregat en matèria de comunicacions.*

I, què ens pot dir en relació amb la comunicació interna del municipi?

*Des de fa algunes dècades ha funcionat una línia d'autobús privada de l'empresa Mont, amb concessió de l'EMT, que uneix Gavà amb Barcelona passant per altres municipis de l'àrea. Els darrers anys, aquesta línia de transports travessa ja tota la ciutat des de la vessant nord, servint al mateix*





Obertura del carrer Montserrat. Tram que connecta el carrer Les Colomeres fins el Passeig Maragall

la seva dimensió, però en bona mesura compleix la funció de transport urbà.

¿Quines són les assignatures pendents del municipi de Gavà?

*Encara en queden. El problema dels municipis metropolitans és que a l'època de poc control democràtic van créixer molt en poc temps i d'una forma molt desordenada, fet que ha generat dèficits de tota mena, tant infraestructurals com d'equipaments, culturals, esportius, etc. Des de fa 13 anys, els ajuntaments democràtics estem treballant intensament per corregir aquestes deficiències des dels infraestructurals de l'obra pública i l'organització dels carrers a la generació d'infraestructures viàries, construcció de parcs, zones verdes, equipaments culturals, esportius, etc. En això estem, i encara continuen alguns dèficits que no em pogut superar. A Gavà jo no destacaria una assignatura pendent, perquè encara ens falta un pas per avançar cap a l'equilibri global necessari.*

¿Què pot dir en relació amb el problema de l'habitatge?

*Sens dubte, és encara un tema roent, sobretot per a la gent jove que vol accedir a un primer habitatge, perquè els preus als quals pot optar a l'àmbit metropolità són bastant excessius. Els ajuntaments, sobretot els petits, no tenim gaires eines per corregir aquest problema. No obstant això, intentem també, en la mesura de les nostres possibilitats, ajudar a paliar-lo. En primer lloc facilitant o agilitzant els tràmits dels plans urbanístics que permeten la construcció d'habitatges, encara que sigui per part del sector privat, per tal que els que es construeixin siguin assequibles, ja que si hi ha més oferta la competència és més gran i, conseqüentment, els preus baixen. També intentem que el municipi disposi de sòl edificable per poder posar-lo en mans de constructors, especificant el tipus d'habitatge que volem que s'hi edifiqui, amb la finalitat de fer-los també assequibles i situar-los dins els termes del preu taxat o de protecció oficial.*



Inauguració del Passeig Marítim de Gavà, el 12 de juny de 1.992



Un espai a la vora del mar amb més de tres quilòmetres de llargada

Amb les característiques pròpies del seu municipi, ¿quin creu que ha de ser el seu paper a l'estructura metropolitana?

*Jo crec que un municipi no ha de tenir un pes específic dintre l'estructura metropolitana, una altra cosa és el que es pot oferir com a municipi a aquest àmbit metropolità. Penso que l'estructura metropolitana hauria de dotar-se d'una organització i d'una capacitat per fer coses que sobrepassés el paper que pugui fer un municipi. Una organització que pensés amb criteris únics i que pogués organitzar d'una forma racional, adequada, tot un conjunt de serveis, de necessitats, lògicament amb l'adequat consens, pacte o saber fer, perquè tots els municipis que integrin l'organització estiguin*

*d'acord i puguin aportar les solucions que ells creguin adequades per a la seva problemàtica concreta.*

***“El taxi és un servei públic que s’ha anat consolidant al llarg del temps, s’ha millorat i s’ha modernitzat i ofereix un bon servei”***

¿Quins són els plans immediats en els dos anys de mandat que encara li resten?

*Fonamentalment, intentar complir al màxim el programa electoral, que ha estat molt estudiat i meditat. Potser un dels aspectes importants al qual estem dedicant*

*molt més temps és el que fa referència al desenvolupament urbanístic de Gavà, concretament al Pla de Caral, un àrea de 200 Ha. que és quasi tan extensa com el casc urbà de la nostra ciutat i que ha d'afavorir la construcció de 1200 habitatges, la major part a preu assequible, i que, a més, farà possible que es generi a Gavà al voltant de 100 ha. de parc urbà, ja que en el cor d'aquesta àrea hi ha una zona muntanyosa que hem d'intentar recuperar-la per a la ciutat, corregint d'aquesta manera els desequilibris que ja comentava durant aquesta conversa. Aquest és el projecte més interessant, sense oblidar el conjunt de realitzacions que diàriament intentem afrontar i solventar. ■*

P.R.Terán

## Així és el taxi al municipi de Gavà

### Models de cotxe més usuals

Renault-21	16 (39,02%)
Peugeot-405	5 (12,20%)
Ford Orion	5 (12,20%)
Citroën-BX	3 (7,32%)
Opel-Vectra	2 (4,88%)
Renault-9	2 (4,88%)
Volkswagen-Jetta	2 (4,88%)
Altres	6 (14,62%)

### Edat dels vehicles

menys d'un any	6 (14,6%)
entre 1 i 2 anys	11 (26,8%)
entre 2 i 3 anys	13 (31,7%)
entre 3 i 4 anys	6 (14,6%)
entre 4 i 5 anys	2 (4,9%)
entre 5 i 9 anys	3 (7,2%)

Mitjana d'edat de la flota es de 2 anys, 5 mesos i 30 dies.  
(data del 10 d'octubre de 1992)

### Edat dels Titulars de Llicència de taxi residents a Gavà

entre 20 i 24 anys	2
entre 25 i 29 anys	4
entre 30 i 34 anys	5
entre 35 i 39 anys	7
entre 40 i 44 anys	6
entre 45 i 49 anys	5
entre 50 i 54 anys	6
entre 55 i 59 anys	6

Total titulars de llicència **41**

Mitjana d'edat: 42 anys.  
(El 100% dels taxistes que resideixen a Gavà són homes)



Parada de taxis de Gavà

lo  
sabía  
vd.?



# La Seguridad Social y la Comunidad Económica Europea

Jordi Pujol i Moix  
Abogado del Col·lectiu Ronda-Assessoria Jurídica

*A partir de una conversación con un taxista en Luxemburgo, Jordi Pujol i Moix hace en este artículo un análisis del alcance que para los trabajadores por cuenta ajena y*

*autónomos adquieren, en el nuevo marco comunitario, las prestaciones por jubilación, accidentes de trabajo, etc. que conceden los distintos sistemas de Seguridad Social que aplica cada uno de los doce países*



Hace unos días me encontraba en Luxemburgo para asistir a un seminario sobre la normativa de la Comunidad Económica en materia de Salud y Trabajo.

En el traslado del hotel al aeropuerto me atendió un taxista que en seguida observó que mi francés tenía acento catalán. Me dijo que era valenciano. Había trabajado en España y, en Inglaterra, con su esposa, que en la actualidad trabajaba en una oficina de la Comunidad Europea.

Este hecho anecdótico no tendría más importancia si no fuera porque el taxista en cuestión forma parte de un colectivo de más 3'5 millones de emigrantes del Estado Español a la Comunidad Europea, que se fueron a partir del año 1960. Y nos referimos a los emigrantes legalizados, ya que hay un contingente difícil de evaluar de personas que han emigrado de forma extraoficial.

Este hecho relativo a este profesional autónomo es aplicable a otros millones de personas que se mueven en el seno de los doce países de la CEE. Es algo que, sin duda, tiene importancia en todos los aspectos laborales, culturales, etc., pero también en el ámbito de la Seguridad Social.

Estos ciudadanos que se desplazan por los distintos países comunitarios deben hallarse protegidos a nivel de las distintas prestaciones que otorgan los sistemas de Seguridad Social. Me refiero a la simple asistencia sanitaria,

que se obtiene fácilmente en las oficinas del Instituto Nacional de Seguridad Social a través del Modelo E-11, hasta la pensión de jubilación o las prestaciones por accidente de trabajo, por citar algunos ejemplos.

El Consejo de Europa dictó dos disposiciones importantes, la primera de ellas la Convención Europea de los derechos del Hombre en 1950, y la segunda la Carta Social Europea en el año 1961. Esta última norma debe inspirar la legislación en materia social de los distintos estados.

## Los reglamentos comunitarios

Pero la legislación positiva que hay en la actualidad regula expresamente la coordinación de las prestaciones de la Seguridad Social en el ámbito de la Comunidad Europea y consta del reglamento 1408/71 relativo a la aplicación de los regímenes de Seguridad Social a los trabajadores por cuenta ajena, por cuenta propia y a las familias que se desplacen dentro de la Comunidad, así como el reglamento de Seguridad Social a los citados trabajadores y sus familiares.

Estos reglamentos han sufrido múltiples modificaciones, pero la finalidad principal es la de coordinar las prestaciones de la Seguridad Social y sigue plenamente vigente.

En los reglamentos comunitarios se

parte de la idea ya inmediata de la libre circulación de capitales, bienes y personas.

Cuando me refiero a personas, indudablemente se trata de personas que están trabajando, y que cotizan a unos sistemas de Seguridad Social que, en el futuro, les darán derecho a unas pensiones.

Por tanto, sobre la base de la libre circulación de personas, el reglamento se propone la consecución de tres principios.

## Conservación de derechos

En primer lugar, hay que hacer referencia al principio de Conservación de los Derechos en curso de Adquisición o de Totalización de Períodos Cotizados. Si retomamos las actividades del taxista valenciano que ha cotizado en España, Inglaterra y en Luxemburgo, de acuerdo con la normativa comunitaria, las cotizaciones efectuadas en estos tres estados se sumarán para obtener la pensión de jubilación, si es que un día llega el caso, o de invalidez, de supervivientes, etc.

## Exportación de prestaciones

El segundo principio es el de Exportación de Prestaciones. En virtud de él,

los Estados y las Instituciones de la Seguridad Social de los países miembros vienen obligados a satisfacer al interesado las prestaciones adquiridas en su propio país, aunque resida en otro país comunitario.

### *Antiacumulación de prestaciones*

El tercer y último principio es el relativo a las Normas de Antiacumulación. En este sentido cabe decir que, como se totalizan los períodos cotizados en los distintos países comunitarios, como criterio general -salvo los accidentes-, solamente es posible cobrar una pensión de una misma naturaleza del conjunto de los países de la CEE. Así pues, se prevé cobrar una sola pensión de jubilación, aunque se sumarán todas las cotizaciones de los distintos países comunitarios, o una sola pensión de invalidez, etc. Con estas líneas sólo he pretendido hacer un somero bosquejo de cuáles son los principios rectores de la normativa comunitaria en el ámbito de la Seguridad Social, teniendo en cuenta que se limita a coordinar los distintos sistemas de previsión de los países que la componen.



