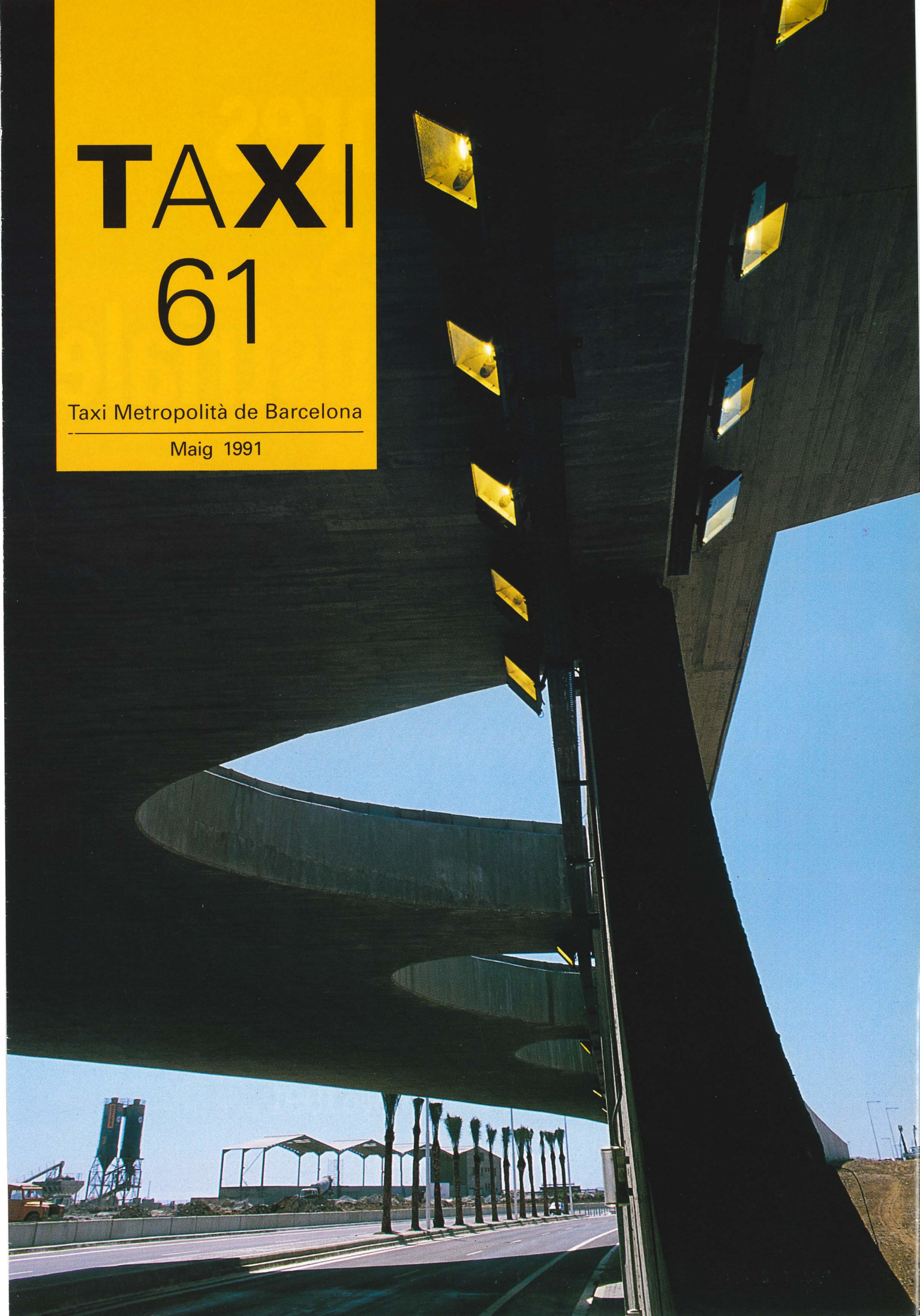


TAXI 61

Taxi Metropolità de Barcelona

Maig 1991





Los mejores coches, vehículos industriales y motos del mundo

**Salón Internacional
del Automóvil**

Vehículo Industrial y Motocicleta

Barcelona, 4-12 Mayo 1991



Fira de Barcelona

El máximo exponente

IBERIA
LINEAS AEREAS DE ESPAÑA

S U M A R I

Consell Assessor

Gaspar Coll
Amparo Gómez
Xavier Labori
Joan Laporta
Andreu Nebot

Coordinació i direcció

P. Rocío Terán

Collaboren en aquest número:

Pere Fàbregues
Manel de Forn
Teresa Navas
Ma. Àngels Pujol
Jordi Pujol M.

Correcció:

Roser Berdagué

Publicitat:

Elvira Cerdà

Fotografia:

Elvira Font
Arxiu fotogràfic de
l'Escola del Taxi

Maquetació

Revista del Taxi

Edita: EMT

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

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

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

Dipòsit Legal:

B. 27.521 - 1983

Fotografia

Màrius Brossa

Coberta:

Cinturó del Litoral

El taxi recolza la candidatura de Barcelona com a seu del Banc Central Europeu

Pàgina 3

Barcelona, ciudad europea

Pàgines 4 - 5

Mercè Sala, once años al servicio del transporte público

Pàgina 7

Los taxistas disponen ya de un aparcamiento digno en el nuevo Aeropuerto de El Prat

Pàgines 8 - 9

Notícies

Pàgines 10 - 12

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

Pàgines 13 i 24

Especial: 1er. Butlletí Informatiu del Taxi (maig 1981)

Pàgines 15 a la 22

Ford Escorpio, el buque insigne de la marca

Pàgines 25 - 26

Una Fundació centenària, la Colònia Güell

Pàgines 28 - 29

La flexibilidad y sus beneficios

Pàgines 30 - 31

Buzón del Taxi

Pàgines 32 - 33

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

El taxi apoya la candidatura de Barcelona como sede del Banco Central Europeo

Las diferentes Asociaciones representativas del Sector han decidido participar en la Campaña que, impulsada por el Ayuntamiento de Barcelona, la Generalitat de Catalunya y la Cámara de Comercio, promoverá la candidatura de Barcelona como sede del Banco Central Europeo.

La EMT felicita al sector por esta iniciativa ya que, si la candidatura se concretara, nuestra ciudad ganaría en importancia, tanto desde el punto de vista económico como en movilidad y, sin lugar a dudas, abriría nuevas perspectivas a distintos sectores de la vida económica de nuestra ciudad y repercutiría en un incremento de la demanda de transporte público, especialmente de taxis.

La contribución de las Asociaciones y Sindicatos representativos del Taxi en esta Campaña es sumamente positiva y se enmarca dentro del papel dinámico que hoy deben desempeñar, ya que la defensa de los intereses del colectivo no sólo pasa por la reivindicación de unas tarifas más o menos justas, sino también por abrir y buscar perspectivas nuevas, que a corto o largo plazo contribuyen a incrementar la demanda del servicio.

No queremos terminar estas líneas sin antes invitar a todos los profesionales del taxi a que se inscriban a la Campaña. Asimismo, queremos recordar que este mes de mayo se celebra el 10º Aniversario de la Revista del Taxi. En las páginas centrales de este número nuestros lectores encontrarán "a modo de celebración" el primer Boletín Informativo que en Mayo de 1981 se envió gratuitamente a todos los profesionales del sector, que posteriormente se publicó con formato diferente y mayor número de páginas y que desde hace un año llega a sus manos en forma de revista.

El taxi recolza la candidatura de Barcelona com a seu del Banc Central Europeu

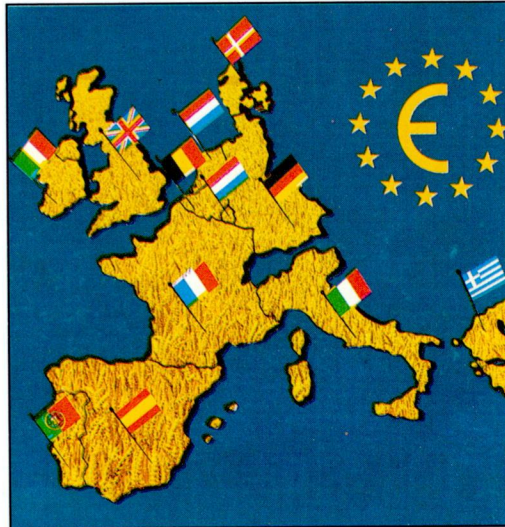
Les diferents Associacions representatives del Sector han decidit participar en la Campanya que, impulsada per l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat de Catalunya y la Càmera de Comerç, promourà la candidatura de Barcelona com a seu del Banc Central Europeu.

L'EMT felicita al sector per aquesta iniciativa ja que, si la candidatura es concreta, la nostra ciutat guanyarà en importància, tant des del punt de vista econòmic com en mobilitat i, sens dubte, obrirà noves perspectives a diferents sectors de la vida econòmica de la nostra ciutat i, a més, repercutirà en un increment de la demanda de transport públic, especialment de taxis.

La contribució de les Associacions i Sindicats representatius del Taxi en aquesta Campanya és sumament positiva i s'emmarca dins el paper dinàmic que avui han de desenvolupar, ja que la defensa dels interessos del col·lectiu no tan sols passa per la reivindicació d'unes tarifes més o menys

justes, sinó també per obrir i buscar noves perspectives, que a curt o llarg termini contribueixin a incrementar la demanda del servei.

No volem finalitzar aquestes línies sense abans convidar tots els professionals del taxi a que s'inscriguin a la Campanya. Així mateix, volíem recordar que aquest mes de maig se celebra el 10è. Aniversari de la Revista del Taxi. A les pàgines centrals d'aquest número, els nostres lectors trobaran "a manera de celebració" el primer Butlletí Informatiu que el Maig de 1981 es va enviar gratuïtament als professionals del sector, que posteriorment es va publicar amb format diferent i amb major número de pàgines i que, des de fa un any, arriba a les seves mans en forma de revista.



L'EMT felicita al sector per aquesta iniciativa ja que, si la candidatura es concreta, la nostra ciutat guanyarà en importància, tant des del punt de vista econòmic com en mobilitat

Barcelona, ciudad europea

Manel de Forn

Cuando se empezaban a notar los efectos de los Juegos Olímpicos en la creación de infraestructuras y servicios para la ciudad de Barcelona; cuando se había cumplido el objetivo de "poner Barcelona en el mapa", es decir, que nuestra ciudad fuese conocida en el mundo; cuando muchos ciudadanos han recuperado el espíritu de ciudad y la satisfacción de vivir en Barcelona, el Ayuntamiento convoca a todas las entidades sociales, económicas, culturales, deportivas, etc. a desarrollar en común un proyecto llamado "Plan Estratégico Económico y Social de Barcelona " (Barcelona 2000).

A fin de cuentas se trata de que todos los que toman decisiones que afectan a la ciudad -desde circular por tal o cual calle, a abrir un comercio, a generar industria, a hacer un acto cultural o a dirigir la Administración - nos pongamos de acuerdo en la definición común y consensuada de un futuro con más calidad de vida y equilibrio social. Y lo

que es más importante, nos pongamos de acuerdo en qué acciones son las prioritarias a realizar a partir de 1992 para seguir aprovechando el dinamismo actual de la ciudad.

Ayuntamiento de Barcelona, Cámara de Comercio, Círculo de Economía, Comisiones Obreras, Consorcio de la Zona Franca, Feria de Barcelona, Fomento del Trabajo nacional, Puerto Autónomo de Barcelona, Unión General de Trabajadores y Universidad de Barcelona constituyeron el Comité

Ejecutivo que representaba a las más de 187 Asociaciones que han trabajado en el Plan Barcelona 2000.

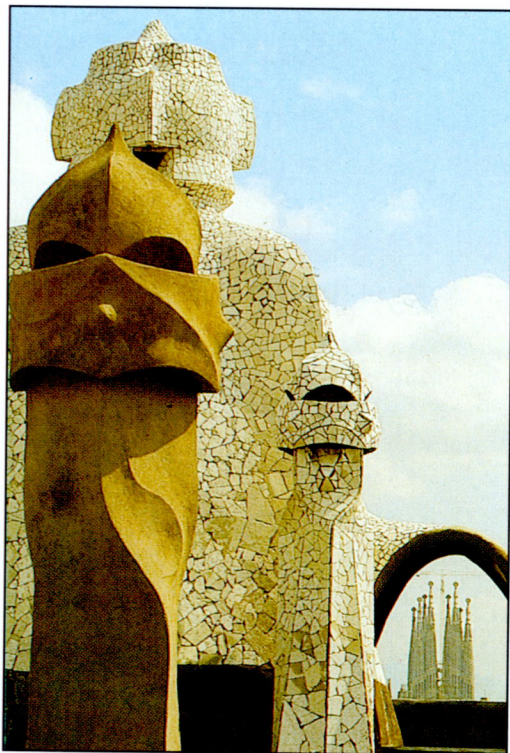
Hasta la fecha se han conseguido dos tipos de resultados. El primero abarca la aprobación del Plan, en marzo de 1990, con tres grandes estrategias: a) conexión de Barcelona con Europa; b) mejora de la calidad de vida, la cultura y la formación profesional de los habitantes; c) incremento del desarrollo del potencial económico de la industria y servicios de Barcelona. A su vez, estas estrategias contienen diversos objetivos y acciones hasta un total de 59 proyectos consensuados y aprobados unánimemente.

El segundo resultado, muy importante, es que se empiezan a desarrollar algunos proyectos aprobados. Entre ellos cabe destacar: la mejora del Aeropuerto, el tren de ancho europeo, el desdoblamiento de la Feria de Muestras, los centros de difusión de nuevas tecnologías para las empresas, los nuevos polígonos industriales, etc. Los agentes sociales y económicos, sobre todo, nos hemos dado cuenta de que es muy importante el efecto multiplicador de trabajar de acuerdo y en una dirección común.

Ello es fundamental en un momento en que la economía, la política, la calidad de vida ya se discute y tiene efectos a escala europea.

La economía y, por tanto, el nivel de vida de Barcelona está afectado por lo que pasa en Amsterdam, en Londres o en Estocolmo. Las inversiones y el turismo se dirigen a los lugares conocidos y atractivos. Con la aplicación del Acta Única Europea, en 1993, esta influencia crecerá todavía más. Por ello, la estrategia de internacionalización de Barcelona es clave, así como la estrategia en la mejora de los servicios públicos de atención a los visitantes.

El Ayuntamiento ha conectado la ciudad con la red de Eurociudades, que representan los intereses de las princi-



pales ciudades europeas.

Como resultado del Plan Estratégico y la cooperación público-privada que representa, se han iniciado grandes operaciones como el nuevo Palacio de Congresos en la Villa Olímpica, la candidatura de Barcelona al Banco Central Europeo, el Plan de Turismo, etc. El crecimiento de pasajeros en el Aeropuerto del Prat es el doble que la media europea. Son situaciones de progresiva internacionalización y de que Barcelona está ya en los grandes circuitos de personas, capitales, información y cultura.

No hay que olvidar que Barcelona es la 5ª ciudad europea en número de población. Su crecimiento no sólo depende de Catalunya sino de una región mucho más amplia que, con



sus 15 millones de habitantes, pasa por Valencia, Mallorca, Zaragoza, Toulouse y Montpellier. Sólo siendo el eje de referencia de esta gran área europea podremos mantener un papel de gran ciudad. Por ello también se ha creado el grupo C-6 (seis ciudades), que quiere coordinar los intereses de todas ellas.