# NUEVO SEAT TOLEDO TAXI



EL SEAT TOLEDO TAXI, en sus 2 versiones 1.8i GL y 1.9TD GL, es el único del mercado dotado con equipamiento adicional de serie especialmente diseñado para el uso diario del taxi.

#### EQUIPAMIENTO ADICIONAL:

Batería 12 V. 380 A (64-AH).

Alternador 65 A

Asiento conductor reforzado.

Interruptor de luz interior en el tablero.

Instalación para taxímetro electrónico y módulo.

- Cenicero en ambas puertas posteriores.
- Rueda de repuesto idéntica a dotación.
- Suspensión reforzada.
- Cables de embrague y acelerador reforzados.

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

**Sr. TAXISTA** Premiamos su fidelidad a nuestra marca. Si Vd. es propietario de un SEAT **LE DESCONTAMOS 100.000 PTS.** al comprar su nuevo TOLEDO TAXI.

**SEAT**  
Grupo Volkswagen

**Auto Fuber**

Badajoz, 52 (Poble Nou) - 08005 BARCELONA - T. 485 00 49 - Fax 485 37 08

**ABIERTO AL MEDIODÍA**

# TARF Y BB PARA EL TAXI S.L.

## RECAMBIOS Y ACCESORIOS

Consejo de Ciento, 553 - 08013 BARCELONA

Tels. 265 34 05 / 265 33 44 / 447 20 91

# EL BAZAR DEL TAXI

## ACEITES

ADEPRO	1.300,-
ESSO Diesel	2.228,-
ESSO Gasolina	2.228,-
ELF Diesel	2.453,-
ELF Gasolina	2.769,-
CEPSA Diesel	1.863,-
CEPSA Gasolina	1.945,-
SEAT Gasolina	2.623,-
SEAT Turbo Diesel	2.609,-
CS Diesel	1.743,-
CS Gasolina	2.082,-
MOBIL Gasolina	2.117,-
MOBIL Diesel	2.149,-
OLIO FIAT VS	2.907,-
BP Diesel	2.817,-
BP Gasolina	2.817,-
GULT Turbo D	2.139,-
GULT Gasolina	2.208,-
GULT Gas 4 Litros	1.932,-
ERTOIL	2.036,-
MOTORCRAFT Ford	2.670,-
UNIL	1.538,-
SHELL 4 Litros	1.136,-
SHELL Diesel	2.142,-
TOTAL Rubio D	2.650,-
TOTAL Gasolina	2.287,-
VALVOLINE	1.971,-

## FILTROS ACEITE

RENAULT 21	717,-
VOLKSWAGEN PASSAT	856,-
PEUGEOT	715,-
OPEL KADETT	811,-
CITROËN BX	715,-
FORD ORION	802,-

## FILTROS AIRE

RENAULT 21	695,-
PEUGEOT	966,-
VOLKSWAGEN PASSAT	772,-
OPEL KADETT	966,-
CITROËN BX	966,-
FORD ORION	933,-

## BATERIAS TUDOR

Garantía 12 meses

A 45	8.461,-
A 46	8.461,-
A 47	8.461,-
A 55	9.837,-
A 70	12.504,-
A 95	15.632,-

## BATERIAS AUTO-EUROPA

Garantía 24 meses

A 43	7.054,-
A 45	7.726,-
A 55	8.032,-
A 70	9.836,-

## AGUA CIRCUITO CERRADO

10%	462,-
20%	565,-
30%	703,-

## LIQUIDO FRENO

DINAC 250 grs.	300,-
Bote 500 grs.	400,-
Bote 600 grs.	576,-
Bote CS	671,-

## PASTILLAS DE FRENO

60% Dto. ROAD HOUSE

RENAULT 21	2.171,-
PEUGEOT	1.557,-
VOLKSWAGEN PASSAT	1.932,-
OPEL KADETT	1.260,-
CITROËN BX	1.640,-
FORD ORION	2.280,-

OFERTAS VALIDAS HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1992, EXCEPTO FIN DE EXISTENCIAS Y AUMENTO DE TARIFA. EN ESTOS PRECIOS VA INCLUIDO EL IVA

# MOTICION ZONAS

## El cinturón de seguridad

Desde el 15 de septiembre es obligatorio para todo conductor el uso del cinturón de seguridad cuando se circule por cualquier vía pública.

Los taxistas en servicio están exentos de cumplir esta normativa, ya que se considera que podría ser incómodo para ellos llevar el cinturón durante las horas de trabajo.

No obstante, presten atención:

**fuera de las horas de trabajo deben llevar el cinturón como cualquier otro conductor.**

## Zonas azules en l'Hospitalet

Desde el pasado mes de octubre, el municipio metropolitano de L'Hospitalet dispone de zonas azules de aparcamiento en el "barrio centro".

En los próximos años 93/94, las mismas se ampliarán progresivamente a otros puntos de la ciudad, especialmente a las zonas comerciales.

Las zonas azules establecidas este año tienen dos categorías: A y B.

**El aparcamiento en la zona A**  
cuesta 150 ptas./hora.

**El aparcamiento en la zona B**  
cuesta 100 ptas./hora.

La Sociedad Municipal de Aparcamientos es la empresa encargada de la gestión económica de las mismas.

## Nou centre cívic al barri de Vallcarca

El barri de Vallcarca, que pertany al districte municipal de Gràcia, disposa des de fa dos mesos del Centre Cívic del Coll.

Aquest nou equipament de 200 m2 disposa d'un conjunt d'espais destinats a tota la gent del barri, des dels més grans als més petits. En el seu interior s'ha situat també el centre d'operacions de Ràdio Gràcia.

**Qui vulgui més informació sobre la programació que ofereix aquest nou centre, pot trucar al telèfon:**

## Transmediterrània tardor i hivern

Del 14 d'octubre al 17 de gener del 93

### Arribades de Palma de Mallorca

Dijous i divendres a les 20:30 hores

Tots els dies a les 8:00 hores (menys els divendres)

### Arribades d'Eivissa

Dilluns a les 08:00 hores

Dimecres a las 20:30 hores

### Arribades de Maó

Dimarts i divendres a les 21:00 hores.

**Recordi: molts passatgers solliciten un taxi quan arriben a Barcelona.**



## 50 anys al servei del taxi "Dóno les gràcies al sector"

**Francesc Sanmartí Peraire, més conegut per Paco, es jubila i deixa el seu taller que, durant més de 20 anys, ha servit al sector del taxi de Barcelona. Francesc se'n va amb recança, perquè li agradava la feina a la qual ha dedicat més de 50 anys, però diu que també s'han va amb ressentiment, perquè fins ara no ha pogut pair l'actitud d'alguns sectors de la competència. Abans de marxar, dona les gràcies al sector del taxi i a les persones que hi estan relacionades.**

## Tota una vida dedicada a la reparació de taxímetres

Des dels 14 anys, Francesc Sanmartí Peraire es va dedicar a la reparació de taxímetres. Francesc recorda que, quan encara era un nen, es dirigia a un taller prop de casa seva, un cop finalitzada l'escola, per aprendre a reparar taxímetres, ofici al qual ha dedicat tota la vida.

Amb aquesta petita experiència comença a treballar regularment a Talleres Torroella, on ja realitza la reparació de Taxímetres Baby. Pocs anys després, passa a formar part de Tallers Manlleu, on desenvolupa una important tasca. L'any 72 decideix comprar a la família Manlleu el seu taller de reparacions i s'instal·la pel seu compte sota el nom comercial de "Taxímetres Paco".

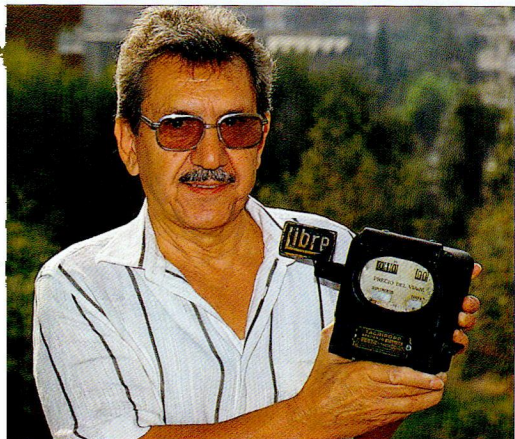
Des d'aquell any són molts els taxistes de Barcelona que han passat per Talleres Paco per reparar el seu taxímetre o coincidint amb un canvi de tarifes.

Francesc Sanmartí és un dels tècnics que més coneix aquest sector: recorda, per exemple, que els taxímetres a partir de l'any 40 fins als 60 eren de lloguer. "Els taxistes d'aquesta època -diu- pagaven únicament 20 ptes. mensuals per aquest concepte". "Però -afegeix- a partir dels anys 60 es comencen a vendre i el preu oscil·lava entre les 5.000 i 6.000 ptes.". Recorda també que els tallers de l'època van establir un abonament de conservació de 12 ptes. mensuals.

Opina, d'altra banda, que, amb els taxímetres electrònics, el taxista ha

guanyat molt, ja que abans els mecànics necessitaven moltes reparacions. En aquest repàs dels seus 50 anys de treball, li passen pel record totes les marques que tant ell com els seus tres operaris van reparar. "En el nostre taller -diu- es van reparar els taxímetres Baby, Mascard, Taxipop -de l'any 26-27-; Amma, un aparell que es va comercialitzar a França i que, després, a Barcelona els va fabricar la família Manlleu ". "Nosaltres -puntualitza-, quan més tard es comercialitza el model Alhama, amb rellotge automàtic i molt més modern, hem sabut adaptar-nos al canvi". Considera que actualment el taxímetre electrònic és un aparell molt complet i funciona molt bé, perquè està adaptat a la incorporació de noves tecnologies. En relació amb el coneixement mecànic del taxista, opina que abans la mentalitat era molt diferent, ja que el taxista dels anys 50-60 sabia poc de mecànica i per això estava molt sovint al taller. "Avui -assenyala- el taxista té més coneixements de les coses, està molt més espavilat i coneix tant la part tècnica com operària d'un taller. El record més amarg és el que li procura la competència: "Abans -diu amb molta tristesa- la competència era molt maca, hi havia consens, ara hi ha una deslleialtat molt lletja".

**Aquestes línies resumeixen l'agraïment de molts professionals taxistes a una persona que ha sabut donar professionalitat i bon servei al sector.**



## REUNIÓN ADMINISTRACIÓN - ASOCIACIONES DEL TAXI

*En Barcelona, a 27 de octubre de 1992, en el despacho del Director de División de Transportes de la Entitat Metropolitana del Transport se reúnen D. Joan Laporta i Argelich, Director de División; D. Andreu Nebot i Mula, Director de Servicios del Taxi; D. Joan Ferrer i Nogués, de la Oficina Técnica del Servicio del Taxi; D. Francisco Galván Martín y D. Josep Negre i Palau, en representación del Gremio Unión de Taxistas (GUT); D. José Santacreu i Amat i D. Rafael Carmona López, en representación del «Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya» (STATC) y D. Juan Fuentes Bergadà, en representación de la «Asociación Empresarial del Taxi». El Sr. Dionisio Gracia Fajardo, representante del «Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB), excusa su presencia.*

*Actúa como Secretaria Delegada, Doña Irene Mestres Bouzó, que certifica:*

Se abre la sesión a las once horas quince minutos con la intervención del Sr. Santacreu reivindicando la restauración del suplemento por salida de estación. Ello compensa la pérdida de poder adquisitivo que, según manifiesta, han sufrido los compañeros taxistas de Sant Cugat, Cerdanyola, Castelldefels y Sant Boi. A esta petición se agrega que, según el Sr. Negre, ello contribuiría a potenciar que los taxistas acudieran a la Estación de Sants y a la Estación Marítima y premiaría las numerosas carreras cortas que se generarían en estas paradas.

El Sr. Galván propone que se adelante la implantación de sólo dos tarifas, una diurna y otra nocturna para toda el área metropolitana.

Esta reestructuración tarifaria prevista para el año 1994 entiende que podría adelantarse a 1993.

La petición de los sindicatos se concreta de la forma siguiente:

- Tarifa diurna ..... 86 ptas.
- Tarifa nocturna y festivos ..... 100 ptas.
- Hora de espera ..... 1.800 ptas.

Propone, además, volver a aplicar el suplemento de salida de estaciones, fijar determinadas carreras mínimas en ciertos municipios y vender las tarifas

para el año 1993 como una reestructuración tarifaria y no como un aumento.

El Sr. Laporta responde que no puede admitir un incremento de 70 a 86 pesetas en la tarifa 3, de forma que la tarifa más barata se equiparará a la más cara.

El Sr. Santacreu considera que las carreras que se hacen con la Tarifa 3, que representan el 60% de los viajes, se efectúan con la tarifa horaria y, por tanto, la repercusión de la subida no es tan fuerte.

El Sr. Fuentes insiste en que se presente este incremento como una reestructuración de zonas y añade que, en las carreras medias que importan alrededor de 400 ptas, lo que influye es la tarifa horaria y no la kilométrica.

El Sr. Negre también comenta que se ha de cuidar mucho el incremento, puesto que el factor psicológico es muy importante en las tarifas.

El Sr. Carmona subraya que los taxistas no pueden perder poder adquisitivo. Prefiere que disminuya el número de carreras, pero no puede permitirse renunciar al aumento.

El Sr. Laporta comenta que es responsabilidad de los sindicatos el aumento de tarifas y la repercusión

negativa que pueda tener reducir el número de pasajeros que utilice el taxi. Considera que los sindicatos deberían plantearse seriamente la posibilidad de no aumentar tarifas en este momento.

El Sr. Nebot interviene para destacar que no hay una relación directa entre incremento de tarifas e incremento del poder adquisitivo, porque el número de carreras puede reducirse. Respecto a los suplementos de estaciones, expone que la supresión de este suplemento no ha provocado la disminución de taxis en la Estación de Sants. Por el contrario, su funcionamiento ha mejorado y evita que muchos pasajeros salieran de la estación a buscar taxis para ahorrarse este suplemento.

Globalmente, las tarifas han mejorado para el sector, al margen de la supresión de este suplemento, que ya se estaba debatiendo desde hace cinco años.

Por otra parte, observa que los taxis realizan un servicio público y que las carreras mínimas que antes no existían son un gran beneficio para el sector.

El Sr. Galván formula una nueva propuesta:

Percepción mínima ..... 250 ptas.  
Tarifa diurna ..... 83 ptas.  
Tarifa nocturna y festivos ..... 100 ptas.  
Hora de espera ..... 2.000 ptas.

Suplemento de estación que compense la disminución de ingresos de los taxistas de San Cugat, Cerdanyola, Sant Boi y Castelldefels.

El Sr. Laporta considera inaceptable un incremento de la tarifa horaria que aumenta tanto la tarifa kilométrica.

Seguidamente plantea tres opciones:

- a) incrementar las tarifas según el aumento del IPC.
- b) reestructuración tarifaria, siempre que no supere el IPC.
- c) aprobar el incremento acordado para 1993 entre los sindicatos y esta Entitat en la negociación del año anterior, que quedó fijado en las tarifas siguientes:

Percepción mínima ..... 260 ptas.  
T3 ..... 80 ptas.  
T2 ..... 88 ptas.  
T1 ..... 102 ptas.  
Hora de espera ..... 1.900 ptas.

El Sr. Laporta insiste en su recomendación de que, dada la situación económica del momento y para no reducir la demanda, sería conveniente no incrementar tarifas. No obstante, dado el compromiso adquirido el año anterior aceptaría el incremento acordado.

El Sr. Carmona y el Sr. Galván manifiestan que sus propuestas de unificación dan como resultado unas tarifas más baratas que las propuestas el año anterior.

El Sr. Laporta se compromete a realizar las comprobaciones oportunas y, si la alternativa de la reestructuración es realmente más económica, se aprobará.

Los sindicatos manifiestan que están dispuestos a aceptar cualquiera de sus dos propuestas de reestructuración o las tarifas acordadas para 1993 el año anterior. Concretan, además, que el suplemento de salida de estación debería ser de 100 ptas.

### **Ruegos y preguntas**

Pasando a tratar el punto de ruegos y preguntas, por parte del Sr. Nebot se comenta que los sindicatos deben ocuparse de mejorar la prestación del servicio y, en este sentido, sus emisoras deberían avisar de los puntos en donde se necesita pasaje.

Todos sus representantes manifiestan que así lo hacen, y el Sr. Fuentes expone la posibilidad de instalar un rótulo luminoso delante de los laboratorios Huber para indicar la falta de taxis en la Estación de Sants.

Otra propuesta es la formulada por el Sr. Santacreu en el sentido de que en los paneles informativos del Ayuntamiento se indique la hora de finalización de los espectáculos.

El Sr. Nebot informa que hay diferentes iniciativas para solventar la falta de taxis en la Estación de Sants y que se pretende realizar una campaña para que los taxistas acudan a esta parada.

El Sr. Fuentes pregunta qué promoción se hará del taxi, aspecto que considera fundamental para evitar la disminución de los kilómetros en los que circulan vacíos.

El Sr. Nebot le responde que la mejor promoción sería no subir tarifas.

El Sr. Carmona interviene para resaltar la labor que

están desarrollando las emisoras ofreciendo los servicios de taxi a muchos establecimientos, pero solicita que la EMT también realice esta tarea.

El Sr. Galván pide que se incluya en la próxima reunión el tema de la reconversión del taxi. Da lectura a un escrito en el cual -en síntesis- solicita ayudas al sector al igual que se está subvencionando a los autobuses y al metro, puesto que se trata de un servicio público.

Plantea como puntos a tratar la publicidad en los vehículos, la concesión de jubilaciones anticipadas, el incremento de las tasas que percibe la Entitat, muy superiores a las del resto de España y, finalmente, la negociación de un convenio con la Banca para lograr una cartilla de taxista.

El Sr. Laporta responde que aquí se plantean diversos puntos y que, aunque el taxi preste un servicio público, lo están realizando particulares, lo cual parece dar lugar a confusiones.

El Sr. Nebot enumera diversas actuaciones de la Entitat que promocionan el sector: tanto los proyectos formativos que desarrolla la Escola del taxi como las ventajas que se ofrecen a los socios de Ciutat Gropa o diversas campañas como la de «Normalització Lingüística» son muestras de la actividad de esta Entitat.

El Sr. Galván pregunta si se han realizado gestiones con la Dirección General de Seguros sobre el tema del seguro del automóvil de los taxistas.

El Sr. Nebot responde que ha habido ciertos contactos, pero que aún no se ha concretado nada.

En cuanto al tema de la reconversión del sector, el Sr. Nebot comenta que toda la política llevada a cabo por el Sr. Pasqual Maragall para dar más vida a la ciudad y atraer más visitantes a Barcelona ha beneficiado muchísimo al taxi.

El Sr. Carmona solicita que no se incremente el número de conductores, a lo que contesta el Sr. Nebot con datos concretos de las últimas estadísticas, según los cuales dicho número se está reduciendo.

El Sr. Galván plantea el tema de la autogestión del taxi por los propios taxistas. Pide que los sindicatos se ocupen de la publicidad en los vehículos sin que la EMT perciba tasas por este concepto. Solicita también que la Entitat dé ciertas prerrogativas a los sindicatos, para que los taxistas tengan que pasar

necesariamente por las agrupaciones.

Se comenta entre los asistentes la posibilidad de establecer una tasa sindical que tendrían que abonar todos los taxistas y que cubriría los gastos que deben afrontar los sindicatos en negociaciones que benefician a todo el sector, como las propias conversaciones sobre tarifas.

Otro tema planteado es el de las propinas a los hoteles. Es una cuestión que la Entitat tiene muy presente y que está pendiente de resolver.

El Sr. Galván pide que se pinten algunas paradas de taxis en los hoteles y que sean lo más próximas posible a las entradas de los mismos.

El Sr. Ferrer se compromete a negociarlo con el Área de Circulación de Barcelona, aunque expresa la posición restrictiva del Ayuntamiento.

También se comenta la necesidad de limpiar de coches particulares las paradas de taxis de las clínicas Quirón y Platón y que, por otra parte, se desplace la parada de Autobús en el Aeropuerto.

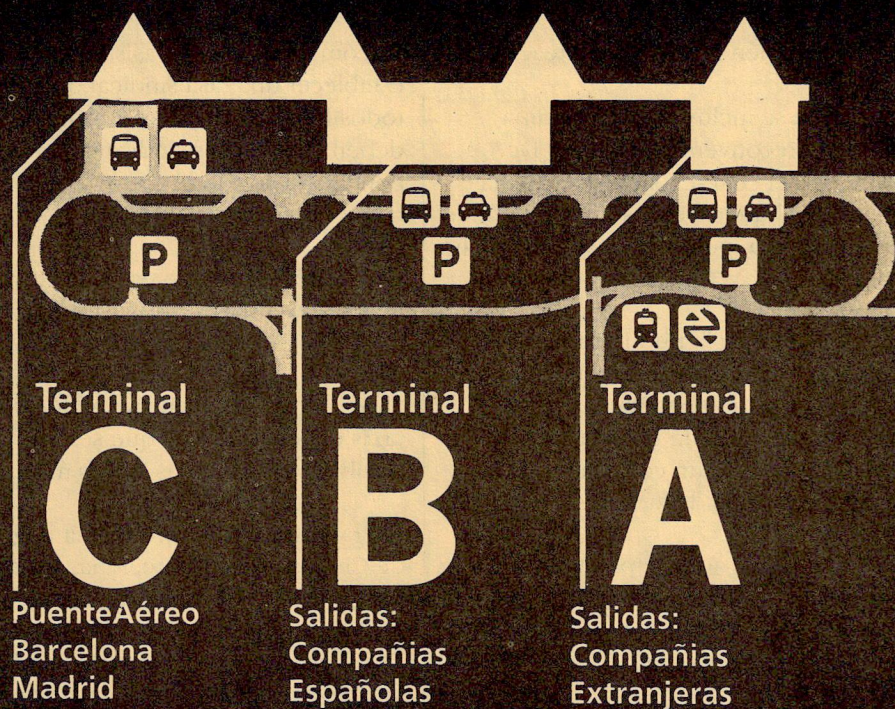
El Sr. Galván pregunta si es posible implantar la tarjeta multiviaje en el taxi, a lo que responde el Sr. Nebot que es un tema difícil, aunque resalta el incremento de recaudación del 12% que se prevé con la implantación del pago por tarjeta de crédito.