En los próximos años este proceso crecerá porque, si no es así, Barcelona perderá importancia y nivel de vida. No obstante, la internacionalización exige el esfuerzo de todos en la mejora de la calidad de trabajo y en la competitividad; de otra manera sólo se convertirá en propaganda. Este es el gran esfuerzo colectivo que se precisa para que nuestra ciudad sea europea y se cumplan las previsiones del Plan Barcelona 2000.

Seguimos ampliando servicios al socio

TAXI NET

LIMPIEZA INTERIOR

Tejadillo, tapicerías, tablier, maletero y demás.
Limpiamos el interior de su taxi a un precio sin competencia.

6.000 ptas. IVA incluido

Nos encontrarás en el mismo taller.

SEGURO COLECTIVO / GRANDES RIESGOS

 **La Estrella**

S.A. de Seguros

COBERTURA

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

Sr. Taxista, es un seguro que le interesa

Sólo 1.000.- Ptas. al Año

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

Mercè Sala Schnorkowski,

once años
al servicio del transporte público

Tras ser nombrada Presidenta de RENFE por el Consejo de Ministros el pasado 12 de abril, Mercè Sala Schnorkowski dejó la Presidencia de la Entitat Metropolitana del Transport. y de las empresas "Transport s de Barcelona, S.A" y "F.C. Metropolità de Barcelona, S.A.", así como su cargo de Concejala del Ayuntamiento de Barcelona.

En los diferentes ámbitos de actuación, Mercè Sala se ha destacado por ser una excelente gestora. Desde 1987, año en que asumió la Presidencia de la EMT, ha sido la promotora de una amplia política de mejora de la calidad del transporte público en los diferentes municipios que conforman el Área Metropolitana de Barcelona, con el fin de ofrecer una mejor oferta al ciudadano y poder competir mejor con el coche privado.

En sintonía con los cambios experimentados los últimos años en la ciudad y como Presi-



A tots els taxistes de Barcelona

Mitjançant aquestes línies voldria dir-vos adéu.

Per a mi ha estat una satisfacció treballar per millorar el transport públic de la nostra ciutat i, especialment, contribuir a que la imatge del taxi estigui a l'alçada dels homes i dones que treballen al sector i que el servei respongui a les necessitats actuals de Barcelona i el seu entorn.

Moltes gràcies per la vostra col·laboració

denta de "F.C. Metropolità de Barcelona, S.A.", impulsó la modernització y expansión de la red de metro en casi 24 Km., y el proyecto de la implantación en el futuro de otros sistemas complementarios, como los metros ligeros, que permitirán unir Barcelona con el resto de municipios metropolitanos.

Mercè Sala nació en Barcelona hace 47 años, es Licenciada en Economía por la Universidad de Bilbao y cuenta con una amplia experiencia profesional en el ámbito económico y financiero. Es militante del PSC desde los inicios de Convergència Socialista de Catalunya, en 1975, y miembro del Consejo Nacional del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC-PSOE).

Antes de su nombramiento ocupó también, entre otros importantes cargos, la Presidencia del Consejo Municipal del Distrito de Sants-Montjuïc, donde realizó una importante labor.

Los taxistas de Barcelona disponen ya de un aparcamiento digno en el nuevo Aeropuerto de El Prat

Desde el 18 de marzo último, los taxis de Barcelona disponen de una parrilla con 374 plazas en el Aeropuerto de El Prat, lo que anula el viejo aparcamiento que estaba situado al lado de la Estación de RENFE.

Con esta realización se ha dado un paso importante para la dignificación de las condiciones de espera de los taxistas, que hasta ahora soportaron con paciencia las deficiencias y limitaciones de la vieja explanada.

No obstante, aún quedan algunos aspectos pendientes que se concretarán paulatinamente a lo largo de los próximos meses: uno de ellos es conseguir sombra en el nuevo aparcamiento para evitar el sol del verano. La EMT informará oportunamente a los Sindicatos del momento y forma de concretar ésta y otras realizaciones.

Por otra parte, a finales de año se pondrá en funcionamiento un "Sistema Informático de Recogida de Pasaje", lo que permitirá regular con exactitud la demanda de taxis en cada una de las terminales del



Desde el pasado marzo, el taxi ofrece una nueva imagen en el Aeropuerto de El Prat



Aeropuerto e informará sobre el número de móviles que están a la espera de pasaje en la parrilla.

Entra en funcionamiento la nueva terminal de Internacional

Veinte mil metros cuadrados ocupa la nueva terminal internacional del Aeropuerto de El Prat que entró en funcionamiento parcial el pasado 10 de abril y que será inaugurada oficialmente por el nuevo Ministro de Obras Públicas y Transporte, Josep Borrell, en los primeros días de mayo.

De esta manera, el nuevo Aeropuerto diseñado por Ricardo Bofill, va completando paulatinamente su estructura. Para finales de 1991 se prevé la finalización de las obras de la terminal nacional.

La terminal de internacional, con una estructura muy semejante a la del Puente Aéreo, dispone también de un aparcamiento para automóviles privados.



Estas interminables colas pertenecen ya al pasado



Desde la inauguración de la nueva parrilla, la entrada a El Prat ofrece otra fisonomía

Barcelona recibe diariamente veintiséis vuelos del Puente Aéreo

PUENTE AEREO • MADRID-BARCELONA

HORAS	L	M	M	J	V	S	D
06.45	•	•	•	•			
07.00	•	•	•	•			
07.15	•	•	•	•	•	•	•
07.45	•	•	•	•	•	•	•
08.00	•	•	•	•			
08.45	•	•	•	•			
09.45	•	•	•	•	•	•	•
10.45	•	•	•	•			
11.45	•	•	•	•	•	•	•
12.45	•	•	•	•			
13.45	•	•	•	•	•	•	•
14.25	•	•	•	•			
14.45	•	•	•	•	•	•	•
15.25	•	•	•	•			
15.45	•	•	•	•	•	•	•
16.25	•	•	•	•			
16.45	•	•	•	•	•	•	•
17.25	•	•	•	•			
17.45	•	•	•	•	•	•	•
18.25	•	•	•	•			
18.45	•	•	•	•	•	•	•
19.25	•	•	•	•			
19.45	•	•	•	•	•	•	•
20.25	•	•	•	•			
20.45	•	•	•	•	•	•	•
21.25	•	•	•	•			
21.45	•	•	•	•	•	•	•
22.25	•	•	•	•			
22.45	•	•	•	•	•	•	•

- 1) Algunos de los vuelos indicados de lunes a viernes pueden cancelarse en fechas relacionadas con festividades nacionales y/o locales.
- 2) Sujeto a modificación sin previo aviso.
- 3) Además de estos servicios Vd. cuenta con los vuelos regulares. Consulte con IBERIA.



Interior de la nueva terminal internacional de El Prat

Vuelos diarios de 9 a 10 de la mañana que generan un movimiento de 400 taxis en 1 hora

Nacionales	Procedencia
8,50	Málaga
8,55	Palma
8,55	Valencia
9,00	Ibiza
9,05	Alicante
9,25	Sevilla
9,30	Bilbao
9,30	Santiago
9,40	Menorca
9,40	Palma
Internacionales	
8,55	Internacional via Madrid
9,05	" " "
9,20	" " "
9,20	" " "
9,50	Nueva York
10,00	Nantes
Puente Aéreo	
8,50	
9,35	

El taxi de Barcelona dona l'enhorabona al nou Vice-president del Govern i als Ministres catalans d'Obres Públiques i Cultura.



L'actual Vice-president del Govern, Narcís Serra, economista de professió, va néixer a Barcelona fa 48 anys. Des de 1979 la seva carrera política s'inicia en el Govern d'unitat de la Generalitat de Catalunya, presidit per Josep Tarradellas. Més endavant va ser Alcalde de Barcelona i promotor de la candidatura de Barcelona com a seu dels JJ.OO. del 92. Com a batlle de la ciutat va impulsar importants transformacions, com és ara

el projecte de construcció dels Cinturons. Durant els seus vuit anys de Ministre de Defensa va ser l'artífex de la reconversió de l'exèrcit espanyol.



Josep Borrell, enginyer aeronàutic i economista, nascut a La Pobla de Segur, Lleida, fa 44 anys, va ser Secretari de Pressupost i Despesa Pública durant el primer govern de Felipe González. Des de 1984 ocupà la Secretaria d'Estat d'Hisenda.

La seva fama de bon gestor l'ha portat ara al nou Ministeri d'Obres Públiques i Transport.



Natural de Mollet del Vallès, el nou Ministre de Cultura, Jordi Solé Tura té 61 anys. És doctor en Dret i reconegut Catedràtic de Dret Constitucional. És també un dels pares de l'actual Constitució Espanyola.

Ex-membre del PSUC. L'any 1988, amb les eleccions autonòmiques, s'incorpora al projecte socialista.

Els taxistes visiten la Barcelona del 93

Els propassats dies 13 i 14 d'abril, cinc-cents taxistes van realitzar una visita a les principals zones Olímpiques, així com a altres indrets de la Barcelona nova, en el marc del Programa "Barcelona 93" impulsat pel Forum Cívic i que durant els darrers mesos va apropar els diferents col·lectius professionals de la ciutat a les obres que configuraran la Barcelona del futur.

Durant la visita, l'esposa de l'Alcalde de la Ciutat Diana Garrigosa, va voler compartir alguns moments amb els professionals taxistes i, posteriorment, els oferí un aperitiu a la Casa Elizalde.



Deu autocars, amb 500 taxistes, van gaudir de la visita organitzada pel Forum Cívic de Barcelona específicament per al col·lectiu professional del taxi

Romabell, s.a.

Taller de reparación de automóviles
siempre al servicio del
TAXI

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

**RECAMBIOS
TAXI-AUTO^SA**



ACCE/ORIO/

**RECAMBIOS EN GENERAL
AL SERVICIO DEL TAXI**

Central: Castillejos, 306 - 08025 Barcelona
Tel. 236 04 00 - Fax 236 04 05

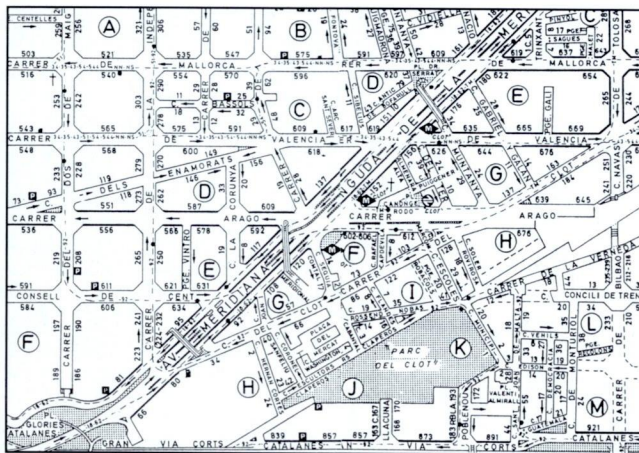
Cartellá, 189 - 08031 Barcelona - Tel. 357 44 54

Evite problemas innecesarios

■ Cada vez son más numerosos los casos en los que algunos Titulares de Licencia, cuando tienen un taxista en régimen de asalariado, se ven sorprendidos con la desaparición del vehículo durante un tiempo dilatado sin que, posteriormente, se les rindan cuentas de la recaudación diaria.

Para evitar estos perjuicios, al establecer un contrato de trabajo, el Titular de la Licencia debe hacer constar en él algunas cláusulas adicionales por las que el asalariado se compromete a entregar el vehículo cada día a una hora determinada y en un lugar concreto, donde además dará cuenta de la recaudación.

■ Si Ud. es Titular de una Licencia no debe confiar el cumplimiento de las responsabilidades laborales del vehículo o de otra índole en otra persona, pues en el caso de que ésta no pague a la Seguridad Social o a Hacienda, por ejemplo, Ud., como titular, se encontrará con unas sanciones y/o unas deudas imprevistas.



Modificació del trànsit per obres a la ciutat

Recordi que, a causa de les obres a la Plaça de les Glòries, està tallat al trànsit el carrer Claperós, entre el c/Badajoz i el lateral muntanya de la Gran Via.

Tots els desviaments cap al Poble Nou s'han de realitzar pels Ponts de Bac de Roda i Bilbao, encreuament amb Gran Via. Per dirigir-se del Poble

Nou al Clot s'ha d'utilitzar també el Pont del c/ Bilbao.

Atenció: Es preveu que les obres es perllongaran un any.

A conseqüència de la construcció d'una sortida d'emergència per a la Línia II de metro, la circulació al carrer Casanova, entre Ronda Sant Antoni i Floridablanca, està restringida a un carril.

Prengui nota: Les obres seran de sis mesos.

Fallece en accidente de tráfico un destacado miembro del STATC

El pasado 2 de abril falleció en un accidente de tráfico, mientras se encontraba de servicio, el taxista Carlos Ruíz Ruíz. Fue un destacado miembro del Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya (STATC) desde la época de la clandestinidad; formó parte de la Junta que dio origen al mencionado Sindicato y fue su 1er. Secretario-administrativo. Más tarde impulsó el cooperativismo y ocupó la primera presidencia de la Cooperativa de Trabajadores Autónomos del Taxi.

En la última Asamblea de la Unión Intercomarcal de Barcelona del STATC fue elegido miembro del Secretariado como delegado del Baix Llobregat, donde tenía fijada su residencia.

Desde estas páginas hacemos llegar a sus familiares y amigos nuestro sentido pésame.

EQUIP MULTIDISCIPLINARI D'ATENCIÓ I INFORMACIÓ

INFORMACIÓ GRATUITA **VASECTOMIAS** **EMAI**

METODO SENCILLO COMODO Y SEGURO

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

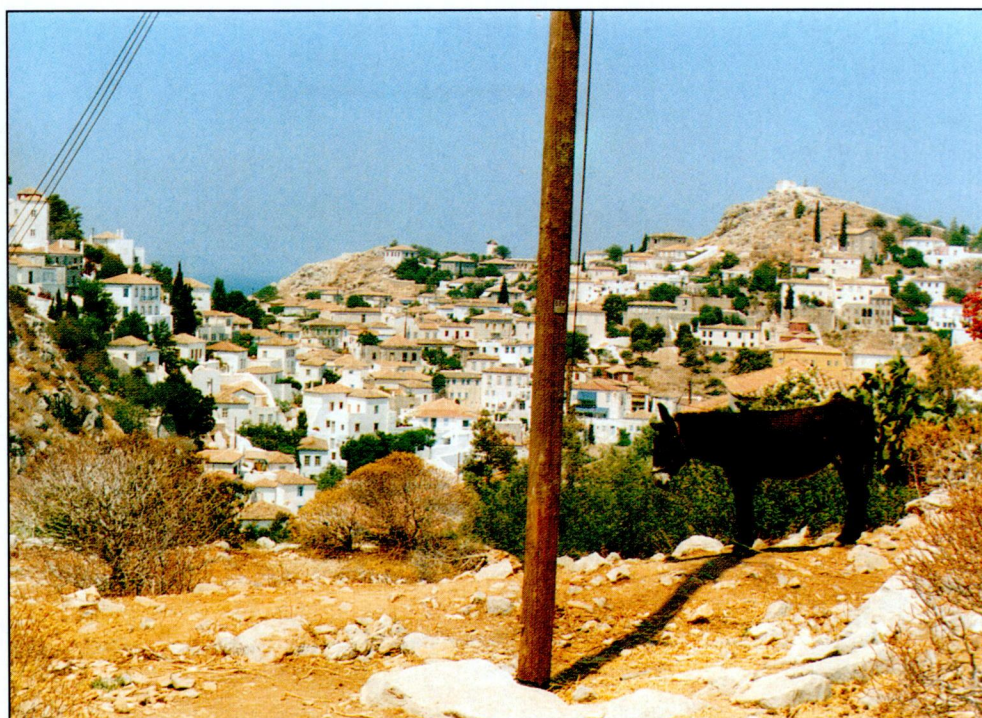
PRECIO ESPECIAL PARA NUESTROS AMIGOS TAXISTAS

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

VISA Parking Gratuito: SABA Pau Claris/Mallorca

Concurs de fotografia "Viatge a Grècia"

Joan Parada va ser el guanyador del Concurs de fotografia que Ciutat Grogga va organitzar entre els professionals del sector que l'any passat van fer el viatge de fi de curs a Grècia.



Autor: Joan Parada. Eslògan: "A Grècia fins els més ases cerquen l'ombra".

Para los amantes del tenis

Los socios de Ciutat Grogga que deseen utilizar las instalaciones de la Federació Catalana de Tenis en L'Hospitalet se beneficiarán de un descuento del 50% sobre los precios normales.

Socios Taxistas residentes en L'Hospitalet____7.500 ptas.

No residentes____15.000 ptas.

Cuota de mantenimiento: 9.750 + 900 el trimestre.

Ciutat Grogga tiene a disposición de los socios deportistas otras ofertas especiales para la práctica del Squash y para Frontones



Torneo de Fútbol

El Campo de la BÀscula es el escenario donde, desde el pasado mes de abril, se lleva a cabo el Torneo de Fútbol amistoso entre Guardia Urbana, Cuerpo de la Policía Nacional, Mossos d'Esquadra, Bomberos y Taxistas.

Si Ud. está interesado en asistir a los diferentes partidos recuerde que los horarios son los siguientes: Martes y Jueves de 16:00 a 18:00 h.

La cotización de los Trabajadores Autónomos

Jordi Pujol i Moix

Abogado del Col·lectiu Ronda

Una vez más, Jordi Pujol i Moix insiste en un aspecto del Sistema Contributivo de la Seguridad Social y, dentro de él, en el Régimen de Autónomos, centrándose especialmente en las cuestiones que hacen referencia a la cotización, que estén íntimamente relacionadas con la recaudación, a efectos de poder abonar posteriormente las prestaciones

El Régimen de Trabajadores Autónomos y, en general, el sistema contributivo de la Seguridad Social, se nutre de las aportaciones que hoy hacen los trabajadores en activo y con estas aportaciones se abonan las prestaciones a los actuales pensionistas. Es lo que llamamos "Régimen de Reparto" frente al Régimen de Capitalización, que podría ser el sistema de planes y fondos de pensiones a que se hacía referencia en el nº 60 de esta publicación (página 4).

Así pues, es imprescindible que, para poder hacer frente a las prestaciones de la Seguridad Social de los actuales pensionistas, los futuros pensionistas, es decir los hoy trabajadores en activo, aporten sus cuotas a la Seguridad Social.

Además de esta aportación genérica al Régimen, debe tenerse en cuenta que todo lo que hace referencia a afiliación y cotización tiene una indudable trascendencia en el momento de cobrar una futura prestación de cualquier clase: jubilación, invalidez, etc.

El Régimen Especial de Trabajadores Autónomos se encuentra regulado fundamentalmente por el Decreto de 20 de Agosto de 1970, que funde las antiguas normas sobre trabajadores autónomos y crea el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores por cuenta propia o autónomos.

Esta disposición fue desarrollada por Orden de 24 de septiembre de 1970. Ambas disposiciones han sido complementadas y revisadas por otras que han regulado los distintos aspectos del Régimen Especial de la Seguridad Social, especialmente la Ley 26/85 de reforma de pensiones, que provocó, entre otras cosas, una importante huelga.

Obligación de Cotizar

Como es obvio, la obligación de cotizar corresponde al propio trabajador autónomo y es importante tener en cuenta que la obligación de cotizar nace desde el día primero del mes natural en que se inicia la actividad. En este momento el trabajador autónomo debe proceder a su alta en la Seguridad Social.

Ha habido mucha discusión en los Tribunales sobre los efectos de las cotizaciones sin el soporte de una alta previa en la Seguridad Social. Después de un período de distintas interpretaciones, el Tribunal Constitucional ha de-

clarado reiteradamente que las cotizaciones sin un alta en la Seguridad Social que dé soporte a las cotizaciones carecen de validez.

Las bases de cotización por las que se debe cotizar son de libre elección entre un importe mínimo y un importe máximo que fija periódicamente la administración. En concreto para el año 1991, la base mínima de cotización es de 66.780 ptas. mensuales y la base máxima es de 306.120 ptas. mensuales.

El tipo de cotización, es decir la cantidad que debe ingresarse sobre esta base, es el 28,8%

La elección de base de cotización para los trabajadores autónomos menores de 55 años es totalmente libre entre la mínima y la máxima, redondeada en múltiplos de 3.000 ptas.

¡ Atención los mayores de 55 años!

Ahora bien, cuando se es mayor de 55 años existen una serie de restricciones para elegir libremente la base, pudiéndose indicar como norma general -aunque en cada caso debería examinarse la situación concreta- que no es posible designar libremente sobre la que se quiere cotizar, sino que solamente se puede ascender a la escala inmediata superior de la que se está cotizando.

Conceptos por los que se cotiza

En el Régimen Especial de Autónomos son: asistencia sanitaria; incapacidad laboral transitoria; jubilación; invalidez y prestaciones derivadas de muerte y supervivencia

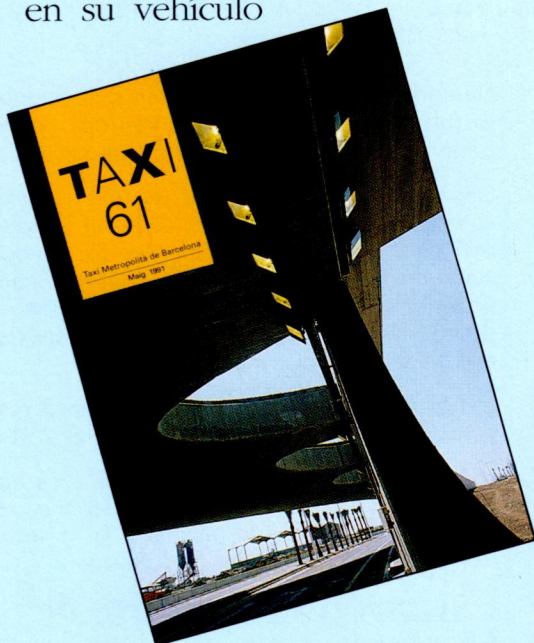
Del mismo modo que en el momento en que se inicia la actividad es obligatorio darse de alta y cotizar puntualmente dentro de cada mes las cuotas que se van adeudando, también en el momento de cesar la actividad el trabajador autónomo debe darse de baja en el propio mes en que deja de efectuar la actividad.

El hecho de no cumplir con este trámite origina muchos conflictos, ya que al revisar los descubiertos por el retraso que lleva cuando reclama cuotas de trabajadores realmente no activos, pero que formalmente aparecen dados de alta, la Tesorería de la Seguridad Social reclama cantidades elevadas.

Continúa en la pág. 24 ◀

Sr./Sra. Taxista:

Lleve la Revista Taxi en su vehículo

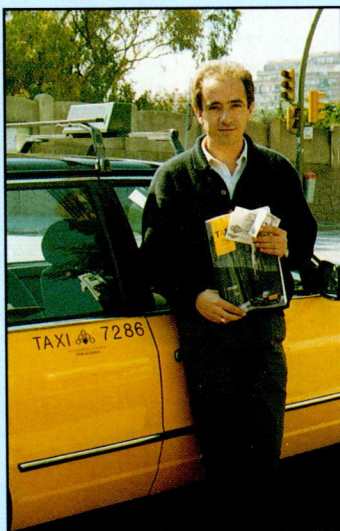


USTED PUEDE GANAR 15.000 Ptas.

Una persona de CETRAMSA (Centre d'Informació i Promoció del Transport Metropolità, S.A.), debidamente documentada parará mensualmente a 10 taxis al azar y entregará en efectivo 15.000,- ptas. al taxista que lleve el último número de la Revista Taxi Metropolità de Barcelona en su vehículo y a la vista de los clientes.

La Campaña finaliza el mes de julio.

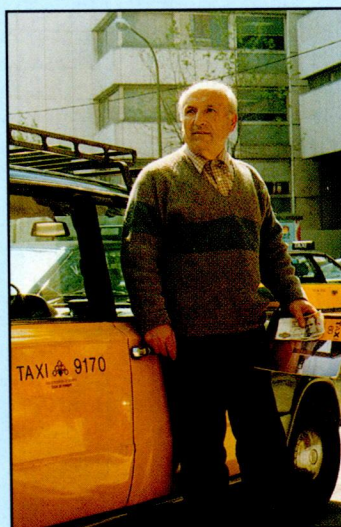
Estos son los taxistas beneficiados en la Segunda Etapa de la Campaña



*Francisco Cárdenas Carreño
Licencia nº 7286*



*Leandro Delgado Delgado
Licencia nº 3636*



*Manuel Rubio Vargas
Licencia nº 9170*



*Eduardo Rentero Batanero
Licencia nº 980*



Cetramsa

Centre d'Informació i
Promoció del Transport
Metropolità, S.A.

INFORMATIU

UNITAT TAXI



Un butlletí per a tothom

Amb aquest BUTLLETÍ pretenem crear un instrument de relació eficaç entre la C.B.M., entitat democràtica representativa del Taxi, i els treballadors d'aquest sector.

Volem també, que mitjançant aquests fulls, la problemàtica del taxi arribi a tots els ciutadans de l'Àrea Metropolitana i especialment a les seves organitzacions socials, com són: els sindicats, Associacions de Veïns, Organismes de consumidors, etc....

Sabem que els legítims interessos dels treballadors del taxi i els seus usuaris no sempre coincideixen. Per això és necessari que trobin una línia d'expressió i concreció, a fi de poder trobar en tot moment les solucions més adients per mitjà dels instruments de treball i decisió de les institucions democràtiques.

Aquest Butlletí vol contribuir des de l'específica i concreta responsabilitat que correspon a la Corporació Metropolitana de Barcelona als seus òrgans de govern i de manera especial, el Consell Coordinador del Servei del Taxi i la Unitat Operativa del Taxi. En les seves pàgines recollirem les decisions d'aquests organismes que afecten de manera immediata els que treballen en el sector del taxi, així com a la població en general en l'ús d'aquest mitjà de transport ciutadà. Donarem a conèixer també la informació relativa a tarifes, preus de combustible, plantejament de la Guàrdia Urbana en relació amb la vialitat i sancions, revisions, exàmens, etc. Així com les disposicions, normatives, opinions i propostes que en relació amb la problemàtica del taxi emanen dels òrgans legislatius i representatius dels diferents sectors que hi són interessats.

Conscient que la seva funció és complementària d'altres òrgans d'expressió, d'opinió i proposta, interessats en la temàtica del taxi, aquest Butlletí vol, per tant, convertir-se en una comunicació entre l'Administració i els usuaris del taxi. A tots sol·licitem opinions, propostes, i suggeriments. De tots depèn aconseguir els objectius fixats.

Un boletín para todos

Con este BOLETIN pretendemos crear un instrumento de relación eficaz entre la Corporación Metropolitana, entidad democrática representativa del área barcelonesa con responsabilidad en el Sector del Taxi, y los trabajadores del mismo. Pretendemos también a través de estas páginas que la problemática del Taxi llegue a los ciudadanos del Area Metropolitana y en particular a sus organizaciones sociales, como son los sindicatos, Asociaciones de Vecinos, Organizaciones de Consumidores, etc.

Sabemos que los legítimos intereses de los trabajadores del Taxi y los de sus usuarios no siempre coinciden. Es por ello necesario que encuentren cauce de expresión y concreción, a fin de contribuir a encontrar en cada momento las soluciones más adecuadas a través de los instrumentos de trabajo y decisión de las instituciones democráticas.

Este BOLETIN pretende contribuir a ello desde la específica y concreta responsabilidad que corresponde a la Corporación Metropolitana, a sus órganos de gobierno y, de manera especial, al Consell Coordinador del Servei del Taxi y a la Unitat Operativa del Taxi. En sus páginas recogeremos las decisiones de estos organismos que afecten de forma inmediata a los que trabajan en el Sector del Taxi, así como a la población en general en el uso de este medio de transporte ciudadano. Daremos a conocer también información relativa a tarifas, precios del combustible, planteamientos de la Guardia Urbana en relación con vialidad y sanciones, revisiones, exámenes, etc., así como las disposiciones, normas, opiniones y propuestas que en relación con la problemática del Taxi emanen de los órganos legislativos y representativos de los diversos sectores interesados en la misma.

Consciente de que su función es complementaria de la de otros órganos de expresión, de opinión y propuesta interesados en la temática del Taxi, este BOLETIN pretende pues convertirse en un canal de comunicación entre la Administración y los taxistas, entre la Administración y los usuarios del Taxi. A todos solicitamos opinión, propuestas, sugerencias. De todos depende que alcancemos los objetivos trazados.



CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

Any I - N.º 1

Maig del 1981

Exemplar gratuït

¿Qué pasará con el aumento del combustible?

Desde el mes de julio de 1980, en que se aprobaron las tarifas vigentes del Servicio Metropolitano de Taxis, el precio del combustible ha subido dos veces consecutivas. La Unidad de Transportes de la Corporació Metropolitana de Barcelona ha valorado que esta repercusión supone una media de incremento de costes de **0,922 ptas/Km.** lo que equivale a unas 6,07 ptas/carrera.

Ante estas cifras el Consell Coordinador del Servei del Taxi creyó conveniente no proceder a modificar de modo inmediato las tarifas vigentes, ni imponer ningún suplemento provisional, por las repercusiones negativas que tendría en la utilización del servicio por parte del usuario y decidió esperar a la **revisión anual de tarifas** a realizar en junio de 1981, en la que se tendrá en cuenta los aumentos generales de los costes de explotación del Servicio del Taxi.



Mejoramos el reglamento...

Ya está en vigor el nuevo Reglamento Metropolitano del Taxi (1). En realidad es una **adaptación** del Reglamento Nacional al Area Barcelonesa, debido a que la Corporació carece de competencias legislativas para elaborar un Reglamento propio e independiente del Reglamento Nacional.

Sin embargo, aunque por lo anterior no podíamos introducir modificaciones sustanciales, hemos logrado, con la participación del Consell Coordinador del Servei del Taxi, subsanar algunos de los principales problemas del Reglamento Nacional e introducir ciertas mejoras.

La más importante de todas ellas es, a nuestro entender, que evitamos tener que aplicar sanciones de tipo administrativo, como son la retirada de la licencia o del carnet metropolitano de conductor taxista por periodos largos de tiempo, en aquellos casos en que esta sanción la consideramos desproporcionada en relación a la infracción cometida.

Por ello se han tipificado faltas no presentes en el Reglamento y se han introducido multas de carácter económico —de 500 a 10.000 ptas.—. De este modo se consiguen dos objetivos: se evitan situaciones laborales personales infustas y se agiliza la aplicación y cumplimiento de sanciones justificadas.

Otra mejora, ésta en la línea del Reglamento Nacional, es la acenación de la tendencia a la profesionalización del titular de la licencia. En este sentido, se dan **mayores facilidades para la transferencia de licencias.**

Para garantizar un mayor servicio al usuario se introducen mejoras en la atención a minusválidos, invidentes, etc. y se regula la prioridad de encochamiento en y fuera de las paradas.