El Sr. Nebot muestra a los asistentes la Guía del usuario y el cassette cuyos textos han elaborado la Generalitat de Catalunya, con colaboración de la EMT, dentro de la campaña de Normalització Lingüística. Añade que tan pronto se disponga de más ejemplares, serán repartidos a los sindicatos para que puedan hacer las sugerencias que consideren convenientes.

El Sr. Fuentes manifiesta que desde el mes de septiembre se han producido varios atracos en sus vehículos.

El resto de los asistentes no ha apreciado este incremento en el número de atracos. El Sr. Nebot pide que se faciliten todo tipo de datos al respecto para pasarlos al Comisario de Protección Ciudadana.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión a las catorce horas, quedando convocada la próxima reunión para el día 5 de noviembre a las 11:00 h. y extendiéndose la presente acta.



No regrese de vacío a Barcelona  
**Aeropuerto de El Prat**

**Puente Aéreo**

**Horario de llegada**

**Procedencia: Madrid**

07:30	de lunes a jueves
08:00	de lunes a viernes
08:00	todos los días de la semana.
08:30	de lunes a viernes
09:00	de lunes a jueves
09:00	de lunes a viernes
09:15	domingo
09:15	de lunes a viernes
09:30	de lunes a viernes
10:00	todos los días de la semana.
10:30	de lunes a viernes
11:00	todos los días de la semana
11:00	de lunes a viernes
11:30	de lunes a viernes
12:00	de lunes a viernes
12:00	sábado y domingo
12:00	sábado y domingo
13:00	de lunes a viernes
13:30	todos los días de la semana
14:00	de lunes a viernes
14:00	sábado y domingo
14:00	todos los días de la semana
15:00	todos los días de la semana
15:30	de lunes a viernes
16:00	de lunes a viernes
16:00	sábado y domingo

16:00	sábado y domingo
16:30	de lunes a viernes
17:00	todos los días de la semana
17:30	de martes a viernes
18:00	todos los días de la semana
18:30	de lunes a viernes
18:45	de lunes a miércoles
18:45	jueves y viernes
19:00	todos los días de la semana
19:30	todos los días de la semana, (excepto jueves)
20:00	todos los días de la semana
20:15	viernes
20:30	todos los días de la semana, (excepto sábado)
21:00	todos los días de la semana
21:30	todos los días de la semana, (excepto viernes)
22:00	todos los días de la semana
22:30	todos los días de la semana
23:00	de lunes a viernes
23:30	domingo
00:00	todos los días de la semana
00:30	lunes

En 1991, el Aeropuerto de El Prat registró en el mes de Septiembre un movimiento de 925.198 pasajeros, cifra algo superior a la registrada en Agosto.

**Teléfonos útiles**

Información aeropuerto 379.00.00.  
 Objetos perdidos 379.00.00 exts. 2051 - 2057  
 Aduana (carga) 379.54.92.

# SEAT TOLEDO

## UNA CARRERA DE EXITOS



## TOLEDO

### PARA UN MUNDO EXIGENTE

Ahora usted también puede beneficiarse del éxito del SEAT TOLEDO. Porque ya ponemos a su disposición el TOLEDO en su versión taxi.

Un año de triunfos, que lo convierten en el coche más vendido de su categoría en España. Con más de 100.000 unidades producidas y 60.000 exportadas a todo el mundo.

Un automóvil que aplica la más avanzada tecnología en prestaciones, en seguridad y en confort. La misma ingeniería del líder europeo en automoción.

Un coche con el que disfrutará del más amplio maletero en su clase: 550 l. de capacidad.

Con una amplia gama de modelos para elegir. Con motores gasolina y diesel. Y dos versiones específicas adaptadas a las necesidades del taxi: el TOLEDO 1.8 GL y el 1.9 Turbodiesel GL.

Dos automóviles con aire acondicionado de serie, asiento del conductor

reforzado, volante regulable en altura, embrague reforzado y todo lo necesario para ponerse inmediatamente en servicio. Libre de complicaciones. Todo un éxito preparado para usted.



SEAT, Patrocinador  
y Coche Oficial  
Barcelona '92

**EQUIPAMIENTO ESPECIFICO DEL TOLEDO TAXI 1.8GL Y 1.9 TD GL:** AIRE ACONDICIONADO DE SERIE. ASIENTO CONDUCTOR REFORZADO. VOLANTE REGULABLE EN ALTURA. TESTIGO APERTURA PUERTAS POSTERIORES. LAMPARA LECTURA ANTERIOR Y POSTERIOR ACCIONADA EN TABLERO. EMBRAGUE REFORZADO. PREINSTALACION DE TAXIMETRO ELECTRONICO. PREINSTALACION DE EMISORA DE RADIO. PREINSTALACION DE LUZ EXTERIOR. CENICEROS EN PUERTAS TRASERAS. BATERIA 75 AMPERIOS. RUEDA DE REPUESTO DE IGUAL TAMAÑO.

**SEAT**  
LA AMBICION DE SUPERARSE

Notícies  
Notícies  
notícies

## De particular a particular

### Borsa de llicències

#### ● Sr. Manuel Juiz Reboiro

Nº de llicència: 6475

Telèfon: 391.81.51.

A qualsevol persona sense necessitat d'antiguitat  
*A cualquier persona sin necesidad de antigüedad*

#### ● Sr. Pedro Martínez Soriano

Nº de llicència: 10075

Telèfon: 207-51-45

Art. 18 - 1 e) dependent amb un any d'antiguitat.

*Art. 18 - 1 e) dependiente con un año de antigüedad*

#### ● Sr. Casimiro Martínez Quesada

Nº de llicència: 10288

Telèfon: 373.36.12.

Per jubilació

*Por jubilación*

Barcelona Informació

**B** **i**

Ajuntament  de Barcelona

#### Visites a l'Estadi Olímpic de Montjuïc

Des del passat dia 20 de setembre van quedar restablertes les visites a l'Estadi Olímpic de Montjuïc per a l'entrada de la marathó. Les seves portes romanen obertes als ciutadans cada dia de 10 a 18 h. ininterrompudament.

#### Canvis d'horaris al Telefèric i al Funicular de Montjuïc

Des del passat dia 13 d'octubre i fins al 24 de juny del 1993, el telefèric de Montjuïc funcionarà dissabtes, diumenges i festius de les 11:00 a les 13:45 i de les 16:00 a les 19:30 h. El Funicular ha modificat també el seu horari d'estiu, i així, durant el període comprès entre el 13 d'octubre d'enguany fins al 31 de maig del 93, estarà en funcionament només els caps de setmana i els dies festius, en horari de 12:00 a 20:00 h.

#### Nou horari de les Caixes d'Estalvis

Amb l'arribada de la tardor, la vida quotidiana torna a la seva normalitat i els diferents estaments de la societat recuperen la seva dinàmica normal. Aquest és el cas de les Caixes d'Estalvi que, des del mes d'octubre, ofereixen als seus clients un canvi d'horari. A més de l'habitual horari d'atenció dels matins, ara també atenen els dijous a la tarda de 16:30 h a 19:45 h. Aquest canvi obeeix al fet que a partir d'aquesta tardor no obriran al públic els dissabtes al matí, tal com venien fent fins ara.

#### Descompte en el pagament de multes

Des del mes de setembre, per gaudir del descompte en les multes de la Guàrdia urbana (abans del compliment dels 10 dies des de la data de notificació), ja no cal dirigir-se exclusivament a les oficines de les Caixes d'Estalvis.

Aquestes multes de trànsit poden liquidar-se a qualsevol caserna de la Guàrdia urbana o bé al negociat de Disciplina Vial (presentant la butlleta dipositada en el vehicle).

#### Nou Casal d'Avis Maria Aurèlia Capmany

El Districte de l'Eixample compta des d'aquest estiu amb un nou casal d'avis, el que porta el nom de Maria Aurèlia Capmany. El nou casal, inaugurat dintre el programa d'homenatge a l'escriptora en el primer aniversari de la seva mort, està situat al carrer Enric Granados, 47.

#### Horari de les escales mecàniques de Montjuïc

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

Durant la tardor: de dilluns a divendres, de 9 a 20 h.; els dissabtes, diumenges i festius, de 10 a 20 h.

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

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

#### Una nova Plaça a Nou Barris

El Districte de Nou Barris compta des del mes de setembre amb un nou espai urbanitzat: la nova plaça César Vallejo. Aquest nou indret dedicat a l'esmentat escriptor peruà, se situa concretament a la cruïlla del passeig Urrutia i el carrer Villalba dels Arcs, al barri de Ramon Albó.

# Mantenimiento técnico preventivo y de uso de carrocerías

Andrés Gobianas Biete, *Ingeniero Industrial*

*El mantenimiento técnico de carrocerías debe interpretarse como una faceta más para conservar el vehículo en buen estado, tal y como los fabricantes de vehículos establecen de acuerdo con ciertas normas*

*para mantener la garantía de uso para cada marca y, en definitiva, porque numerosas piezas corresponden a zonas de alta responsabilidad en caso de colisión.*



El mantenimiento usual puede concretarse en diversos aspectos que van desde el visual al de estructura o a la elección de unos productos, entre otros.

## **Interiores:**

Se debería comprobar el estado de las moquetas, plásticos y adhesivos en el sentido de detectar la presencia de humedades, óxidos e incluso la presencia de orificios de ventilación obturados en el piso.

## **Exteriores:**

Deben establecerse las mínimas condiciones de limpieza, pues la presencia de restos biológicos, barros, sales etc., dañan la capa de pintura y provocan, por diversas causas, procesos no deseables de corrosión.