(1) En el B.O.P. núm. 78, del 1 abril de 1981, ha sido publicado el "Reglamento Regulator del Servicio de Autobuses y Autorismos de la Corporació Metropolitana de Barcelona".

...y también la prestación del servicio

Paralelamente, y también con la colaboración del Consell Coordinador del Servei del Taxi, hemos elaborado unas Normas Complementarias a este Reglamento del Taxi.

Con novedades introducidas en estas Normas, que afectan prioritariamente a la organización interna del Servicio, se pueden destacar:

—No se podrá encochar a **menos de 50 metros** de las paradas, con el fin de potenciar la utilización de las mismas por parte del usuario ya que es un sistema más racional y económico para el taxista.

—Por el Servicio de Radio Teléfono o teléfono individual se deberá percibir un **suplemento de 50 ptas.**, con la salvedad de que este suplemento no podrá exigirse cuando el servicio se preste a un minusválido.

—Se establece que la **revisión de tarifas** será **anual**, sin embargo, cuando concurren circunstancias que afecten a los costes, podrá iniciarse un expediente de revisión de las tarifas a solicitud del Consell Coordinador del Servei del Taxi.

—De acuerdo con la exigencia de plena dedicación del Reglamento Nacional y a fin de evitar molestias a los titulares de licencia, éstos **al controlar a prueba a un conductor**, deberá comunicarlo a la Corporació Metropolitana de Barcelona antes de que el conductor empiece a prestar el servicio.

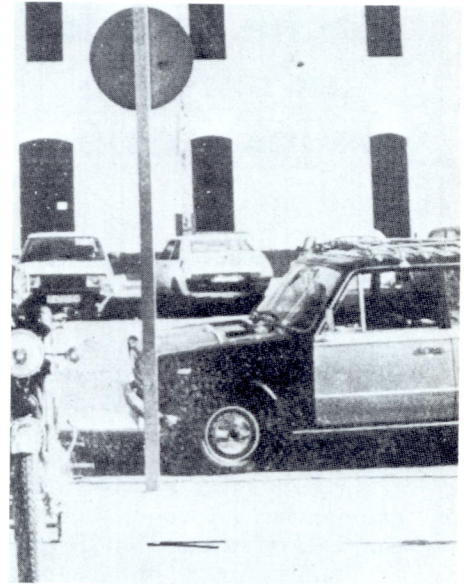
—Finalmente, se han eliminado y agilizado trámites administrativos para la solicitud de permisos de salida al exterior, vacaciones, etc. con el fin de evitar pérdidas de tiempo innecesarias.

Hasta aquí un breve resumen de las modificaciones y mejoras introducidas en el nuevo Reglamento Metropolitano del Taxi y en las Normas Complementarias. Sabemos que éste no es todavía el Reglamento que todos queremos para el Servicio del Taxi.

Por ello, a petición del Consell

Coordinador del Servei del Taxi, hemos solicitado a la Generalitat que estudie la posibilidad de elaborar un **Reglamento Nacional del Taxi de Cataluña**, proyecto que de llevarse a término necesitará las aportaciones de todos, trabajadores del taxi, usuarios y Administración.

NOTA: La Corporació Metropolitana de Barcelona ha encargado la edición del Reglamento Metropolitano del Taxi y las Normas Complementarias.



“Consell del taxi”, un organismo para el diálogo

Representantes de la Corporació Metropolitana de Barcelona, de las organizaciones de Trabajadores Autónomos e Industriales del Taxi, de las Centrales Sindicales y de los usuarios del servicio se reunían en julio de 1980 para constituir el Consell Coordinador del Servei del Taxi con el fin de establecer un cauce permanente de diálogo entre la Administración y los trabajadores del taxi, necesario para abordar con responsabilidad los difíciles problemas que afectan a este sector.

Desde entonces durante ocho meses, el Consell se ha venido reuniendo y trabajando regularmente. Se han presentado y discutido las enmiendas al Reglamento Metropolitano y elaborado las Normas Complementarias. Calendario de revisiones, sanciones, exámenes para el carnet metropolitano de conducir, señalización de paradas y vialidad, tasas, horarios de trabajo (con la realización de una encuesta)... han sido objeto de decisiones por parte del Consell. También se han encar-

gado y discutido estudios en profundidad sobre la situación del Sector del Taxi y alternativas a la misma.

Aunque este Consell Coordinador del Servei del Taxi ha actuado y actúa como organismo consultivo de la Dirección de Servicios de Transportes y por tanto, sus acuerdos no son vinculantes para los órganos de dirección de la Corporació Metropolitana de Barcelona, sus *opiniones* y *resoluciones* han sido decisivas a la hora de tomar las decisiones que afectan a los trabajadores del Taxi por parte de la Administración.

Hoy tras una valoración de su marcha durante estos meses, el Consell se plantea reestructurarse organizativamente para ampliar su representatividad y a la vez aumentar su efectividad, con el mismo fin que presidió su constitución: reforzar los lazos de diálogo entre Administración, trabajadores del Taxi, y usuarios, y procurar resolver con rapidez y eficacia los problemas más candentes de su sector.

Se ha creado un servicio de inspección

En una primera fase este Servicio cumple una misión informativa, es decir, realiza una tarea de revisión de la documentación administrativa y de las condiciones técnicas exigidas por el Reglamento del Servicio del Taxi, estableciendo los mecanismos para su corrección en caso de deficiencias en colaboración con la Unidad del Taxi de la Corporació Metropolitana de Barcelona.

Sólo en el caso de que el conductor taxista o titular de licencia se negara a regularizar una situación anómala, la Corporació Metropolitana de Barcelona adoptaría las medidas sancionadoras oportunas.

Sobre la base de los principales problemas detectados por este Servicio, la Unidad del Taxi elaborará un nomenclador que contemple las infracciones más usuales. De este modo en una segunda fase, este Servicio de Inspección pasará directamente a formular denuncia de los hechos que constituyen una infracción, en colaboración con los Guardias Municipales del ámbito de la Corporació Metropolitana de Barcelona (CMB).

De un número aproximado de 3.000 inspecciones realizadas en el plazo de tres meses, el 5% son casos de irregularidades graves, de las cuales un 50% las han subsanado. Respecto al resto, la Corporació Metropolitana de Barcelona adoptará las medidas oportunas en cada caso.

NOTICARIO

● Todos los taxímetros electrónicos EAKIN TX han sido ya adaptados a las normas que en febrero acordó una Comisión del Consell Coordinador del Servei del Taxi.

En el caso de los Taxímetros Taxitronic TX 4 no se ha procedido aún a las modificaciones exigidas.

● Arturo Soria Puig y Fernando Menéndez Rexach han elaborado un estudio "El Sector del Taxi en España". Dicho estudio se halla en las oficinas de esta Corporació a disposición del Sector del Taxi para cualquier consulta que se desee realizar.

● La Corporació Metropolitana de Barcelona ha encargado a la empresa METRA SEIS una encuesta sobre la demanda del taxi (usuarios/hora, clases sociales, sexo, edad...)



● Dentro de la línea de avance en la normalización del catalán, el Reglamento Metropolitano del Taxi permite que el rótulo de indicación de LIBRE esté escrito en lengua catalana: LLIURE.

● A partir de ahora todos los carnés metropolitanos de conducir serán de color verde.

CONFEDERACION SINDICAL DE TRABAJADORES AUTONOMOS DEL TAXI DE ESPAÑA

TARIFAS MAXIMAS APLICABLES

PARA LOS SERVICIOS DE VIAJEROS SERIE VT (O) Autorizadas por OO. MM. de 4 de abril de 1981

Número máximo de asientos del vehículo (incluido el conductor)	Precio por vehículo kilómetro, incluidos los impuestos Pesetas	Precio por hora del vehículo parada, incluidos los impuestos Pesetas
Hasta 5	20,00	600,00
Id. 7	25,00	600,00
Id. 9	30,00	600,00

OBSERVACIONES

A.—Todo kilómetro empezado a recorrer se abonará como recorrido. El vehículo se contará por carga completa, aunque no se utilice el total de los asientos, y los recorridos se entenderán en circuito cerrado, con origen y final en la misma población, de no convenirse lo contrario.

B.—Por cada jornada de veinticuatro horas no podrá exceder de catorce el tiempo de utilización y abono del vehículo, en marcha o disponible. Las jornadas completas de coche parado se computarán de ocho horas.

C.—El usuario tiene derecho al transporte gratuito del equipaje, siempre que no exceda de 50 kilogramos para los vehículos autorizados hasta cuatro plazas, y de 60 kilogramos para los de mayor capacidad.

● Tarifas de ámbito estatal: C.S. T.A.T. (Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi) y U.N.A.L.T. (Unión Nacional de Asociaciones libres del Taxi) han acordado, tras su liberalización, las siguientes tarifas interurbanas de

Cuando el usuario no utilice el número total de asientos autorizado para el vehículo, podrá aumentar el peso del equipaje en 30 kilogramos por cada asiento en vacío, siempre que la forma, dimensión y naturaleza de la mercancía permita que ésta sea transportada en el interior del vehículo.

Por los excesos del equipaje se percibirá 0,05 pesetas por kilogramo-kilómetro.

D.—De todas las percepciones expresadas se facilitará al usuario un justificante con el debido detalle.

E.—Las irregularidades o infracciones observadas por los usuarios deberán ser puestas en conocimiento de la Subdelegación de Transportes Terrestres correspondiente.

ámbito estatal, excepto Catalunya y País Vasco.

20 ptas/Km: 5 plazas
25 ptas/Km: 7 plazas
30 ptas/Km: 9 plazas
600 ptas/Hora de espera

ACTA nº 8

REUNIÓN ADMINISTRACIÓN - ASOCIACIONES DEL TAXI

En Barcelona, a 19 de marzo de 1991, en el despacho de la gerencia de la Entitat Metropolitana del Transport, se reúnen el Sr. Joan Laporta Argelich, Gerente de esta Entitat; el Sr. Andreu Nebot Mula, Director Técnico del Taxi; el Sr. Francisco Galván Martín y el Sr. José Negre Palau, en representación del "Gremio Unión de Taxistas"; el Sr. Josep Santacreu Amat y el Sr. Vicente Zamora Pertursa, en representación del Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya; el Sr. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del "Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona" y el Sr. Miguel Cazcarra, en representación de la "Asociación Empresarial del Taxi".

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

A las nueve horas cuarenta y cinco minutos se abre la sesión pasando a a tratar el único punto del Orden del Día.

El Sr. Galván toma la palabra para exponer la necesidad de clarificar las relaciones entre la Entitat y las cuatro Asociaciones representativas del sector del Taxi tras la consulta efectuada el 30 de mayo de 1990. Esta es una petición formalizada conjuntamente por las cuatro agrupaciones con la finalidad de poder trabajar en equipo, en favor de todo el colectivo de taxistas.

El Sr. Santacreu pregunta qué papel desempeñan las cuatro agrupaciones desde el punto de vista de la administración.

Entiende que continúa la misma situación que antes de la consulta del pasado mayo y considera que tiene el mismo poder un taxista individual o una agrupación sin ninguna representatividad en el sector que las cuatro Asociaciones aquí presentes. Manifiesta asimismo que, desde el punto de vista de la gestión, la Entitat del Transport realiza muchos trámites que tendrían que hacer los sindicatos directamente con los taxistas.

Sostiene que, al informar la Entitat de todas las cuestiones al taxista, elimina áreas de actuación de los Sindicatos. Añade que las gestiones de "mostrador" pueden hacerlas los gestores, pero no deberían tener acceso a hablar con el Gerente

o con el Sr. Nebot ni las gestorías ni las agrupaciones no representativas ni los taxistas; ello contribuiría a reforzar la afiliación a los Sindicatos.

El Sr. Laporta muestra su extrañeza ante esta posición. Diferencia dos cuestiones: la primera es el tema de cómo reforzar los Sindicatos. A todos interesa que sean agrupaciones fuertes. Sin embargo, respecto al otro aspecto manifiesta su desacuerdo. Resalta que una administración democratizada debe resolver los problemas de los ciudadanos lo más ágilmente posible sin ningún tipo de complicaciones ni trabas. El taxista puede acudir a los gestores, por cuestiones de comodidad o bien por la complejidad de ciertos temas, pero la Administración Pública debe ser sencilla y transparente.

El refuerzo de los Sindicatos ha de pasar por otras vías. Por otra parte, todo taxista tiene derecho a ser recibido y a exponer sus problemas. La política sindical no puede limitarse a hacer de gestoría.

El Sr. Negre pide una comunicación directa de las cuatro asociaciones con la Entitat y que no se adopte ningún acuerdo referente al sector sin consultarle.

El Sr. Laporta manifiesta que todos los temas importantes han pasado por esta mesa en las reuniones que mensualmente se han ido convocando.

El Sr. Galván expone que la Entitat debería colaborar con las cuatro asociaciones representativas, presentándolas a otros organismos relacionados con el sector del Taxi, como por ejemplo las competentes en materia de inspección técnica de vehículos.

Insiste en que estas cuatro asociaciones representan al taxi y lamenta que cualquier gestor tenga las mismas libertades que los sindicatos e incluso más, porque son conocidos por los funcionarios de la casa.

El Sr. Negre cuestiona el peso real de las asociaciones ¿Son "encubridores" o verdaderos representantes? Denuncia la falta de coordinación que a su juicio hubo al no haber aprobado la Comisión de Precios las tarifas propuestas por la Entitat y los sindicatos.

El Sr. Laporta agradece la iniciativa de haber solicitado esta reunión, que servirá para clarificar la situación. Expone que ha procurado convocar todas las reuniones que ha creído necesarias para tratar los temas de interés. Añade que además, en la Revista del Taxi se va publicando todo lo que ocurre en estas reuniones.

Asimismo señala la actitud poco sindicalista del Taxi, al igual que los restantes colectivos del país.

El Sr. Gracia resalta la necesidad de efectuar una identificación de todos y de la industria del Taxi. No pretende con su intervención contradecir a nadie, sino clarificar posiciones. Cree que hasta la huelga del año pasado colaboró de forma fructífera con la Entitat, solucionando los problemas que se iban planteando, pero que desde la huelga, la cual trató de evitar por todos los medios a su alcance, las cosas han cambiado. Felicita al Sr. Laporta por su actuación en el tema del aumento de tarifas para 1991, la cual es totalmente diferente a la del año 1990.

Seguidamente manifiesta que él acogió las elecciones sindicales de forma diferente a los demás. No pide más poder, porque legalmente no les corresponde. Es consciente de que hay dieciocho agrupaciones a las que no se puede obligar a la disolución y agrega que son las cuatro agrupaciones representativas las que deben potenciarse por sí mismas aunque soliciten apoyo de la Administración.

En cuanto a las competencias, reconoce que, según la Ley, no las tienen, pero lo que pueden es

buscar que la Administración apoye a las cuatro asociaciones representativas.

Considera asimismo que las asociaciones han de reconducir al sector, para que los profesionales taxistas cumplan con la normativa.

Alude al tema de la no aceptación de transferencias de licencias al amparo de la Disposición Transitoria Cuarta, respecto al cual no obtuvo el apoyo de las otras asociaciones, aunque entiende que es un tema perfectamente recurrible.

Destaca el importante papel que pueden desempeñar los sindicatos.

A título de ejemplo cita el asunto de las tarifas de carretera, muy bajas a su juicio; el transporte sanitario, cuya reglamentación nacional lesiona los intereses de los taxistas; el tema de los seguros de los vehículos. Concluye afirmando que se puede trabajar mucho y junto con la Entitat Metropolitana.

Toma la palabra el Sr. Galván para distinguir dos tipos de sindicatos: los "de mostrador" y los que se dedican a reivindicar mejoras para todo el colectivo. Agrega que los taxistas están viendo cómo agrupaciones con casi sin ninguna representatividad o que ni siquiera participaron en la consulta son atendidas por la Entitat. Se muestra contrario a este hecho, porque la comisión de las cuatro asociaciones representativas tiene que servir para algo.

El Sr. Santacreu pregunta quién está autorizado a hacer gestiones en la Entitat y a quién debe recibir el Sr. Nebot y el Sr. Laporta. Expresa su conformidad a que las gestiones las lleven a cabo los gestores colegiados o los propios taxistas, pero denuncian a los intermediarios que viven a costa del taxista.

El Sr. Laporta afirma que están autorizados para realizar gestiones ante la Entitat, además de los taxistas, los gestores administrativos colegiados y las asociaciones del sector del Taxi.

El Sr. Nebot dice que la voluntad política de la Entitat no ha sido precisamente potenciar agrupaciones no representativas. Informa, además, que se ha remitido a la fiscalía el expediente de ciertas agrupaciones que han cometido irregularidades en las gestiones realizadas ante la Entitat. Con independencia, la propia EMT ha instruido un expediente administrativo para inhabilitar si

procede, a dichas agrupaciones en sus actuaciones en esta institución.

El Sr. Cazcarra interviene para diferenciar dos campos de relaciones entre la Administración y los Sindicatos. Para cuestiones de gestión pueden actuar los propios taxistas, las cuatro asociaciones más representativas y las demás, pero procurando adoptar la postura más restrictiva. En el aspecto sindical, las asociaciones representativas desempeñan una función consultiva, mientras que las demás, si son recibidas por la Entitat, es simplemente por cortesía.

El Sr. Santacreu insiste en conocer si puede reglamentarse a quién puede recibir el Sr. Nebot.

El Sr. Laporta centra el tema especificando que las gestorías legalmente constituidas pueden actuar ante la EMT y que entre las asociaciones deben distinguirse las cuatro representativas y las demás. De ellas las que actúen correctamente tienen derecho a hacerlo, pero aquéllas que cometan irregularidades no podrán continuar. Se actuará como hasta ahora, pasando el expediente al fiscal, dando cuenta al Colegio de Gestores y tramitando la inhabilitación para ejercer ante la EMT.

El Sr. Nebot comenta, además, que en el Servicio del Taxi existe un equipo de funcionarios muy preparado para resolver los temas de gestión.

El Sr. Galván reconoce que los funcionarios cumplen bien con su labor, pero añade que cuando un representante de una de estas cuatro asociaciones cree oportuno acompañar a uno de sus afiliados, debe tratársele con cierta consideración, puesto que se está ante un caso especial.

El Sr. Nebot responde que este trato se ha tenido siempre tanto por él como por todos los funcionarios.

El Sr. Gracia manifiesta que el taxista desea que las Asociaciones los apoyen.

Solicita una visita a la ITV por las cuatro Asociaciones, acompañadas por un representante de la EMT.

También se refiere a los vehículos que se ingresan en el Depósito y denuncia que en ocasiones ha observado que el ingreso es por razones sin importancia, lo cual es especialmente grave si se realiza un viernes.

El Sr. Cazcarra pide que se le dé cierta potestad al jefe de sala para que deje salir los vehículos ingresados en el depósito en estos supuestos, cosa que ahora no sucede, puesto que los autotaxis están a disposición de la EMT de forma estricta. Termina solicitando que se diferencie también de quién ha sido la infracción: si es del conductor o bien motivada por el vehículo.

El Sr. Gracia, siguiendo con el tema sancionador, declara que está dando muy buen resultado la posibilidad de ir a la ITV para subsanar ciertas deficiencias, sin que se incoe expediente sancionador.

Expone que hay casos en los que el Presidente de la Asociación no debería estar ajeno al expediente de sanción si conoce la trayectoria del taxista.

Introduce el tema de Tarifas para el año 1992 pidiendo que vayan unidas las Asociaciones y la Entitat y finaliza señalando la conveniencia de seguir una línea de actuación conjunta.

El Sr. Laporta señala que en una encuesta realizada hace unos dos años, los taxistas manifestaron su descontento con las gestorías y asociaciones en general y expresa su particular preocupación por el hecho de que los taxistas estuvieran notablemente menos contentos con unas que con otras.

Continua ofreciendo el apoyo de la EMT a las cuatro Asociaciones representativas para disponer de gestorías de primer nivel. Esta ayuda podría destinarse tanto a la mejora de locales como a personal especializado, material informático, etc..

El Sr. Negre solicita que en temas legales se dé un trato de especial consideración a las consultas que formulen las Asociaciones.

El Sr. Laporta lamenta que no haya una política de conjunto. Introduce el tema de la Comisión de Precios en materia de tarifas para 1991, que rebajó las propuestas por la EMT, el cual ha sido impugnado sólo por el S.T.A.T.C. y por la propia EMT.

De cara a la opinión pública, da a entender que los demás Sindicatos están conformes con la resolución de la Generalitat, adoptada sin conversaciones previas y, en consecuencia, sin comprender la problemática de la falta de taxis los domingos por la noche, o bien la incentiva-

ción para hacer viajes a Montjuïc.

Al respecto, el Sr. Galván manifiesta que debería haberse convocado una reunión urgente por la Entitat al conocer la decisión de la Comisión de Precios.

El Sr. Laporta responde que no convocó tal reunión para no dar lugar a interpretaciones políticas, pero que estaba convencido de que los Sindicatos, como perjudicados, impugnarian.

El Sr. Galván plantea el tema de las Inspecciones de Hacienda que están pasando los taxistas. Entiende que es un tema de trascendencia a tocar por la Entitat y en el que se deben unificar criterios.

El Sr. Laporta considera que es un caso diferente, ya que se está dirimiendo un problema individual del taxista con Hacienda en el que la Entitat no puede intervenir.

El Sr. Nebot manifiesta que las cuatro Asociaciones se están enfrentando con una crisis de crecimiento. Una parte del sector aún no ha comprendido la función que deben desempeñar. Una labor muy importante es el incremento de la demanda, tratar el tema de las emisoras de radio taxis y captar nuevos clientes. Al mismo tiempo deben prestar buenos servicios de gestorías. De esta forma consolidarán el sindicalismo.

El Sr. Gracia, siguiendo con el tema de tarifas 1991, destaca que la propuesta a la Comisión de Precios fue unitaria, EMT- Sindicatos. Manifiesta también que desconocía hasta este momento que el STATC hubiera impugnado las Tarifas aprobadas por la Generalitat y que, si es posible legalmente, su Asociación está dispuesta a comparecer en el Recurso Contencioso - Administrativo junto a la Entitat del Transport.

En relación con las ayudas que ha ofrecido el Sr. Laporta, entiende que su Sindicato no las necesita, puesto que no ha recibido ninguna queja de sus asociados y dispone de buenos especialistas que asesoran a sus asociados.

El Sr. Santacreu explica las circunstancias que llevaron al STATC a interponer el recurso contra las tarifas en solitario y, en el último momento, expresa las gestiones que realizó su Sindicato para presentar el recurso junto con los demás y

que finalmente pensaron que el motivo de la no impugnación por las restantes Asociaciones era político.

En relación con el tema de Hacienda, considera que es otro tema político. Expone que la encuesta aparecida en la "Revista del Taxi", que publica la EMT, respecto al porcentaje de km. ocupados en los autotaxis, no refleja en absoluto la realidad y sólo se explica si la realizaron en el mes de diciembre.

El Sr. Laporta responde que esta encuesta refleja la situación existente en el momento en que se llevó a cabo, con el margen de error de estos estudios.

El Sr. Gracia responde respecto al tema tarifas, que él estaba dispuesto a acudir a una reunión con las demás Asociaciones para tratar del recurso, pero que dicho encuentro no llegó a efectuarse.

El Sr. Laporta insiste en que las Asociaciones intenten mejorar al máximo sus servicios de gestorías, pero que al mismo tiempo lancen campañas para el conjunto del sector. Apunta que sería interesante que apoyaran la Candidatura de Barcelona como sede del Banco Central Europeo, lo cual incrementaría el mercado de posibles clientes para el taxi al generarse por ese motivo más de 100.000 viajes de negocios al año. Este tipo de actuaciones mostraría al resto de profesionales que tienen iniciativas para mejorar el sector.

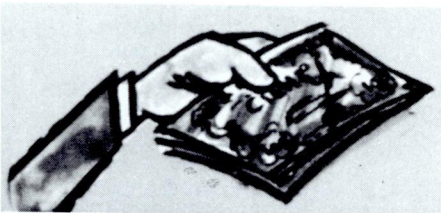
El Sr. Galván toma la palabra antes de concluir la sesión para anunciar a los presentes que está convocada una Asamblea General del Gremio Unión de Taxistas para el 10 de Abril. En el Orden del Día, la renovación de cargos de la Junta Directiva. Expone que en este momento no tiene pensado presentarse a la reelección.

Siendo las doce horas quince minutos y no habiendo más asuntos que tratar se levanta la sesión, extendiéndose la presente Acta.



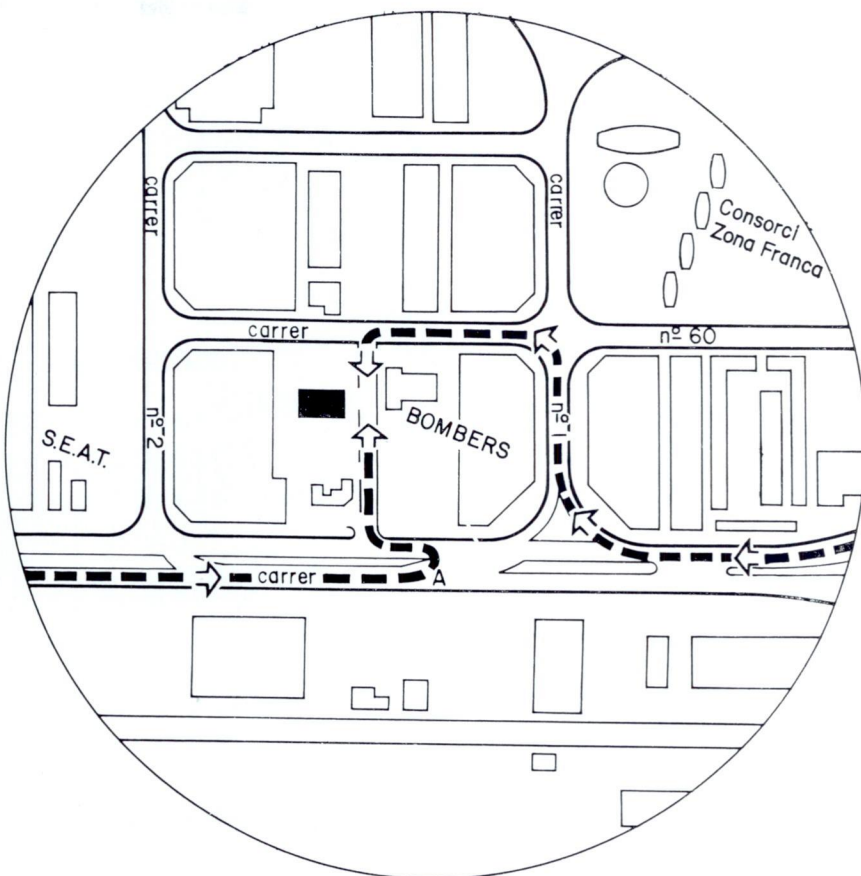
● El Consell Coordinador del Servei del Taxi ha proposat a la Comissió Permanent de la Corporació Metropolitana de Barcelona que estudiï el tema de la publicitat exterior en els Taxis.

● En els exàmens per a l'obtenció de CARNET METROPOLITANO DE CONDUCIR DE AUTOTAXI, iniciats en esta Corporació el 21 de octubre de 1980, se han presentat, hasta el dia 21.4.81: 2.141 aspirants, de los cuales han aprobado 670 y suspendido 1.471.



● La Comissió Permanent de la Corporació Metropolitana de Barcelona ha decidit proposar a la "Comissió de Preus de Catalunya" de la Generalitat la implantació de les següents Tarifes de los autotaxis (classe B).

Días laborables: 33 ptas/KM
 Horas nocturnas y días festivos: 43 ptas/Km
 Hora de espera: 643 ptas/hora
 Salida de parada: 75 ptas.



La revisión anual en la Zona Franca

Las revisiones anuales, el cambio de vehículo, el pintado de calcas y de días festivos se han unificado desde marzo de este año en los nuevos locales que posee la Corporación Metropolitana de Barcelona en Zona Franca.

Están citados globalmente para pasar la revisión las licencias del número 1 al 1000 durante el mes de marzo; del 1001 al 2000 durante el mes de abril; del 2001 al 3000 durante el mes de mayo.

No obstante, se realizará la revisión a cualquier número de licencia no incluido en las citaciones anteriores, cuyo titular lo desee. El horario de la revisión es de 10 h. a 13 horas, de lunes a viernes.

Estos locales y sus accesos presentan la posible unificación de las revisiones "periódica" y de "taxímetro" que realizan los "Serveis de Industria de la Generalitat" con la revisión anual que realiza esta Corporación. En este sentido, se han realizado diversos contactos con técnicos de la Generalitat con resultados positivos. Ahora todo depende de la decisión que tome la Direcció del Servei de Industria de la Generalitat de Catalunya.

Los taxistas al cine

En el mes de septiembre de este año, y coincidiendo con la primera reunión del Consell Coordinador del Servei del Taxi, se inició una campaña publicitaria, para dar una mejor y más amplia información al usuario de este servicio.

Esta campaña ha tenido hasta hoy la siguiente difusión:

—Presentación de la película "TAXI" en los medios de comunicación social, entidades oficiales y organizaciones ciudadanas interesadas en este servicio, en los locales de la Corporació Metropolitana de Barcelona.

—Proyección de esta película en varias salas de cine de Barcelona y localidades del Area Metropolitana.

—Distribución de 20.000 carteles y 200.000 folletos trípticos en catalán y castellano, para su difusión a través de las siguientes entidades: Ayuntamientos del Area Metropolitana, Hoteles, Hospitales y Clínicas, Entidades Bancarias y de Ahorro.

—Reproducción de los carteles y tarifas actuales en diferentes revistas, así como aparición de artículos y entrevistas con los responsables del Departamento de Transportes que están al frente de la Dirección Administrativa del Servicio del Taxi. Participación en el programa de TVE "Crònica". También se ha participado en algunos programas de Radio de las siguientes emisoras: Radio Barcelona, Radio Nacional, Radio Quatre, Radio Peninsular y Radio Miramar.

Cambio de fiesta

Los vehículos que ostentan el día de descanso semanal en Miércoles (Mi) se les irá cambiando sucesivamente por la letra X.



Aclaración sobre el pago de las tasas

Tenemos conocimiento de la existencia de opiniones que consideran que *no* debe pagarse la TASA por revisión anual obligatoria, basándose en el art. 8.º del Reglamento Nacional.

Consideramos que estas opiniones se deben a una mala interpretación del párrafo 3.º de dicho artículo, ya que éste se refiere única y exclusivamente a revisiones extraordinarias. Al hacer hincapié en que estas revisiones no generarán cobre de tasa alguna, refuerza la idea de que en revisiones ordinarias si se cobrará la tasa.

Aprovechamos para informar que los períodos de cobro por la vía voluntaria de la Tasa de inspección de la prestación del Servicio y Revisión Anual ordinaria del vehículo, correspondiente al *ejercicio de 1979*,

tiene una prórroga especial hasta el 30 de junio de 1981, debiéndose pagar a través de la Oficina de Recaudación de esta Corporación (Menéndez Pelayo, 203 - bajos).