Condiciones físicas, por ejemplo: deben estar en perfecto estado las pestañas del larguero bajo puertas, deben evitarse los golpes y dobleces provocados por el apoyo del gato en lugar inadecuado, prohibido dicho sea de paso.

Debe analizarse el grado de estanquidad de lunetas con marco parabrisas y juntas de goma, a fin de descubrir focos de oxidación.

## **Exteriores de revisión periódica:**

Se deben considerar las condiciones de estado físico que presentan las diversas capas de protección del vehículo.

Exceptuando las capas de acabado externo, resta por comprobar el estado de las ceras de protección anticorrosiva de rajeados, que protegen

zonas vitales de la estructura, entre las que cabe indicar: cajeados bajo piso, capó anterior/posterior; traviesas e interior puertas.

## **Ceras de interiores:**

Son productos que, al aplicarse en huecos inaccesibles, tanto para mantener la garantía como porque en cualquier reparación su nueva aplicación es obligada, restablecen las condiciones anticorrosivas adecuadas. Las zonas a proteger son aquellas que presentan juntas o uniones de chapa inaccesibles desde el exterior. Se aplican mediante sonda, con presión de aplicación que dependen de la zona. No ensucian la pintura, pero debe tenerse cuidado en la aplicación de interiores de las puertas por la posibilidad de ensuciar partes decorativas o conexiones eléctricas.

## **Masillas:**

Otro tipo de capa a regenerar son las masillas de acabado o sellado que, tras una defectuosa aplicación, pueden generar focos de oxidación a medio plazo.

## **Protección de bajos:**

Por último se debe comprobar las condiciones de las capas de protección antigraivilla bajo piso, en largueros bajo puertas y en los frontales anterior, posterior y pasos de ruedas. Se utilizan pinturas de alta viscosidad con rápido secado a baja temperatura, pero requieren en todo caso protección con papel los grupos mecánicos adyacentes para evitar depositar restos en partes que tengan movimiento.

## **Cuidado de la estructura**

Para que un vehículo circule sin ningún tipo de peligro es necesario que la estructura resistente esté en buenas condiciones y no presente signos de corrosión. Cabe citar dos ambientes: la parte física y la móvil.

Como parte fija, se considera aquellas zonas resistentes que sean susceptibles de presentar signos de óxido, por ejemplo: anclajes de suspensión, máxime en los grupos McPherson, soportes cuna motor, montantes en zona de unión de las bisagras de las puertas, desahues de largueros, guías de asientos, las propias bisagras y cualquier junta soldada de la estructura. También se debería considerar el soporte batería y el soporte para choques, si lo posee. Además, los anclajes de cinturones de seguridad y zona adyacente.

Respecto a la parte móvil, se deberían considerar las puertas, capós, etc. En concreto, considerar que los orificios de desagüe no deben estar obturados. De igual modo, las zonas de fijación a la estructura no deben presentar signos de óxido.

## **Atención con las partes móviles**

La zona con más riesgo y cuyo estado físico/químico puede repercutir en el aspecto de la seguridad es el parachoques. Este presenta dos formatos, de plástico y de fibra. En el de plástico, por una mala conservación o reparación defectuosas, resulta el más peligroso, porque una ranura o fisura absorbe agua y degrada el material, lo

astilla químicamente, aún cuando no se observe ningún síntoma. En caso de colisión puede ocasionar daños mayores. Se recomienda una correcta reparación.

Si es de fibra, su conservación o reparación no ofrece ninguna dificultad técnica. Las molduras pueden ser focos iniciales de óxido y aumentar a zonas más amplias. Se recomienda una limpieza preventiva o sustitución de grapillas de fijación y aplicación de productos antioxidantes en zonas de contacto.

Para las llantas de aluminio, se recomienda observar el estado del barniz protector porque un deterioro del mismo puede oxidar la aleación al producirse arañazos, marcas de gravilla, etc. En tal caso se requiere decapar y remover con barniz nuevamente.

## La reparación

En el caso de reparación, aún de daños menores, se debe recordar la reposición de la insonorización de la panelería, si lo tuviese, así como la faldilla transparente y fijación interna de las puertas, que podrían ocasionar también focos de oxidación.

## No pierda de vista otros aspectos

Otros aspectos a tener en cuenta son aquellos que pueden proporcionar vapores tóxicos o focos de oxidación y pueden afectar a partes de la estructura, por ejemplo: tuberías, combustible, freno, tubos de escape, por fugas o pérdidas, conductos de agua, conexiones de batería, etc.

## Productos

El uso inadecuado de productos no homologados o bien de las necesarias protecciones cuando se emplean indican el alto riesgo de deteriorar la capa de pintura y con ello provocar un riesgo de oxidación.

Es necesario y prudente utilizar productos que sean compatibles y, en principio, de un mismo fabricante. Si se va a proceder a emplear una cierta cantidad de producto, por ejemplo: en flotas de vehículos sería deseable efectuar pruebas de acuerdo con el fabricante y establecer garantías de uso.

Esto último debería aplicarse con más rigor en el caso de mantenimiento y conservación de materias plásticas, sean de parte interna o externa, dado que en general no hay constancia de la identificación de las materias plásticas.

# El automóvil en el Siglo XX

## Dos décadas en busca de la comodidad

Pablo Giménez, *profesor de mecánica*

**1901:** Mercedes lanza al mercado el automóvil diseñado por el ingeniero Wilhelm Maybach, el padre del automóvil actual. Este modelo incorpora numerosas innovaciones: chasis de acero, motor delantero cubierto con capó, etc. Es el momento en que el automóvil empieza a perder la forma de carruaje y comienza a despertarse una cierta preocupación por la estética.

**1902:** Lanchester patentó el primer freno de disco, pero hasta 50 años después, una vez perfeccionado, no se montó.

**1904:** España crea la firma Hispano Suiza. Se caracterizará por la calidad de sus automóviles, ya que fabrica modelos de gran lujo y con una técnica artesanal. Sus series fueron siempre limitadas y nunca sobrepasaron las 500 unidades.

**1905:** Aparece en EE.UU. el anticongelante y la calefacción por medio de los gases calientes del escape.

**1906:** la firma Rolls-Royce lanza el "Silver Ghost". En Francia aparece la primera llanta desmontable y, en los Estados Unidos, el paragolpes.

**1907:** aparece el primer coche sobrealimentado en los Estados Unidos.

**1908:** el británico Herbert Froid consiguió substituir el material de las pastillas de algodón que él mismo había patentado, por otro compuesto de resinas con un tejido de asbesto solidificado con un alto punto de fusión. Del apellido Froid se derivó la marca Perodo. Este mismo año se fabrica en los EE.UU. el primer sistema de encendido por distribución y bobina.

La firma Ford lanza al mercado el modelo T, que llamaba la atención en todos los aspectos. Se fabricaron 15.007.033 automóviles desde octubre de 1908 hasta mayo de 1927.

**1909:** en los Estados Unidos se monta un 4 cilindros con caja de cambios transversal que actúa sobre las ruedas delanteras. Se ha catalogado esta época como "La era del Modelo T"

### Aumenta el interés por el confort i la estética

**1911:** la firma Cadillac incorpora un motor de arranque eléctrico de serie. Hasta este momento la puesta en marcha de un automóvil era toda una auténtica aventura: se tenían que ajustar las palancas de aire y encendido situadas en el volante, después colocar el mando de salto de chispa hacia atrás y hacer girar la manivela y, en el momento en

que se ponía en marcha, el conductor tenía que salir corriendo hacia el interior del vehículo a reajustar las palancas para que el motor no se calara.

En Los Ángeles se instala el primer teléfono en un automóvil.

**1912:** Peugeot construye el primer motor con doble árbol de levas en culata.

**1913:** la marca Hispano Suiza construye el modelo Alfonso, uno de los primeros modelos deportivos que se hicieron en serie.

**1914:** aparecen los asientos ajustables, pero sólo para el conductor.

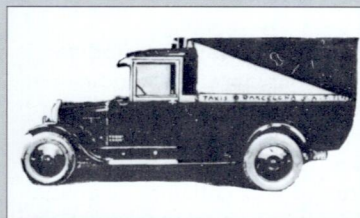
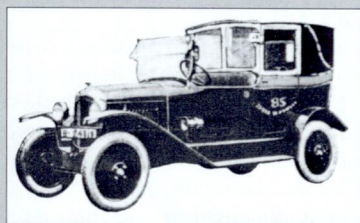
**1915:** en los Estados Unidos aparecen los primeros limpiaparabrisas automáticos, que eran accionados por vacío.

**1917:** en el coche Premier se instala un sector de velocidades eléctrico que funciona al presionar un pulsador.

**1918:** también en Norteamérica aparecen los primeros automóviles con luces de freno.

**1919:** Hispano Suiza instala los frenos servo-asistidos, sistema que utilizaba la fuerza del motor a diferencia de los sistemas actuales que utilizan el vacío producido en el colector de admisión.

**1920:** aparecen los frenos hidráulicos de expansión interna en las cuatro ruedas. También se incorporan las barras de torsión a la suspensión.



# RENFE

## Horarios de Otoño

### Sants Estació - Estació de França

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

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

**RENUEVA TU TAXI**

**POCO A POCO**

**Y ESTRENALO**

**CUANDO LO ACABES**

**DE PAGAR**

6 años

SUPUESTO TAE 10%

Inversión Inicial	Aportación mensual	TOTAL
200.000	20.000	2.289.459
500.000	15.000	2.337.140
1.000.000	0	1.771.561

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

# El alcohol

## una droga tolerada y destructiva

Pere Fàbregues García, licenciado en Educación Física  
Corine Vancells, profesora de gimnasia y aeróbic

---

*El alcohol es una droga y, como tal, crea adicción. Sus efectos son devastadores, pero se trata de una droga institucionalizada, socialmente aceptada e integrada. De ahí que el número de alcohólicos sea muy superior al de adictos a la heroína, cocaína o hachís.*

---

Desde el punto de vista social, el alcohol no se considera un tóxico, aparte de que su consumo se fomenta a través de la publicidad o de creencias erróneas, según las cuales el alcohol tonifica, abre el apetito, fortalece a los niños, combate el frío..., la cerveza es nutritiva, etc. También los adolescentes consumen cantidades considerables de alcohol por distintos motivos: para vencer la timidez, para estar eufóricos, para demostrar hombría....

Existe otro tipo de bebedor que recurre al alcohol para evadirse de una realidad triste, problemática o agobiante. Es el peor de los casos, aunque todos ellos pueden llegar a situaciones trágicas de adicción o dependencia.

Otro efecto del alcoholismo es el deterioro de la conducta, de la personalidad, de las relaciones sociales y familiares. El alcohol, como sustancia tóxica, está asociada como factor de riesgo en el

50% de los accidentes de tráfico, entre el 20 y el 30% de accidentes laborales y en el 50% de homicidios.

Muchas personas son alcohólicas, pero no lo saben, o simplemente son alcohólicas y no quieren reconocerlo. Es posible tener un índice elevado o peligroso de alcohol en la sangre sin que la persona presente un estado de visible embriaguez.

### **Causa de gravísimas enfermedades**

El alcoholismo deja sentir sus efectos sobre todo el organismo y causa gravísimas enfermedades: afecciones graves de las funciones cerebrales, cirrosis, hepatitis alcohólica, demencias, polineuritis. Además, tiene repercusiones en el aparato digestivo, en el corazón y en el apa-

rato urogenital, hasta el punto de que puede producir impotencia sexual en el varón y esterilidad. Finalmente, el alcohol puede desembocar en un coma etílico o en la muerte. El síndrome de abstinencia puede desembocar también en un delirium tremens o en la muerte. En caso de embarazo, el consumo de alcohol tiene efectos muy negativos para el feto y es una de las primeras causas de subnormalidad. También puede provocar malformaciones en la cabeza, la cara, anomalías en las articulaciones o defectos de crecimiento.

### **El límite**

El límite o tope de consumo moderado, que raramente tiene efectos nefastos para la salud, es de 300 c.c. al día de alcohol (dos cervezas o un vaso medio de vino).

**CLINICA DEL AUTOMOVIL, S. A.** REPARACION GENERAL

## AMIGO TAXISTA

Tenemos la solución para que conducir su coche le sea más cómodo  
• ADAPTAMOS EMBRAGUES AUTOMATICOS PARA CUALQUIER TIPO DE AUTOMOVIL

CONSULTAR PRECIOS  
POSIBILIDAD DE FINANCIACION

Se consideran bebedores fuertes y, por tanto, con gran riesgo de deterioro orgánico, los que beben 3/4 de litro diarios de vino o más, o dos vasos de vino y uno de coñac o whisky. Estas cantidades son válidas para una persona de 70 kg. de peso. A más peso, aumenta lógicamente el umbral.

Si desea calcular con exactitud la cantidad de alcohol que bebe a diario utilice la siguiente fórmula:

$$\text{gr. de etanol} = \frac{G \times \text{ml} \times 0'8}{100}$$

**G** = grados de bebida  
**ml** = mililitros de bebida que consume

**Ejemplo:** Si se ingiere cada día 1 litro de vino de 12 grados, la cantidad de alcohol ingerida se calcula de la siguiente manera:

$$\frac{12 \times 1000 \times 0'8}{100}$$

Se considera un consumo moderado el siguiente:

- 0'7 gr. por kg. de peso/día. Es decir, 49 gr. de etanol para una persona de 70 kg. (0'7 x 70 = 49)

Se considera un consumo excesivo o elevado el siguiente:

- 1'15 gr. por Kg. de peso/día. Es decir, 80 gr. de etanol para una persona de 70 kg. (1'15 x 70 = 80)

Si se observa el ejemplo anterior (96 gr. de etanol), esta persona sobrepasaría lo que se considera un consumo normal..

### ***Déjelo siempre para mañana***

Dejar la bebida no es imposible. El primer requisito indispensable es desearlo firmemente. Como primer paso intente no beber nada de alcohol en un día. Si lo consigue, trate simplemente de vivir un día más sin beber y así otro y otro...

Déjelo siempre para mañana.

Si necesita ayuda para solucionar este problema, puede recurrir a asociaciones como la de "Alcohólicos Anónimos", teléfono 93: 317.77.77, que trabaja para rehabilitar bebedores. Millones de alcohólicos del mundo han logrado superar la adicción. Esta asociación, que mantiene el anonimato de sus integrantes, está formada únicamente por adictos respeta la libertad individual y no impone ni obliga a nada.



***“Si las pruebas resultan positivas, el Agente podrá proceder a la inmovilización del vehículo.***

***También podrá inmovilizar el vehículo en los casos de negativa a efectuar las pruebas de detección de alcoholemia.”***



## ***¿Qué dice el nuevo Código de Circulación?***

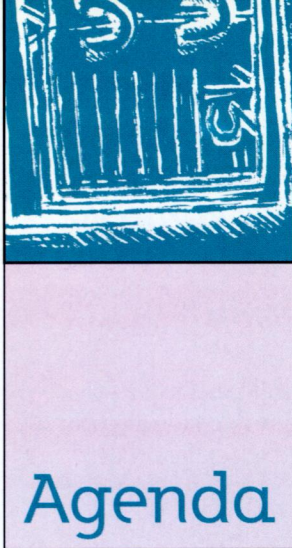
No podrá circular por las vías que son objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aquel conductor de vehículos cuya tasa de alcohol en sangre sea superior a 0'8 gramos por 1000 cm<sup>3</sup>.

Los conductores de vehículos destinados al transporte de viajeros con más de nueve plazas o de Servicio Público, al escolar y de menores, al de mercancías peligrosas o de vehículos de servicio de urgencia o transportes especiales no podrán conducir con una tasa de alcohol en sangre superior a 0'3 gramos por 1000 cm<sup>3</sup>.

## ***Las infracciones a esta norma tienen la consideración de graves.***

Todos los conductores de vehículos quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía pública cuando se hallen implicados en un accidente de circulación.

Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán someter a dichas pruebas, que consistirán normalmente en la verificación del aire aspirado mediante alcoholímetros oficialmente autorizados.



## Exposicions

### Hélio Oiticica

Retrospectiva d'un dels pintors més importants de l'avantguarda brasilera.

Fundació Antoni Tàpies  
c/ Aragó, 255  
fins al 6 de desembre

### Els Picassos de Peter Ludwig

Museu Picasso  
c/ Montcada, 15-19  
des de l'11 de novembre fins  
al 31 de gener de 1993

### Arthur Gravan i Moments d'abstracció

Palau de la Virreina  
Rambla de Sant Josep 99  
Fins a finals de desembre

### Olimpíada Virtual

Museu de la Ciència de  
la Fundació "la Caixa"  
c/ Teodoro Roviralta, 55 -  
fins al 30 de desembre



## Gran teatre del Liceu

### Òpera

Anna Bolena  
Gaetano Donizetti

Amb l'orquestra Simfònica del Gran Teatre del Liceu

Dies: 9, 13, 17, 21 i 25 de  
novembre a les 21 h.  
29 de novembre, a les 17 h.

### Concert

Orquestra Simfònica  
del Gran Teatre del Liceu

Johannes Brahms-  
Richard Strauss

Solistes:

Alessandra Marc, soprano  
Ramon Coll, piano  
Director d'orquestra: UWE Mund  
20 de novembre, a les 21 h.

### Recitals

Espanya en el  
Lied del Romanticisme  
Alemany

obres de Robert Schumann,  
Hugo Wolf, Johannes Brahms i  
Felix Mendelssohn  
amb la col.laboració del Goethe  
Institut/Institut Alemany de Barcelona  
10 de novembre, a les 21  
hores.

### Karita Mattila

Obres de Giacomo Puccini,  
Gustav Mahler, Richard Strauss,  
Claude Debussy i Jean Sibelius.  
16 de novembre, a les 21 h.



## Concerts de l'orquestra Ciutat de Barcelona

### 21 i 22 de novembre

Sir Alexander Gibson, *director*  
Josep Colom, *piano*

### 12 i 13 de desembre

García Navarro, *director*  
Gary Hoffman, *violoncel*

L'Orquestra de Barcelona ofereix una temporada de concerts els caps de setmana, d'octubre a maig.

El programa és ampli i molt atractiu. Per obtenir més informació, els interessats poden trucar al telèfon: 268.10.00.



## Escola d'iniciación esportiva de bàsquet, fútbol i patinatge

Les tres activitats es desenvolupen des del 25 de setembre al 15 de juny del 93

Rebrà més informació en el **Complex esportiu Guinardó**  
Av. Verge de Montserrat, 136-140  
Telèfon: 236-47-46

## Torneig social de fútbol A-7

a partir de setembre  
fins a juny del 93  
dies: dissabtes de 9 a 13 h.

**Centre Olímpia**  
Gran Via de Les Corts  
Catalanes, 1052  
Telèfon d'informació: 308.12.72.

## La peli del mes

Si us agraden les películes per gaudir d'una música i d'una fotografia excepcionals, amb uns paisatges realment insòlits i que, a més a més, siguin d'aquells que surts del cinema amb un somriure als llavis, heu de veure URGA, que és l'història d'una de les darreres famílies de nòmades mongols que encara resisteixen els canvis imposats, per una banda, pels rusos i, per l'altra, pels xinesos.

Entre altres coses, URGA parla de la pèrdua d'identitat en aquest món on tot es mou amb velocitat que no dona temps a digerir els canvis.

Si penseu que tot això és massa "artístic", aneu per veure-hi un nen i una nena que, sense haver-se posat mai davant d'un cambra, es mereixen l'Oscar, el Cèsar, l'Ós i la Banda de la Jarretera. El director, Nlkita Mihalkov, (el de "ulls negres") segueix pensant que encara es poden fer pelis

sense efectes especials, però conseguint un efecte especial sobre el cinevident que el convenci que encara es poden veure històries originals sense sang i fetge, i sense necessitat d'anar-se'n a la lluna de Júpiter. "Hay otros mundos, pero están en este".

Els actors són, doncs, aquest: una família de mongols, un parell de xinesos i un rus. Ja n'hi ha prou.

Un comentari de Emili Bisbal.