Una vez vencidos los plazos de cobro por la vía voluntaria se procederá al cobro por la vía ejecutiva con los recargos reglamentarios.

Recordamos también que el plazo de pago de la *Tasa correspondiente al 1980* es del 1 de abril al 15 de noviembre de 1981. Las formas de pago de dicha tasa son dos: 1) A través de Banco pagando a la cuenta corriente n.º 4150 de la Agencia Urbana n.º 26 del Banco de Santander (Avda. República Argentina, n.º 4) 2) Por pago directo en la Oficina de Recaudación de esta Corporación (C/. Menéndez Pelayo, 203 - bajos) de lunes a viernes, de 9 a 14 horas y de 17 a 19 horas.

Documentación necesaria

● Bajas de vehículo

- Licencia metropolitana (la de bolsillo).
- Licencia y tarjeta VT metropolitana.
- Permiso de circulación
- Ficha técnica.
- Carnet de taxista o D.N.I. del titular.
- Recibos de haber pagado la tasa de revisión del 78-79 y 80.
- Hacer comparecencia en locales de Zona Franca.

● Altas de vehículo

- Instancia presentada en Pza. Lesseps.
- Tasa de cambio de material.
- Permiso de circulación
- Ficha técnica
- N.º de motor
- Carnet de taxista (para el titular)
- Carnet de taxista y último recibo S.S. (C 1 - C 2) para los dependientes.
- Si el dependiente es familiar, demostración de parentesco mediante documentos que así lo acrediten (sólo esposo, padre o hijo) y autorización para tal efecto.

● Transferencia con cambio de vehículo

- Baja vehículo antiguo titular
- Tasa de transferencia y cambio de material
- Toda la documentación referente al alta del vehículo.

● Cambios de fiesta

- Carnet de taxista (si el titular conduce)
- Si no conduce el titular, él con el dependiente acreditado.
- Si el dependiente es familiar (esposo, padre o hijo) demostración de parentesco mediante documento que así lo acredite y autorización.
- Los cambios de fiesta sólo podrán realizarse una vez al año.

● Pintura de puertas

- Idéntico a los cambios de día festivo excepto el último punto.

● Vehículos de 2a. mano

- Instancia
- Presentación del vehículo en Zona Franca
- Informe del servicio
- En caso afirmativo, la misma documentación que para un alta de vehículo.

NOTA.- Es imprescindible la presencia del titular para los cambios de material (bajas y altas), excepto en caso de persona interpuesta. Sólo se aceptarán poderes notariales cuando estén bastanteados por el Secretario General de la Corporación Metropolitana.

Los esposos, padres e hijos de titulares de licencia podrán actuar en nombre de ellos, siempre que acrediten dicho parentesco y presenten autorización.

La CMB contra el terrorisme

Els Membres del Consell Metropolità de Barcelona, reunits en sessió extraordinària, davant de l'atemptat d'aquest matí a Madrid contra el Tinent General Valenzuela, que ha costat la vida al Tinent Coronel Tebar i a dos membres de la seva escorta, a més de ferir greument el propi General i a 13 ciutadans, fets que encara suposen una major gravetat per quan es sumen als atemptats realitzats el passat dilluns a Madrid i a Barcelona, condemnen de la forma més enèrgica possible aquestes accions dirigides contra les Forces Armades, a totes les altres institucions democràtiques, i especialment a la Corona, per tot això, exigim el màxim rigor en les mesures destinades a defensar la convivència ciutadana i l'ordre democràtic constituït./El Consell Metropolità.

Procedimiento seguido en la sustitución de vehículos

Para el cambio de material, el titular de licencia deberá presentar el justificante del pago de la tasa correspondiente (mil Pesetas). En ejercicio de la función inspectora se seguirá requiriendo la presentación de los justificantes del pago de las tasas de revisión efectuadas y devengadas. En caso de falta de justificación del pago en período voluntario se seguirá exigiendo por la vía de apremio./ La Direcció de Serveis de Transports.



Mas carriles para el Taxi

En la reunión de la Comisión de Enlace del Consell Coordinador del Servei del Taxi con la Guardia Urbana con representantes de la Unidad de Transportes y Circulación del Ayuntamiento de Barcelona se acordó, respondiendo a las solicitudes de los taxistas, que:

—Se puede autorizar el paso de taxis libres por los carriles bus-taxi, situados en calles sin chaflán, o sea, fuera del ensanche, para facilitar la toma de pasaje. De los actuales carriles-bus pueden ser los siguientes:

Diagonal (Plaza M.^a Cristina-Av. Sarriá).

Balmes (Plaza Molina-Diagonal).
P.^o Maragall.
Reina Elisenda.
Mayor de Gracia.

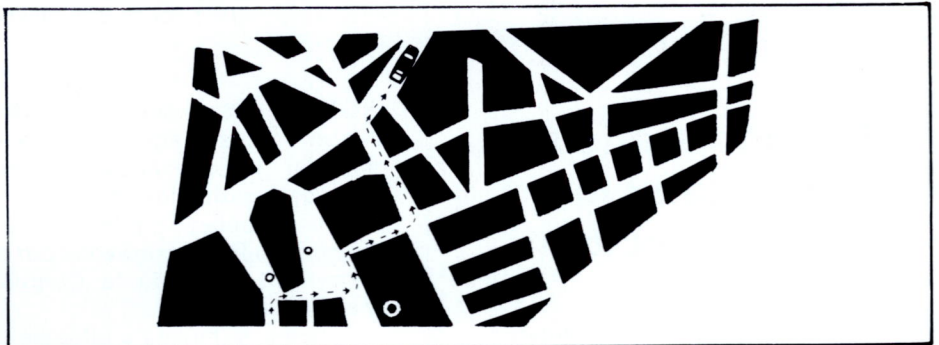
Pero sólo se puede parar en lugares concretos. Se propone que sea inmediatamente después de las paradas de autobús, no pudiendo hacerlo en toda la recta del carril.

—Se autoriza por un periodo de prueba de 3 meses el paso de los taxis ocupados por el carril de Plaza Universidad, con la condición de que los taxis no pararán en la esquina Gran Vía/Aribau, ya que dificulta el paso del autobús por el carril.
—Está en estudio una remodelación de la circulación por Rambla de Catalunya; en función de éste se analizará la posibilidad de que los taxis ocupados circulen por esta calle entre Córcega y Diagonal.
—Se está estudiando la posibilidad de establecer un carril reservado

sólo para taxis durante un periodo de prueba.

—Se autoriza el paso de taxis por el carril de San Antonio M.^a Claret, entre Maragall y Roger de Flor, pues el último trabamo (Roger de Flor-P.^o de San Juan) tiene alguna dificultad por el semáforo especial.

—También se autoriza el carril del Paralelo (Entenza-Av. Mistral), pero sería necesario que los taxis que paran en el Paralelo, antes de la estación del autobús, lo hicieran en otro sitio que no produjera tantas molestias.



Butlletí editat per la Corporació Metropolitana de Barcelona

PEUGEOT 405

SU MEJOR INSTRUMENTO DE TRABAJO



Este automóvil es su mejor instrumento de trabajo. Un fiel compañero que le sorprenderá con soluciones de verdad para que su trabajo diario le resulte más rentable y placentero. Por espacio, para que usted y sus pasajeros se sientan a sus anchas en un interior con el máximo nivel de confort y

hasta con aire acondicionado de serie.

Por economía, para no tener que pensar en la gasolinera más próxima y disfrutar el placer de conducir los míticos y rentables motores Diesel Peugeot.

Por tecnología, para que sólo se acerque a los talleres cuando quiera saludar a los amigos.

Y es que este automóvil es todo un Peugeot 405, el mejor socio para el profesional del taxi. Con varias versiones diesel -GLD, GRDT, SRDT- y gasolina -GL, GR, SRI- Peugeot 405. Su mejor negocio.

PEUGEOT 405
EXPRESION DE TALENTO.



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA

 **CEPSA** Lubricantes recomendados 

Viene de la
página 13

Si no existe efectivamente la constancia de baja en la Seguridad Social se hace muy difícil exonerar de responsabilidad al trabajador que ha permanecido formalmente de alta, aunque realmente no haya ejercido la actividad el trabajador autónomo.

Como complemento de lo anteriormente señalado debe añadirse que la obligación de cotizar prescribe a los cinco años y, en consecuencia, no existe obligación de cotizar las cuotas no satisfechas en período superior a cinco años, siempre que no hayan sido previamente reclamadas por la Seguridad Social. Consecuentemente, las cuotas prescritas y no abonadas no producen efectos en el momento de reclamar la prestación y, si se abonan una vez ya prescritas, también es dudoso que puedan surtir efecto cuando debe determinarse el derecho a la pensión correspondiente.

Cotización y prestaciones

En las pensiones de jubilación y de invalidez, el cálculo para obtener la base reguladora se hace sobre los últimos ocho años cotizados, con unos índices de revalorización, en función de la evolución del coste de la vida, de 6 años dentro de los últimos 8 años. Es importante en el momento de cotizar tener en cuenta que en función de la cuantía sobre la que se cotice, la pensión resultante será mayor o menor.

La Pensión de viudedad es el promedio de los 5 últimos años cotizados.

Puntualidad en el pago de las cotizaciones:

Para tener derecho a cualquier prestación de las indicadas en el Régimen Especial de Autónomos, es necesario hallarse al corriente de pago de las prestaciones.

El abono de las cuotas se debe hacer mensualmente y el ingreso debe efectuarse antes del último día del mes en que corresponda la cotización.

Esta cuestión es importante, puesto que el hecho de no hallarse al corriente de pago, en primer lugar puede llegar a producir una denegación de la pensión y, en cualquier caso, será inexcusable abonar las cuotas para poder tener derecho a la prestación de que se trate.

Pluralidad en el Régimen de Autónomos

La actual legislación autoriza a prestar servicios en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos y cotizar en dicho Régimen y, al mismo tiempo, trabajar en otra actividad y estar afiliado en dicha actividad (por ejemplo: taxista como autónomo y mecánico por cuenta ajena en una empresa).

Ahora bien, si se hacen dos actividades como autónomo, la afiliación y cotización en dicho Régimen es única y el interesado debe escoger entre las distintas actividades por cuenta propia, por cual desea cotizar.

El taxista, como cualquier otro trabajador autónomo, debe tener en cuenta que, al estar frente a un sistema contributivo, las prestaciones que después percibirá serán proporcionales a lo que haya cotizado previamente, aunque como también afirmé en alguna otra ocasión, existen matizaciones a esta regla general.

Bolsa de Licencias Borsa de Llicències

Sr. Manuel Fernández Cano

Licencia: 2876

A cualquier taxista, sin necesidad de antigüedad.

Sr. Francisco Monteiro Massana

Licencia: 6247

Teléfono: 392.07.32

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

Los interesados deberán:

a) encontrarse dados de alta en una licencia.

b) presentar un informe de la tesorería de la Seg. Social relativo a su situación como trabajador asalariado

☎ Para mayor información, los interesados pueden llamar al teléfono: 336.61.61 (2157) y preguntar por la Sra. Elisabeth Nadal

Ford Escorpio, el buque insignia de la marca

Ma. Àngels Pujol
Periodista especializada en motor

Esta circunstancia es la que puede aplicarse perfectamente al Ford Escorpio, el buque insignia de la firma que vio la luz hace seis años y que nació con la finalidad de sustituir al Granada. A lo largo de todo este tiempo el Escorpio ha ido retocando ligeramente detalles de carrocería, equipamiento y acabados y también montando motores de concepción más moderna hasta llegar al estado actual.

En realidad, desde su aparición, el Ford Escorpio fue reconocido como el modelo cumbre de la misma y en esta condición se sigue manteniendo. La última incorporación al mismo ha sido la adopción del tercer volumen, convirtiéndolo en un sedán de tres cuerpos y por tanto de cuatro puertas, aunque sigue también la versión de cinco puertas.

Cuatro puertas y más maletero

Con la adopción del tercer volumen, el Escorpio ha visto

Actualmente la vida de un modelo de automóvil no puede cifrarse en más de ocho años. La terrible competencia que existe hace que los constructores apenas hayan lanzado un modelo ya estén trabajando en el que deberá sustituirlo, a la vez que de cuando en cuando introducen modificaciones en la carrocería, efectuando lo que bien podríamos denominar la "cirugía estética" del mismo para seguir teniéndolo activo en el mercado.

aumentada su longitud total en 75 centímetros, que repercuten íntegramente en la capacidad del maletero. De este modo, el volumen del portaequipajes que en la versión cinco puertas es algo justo con sus 440 dm³, sobre todo considerando la categoría del coche y la oferta de la competencia, en el cuatro puertas esta capacidad aumenta hasta 490 dm³, que ya es una medida

más razonable, aunque como contrapartida, la profundidad de altura sigue siendo escasa y criticable.

El acceso al habitáculo se realiza sin la menor dificultad, ya que el grado de apertura de las puertas es muy generoso y además llega hasta el mismo techo, lo que siempre concede unos centímetros más al pasajero, que no deberá inclinarse tanto para acceder al asiento.

El interior del Escorpio respira amplitud y confort tanto para los pasajeros como para el conductor. Este dispone desde la base de los pedales hasta el apoyo de su asiento de 1'07 metros y poco menos de un metro (exactamente 97 cm.) de altura hasta el techo. Son medidas generosas, por lo que nadie, sea cual sea su anatomía, debe tener problemas para acomodarse. Y lo mismo puede decirse del espacio para las piernas de que gozan los pasajeros de las plazas traseras, ya que las mediciones arrojan 98 centímetros desde la base del respaldo delantero hasta el respaldo del asiento trasero. En cuanto a la altura hasta el techo, en las plazas traseras es de 96 centímetros.

La amplitud y confort del habitáculo pueden apreciarse con un simple ejemplo. El Escorpio tiene una anchura total de 1'76 metros, sin contabilizar los retrovisores externos. Pues bien, tanto los pasajeros de las plazas delanteras como los de las traseras disponen de la



Principales Características Técnicas

misma anchura a la altura de los hombros y ésta es nada menos que de 1'43 metros, de modo que tres personas en el asiento trasero pueden desplazarse sin grandes apreturas.

Cuatro motores diferentes

De cara al transporte público se han homologado cuatro versiones diferentes de motores, tres de gasolina y una turbodiesel, todas con carrocería de cuatro puertas, y la más alta en gasolina también para la versión cinco puertas.

En lo que concierne a motores de gasolina, la gama que se ofrece abarca desde el cuatro cilindros de 2 litros a carburadores con 105 CV de potencia, hasta el seis cilindros en V de 2'9 litros e inyección con 145 CV, pasando por la versión intermedia que corresponde al 2.0 litros inyección con 120 CV de potencia. Para los que prefieren los motores a gasoil, se ha homologado una versión con el motor 2.5 litros provisto de turbocompresor, que ofrece una potencia de 92 CV. Con este

	2.0	2.0 i	2.5 TD	2.9 i
Motor:	Cuatro cilindros en línea			6 cilindros en V
Cilindrada:	1.998 c.c.	1.998 c.c.	2.498 c.c.	2.993 c.c.
Potencia:	105 CV/5.500 rpm.	120 CV/5.500 rpm.	92 CV/4.150 rpm.	145 CV/5.500 rpm
Velocidad máx.:	185 Km/h.	195 Km/h	173 Km/h	208 Km/h
Suspensión:	Delantera: tipo McPherson con muelles helicoidales, amortiguadores de doble tubo y barra estabilizadora. Trasera: independiente por brazos semitirados, muelles helicoidales y amortiguadores de doble tubo.			
Caja de cambios:	Manual de cinco velocidades			
Frenos:	Discos a las cuatro ruedas, ventilados los delanteros			
Peso en vacío:	1.240 Kg	1.245 Kg	1.355 Kg	1.315 Kg.
Volumen maletero:	490 dm ³ (440 dm ³)*			
Capacidad depósito:	70 litros			
Longitud:	4,74 metros (4,67 metros)*			
Anchura:	1,96 metros			
Altura:	1,39 metros			
Consumo a 90 Km/h:	5,5 litros	6,2 litros	6,0 litros	7,1 litros
Consumo a 120 Km/h:	7,2 litros	7,2 litros	8,3 litros	8,9 litros
Consumo urbano:	9,9 litros	9,8 litros	9,2 litros	14,2 litros

* Medidas que corresponden a la versión 5 puertas del modelo.

abánico de motores es evidente que se satisfacen las necesidades de cada profesional e incluso las propias satisfacciones personales.