**Sr. Taxista recuerde:  
son muchas las  
personas que solicitan  
un taxi después de un  
espectáculo.**

25

## FIAT TEMPRA 1.9 DIESEL

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

**1.652.000 ptas.**

**PROMOCION  
ESPECIAL  
TAXI**



CLIMATIZADOR,  
SERVODIRECCION  
Y  
PINTADO DE TAXI

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

CLIMATIZADOR  
AUTOMATICO  
Y  
PINTADO DE TAXI

**MERIDIANA  
MOTORS, S.A.**

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

**FIAT**  
Tecnología líder.

# Taxis i Bandera Blanca

## Un sector que ha dit "No als Accidents"

*Avui en dia la nostra societat està submergida en una lluita tenaç contra els accidents de circulació. Després de la tràgica dècada dels*

*anys 80 en què van morir en accident de trànsit a Catalunya prop de 10.000 persones, es comença a notar a partir de 1990*

*una contenció de les xifres i l'inici d'una tendència descendent continuada el 1991 i en el transcurs de 1992.*

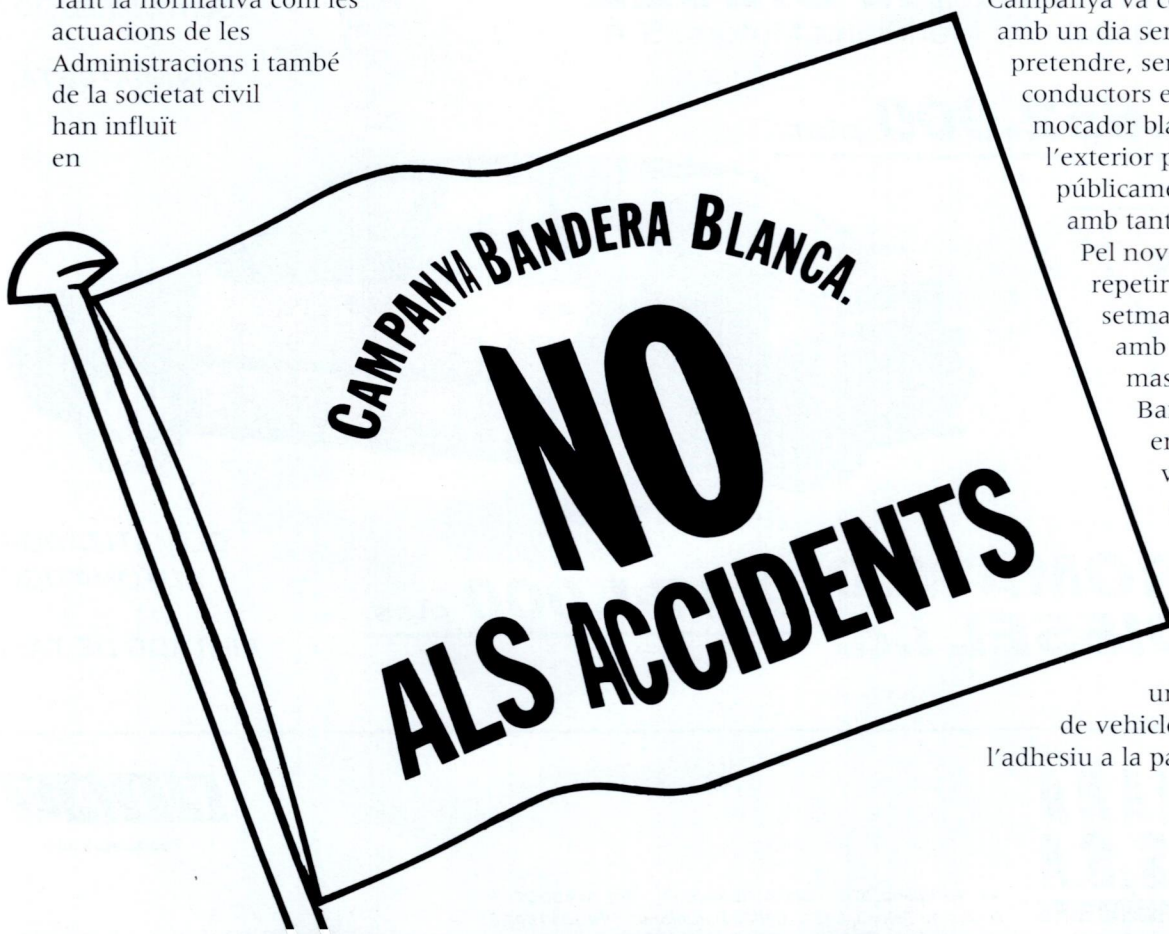
En aquest descens de les xifres de morts hi han influït moltes coses i, una per damunt de les altres, la reacció positiva d'un gran nombre de conductors, que han decidit aportar actituds de convivència en la conducció, suplint antics comportaments individualistes que creaven moltes més ocasions de risc. Tant la normativa com les actuacions de les Administracions i també de la societat civil han influït en

aquesta millor situació, malgrat que les estadístiques d'accidents i víctimes encara són molt elevades. Les companyes divulgadores de prevenció hi han tingut una part d'influència: unes més fortes, ensenyant amb imatges dures el que es viu en

un accident amb ferits o morts; altres més positives, incitant a la col.laboració individual. Entre les campanyes promogudes recentment n'hi ha una que a Catalunya té una especial significació: la BANDERA BLANCA, amb l'adhesiu que té inscrit el text de "no als accidents". Aquest Campanya va començar fa dos anys amb un dia sense accidents i va pretendre, sense gaire èxit, que els conductors es possessin un mocador blanc visible a l'exterior per mostrar públicament el seu desacord amb tants accidents.

Pel novembre de 1991 es va repetir la campanya amb la setmana de la prudència i amb el repartiment massiu d'adhesius de la Bandera Blanca i, encara que tampoc es va notar la presència de gaires vehicles amb adhesiu col.locat en acabar la setmana, al cap dels mesos es va anar observant

un important volum de vehicles que portaven l'adhesiu a la part posterior del



cotxe. Ara 1 de cada 9 vehicles de Catalunya porta l'adhesiu i la cosa va per bé.

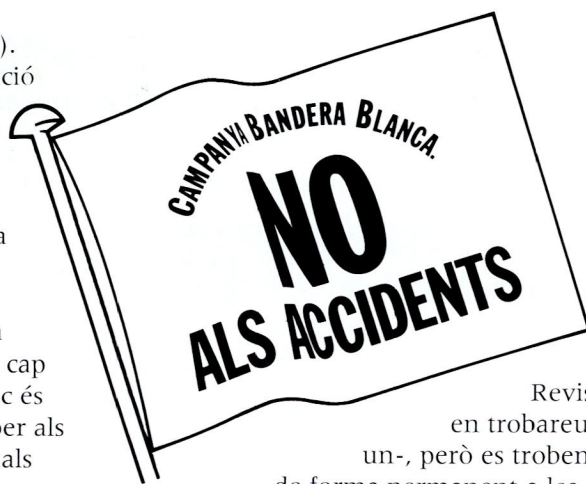
Decidir posar-se aquest senzill adhesiu és quelcom més que una simple anècdota. Qui se'l posa, ha pres la decisió de participar en una actuació cívica col·lectiva i no s'avergonyeix de mostrar públicament el seu rebuig als accidents de trànsit. Com més voluntaris hi hagi que llueixin l'adhesiu, més bona serà convivència entre els conductors a les carreteres i carrers de Catalunya. Si a un usuari li arriba a les mans una Bandera Blanca, pot fer dues coses: posar-se-la i participar, o no posar-se-la. Si no ho fa, com a mínim haurà reflexionat sobre la seguretat viària.

Els professionals del taxi a Barcelona i el seu entorn metropolità han donat a tots els conductors de Catalunya una gran lliçó. Perquè, mentre en general només es col·locava l'adhesiu 1 de cada 9 vehicles, els taxistes decideien posar-se'l en triple proporció (ara

se'n compta 1 de cada 3).

La nostra sincera felicitació al sector del taxi per la seva participació i per la seva activa col·laboració en la campanya de la Bandera Blanca; i permetin que animi a col·locar-se-la aquells que encara no la porten, perquè no hi ha cap dubte que el vehicle groc és sempre una referència per als altres conductors, als quals agradarà veure que els professionals del taxi llueixin el "NO ALS ACCIDENTS" i, a més, els animarà a apuntar-se amb més decisió que fins ara.

L'objectiu és arribar a la fi de 1992 amb una proporció d'1 vehicle de cada 5 amb l'adhesiu col·locat, cosa que suposaria pràcticament mig milió de vehicles mostrant el seu desig públic de no accidentar-se. Els adhesius es distribueixen mitjançant encartaments a dominicals de diaris -a l'interior d'aquest número de la vostra



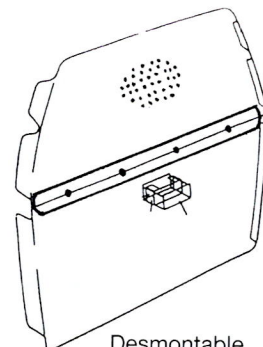
Revista en trobareu un-, però es troben de forma permanent a les oficines del RACC, dels Montepios de Conductors i de les estacions ITV. Ara, al novembre de 1992, es torna a insistir: senyors taxistes, moltes gràcies per portar l'adhesiu i animin els seus amics conductors a col·locar-se'l.

**Josep Lluís Pedragosa i Raduà**  
Director de l'Institut Català de Seguretat



## Trabaje más seguro

# Mamparas para Taxi



Desmontable

### Características:

- Proporciona total aislamiento físico.
- Gran resistencia a impactos.
- Totalmente transparente, con cajetín intercambio monedas.

### Distribuidores:

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

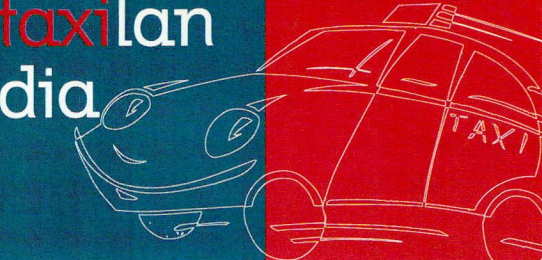
TAXIMETROS LATORRE  
Puigcerdà, 98 - Tel. 307 33 58

### Financiación:

En dos pagos	44.100.- ptas.
En tres pagos	29.772.- ptas.
En cuatro pagos	22.632.- ptas.
En cinco pagos	18.365.- ptas.
En seis pagos	15.537.- ptas.

A la instalación de la mampara se realizará el primer pago de la opción escogida.

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



## Suscripción gratuita 1992

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

Nombre .....  
 Apellidos .....  
 Domicilio ..... Distrito Postal .....  
 Profesión o actividad .....

**Atención:** esta suscripción va dirigida a todas aquellas personas que "no ejercen como taxistas". Si algún taxista no la recibe a causa de un cambio de domicilio, debe comunicar dicho cambio al departamento correspondiente del servei del Taxi.

## Memorímetro nº 37

- 1.- ¿En qué calle se encuentra "l'Espai de dansa i música de la Generalitat de Catalunya"?
- 2.- El Peixerot es un restaurante que encontrará en la calle .....
- 3.- En la Av. Diagonal 606 se instaló hace poco tiempo una tienda de un famoso modisto italiano.  
¿Cuál es el nombre de esa tienda?
- 4.- El barrio de Can Serra pertenece al municipio metropolitano de .....
- 5.- ¿Puede recordar el año en que fue creado el Aeropuerto de El Prat?
- 6.- ¿Qué número tiene la salida de la Ronda del Litoral que conduce a la zona del Port de Barcelona?
- 7.- ¿A qué artista pertenece el Monumento a Picasso que se levanta en el Passeig Picasso de Barcelona?
- 8.- ¿En qué punto de la ciudad se encuentra la escultura dedicada a Joan Salvat Papasseit?
- 9.- ¿Entre qué municipios metropolitanos se levanta el Polígono Industrial El Pla?
- 10.- ¿Cómo dice en catalán: Por favor, ¿me puede decir en qué calle está el Observatorio Fabra?

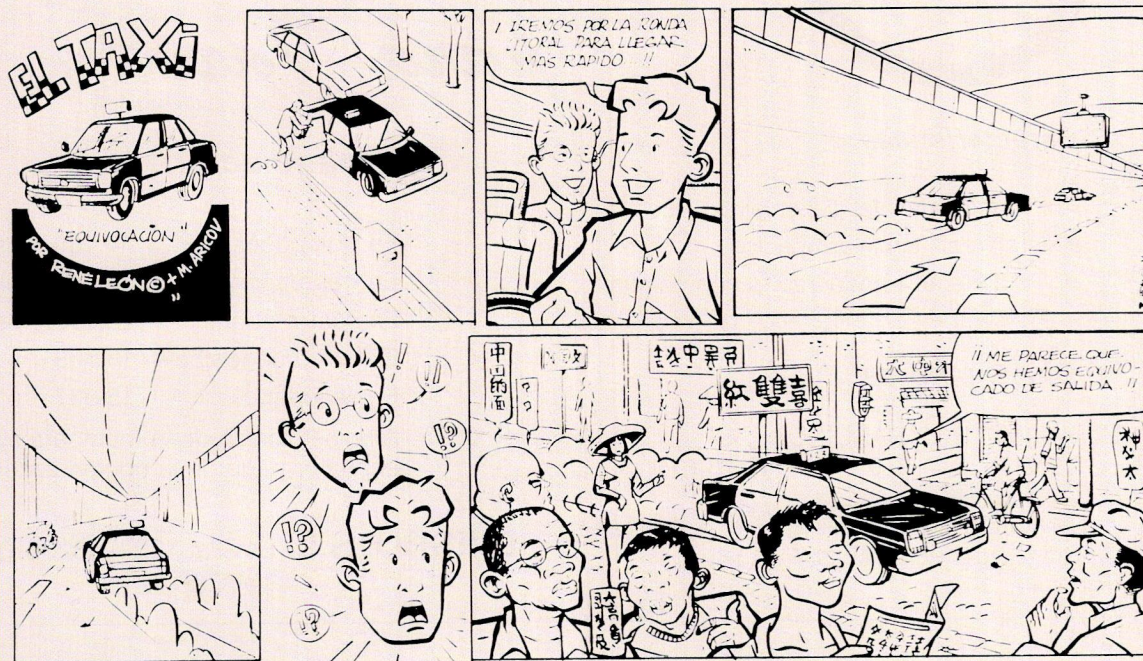
Las respuestas se pueden enviar a la dirección siguiente:  
**Revista Taxi, c/ 62, núm.420.**  
**Zona Franca, 08040 Barcelona.**

**Atención: El ganador recibirá 10.000 ptas. de premio.**  
**Plazo de entrega: 10 de enero.**

## Fé de errores

Ciudades	Logos	Slogans	Apodos	Apreciación de la clientela (Puntuación del 1 al 5)				Competencia	Problemas planteados	Soluciones previstas				
				Locales		Turistas								
				Rapidez	Acogida	Limpieza	Precio							
Barcelona	Si	TaxiAmic Taxi Groc		4	4	4	4	4	4	4	No	Circulación	Trabajos de urbanismo para mejorar la circulación	
Bruselas											Alquiler de vehículos Taxis privados	Respeto de tarifas Explotación sin autorización		
Copenhague	Taxi										Si	Legislación anticuada	Nueva legislación en curso de elaboración	
Génova	Si	Cada campaña tiene la suya	"Mau Mau" Taxi independiente	3	3	4	4	5	5	4	4	No	Revisión de la legislación	Petición para una revisión de la legislación
Hannover						Si	Si	Si	Si	Si	3 centrales	Costes de explotación	No	
Londres	Si	Si	Black cabs	4	4	4	4	4	4	4	4	Si	Circulación	Menos estacionamientos en las calles
Munich	Igual color	Economice su tiempo, coja un taxi		2	2	3	4	3	3	2	3	Si	Circulación	No
París	No	No									Encuesta en curso	Alquiler de vehículos	Circulación Régimen fiscal	Tarifación superior a la inflación Ejes rojos Reclutamiento selectivo
Roma	Color amarillo		"tassi" coche público	2	2	3	3	3	3	3	3	Taxis piratas	Circulación	Cierre del centro histórico
Viena	Taxi	Taxi rápido seguro y confortable										Alquiler de vehículos	Circulación Vías especiales Seguros caros	

Por un problema técnico, el cuadro nº 4 del artículo "La Europa de los Taxis", publicado en el número 73 de nuestra Revista, no salió impreso. Por esta razón ahora procedemos a su publicación. Para obtener la explicación del mismo, el lector debe remitirse a la página 25 del número de revista antes indicado.





## Solució Memorímetro nº 35 Revista nº 72

- 1.- Año 1892
- 2.- c/ Boquería, Cardenal Casañas, c/ Hospital y c/ Sant Pau.
- 3.- S XIX
- 4.- 1993
- 5.- Horta-Guinardó
- 6.- Parc de la Vall d'Hebron (al costat de les instal.lacions del Centre Municipal de Tennis)
- 7.- Parc del Litoral C/Wellintong-Passeig Carles I
- 8.- Torre meteorològica (Vila Olímpica, Poble Nou)
- 9.- Av. de Diagonal, 555-559
- 10.- The Mercedes day is being commemorated in September.

**En esta oportunidad, el concurso a quedado desierto, ya que ninguna de las respuestas recibidas han sido correctas.**

## Agraïments

● La señora Inge Denes de Zurich agradece al taxista Claudio González (Licencia 809) la devolución de su bolso, que el día 28 de septiembre dejó olvidado en el interior del taxi cuando efectuó el recorrido desde la plaza San Gregorio Taumaturogo hasta la Ronda del General Mitre. La mencionada pasajera subraya la profesionalidad de Claudio González, ya que se preocupó de encontrar la forma de localizarla y entregarle el bolso extraviado personalmente.

● El passat dilluns 28 de setembre vaig fer ús d'un taxi -transport que utilitzo freqüentment per la meua activitat-, i vaig tenir la sort de trobar un autèntic professional, d'aquells que dignifiquen l'ofici. Era un home educat, amable i, a més, molt honrat. Quan vaig arribar al meu destí i al marxar el taxi, em vaig adonar que m'havia deixat la cartera de mà dins el vehicle esmentat. Aquest fet em va produir un fort ensurt, ja que aquesta contenia prop de quatre-centes mil ptes., a més d'una targeta de crèdit, talonaris de bancs, claus diverses, etc. Més tard, amb gran sorpresa i alegria, un empleat de la Caixa em va comunicar

que un senyor havia trucat per conèixer al client a qui corresponia el talonari, per tal de tornar-li la cartera. Aquest senyor era el taxista: Elías Merlo Moreno - Licencia: 8318. Poca estona després, l'esmentat senyor taxista apareixia a la meua botiga acompanyat d'un empleat de banca per entregar-me personalment la cartera amb tot el seu contingut. Voldria que quedés constància de la persona en qüestió i expressarli públicament el meu agraïment per la seva honradesa i professionalitat. 28 de setembre de 1992

● Los familiares de una señora de edad avanzada, que en grave estado de salud fue trasladada en un taxi de la Clínica Alianza al Hospital Clínico el 28 de septiembre a las 15:30 h., ruegan al profesional que realizó esta carrera se ponga en contacto con ellos en el siguiente número de teléfono: 218.61.14. Familia Ferrero Octubre/1992

## Objectes perduts

El diumenge 29 d'agost, en el trajecte que es va realitzar a les 14 hores des de l'aeroport del Prat a l'Avinguda de la Diagonal -cantonada Muntaner-, l'usuari Pablo de Bufalà es va deixar una sahariana de seda en el seient del costat del taxista. El Sr. Pablo Bufalà està disposat a recompensar econòmicament la devolució de l'esmentada peça de roba. El taxista que va fer aquesta carrera pot trucar al telèfon: 209-84-16.



**LA BOTIGA DEL METRO**  
**LIQUIDACIÓ 50 %**  
(per tancament)  
**en tots els seus productes**

Sants-Estació (L3 y L5) al costat de les taquilles del metro

# Optica Ruiz Urrea

Diplomado A. Ruiz Beckers  
Talleres propios. Fundada en 1924  
Ronda San Antonio, 63  
Teléfono 454 59 45  
08011 Barcelona

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

Monturas Nacionales y de importación. Cristales de todos los tipos.  
Distribuidor Oficial de las gafas CARTIER PARIS  
Especialistas en los multifocales invisibles, visión perfecta en todas las distancias.

## RENOVACION DEL PERMISO DE CONDUCIR

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

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

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



NEUMATICOS  
Hnos. ROJAS  
y



### ESPECIALIDAD EN:

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

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

## TALLERES IDEAL AUTO

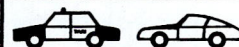
S.C.P.

Reparación general del automóvil  
Motor diesel y gasolina  
montaje y reparación de equipos  
GAS BUTANO • G L P

Sábados abierto todo el día

Varsovia, 25 Tel. 235 31 22  
08026 BARCELONA

RECAMBIOS  
TAXI-AUTO S.L.



ACCESORIOS

RECAMBIOS EN GENERAL  
AL SERVICIO DEL TAXI

Central: Castillejos, 306 - 08025 Barcelona  
Tel. 236 04 00 - Fax 236 04 05  
Cartellá, 189 - 08031 Barcelona - Tel. 357 44 54

MEDICINA, PSICOLOGIA, SEXOLOGIA

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



## CLINICA DENTAL

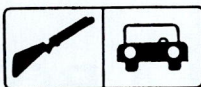
La salud empieza por la boca.

"Cuidesela"

Precios asequibles y  
descuentos especiales  
a los Sres. taxistas.

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

# CERMASA



## CENTRO DE REVISIONES MEDICAS

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

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

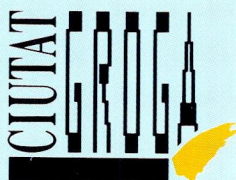
Gran Vía de les Corts Catalanes, 162 - 08004 Barcelona - Tel. 431 05 89  
HORARIO: de 8 a 13 horas de lunes a viernes

## Romabell, s.a.

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

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

# Cobre con tarjetas de crédito y modernice el servicio



**CIUTAT GROGA**  
pone a su disposición  
la terminal electrónica necesaria.

**Apresúrese a pasar por Lutzana, 115.**  
*(Existencias limitadas)*

campanya

“Taxi, posa’t guapo”

1992



CAMPANYA PER A LA MILLORA DEL PAISATGE URBÀ

Ajuntament  de Barcelona



Àrea metropolitana de Barcelona  
Entitat del transport