En cuanto al comportamiento del coche, el confort de marcha y el silencio de los motores es algo bien patente, así como la posibilidad de

obtener unas buenas prestaciones aunque sea a costa de unos consumos algo más elevados de lo que se anuncia como homologados. Por contra, si bien el coche tiene una excelente estabilidad, el balanceo de su carrocería es más acusado de lo que sería deseable, así como las suspensiones algo

blandas, lo cual no deja de ser un contrasentido en un momento en que la mayoría de fabricantes optan por suspensiones más bien duras porque, a la larga, proporcionan un mayor confort a sus ocupantes.



TELEFONO MOVIL-TAXI

NUEVA LINEA SISTEMA 900
PRECIO **MUY ESPECIAL**, SOLO Sres. TAXISTAS
Consulte sin compromiso.

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

CENTRALES TELEFONICAS - TELEFONOS SIN HILOS
CONTESTADORES - INTERCOMUNICACION
ESTUDIOS TELEFONIA



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

ESTE DONDE ESTE

MARQUE Y HABLE TODO BAJO CONTROL DESDE SU TAXI

Teléfono Móvil NEC de coche

La avanzada Tecnología que incorporan los Teléfonos móviles y portátiles de NEC, nos permiten ofrecerles el Teléfono Móvil NEC de coche, Sistema 900.

Con las tres características más importantes de un producto que cada día se hace más imprescindible.

SEGURO * INTELIGENTE * ACCESIBLE
Con Sistema MANOS LIBRES incluido

**Y sólo por
1?? .000 Pts. (+ IVA)**

ii **CONSULTE NUESTRA
OFERTA!!**



- * Con dispositivo de seguridad.
- * Pantalla completa.
- * Control de volumen.
- * Repeticiones de llamadas a los últimos números.
- * Función de silencio.
- * Control manual de encendido / apagado.
- * Memoria de 50 números.
- * Contestador automático (opcional).

Móvil

NEC

PAYMA
COMUNICACIONES S.A.

hache sds

AUTO RADIO AUGUSTA

Via Augusta, 118 - 08006 BARCELONA
Tels.: (93) 217 71 16 - 417 00 43

T O S E C A, S. A.

Carretera Sant Cugat, 59 - 08023 BARCELONA
Tels.: (93) 417 00 43 - 212 27 23 - Fax: 211 33 25

La Colònia Güell a Santa Coloma de Cervelló, Una fundació centenària

Teresa Navas, *Historiadora*

El passat 30 de març es van complir exactament cent anys de la posada en funcionament de la gran màquina de vapor que havia de moure la nova fàbrica de l'empresa del ram tèxtil "Güell, Ramis i Cia.". Aquesta societat empresarial tenia des de 1848 fàbrica a Sants, denominada popularment el "Vapor Vell", però al voltant de la dècada de 1890 iniciaren el seu trasllat a Santa Coloma de Cervelló, tot aprofitant uns terrenys que el pare d'Eusebi Güell havia adquirit anys abans en aquesta zona propera a Barcelona. De tota manera, el propòsit original fou més ambiciós, ja que no es tractava només d'un nou establiment fabril sinó de construir una colònia industrial. No era la primera que s'assentava a Catalunya i que utilitzava per als seus fins les aigües del riu Llobregat, però sí és, sense cap dubte, un dels exemples més reeixits i interessants de colònia industrial que s'han conservat al nostre país.

Això és especialment notable a nivell arquitectònic. L'envergadura i complexitat del projecte que havia de portar-se a terme, és a dir, l'espai i edificis destinats a l'activitat fabril, així com la colònia pròpiament dita que incloïa els habitatges per als obrers i edificis d'ús general -cooperativa, escola, ateneu, església etc.-, va motivar que hi participessin diversos arquitectes del moment, entre ells, Antoni Gaudí. Atès que l'encàrrec partia dels

Güell no era estranya la intervenció de Gaudí en l'obra, tot i que en aquest cas actuà més com a assessor en les orientacions generals i va ser un dels arquitectes proper a ell, Francesc Berenguer i Mestres, qui realitzà el projecte d'ordenació general del conjunt. Ara per ara desconeixem els autors reals de cadascun dels edificis del nucli de la fàbrica, però és molt possible que el mateix Mestres, juntament amb un altre arquitecte també molt lligat a Gaudí, Joan Rubió i Bellver -autor d'algun dels habitatges de la colònia-, s'encarreguessin de bona part de l'edificació.

Una passejada per l'estructura de la Colònia

Per comprendre l'estructura del conjunt de la Colònia Güell cal separar clarament el sector dedicat a l'activitat fabril del reservat als habitatges dels obrers. Iniciarem el comentari pel primer, ja que és el més immediat a la carretera i, per tant, el de més fàcil accés. Actualment és un polígon industrial ocupat per indústries i empreses diverses però, en origen, es tractava d'un grup d'edificis que formaven part d'un mateix procés de producció adreçat a l'obtenció de panes i velluts, productes típics del ram del tèxtil de l'època. A grans trets, cada edificació estava especialitzada en algun aspecte d'aquest procés -filatura, teixit, tintura, asse-

*"Casa del Director"
a la colònia
d'habitatges. Edifici
atribuït a Joan
Rubio i Bellver*



*La
Cripta
d'Antoni
Gaudí
és un
projecte
inacabat
que havia
de formar
part de
l'església
de la
Colònia
i que mai
s'arribà a
construir*

cat, emmagatzematge- i el que és més interessant, el seu disseny arquitectònic quedava condicionat a la seva funcionalitat concreta. Això queda perfectament il·lustrat amb el seguit d'edificis que tenen les seves façanes de gelosia, és a dir, que no són de murs massissos sinó que es basen en una disposició alternada dels maons que permet la ventilació i, en conseqüència, el perfecte assecat de les peces. O per exemple, la gran quantitat de naus amb coberta de dent de serra -coberta d'una sola vessant combinada amb una superfície vertical que permet el pas de la llum d'espais amplis i ben il·luminats, on s'instal·laren els telers. Completen el conjunt les construccions més reduïdes de la planta baixa -amb funció de magatzem-, però no menys interessants, com la sèrie de naus amb façanes d'arcs apuntats.

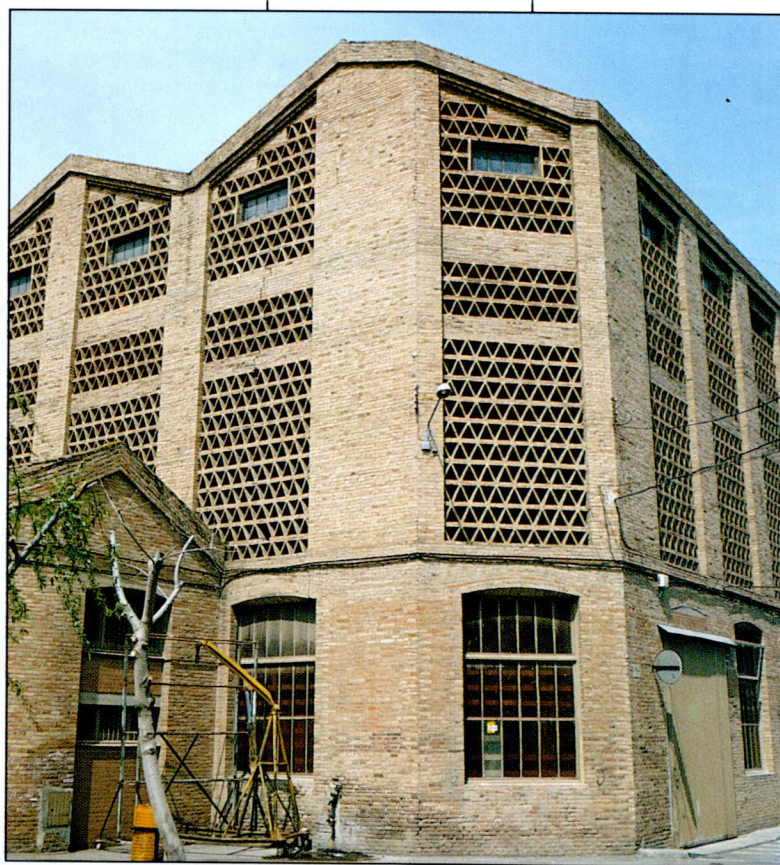
Ara bé, l'edifici que destaca per damunt dels altres és el que trobem tot just entrar al complex industrial i que és, alhora, el de major altura. Sabem la data de la seva construcció, 1888, gràcies a una rajola del seu paviment, tot i que només es construí la meitat de la seva extensió prevista -l'altra meitat és avui ocupada per les naus del seu costat. Podem imaginar-nos les dimensions monumentals que hauria tingut aquest edifici, compost de planta baixa i quatre pisos, amb una façana íntegrament de maó, caracteritzada per la regularitat de les seves àmplies finestres. A l'interior, l'estructura és idèntica per a totes les plantes, grans sales d'espais lliures, amb dues fileres de columnes de ferro com a suports de llargues bigues de fusta atirantades. El terra és un entarimat de fusta i el sostre té un revestiment de plaques metàl·liques. Aquest edifici és un dels bons exemples d'arquitectura industrial de finals del segle XIX a Catalunya.

Qualitat arquitectònica, una constant

Darrere de la fàbrica es troba el nucli de la colònia amb els habitatges destinats als obrers i operaris de la fàbrica. Ocupa una extensió aproximada de 30 hectàries i a nivell urbanístic les cases estan agrupades en diverses illes que determinen un traçat ortogonal de carrers. Totes elles van ser pensades, inicialment, com a vivendes unifamiliars de planta baixa i pis amb petit jardí a l'entrada, algunes fins i tot de superfícies grans, a l'entorn de 105 m². De nou la qualitat arquitectònica del conjunt és una de les característiques a remarcar, especialment en la casa coneguda com la del director. No sense fonament l'obra s'ha atribuït a Joan Rubió i Bellver, donada la sàvia utilització del maó com a material lleuger i de petites dimensions que permet obtenir les més variades solucions en el disseny formal dels edificis. Així doncs, qualsevol element de la casa -finestres, xemeneia, tribuna, cisterna-

esdevé motiu d'un tractament singular aconseguit amb l'obra de maó vista que recorda, en alguns casos, les formes de gelosia d'alguns edificis de la fàbrica.

Completa el conjunt de la Colònia Güell la magnífica cripta d'Antoni Gaudí. Iniciat el 1908, es tracta d'un projecte inacabat, ja que havia de formar part de l'església de la colònia que mai s'arribà a construir. Les obres es van interrompre definitivament el 1917, quan encara faltaven alguns detalls d'acabat de la cripta. La importància d'aquesta obra, que demana un article per ella sola, demostra la gran capacitat del geni de Gaudí, alhora que atorga a la Colònia Güell un valor distintiu.



Colònia Güell (Zona de la fàbrica), un dels antics edificis per a l'assecat de les peces amb les façanes de gelosia

La flexibilidad y sus beneficios

*Pere Fàbregues i García, licenciado en Educación Física
Corinne Vancells Guerin, profesora de gimnasia y aeróbic*

La flexibilidad (sinónimo habitual de amplitud de movimiento articular) es una capacidad física esencial para mantener un cuerpo saludable y joven. Es la única cualidad física de carácter involutivo que tiene el hombre: al nacer poseemos los máximos valores y, con el paso del tiempo, éstos van disminuyendo progresivamente (al contrario de lo que ocurre con la fuerza, la resistencia y la velocidad).

Además de la edad, existen otros factores que provocan su regresión, tales como la inactividad y la tensión nerviosa.

Venimos al mundo con unos mil millones de fibras que forman el tejido humano. Cuando alcanzamos los treinta y cinco años de edad empezamos a perder millones al año. Si no hacemos nada, el problema se agrava. El tejido humano, que actúa como una esponja, puede mantenerse blando o volverse duro. Cuando no se mueve, el tejido simplemente se seca y se encoge, igual que una esponja sin agua. De ahí la probada

importancia que tiene el hecho de moverse y hacer algo de ejercicio. No tenemos que esperar a descubrir que ya no podemos movernos como antes para intentar poner remedio a la situación. Ya se sabe: "más vale prevenir que curar".

Todos podemos aprender a estirarnos, independientemente de la edad o la flexibilidad natural de cada uno. Para potenciar esta cualidad física tan olvidada no es preciso tener grandes aptitudes deportivas. Bastará con un poco de voluntad y constancia.

Beneficios de la flexibilidad

A ser posible, hay que hacer del estiramiento un componente de la vida diaria. Con una práctica regular de los ejercicios conseguiremos:

- ▼ disminuir el stress, la tensión emocional y los dolores de espalda;
- ▼ incrementar la flexibilidad y la elasticidad muscular y tendinosa y aumentar la movilidad en general;
- ▼ mejorar sensiblemente la postura del cuerpo;
- ▼ prevenir posibles lesiones,

como tortícolis, tironeas, contracturas,

▼ mejorar la circulación y la respiración.

Ejercicios de fácil ejecución

Aprender los distintos ejercicios de flexibilidad no supone ninguna dificultad, pero hay que aprender también a ejecutarlos correctamente.

Para que resulten beneficiosos habrá que tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- el estiramiento no debe ser excesivo ni producir dolor. Si le duele, afloje o deténgase; la forma incorrecta (desgraciadamente habitual en muchas personas) es la de efectuar rebotes durante el estiramiento. Este método no es eficaz y además puede provocar lesiones. El estiramiento debe consistir en una tensión relajada y mantenida;
- ponga atención en los músculos que está estirando y concéntrese en su elongación. Evite la tensión innecesaria de otros músculos no implicados en el ejercicio;
- se ha de poder mantener

una respiración regular y profunda a lo largo del ejercicio. Si lo consigue es que está usted realmente relajado.

Cualquier momento del día es apropiado para realizar un estiramiento: al levantarse, en el coche, en el trabajo, esperando el autobús, cuando nos sintamos tensos, ... siempre y cuando siga los consejos anteriores.

Hay una serie de músculos que pierden flexibilidad con mayor rapidez que otros, es decir, que se acortan y adquieren rigidez más fácilmente.

Los ejercicios que proponemos a continuación buscan, concretamente, el alargamiento de esos músculos que mayor implicación tienen en su quehacer diario.

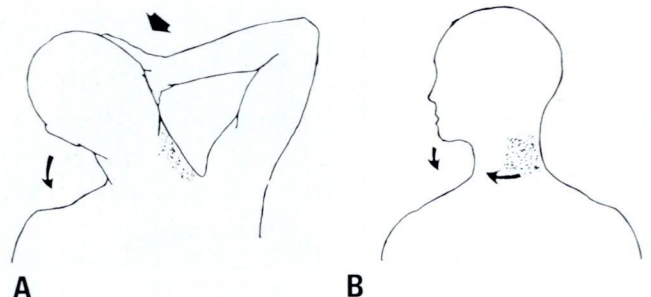
En el número del mes de marzo aparecieron ya algunos ejercicios con este objetivo ("A", "E", "F", "G", "H"). Con el fin de proporcionar un repertorio más completo le proponemos los siguientes:

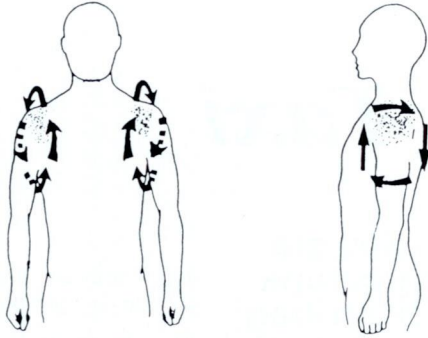
Cualquier momento del día es apropiado para efectuar un estiramiento

Ejercicio No. 1. Estiramiento del cuello

A) Coloque la mano a un lado de la cabeza y empuje muy suave y lentamente esta última en dirección al hombro opuesto asegurándose de que mantiene los hombros alineados. Mantenga la posición durante cinco segundos. Repítalo cinco veces a cada lado.

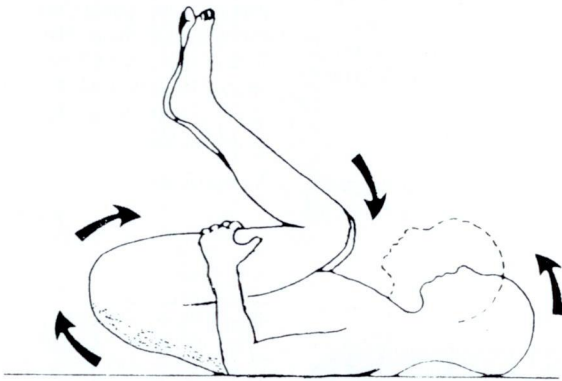
B) Gire la cabeza a un lado todo lo que pueda sin forzarse excesivamente y luego bájela lentamente. Mantenga la posición durante cinco segundos y vuelva a la posición inicial. Repítalo cinco veces a cada lado.





Ejercicio No. 2. Estiramiento de los hombros

Gire los hombros de la forma siguiente: primero hacia arriba, luego hacia atrás, después hacia abajo y finalmente hacia delante. Mantenga la cabeza alta y la mirada al frente. Repítalo diez veces lentamente.

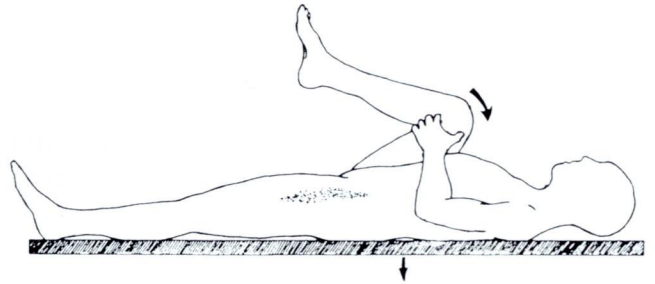


Ejercicio No. 3. Estiramiento de la espalda

Tumbado de espaldas en el suelo, lleve ambas rodillas sobre el pecho cogiéndose las piernas con las manos. Apriete suavemente e intente levantar la cabeza. Mantenga la posición durante cinco segundos y vuelva a la posición inicial. Repítalo cinco veces

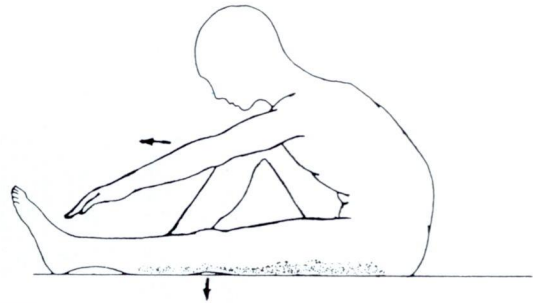
Ejercicio No. 4. Estiramiento de la cadera.

Tiéndase de espaldas, con la región lumbar (riñones) apretada contra el suelo. Mantenga una pierna lo más extendida posible y lleve la otra hacia el pecho con la rodilla flexionada sujetándola por debajo de ésta. Permanezca en esta posición durante diez segundos. Repítalo cinco veces con cada pierna.



Ejercicio No. 5. Estiramiento de la parte posterior de la pierna.

Sentado en el suelo, flexione una pierna y estire la otra. Inclínese y alargue las manos hacia el pie de la pierna estirada. Mantenga la posición diez segundos. Repítalo cinco veces con cada pierna.



Recuerde que debe relajarse y respirar profundamente mientras realiza el ejercicio.

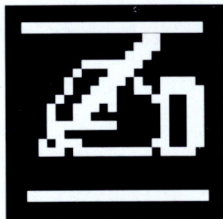


**Miles de artículos útiles y de regalo.
Todos los productos que hacen referencia a Barcelona
y su transporte público los encontrará en:**

LA BOTIGA DEL METRO

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

Dto. especial del 10% a todos los taxistas.



Buzón del Taxi

Señors:

El propassat dia 5 de març vaig agafar un taxi al voltant de les 9 del vespre per fer el trajecte Rambla de Catalunya-Diagonal fins a l'Avinguda de la Catedral.

En arribar a destí, el conductor no va poder oferir-me canvi d'un billet de 1000 ptes. i jo no disposava de l'import exacte del trajecte que era de 300 ptes. Davant d'aquesta dificultat el taxista es va negar molt amablement a cobrar-me res per la cursa efectuada, la qual cosa vaig lamentar, atès que no em va semblar just per a ell.

El motiu d'aquest escrit és per manifestar-vos el meu agraïment i reconeixement per aquest servei, alhora que, si fos possible, li fessin arribar al taxista en qüestió, del qual vaig prendre el núm. de llicència, que és: 1890.

Cordialment,

Jordi Pericàs Torguet
Diputació de Barcelona

Señores:

Solicito ayuda de nuestra Revista para poder localizar, a través de ella, a un compañero taxista que en el mes de abril de 1990 presencié un accidente que tuve con una moto vespa en la c/ Balmes, altura Francolí. Necesitaría que el mencionado compañero me sirviera como testigo presencial del accidente, ya que en el primer juicio celebrado me consideraron culpable alegando una serie de mentiras increíbles.

Atte.

Francisco Vallejos Caballero

Nº Calca 8420. Teléfono: 313.96.79. Por favor, llamar a partir de las 9 de la noche.

En aquesta secció, la Revista Taxi metropolitana de Barcelona publica les cartes que li arriben per correu i aborden qualsevol aspecte que incideix en la millora global del Servei del Taxi

Señores:

El pasado domingo 17 de marzo tomé un taxi en la Pça. Rovira (Districte de Gràcia) y me apeé de él en Castillejos/Mallorca, alrededor de las 20 h.

Llevaba tres o cuatro cintas de cassette que quedaron en

el asiento posterior del taxi. Les ruego publiquen esta nota, pues su colaboración será de un gran interés para mí.

Un cordial saludo:

Angel Domínguez.
Teléf. 213.47.42

Señores:

Ruego sean tan amables de publicar la siguiente nota:

"El domingo 10 de marzo, alrededor de mediodía, se me extravió en el interior de un taxi una cámara de fotos marca Minolta Riva AF 35 al realizar el trayecto Ramblas-Viladomat (Floridablanca).

Por favor, se ruega a quien la encuentre se ponga en contacto con Juan Mas. Teféfonos: 301.51.59 o 301.51.09 de 8 a 16:00 h. y de 17:00 a 19:00 h. Se dará gratificación.

Atentamente:

Juan Mas

Señores:

Me dirijo a Uds. para solicitarles incluyan, si es posible, la siguiente nota en la Revista del Taxi:

"Perdida cartera con toda la documentación personal (camets, agenda y 50.000 ptas.). Fue olvidada en un taxi, modelo Talbot Solara el pasado 1 de febrero a las 12:30 h. en el trayecto de Pau Claris a Roger de Flor (Alí Bey).

El taxista era un señor de mediana edad, catalán y muy correcto. Yo iba sólo y con muletas (pie derecho escayolado). La documentación perdida y agenda son de máxima importancia para mí, por lo que ruego al Sr. Taxista se ponga en contacto conmigo al teléfono 231.69.68

En la esperanza de conseguir algún resultado, reciban un cordial saludo:

Alfonso Fuentes

Agradezco de antemano la colaboración



Davant les nombroses trucades que es rebien comunicant la pèrdua d'objectes als taxis, l'EMT va decidir assumir, des de fa un any, el servei anomenat "d'objectes Perduts" com a una funció més, tant en interès dels usuaris com dels propis taxistes

El telèfon on els passatgers poden comunicar les pèrdues és el

412.00.00

Buzón del Taxi

La Escuela

Hace cuatro años nos citan en las cocheras de Sants. Se va a abrir una Escuela, nos dice la Entitat. Mientras esperamos al Alcalde y demás autoridades van formando corrillos. Entre saludos, comentarios, se va a inaugurar una Escuela.

Contesta otro asombrado: -una escuela, sí. Contesta otro más calmado: -A nuestra edad ir al cole. ¿Y qué nos van a enseñar? Unos comentan que inglés, otros que mecánica y turismo. Nos encontrábamos impacientes

por conocer su contenido. Nos entregan una carpeta y también algunos libros. Unos pasaron a Sants y otros a Santa Coloma. Transcurrieron algunos meses y nos dieron un diploma. Cuando pasamos el verano, algunos estábamos preocupados.

Si lo que fue un experimento había quedado paralizado. Nos comunican por carta que empieza en Flor de Mayo. Han transcurrido los meses y me encuentro entusiasmado.

Yo llegué a Barcelona hace veinticuatro años, no conocía su cultura ni quién hizo sus monumentos.

Hoy, gracias a esta Escuela, conozco sus arquitectos y también entiendo algo de inglés y algunas cosillas en catalán. Pero lo más importante es comprender y dialogar. La mayoría de los compañeros lo tenemos también asumido: además de venir a aprender hemos hecho buenos amigos. En esta noche solemne les pido de corazón al conjunto de profesores y también a la Entitat, que continúe esta Escuela pasado el noventa y dos.

Un alumno de la Escola del Taxi de Ciutat Grogà, en conmemoración del 4º Aniversario del mencionado centro.

Memorímetro, nº 26

- 1.- ¿ En qué calle y en qué Distrito se encuentra la famosa Pastelería Josep Reñé ?
- 2.- Tocs es _____, está en la c/_____
- 3.- En la c/ Mallorca 133-157, Ud. encontrará_____
- 4.- La Torre de Collserola tendrá _____m. y es obra de _____
- 5.- Durante los JJ.OO. del 92, en los municipios metropolitanos de L'Hospitalet i Viladecans se realizarán las competiciones de _____.
- 6.- El antiguo "Barri del Call" estaba delimitado por las calles _____.
- 7.- ¿Dónde está el Museo del Calzado Antiguo?
- 8.- ¿Cómo se dice en inglés: "disculpe. no tengo cambio de 10.000 ptas.?"
- 9.- ¿Qué año se decidió urbanizar la Plaça Reial?
- 10.-¿ Dónde se encuentra la Conselleria de Cultura de la Generalitat de Catalunya?

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

■ Atención: El ganador recibirá 10.000 ptas. de premio. Plazo de entrega: 30 de mayo

Solución Memorímetro nº 24

- 1.- Please, can you tell me, where the nearest tube station is ?;
 - 2.- Plaça del Teatre; 3.- Vidrieras de los arcos del salón central del Palau Güell, Rosetón Tridimensional de la casa Bellesguard; Verja de entrada de la Casa Milà... 4.- Aiko Miyawaki; 5.- Josep. A. Coderch, J. Sebastián Bach, nº7; 6.- Passeig de Fabra i Puig (c/ Vall d'Ordessa); 7.- Sant Vicenç dels Horts; 8.- Museo de Historia de la Medicina de Catalunya; 9.- Almacén de artículos para la casa Diagonal esq. Tuset; 10.- Sant Just Desvern.
- El premio de 10.000 ptas. ha correspondido al Sr. Angel Garces, Calca 1467 ; estará a su disposición a partir del día 7 de mayo en el Servei del Taxi de la EMT, c/ 62, núm. 420, Zona franca, 08040 Barcelona. Teléfono 336.61.61 (2154).

Optica Ruiz Urrea

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

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

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

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

RENOVACION DEL PERMISO DE CONDUCIR

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

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

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

PONGA UN BUEN TELEFONO EN SU TAXI



- Sistemas 450 y 900
- Manos libres incorporado
- Entrega inmediata
- Financiación / Leasing



Y AHORA TAMBIEN TV COLOR/VIDEO PARA AUTOMOVIL

auto radio service

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

Philips Car Stereo

1991 • GUIA URBANA DE BARCELONA • 1992 AREA METROPOLITANA Y OTROS MUNICIPIOS



Tomo I
INFORMACION
GENERAL



Tomo II
NOMENCLATURA
Y PLANOS



Tomos III y IV
AREA METROPOLITANA
Y OTROS MUNICIPIOS



TALLERES G-R
REPARACION DEL AUTOMOVIL

Al Servicio del Taxi

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



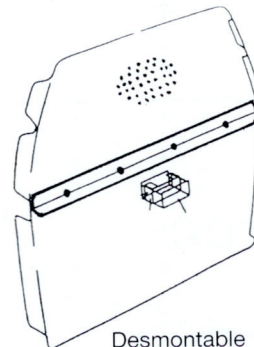
*Mamparas
para Taxi*

**FACILIDADES
DE PAGO;
6 MESES
SIN RECARGO**

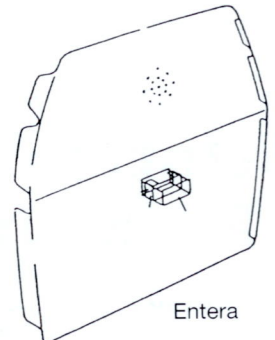
Fabricadas con policarbonato, el mismo material de las pantallas de la policía antidisturbios.

Características:

- Proporciona total aislamiento físico.
- Gran resistencia a impactos.
- Totalmente transparente permite visibilidad total del interior del vehículo sin marco, ni ángulos muertos.
- No roba espacio útil.
- Incombustible.
- Comunicación oral.
- Cajetín intercambio monedas.



Desmontable



Entera

Mampara una pieza: 80.000,- pts.
Mampara desmontable: 90.000,- pts.

DIESRO, S.L. Sevilla, 122 - 08226 TARRASA
Tel. 692 10 45 - 785 92 07



Siga a ese taxi.

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

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

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

una verdadera caja de ahorros.

Un gran coche que nunca se le quedará pequeño.

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

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

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

(*) Jetta CL Pacific.

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

En su concesionario Volkswagen.



**Volkswagen
Jetta**



OPEL VECTRA



PARA USO PROFESIONAL.

El Opel Vectra GL 1.7 Diesel es un trabajador infatigable.

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

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

Descubra el Vectra más profesional en su Concesionario Oficial Opel.



Le esperamos

AUTO BAIX

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

BENEDITO, S.A.

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

FANAUTO, S.A.

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

IBERTRACCION, S.A

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

MASTERDIESEL

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

MOTOR REPRIS, S.A.

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

ROMAGOSA

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

SANTAUTO, S.A.

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

Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia