



Ejemplar: nº 13 - Segunda Epoca  
Año III - Noviembre de 1984

## Editorial

Barcelona, capital mediterránea por antonomasia, ha presentado su candidatura para convertirse en sede de los Juegos Olímpicos de 1992. Las características de nuestra ciudad y de sus habitantes, así como la experiencia en celebración de este tipo de eventos, —la Exposición Internacional de 1929 por citar un ejemplo histórico—, la avalan sobradamente.

Ahora bien, es prematuro lanzar las campanas al vuelo, pues, aunque destacadas personalidades internacionales —como Tom Bradley, alcalde de Los Angeles, que señaló que Barcelona está perfectamente preparada para organizar unos juegos olímpicos— la consideran el escenario ideal, la competencia será dura. No olvidemos que importantísimas ciudades, París entre ellas, han presentado su candidatura.



BARCELONA '92

Hay algo evidente sin embargo: la mejor manera de conseguirlo es trabajando, preparándolo sin triunfalismos ni optimismos anticipados. Que Barcelona se prepare, pues, para 1992, mejorando sus instalaciones deportivas, su infraestructura hotelera, sus servicios en general y su transporte.

Si nuestra candidatura se desestima, nada habremos perdido sino ganado en instalaciones e infraestructura. Por el contrario, ca-

so de convertirnos en sede de los Juegos Olímpicos, tendremos la seguridad de hacerlo dignamente, con orden y sin improvisaciones.

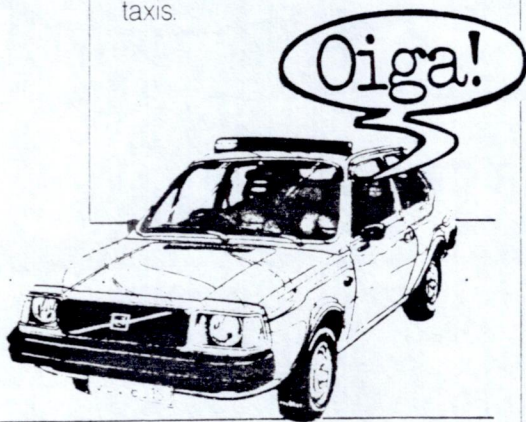
Nos permitimos, desde esta revista dedicada al taxi, aconsejar con la mayor modestia a los profesionales del sector, que sean capaces de tener previsión, de mirar a ocho años vista, no con la intención de recibir un "maná" sino de prestar un excelente servicio.

### En este número

- Editorial: Barcelona afianza su candidatura como sede de los Juegos Olímpicos del 92.
- Luz verde a la publicidad interior en los taxis.
- Entrevista al Gobernador Civil, Sr. Ferrán Cardenal.
- Prevención contra estafadores.
- Un poco de historia sobre los taxis de Barcelona II. Desde el año 1928 hasta el advenimiento de la República.
- Nuevas tarifas kilométricas estatales para unificar el precio por kilómetro y el de la hora de espera.
- Ha muerto un amigo.
- Mayor visibilidad de los taxímetros.
- Notas.
- La CMB asume las competencias sobre la administración de los vehículos de clase C.
- Excelentes ofertas en seguros para taxistas.
- Los taxis ocupan el segundo lugar del transporte nacional de emergencia.
- Homenaje a los taxistas con motivo del Día Internacional del Bastón Blanco.
- Nos habla uno de los "Santiago".
- Para transferir licencias acuda primero a la C.M.B.

# Luz verde a la publicidad interior en los taxis

**E**l Pleno de la Corporación Metropolitana del pasado mes de Julio, queriendo satisfacer la vieja aspiración de los taxistas barceloneses, manifestada a través de sus sindicatos, autorizó la publicidad interior en los taxis.



La normativa al respecto y publicada en el Boletín Oficial de la Provincia el pasado 8 de Agosto que adjuntamos al margen, se refiere exclusivamente a la publicidad interior.

## **Norma complementaria**

Por la que se regula la publicidad en el interior de los vehículos afectos al servicio metropolitano de autotaxis y autoturismos.

a) La publicidad en el interior de los vehículos irá colocada en el respaldo de los asientos delanteros.

Los anuncios no serán fijos ni de adhesión directa, sino que dispondrán de un soporte a fin de que puedan ser colocados o re-

tirados a decisión del titular de la licencia.

Será de material que no pueda ocasionar peligro o toxicidad a los pasajeros, limitar la visibilidad del conductor, reducir las condiciones de comodidad del vehículo, ni impedir la perfecta visión del taxímetro por el usuario.

Las dimensiones del cartel publicitario, incluido el soporte, no podrán ser superiores a las del respaldo de cada uno de los asientos delanteros en que vaya colocado, pudiendo ser insertados en aquél, uno o varios anuncios a la vez.

b) La autorización para la exhibición de anuncios publicitarios en el interior de los vehículos, cuyo otorgamiento será competencia de la Gerencia Metropolitana, se concederá a los titulares de licencias de autotaxis y autoturismos, pudiendo ser solicitada bien por éstos, bien por empresas publicitarias o beneficiarias de ellas, siempre que actúen en nombre y representación de dichos titulares.

En ambos supuestos, la solicitud deberá formularse por escrito, al que se acompañará el correspondiente proyecto.

La autorización caducará, en todo caso, el día 31 de diciembre de cada año.

c) La publicidad en el interior de los vehículos autotaxis y autoturismos no podrá ir en contra, o causar desprestigio, a instituciones, organismos, países o personas, ni atentar contra la moral o buenas costumbres admitidas so-

cialmente en el país.

d) Los vehículos autotaxis y autoturismos únicamente podrán llevar colocados, además de los distintivos y rótulos propios del servicio, los anuncios publicitarios debidamente autorizados.

Dicha autorización se acreditará mediante el documento que, a tal efecto, expida la Corporación.

e) La autorización a que se refieren los epígrafes b) y d) estará sujeta al pago de la correspondiente tasa metropolitana, que se exigirá con independencia del pertinente impuesto municipal.

f) Será nula toda publicidad contraria a lo establecido en el Estatuto de la Publicidad, Código de la Circulación y demás disposiciones de rango superior a las presentes normas.

g) El titular de la licencia que exhiba publicidad contraviniendo las anteriores normas, incurrirá en la falta muy grave tipificada en el artículo 59.2 d) del vigente Reglamento Regulador del Servicio de Autotaxis y Autoturismos de la Corporación Metropolitana de Barcelona.

Lo que se hace público para general conocimiento, concediendo audiencia, por plazo de 15 días, a los interesados, para que puedan presentar las alegaciones que estimen oportunas. Transcurrido dicho plazo sin que se haya formulado impugnación alguna quedará definitivamente aprobado, entrando en vigor a los veinte días de esta publicación.

# Los primeros pasos del Plan de Seguridad Ciudadana

**D**esde principios de 1984 viene funcionando en nuestra ciudad la Comisión Socias que por encargo del Gobierno Civil y del Ayuntamiento de Barcelona tiene encomendado el diseño de un plan integral de actuación en el ámbito de la seguridad ciudadana.

Entre las diferentes áreas de actuación cabe destacar aquí la constitución de un grupo de trabajo entre la Brigada de Seguridad Ciudadana, la Corporación Metropolitana y los taxistas con el fin de analizar los problemas de seguridad en el sector del taxi y establecer aquellas medidas o iniciativas que deben permitir mejorar los niveles de seguridad, especialmente frente al robo con intimidación. Las medidas adoptadas comienzan ya a surtir efecto, resultados todavía modestos pero que sirven para ir devolviendo la confianza perdida a los taxistas.

Se ha detectado una reacción positiva de los profesionales del taxi que se niegan a considerar los atracos como un "mal inevitable" y que están prestando una decidida colaboración. También se aprecia un incremento en los éxitos policiales gracias a las medidas —no divulgadas— de protección al taxi y a la mayor eficacia de las fuerzas de seguridad a partir de una mejor coordinación de la labor de los diferentes cuerpos. Pese a la indudable dificultad que representa erradicar este tipo de delincuencia, una valoración serena de los primeros resultados obtenidos tras la pues-



ta en marcha del plan de seguridad nos demuestra que, a medio plazo, es perfectamente posible.

## Entrevista al Gobernador Civil

En este mismo número del Boletín, informamos de los primeros resultados, referidos al mundo del taxi, del Plan de Seguridad. Sin embargo, dada la importancia del tema —que afecta muy particularmente al colectivo del taxi—, solicitamos una entrevista al Gobernador Civil, Excmo. Sr. D. Ferrán Cardenal, quien, muy amablemente, se prestó a responder a nuestras preguntas.

Sr. Cardenal, ¿existe o no un alto grado de inseguridad ciudadana en Barcelona, dadas sus características específicas —ciudad portuaria, próxima a la frontera, etc.?

Aunque supongo que su pregunta no se refiere al aspecto exclusivamente cuantitativo, le diré que en el segundo trimestre ha habido una ligera reducción de los delitos cometidos en comparación con el primer trimestre y que la tendencia se mantiene a lo largo del tercer trimestre. Con la prudencia que el tema exige, se puede constatar que se ha frena-

do el aumento de la delincuencia.

Barcelona y su área metropolitana reúnen una serie de características, como usted bien indica, que inciden notoriamente en sus condiciones de seguridad. Es una aglomeración humana importante, duramente castigada por la crisis económica, con una manifiesta carencia de servicios para la juventud, con difíciles condiciones de habitabilidad en muchos casos y con una influencia portuaria que incide en el problema de las drogas. En definitiva, existen una serie de carencias o problemas concretos en nuestra ciudad y la necesidad de buscar soluciones a los mismos. A este respecto debo señalar, que desde la incorporación del nuevo equipo en este Gobierno Civil a principios de 1983, se han buscado las personas adecuadas, se han ordenado los temas por prioridades, se han diseñado las medidas necesarias a corto, medio y largo plazo, y se está realizando un esfuerzo importante para alcanzar el modelo que nos hemos fijado y que permita constatar al ciudadano una mejora en sus servicios policiales.

Usted señala que hoy en día empieza a surtir efecto el trabajo de planificación que arranca de atrás. ¿Podría apuntar algún

tipo de medidas específicas adoptadas para tranquilizar al ciudadano, para contrarrestar la "psicosis de indefensión" que la campaña desatada por la oposición ha generado?

Se ha potenciado al Comisario y a la Comisaría como centro de Seguridad del distrito, él es quien a través de su contacto diario con los problemas y los ciudadanos debe diseñar los servicios policiales. Se han constituido en algunos casos y en otros se constituirán en breve los Consejos de Seguridad del Distrito en que los vecinos y los comerciantes a través de sus representantes pueden y deben plantear a los responsables policiales los problemas de la zona y recibir información de las soluciones adoptadas, en un intento de integrar a la sociedad en la lucha contra el delito.

Barcelona tendrá una nueva Jefatura Superior, se han mejorado las transmisiones, se ha actualizado el parque móvil, se ha simplificado la presentación de denuncias y los procedimientos administrativos. Se ha triplicado el número de establecimientos sancionados por su relación con el mundo de la droga. Se han expulsado más extranjeros en los últimos seis meses que en los últimos dos años. Y se ha aumentado la presencia policial en la calle, en servicio preventivo, que es lo que nosotros entendemos nos solicita el ciudadano.

Piense que este incremento de presencia policial en la calle, se ha hecho sin un aumento de efectivos y ha sido posible mediante una drástica reducción de destinos administrativos, de escoltas, de vigilancias de domicilios de autoridades y de supresión de servicios como economatos o bares en los acuartelamientos.

Pero créame, el tema de la seguridad es amplio y complejo y la solución no puede venir dada



por la aplicación únicamente, de medidas policiales.

Sin apartarnos de lo que usted acaba de apuntar quisiera formularle dos preguntas complementarias. ¿Cree usted que la delincuencia es consustancial a una sociedad en crisis? ¿Deben adaptarse las medidas preventivas y legales a los tiempos que nos ha tocado vivir?

Yo no hablaría de una sociedad en crisis, sino de una sociedad que está sufriendo un cambio profundo y acelerado. El clásico concepto de empresa industrial no sirve, el de ciudad dormitorio de trabajadores tampoco, el modelo consumista se ve afectado por la situación económica y algunos conceptos que sirvieron en los años sesenta hoy ya no tienen vigencia. En este difícil camino hasta encontrar el nuevo modelo de sociedad para el siglo XXI, un importante contingente humano queda desconcertado, descolgado del sistema, sin encontrar su lugar y con un evidente riesgo de caer en el ámbito de la marginalidad como paso previo a la ilegalidad. Para tratar de hacer frente a este problema se necesita imaginación y solidaridad. No puede aplicarse exclusivamente el remedio que se propugna desde algún sector, más policía y mayores penas.

Este planteamiento simplista parece ser compartido sin embargo por numerosos ciudadanos que desconfían de la justicia, a la que acusan de blanda o incluso de absoluta falta de eficacia. ¿Es cierto esto?

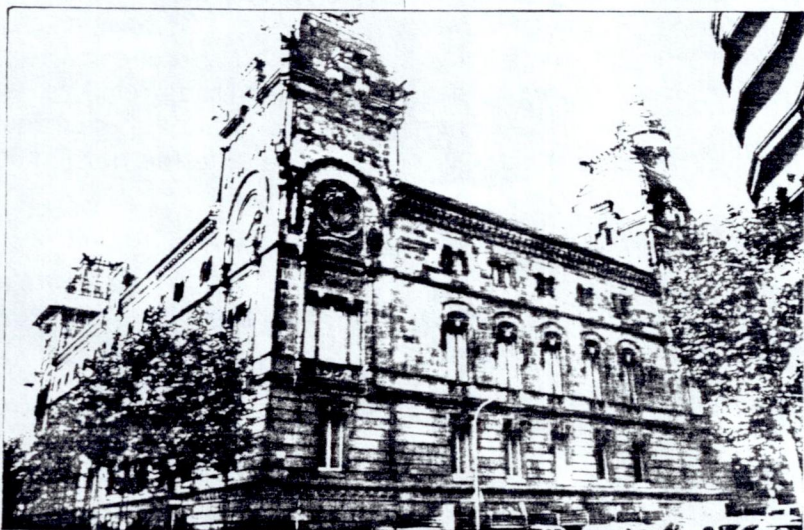
Para desmentir semejante sentimiento hay un dato concreto e incuestionable: la población penitenciaria ha aumentado. Ello significa simplemente el resultado de un proceso natural: la constatación de que la normativa legal se ha ido normalizando. Existieron, debemos reconocerlo, casos puntuales, aislados, de "aplicación generosa" de la ley. Pero hoy se han homogeneizado criterios respecto al enjuiciamiento y el Código Penal. Se ha logrado combinar el respeto a las libertades con la justa aplicación de la ley.

Otro factor importante que ha contribuido a la normalización en la aplicación de la justicia lo constituyen sin duda la labor de simplificación de la formulación de las denuncias. Se ha logrado una reducción del 50% en el tiempo necesario para presentar una denuncia. También se está intentando concienciar al ciudadano en este sentido, en la necesidad de presentar denuncias cuya existencia es indispensable para poder establecer la oportuna acción policial y judicial sobre aquéllos

que viven u operan al margen de la ley.

Insistiendo en la aparición de estos nuevos factores que inciden en el mundo de la delincuencia y a su relación con la crisis social y económica hay que referirse forzosamente a la droga. ¿Qué relación existe entre la droga y la delincuencia?

Mire, el Ministro del Interior señaló que la relación entre droga y pequeño delito contra la propiedad es estrechísima. El dato estadístico aportado por el Sr. Ministro resulta contundente. Los drogadictos cometen el 80% de este tipo de delitos. Ahora bien, el problema de la droga no es sólo policial. Para solucionarlo es preciso llevar a cabo un análisis de causas e implicar en su estudio a todas las administraciones —Sanidad, Deportes, Cultura, etc.—. Sin embargo, en el caso concreto del Gobierno Civil, la parte que nos incumbe es la de atacar un problema que incide en la seguridad ciudadana. En este sentido operamos a dos niveles. Un primer nivel viene dado por la acción continuada protagonizada por los miembros de la Brigada de Estupefacientes, que operan exclusivamente contra esta modalidad de delincuencia. Luego hay un segundo nivel, esporádico, de acciones puntuales en lugares donde ya sea a nivel policial o por datos facilitados por los ciudadanos sabemos que circula la droga. A este respecto, tengo la satisfacción de señalar que empieza ya a producirse la necesaria colaboración ciudadana, como lo demuestran una serie de avisos de ciudadanos que colaboran espontáneamente suministrando información. Sin embargo, necesitamos la colaboración de todos, no sólo de unos pocos. Todo ciudadano que tenga conocimiento de la existencia de un lugar de distribución de droga se



halla en la obligación moral de ponerlo en conocimiento de las Fuerzas de Seguridad del Estado.

### ¿Afectan los drogadictos a los taxistas más que a otros colectivos?

Los drogadictos son gentes enfermas que se ven obligados a salir a buscar la dosis o el dinero para conseguirla. Son, pues, una delincuencia improvisada. Por lo tanto, afectan particularmente a los taxistas, a los pequeños comercios, etc. Hay que tener en cuenta que el drogadicto asume un riesgo desproporcionado para el botín que busca y suele conseguir. Se arriesga enormemente y se convierte a su vez en violento y peligroso por cantidades de dinero mínimas.

Ante el fenómeno de la delincuencia y, más concretamente, de este tipo de delincuencia especializada en el pequeño delito contra la propiedad, ¿qué opinión le merece a usted la autoprotección de los ciudadanos?

El problema de la autoprotección se plantea a dos niveles. En lo que respecta al pequeño delito sí cabe hablar de la autoprotección como algo positivo, pero de una autoprotección entendida como información, como conocimiento del problema, como "estar alerta". Tenga en cuenta, a título puramente anecdótico, que cada verano se aprecian muchos más robos cometidos contra turistas del norte que contra italianos. La explicación es sencilla: los italianos están informados, saben

de la existencia de ladrones y toman precauciones: los otros turistas no lo hacen así y son víctimas de robos. Todo lo que sean medidas que dificulten la comisión de delitos, objetivamente son convenientes. En cuanto al otro nivel, la autoprotección referida a delitos más graves, que entrañan peligro, me parece negativa. El uso de armas por parte de gentes no profesionales sólo puede dar lugar a una escalada de violencia. Además no es lógico que un ciudadano normal asuma el mismo riesgo —poniendo en peligro a otros ciudadanos inocentes— que un delincuente.

¿Qué opinión le merece el Plan de Seguridad que viene funcionando desde hace un tiempo en el Área Metropolitana de Barcelona, el llamado "Plan Socias"?

Muy favorable puesto que por primera vez se pretende analizar y dar un tratamiento global al problema de la delincuencia, superando el ámbito estrictamente policial con el que tradicionalmente se ha querido resolver la cuestión. Ya que esta entrevista va dirigida a los profesionales del taxi, permítame que le ponga un ejemplo que les será familiar de lo que pretende el "Plan Socias".

La actuación sobre la seguridad ciudadana descansa sobre cuatro aspectos que son como las cuatro ruedas de un vehículo que deben avanzar sincronizadamente si se quiere tener éxito. Estos cuatro aspectos son la políti-

ca socio-preventiva, es decir, la actuación de la administración en las áreas de juventud, educación, sanitaria, laboral y vivienda en orden a evitar situaciones que a la larga puedan llevar al mundo de la delincuencia. La política preventiva de carácter policial en orden a disuadir y dificultar la actuación del delincuente. La actividad policial en la represión del delito entendiendo como tal la persecución y detención del delincuente y por último la actividad judicial que debe castigar al delincuente en nombre de la sociedad dejando abierta la puerta de su rehabilitación y reinserción en la comunidad. En la medida que estos cuatro factores actúen coordinadamente estaremos en el camino correcto para mejorar los niveles de seguridad ciudadana.

Esto sencillamente es lo que se pretende con la figura de la "Comisión Socias" en la que están integradas todas las administraciones con competencias en esta materia.

El Plan Socias es ambicioso y a no dudar, a medio plazo deben notarse los resultados.

Ya desde su puesta en marcha puede hablarse de pequeños éxitos en el ámbito de la coordinación policial, los planes de mercados, metros, verano 84, o taxi diseñados y ejecutados conjuntamente por la Guardia Urbana y la Policía Nacional son buena prueba de ello así como los Planes locales en aplicación en algunas localidades del cinturón de Barcelona.



¿Podría usted detallar el alcance de las medidas del Plan que se refieren al mundo del taxi?

Como usted sabe, existe una Comisión para crear medidas, promovida por este Gobierno Civil. Pretendemos generar un tratamiento específico para el taxi, igual que lo hemos hecho para otros colectivos —gasolineras, bancos, etc.—. La Comisión ha promovido una serie de medidas de sentido común, nada aparatosas, para intentar solucionar el problema. Son medidas que pueden originar alguna molestia al usuario, por desgracia, inevitable pero indispensables. El éxito obtenido tras su aplicación —podemos afirmar sin triunfalismos una reducción en los delitos contra taxistas— radica en la colaboración prestada por los profesionales del sector. Más que la espectacularidad de las medidas, lo que resulta positivo es el fenómeno psicológico que han desencadenado. El delincuente se siente ahora amenazado por peligros que no sabe exactamente de dónde vienen y por lo tanto duda más antes de cometer un atraco pues se ha corrido la voz de que le pueden atrapar. De todas formas, el carácter de las medidas debe ser dinámico. No hay que olvidar que su eficacia termina cuando los delincuentes las conocen, cuando se hacen viejas y sabidas. La Comisión debe estar abierta a cualquier sugerencia, a la creación constante de nuevas medidas preventivas.

# Estén prevenidos No colaboren con estafadores

**E**l Grupo de Investigación de Estafas de la Brigada Regional de la Policía Judicial ha informado a la Unidad de Taxi de la CMB, para que nosotros pongamos sobre aviso a los profesionales del sector, de la existencia de una banda organizada de estafadores que opera sirviéndose de los taxistas.

A partir de los datos aportados por la policía les ofrecemos un resumen de las características de los miembros de la banda y de su forma de actuar.

— Individuos de excelente presencia y de trato muy correcto.

— Por lo general actúan en solitario.

— Suben a un taxi y entablan conversación con el taxista. Le hacen partícipe de sus problemas —de la falta de tiempo en especial—, explicando con detalle lo apurados que andan para realizar sus gestiones.

— Usan como señuelo la promesa de una larga carrera posterior y abonan al taxista una hora de espera antes de solicitar su ayuda.

— Cuando se han ganado la confianza del taxista, le piden por favor que, para ganar tiempo, se

encargue de ir a cobrar un talón al portador, mientras él lleva a cabo otra gestión.

El taxista, engañado por el buen trato anterior, halagado por la confianza que representa entregar sin mayor garantía un talón al portador y esperanzado ante la promesa de una larga carrera, puede picar.

No colabore. No sea ingenuo. Esté prevenido. Los talones son falsos. Usted será el único culpable si el empleado del banco descubre la falsificación.

Aunque usted cuente la verdad no podrá demostrarla. El estafador —que habrá controlado la operación desde un lugar cercano— desaparecerá tan pronto como note que han surgido problemas.

No colabore. Más de un taxista ha sido detenido ya por culpa de esta banda.

Insistimos en señalar que se trata de una banda muy organizada que controla la correspondencia de entidades y personas solventes hasta informarse perfectamente del estado de sus cuentas y de sus firmas.

No se deje engañar. Esté sobre aviso.

## Nota

Recordamos a todos los industriales del taxi que no hayan instalado el dispositivo de alarma en sus vehículos, pueden dirigirse a cualquiera de las Casas de Taxímetros existentes para su coloca-

ción.

Reiterándoles que la instalación de dicho dispositivo es una medida necesaria para la efectividad del plan general de seguridad.



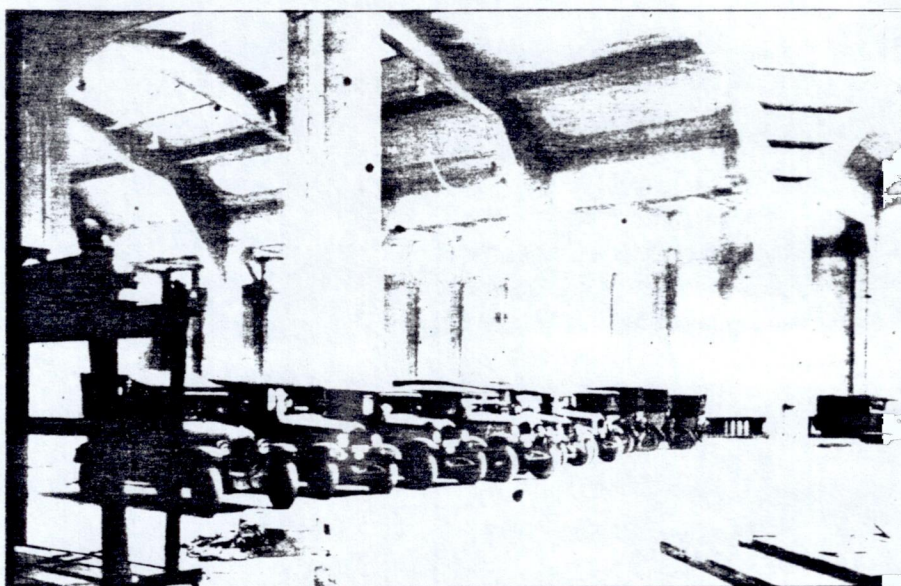
# Historia de los taxis de Barcelona

## II. Desde el año 1928 hasta el advenimiento de la República

### La exposición internacional. 4.000 licencias

**E**l año 1928 fue muy bueno para el taxi, pues la proximidad de la Exposición Internacional —que se inauguraría el 19 de Mayo de 1929— atraía gran cantidad de personas a nuestra ciudad. Sin embargo, fue también durante ese año de bonanza cuando surgieron dos nuevos problemas para el sector del taxi. Por un lado, apareció otra empresa, Taxis de Barcelona, con un modelo francés, el Citroën B-14, pintado de azul y con ventanillas blancas, cuya característica diferencial con respecto a otras compañías era la no aceptación de propinas. Además, sus empleados trabajaban con una disciplina todavía más férrea que los de la David, S.A. El Ayuntamiento fue responsable del segundo de los problemas apuntados. Ante la inminencia de la apertura de la Exposición, a la que se consideraba como un "maná" de duración ilimitada, concedió licencias a todo aquel que se presentó con un coche nuevo. Así llegamos a las 4.000 licencias que resultaban, para la época, tan excesivas como las 11.000 de hoy día.

Artículo elaborado a partir del trabajo de D. Luis Ortega "Los taxis barceloneses"



### Nuevas empresas

Todavía surgieron, sin embargo, varias empresas que pretendían disputarse el reducidísimo mercado: Taxis Ciudad, Taxis Agronomía, Taxis Cataluña, Taxis Alianza, etc. El bombazo final lo asestó otra entidad, Taxis Fortuna, introducida por la competencia más desleal de todas. Taxis Fortuna impuso la carrera a peseta, para itinerarios fijos de distancias aproximadas. Sus carreras habituales eran: Puerto-Hostafranchs, Plaza España-Cerdña, Travesera de Gracia-Puerto. Tratando de no quedarse atrás, Taxis Agronomía ideó otro método para captar clientes: ni más ni menos que devolver 50 céntimos por cada peseta del importe de la carrera. Al principio la me-

didada constituyó un éxito; sin embargo, de inmediato se fue deteriorando el invento, tan pronto como los taxistas comenzaron a cobrar en vales prácticamente inútiles.

### La resistencia de los particulares

Los particulares no podíamos competir en igualdad de condiciones con todas aquellas empresas y nos fuimos hundiendo paulatinamente. También la David, S.A. se resintió, dado que su funcionamiento a base de asalariados la incapacitaba para rebajar precios. Vino entonces el final de la Exposición y se inició el breve mandato del general Berenguer. Entretanto, la David se las había ingeniado para sobrevivir creando otro nombre —"Goliat"—, con

el fin de poder rebajar sin perder el ancestral prestigio, —“la David nunca rebaja”— que poseía de forma absolutamente falsa, pues ella había sido la pionera de las rebajas.

Los taxistas nos defendimos como pudimos contra aquellos monstruos que todo lo intentaron para arruinarse. Las empresas trataron de atraerse a alguno de nosotros con la intención de divi-

dirnos y, aunque en casos aislados lo consiguieron, la mayoría nos mantuvimos firmes hasta el advenimiento de la República el 14 de Abril de 1931.

# El periodo republicano

## El año 1931. Los “Sevillanos”

**E**l dicho popular “para arreglar las cosas hace falta que estén rotas” era perfectamente aplicable a nosotros, los taxistas, pues estábamos destrozados social y económicamente después de la larga lucha mantenida. El primer ayuntamiento republicano se hizo perfecto cargo de cuál era la situación y prometió acabar con el caos imperante en el mundo del taxi. Las nuevas medidas comenzaron a aplicarse ya en el año 1931 y hasta la David se sumó a la reforma del sector, vendiendo sus coches a los asalariados a cambio de que éstos se comprometieran a pagar una peseta diaria y a suministrarse en sus dependencias. Vendieron asimismo un nuevo tipo de Citroën, el C-4, con estas condiciones y a dicho modelo se le apodó “Sevillano”, nombre aplicado a unos duros de plata de difícil circulación.

## La Confederación. El color amarillo y negro

Lo más importante de este período fue sin duda la formación de la “Confederación de la Industrial del Taxi”, cuyas bases se aprobaron, previas reuniones a las que asistieron todas las entidades

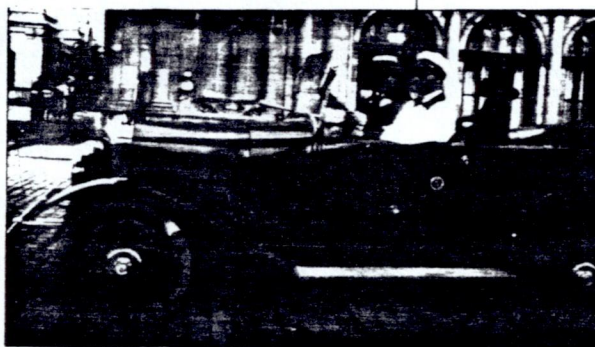
incluida la David. Sin embargo, cuando posteriormente se dio el orden del pintado de los taxis de amarillo y negro, que ya estaba cumpliendo el Ayuntamiento y la mayoría de los taxis, ésta se volvió atrás y se negó a cumplir el acuerdo del consistorio. Se declaró entonces la huelga general de taxis y los empleados de la David, los únicos esquirols, trabajaron protegidos por la guardia de asalto republicana, sin que esta presencia supusiera un freno efectivo a la violencia de los huelguistas. La situación se arregló con la llegada a Barcelona de Don Marcelino Domingo, ministro de Justicia, que alentó al alcalde a cumplir el acuerdo municipal y a liberar a los huelguistas detenidos. Inmediatamente después de restablecer el orden, el teniente alcalde de transportes, Don Jaime Vachier Pallé, convocó una reunión, en el Parque de la Ciudadela, para tratar de las licencias. Se adjudicó el número de calca por orden de presentación y el número de licencias alcanzado con motivo de la Exposición —4.000— se redujó a 2.651.

## El año 1932. La David otra vez

La David se negó a presentarse a esta reunión a la que no dejaron de comparecer los propietarios de sus taxis —no de las licencias—. El Ayuntamiento les

adjudicó la licencia que llevaban en su coche y David, S.A. reclamó judicialmente las 728 licencias de las que, a su entender, se la había poseído ilegalmente. El escándalo se produjo cuando, en pleno régimen republicano, la empresa ganó el pleito. El Ayuntamiento optó —la otra posibilidad era pagar una indemnización de tres millones— por devolver las licencias que, en la práctica, quedaron congeladas porque la ciudad no necesitaba un aumento de taxis.

A pesar de estos casos de prepotencia, se había logrado por fin la unificación de todas las entidades, salvo la David, que no aceptó quitar las calcas y su pintura, aunque sí lo hicieran quienes habían comprado sus coches. Los antiguos asalariados de la David se convirtieron en la “Cooperativa de Taxistes Associats” pero, con anterioridad, se había formado ya otra cooperativa, “Cámara del Taxi”, afiliada también a la Confederación, y ambas se repartieron el trabajo y las licencias hasta el estallido de la guerra el 19 de Julio de 1936.



# Modificación de tarifas kilométricas nacionales

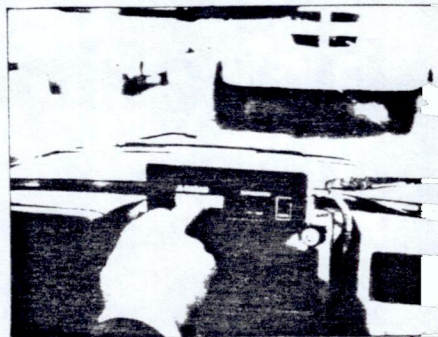
**E**l pasado 17 de Julio apareció publicada en el Boletín Oficial del Estado una orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones que modifica el sistema tarifario en los servicios públicos por carretera de viajeros en vehículos de menos de diez plazas. Esta orden ha sido elaborada de común acuerdo con las principales asociaciones nacionales del sector del taxi, que habían solicitado con anterioridad la fijación de máximos a las tarifas para cortar los abusos que se producían.

La presente normativa supone una garantía en beneficio de los usuarios, al homogeneizar las tarifas kilométricas por carretera para todo el territorio nacional así como una comodidad para los profesionales del taxi, pues, gracias a un impreso homologado facilitado

por las oficinas provinciales de transportes de las comunidades autónomas o las asociaciones de taxis, que debe figurar obligatoriamente en el interior de los vehículos, quedará de manifiesto la "transparencia" de la contratación. De este modo se evitarán abusos en las zonas turísticas y los taxistas se verán protegidos de las suspicacias de algunos usuarios.

Las tarifas que se han fijado, al tener un carácter de máximas, permiten que la contratación pueda ser objeto de libre determinación, por debajo de la cuantía fijada, entre el usuario y el transportista.

El máximo establecido por vehículo/kilómetro es de 31 pesetas. El máximo por hora de espera es de 900 pesetas.



Durante el transcurso de la primera hora de espera el usuario tendrá derecho a disponer gratuitamente de un tiempo de espera de quince minutos, transcurrido el cual se computará por fracciones de quince minutos a razón de 225 pesetas cada fracción.

Estas percepciones, al igual que el precio del kilómetro, podrán ser rebajadas por mutuo acuerdo entre el usuario y el transportista al contratar el servicio.

## Ha muerto un amigo

**E**l reciente fallecimiento de Albert Figuerola nos llena de dolor, pues con él desaparece no sólo un gran profesional, sino un auténtico poeta.

Creemos, sin embargo, que la única forma de rendir homenaje a su memoria es dejar hablar a su propio verso. Pero antes, nos permitimos expresar nuestro sentimiento, sirviéndonos para ello de la última frase de "Memòries d'un taxista barceloní", cuyo autor es el desaparecido poeta ampurdanés, y señalar el peso de su ausencia: "Taxi i carrer, us trobaré molt a faltar!"

### L'ocell engaviat

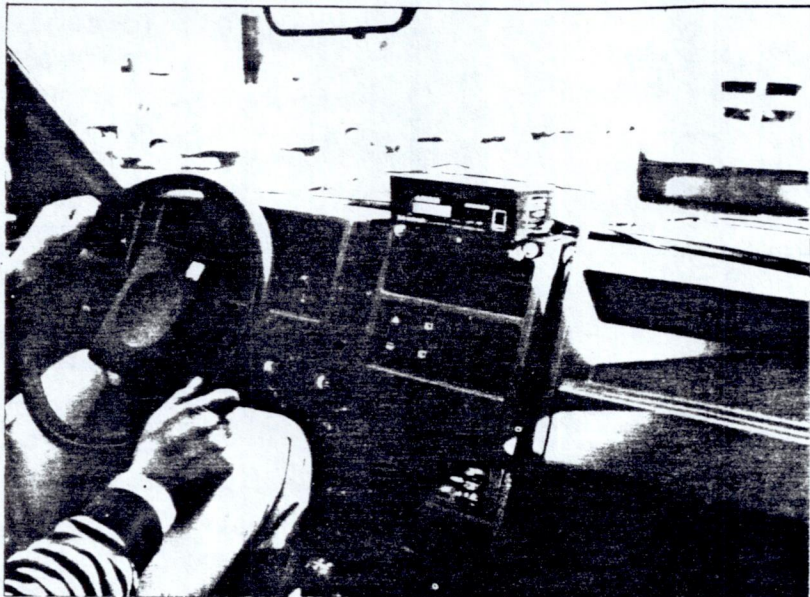
Creixell, 21 d'agost 1982

No no, no canta,  
està presoner  
el ric, ric espanta  
cap mal vas fer.  
Et van robar  
la Llibertat.  
Com deus plorar  
empresonat!  
Cosa dels homes...  
l'ocell vol viure!  
Tallen les ales,  
ja no pot riure.

Quin trist caprici!  
veure'l plorar.  
Gros sacrifici  
sense volar.  
Els teus companys  
estan al bosc  
tenen afanys  
tu el món fosc.  
No es concebeix  
l'home tirà,  
és que frueix  
quan fa plorar?

Dintre una gàbia  
l'ocell no canta,  
deu tenir ràbia.  
Obriu la porta!  
El vam tancar  
per envejosos  
ell pot volar,  
nosaltres lloscos.  
Fora les gàbies!  
són tirania.  
Volem pels aires,  
tot poesia.

# Mayor visibilidad en los taxímetros



Con el fin de que los usuarios de autotaxis tengan una mejor visibilidad de los taxímetros, la Corporación Metropolitana ha tomado las siguientes medidas.

a) Desde el día 1 de noviembre de 1984 se aplicarán con todo rigor las indicaciones que figuran en el apartado 5 del artículo 27 del actual Reglamento Metropolitano (que se adjunta).

b) Se está elaborando una nor-

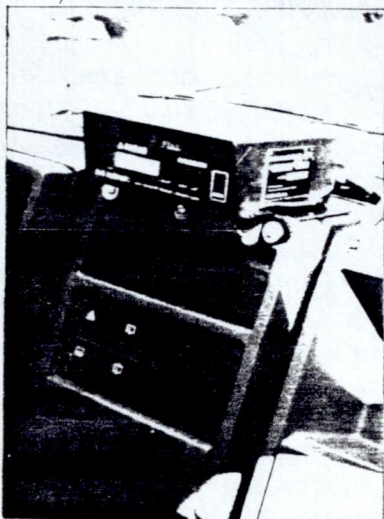
ma complementaria sobre la ubicación del taxímetro que habrá de aprobar el Pleno Metropolitano.

Las instrucciones que dicta esta norma sobre la situación del taxímetro indican que éste irá situado sobre el tablero, en su tercio central a la derecha del conductor y de forma que su parte posterior sea visible desde el exterior.

Estas medidas serán de aplicación sólo a los cambios de material.

Artículo 27 apartado 5 del Reglamento Metropolitano.

Los autotaxis deberán ir provistos de un aparato taxímetro que permita la aplicación de las tarifas vigentes en cada momento, debidamente precintado y comprobado, situado en la parte delantera del interior de la carrocería, de forma que en todo momento resulte completamente visible para el viajero la lectura de la tarifa y precio, debiendo estar iluminado desde la puesta de sol.



## Notas

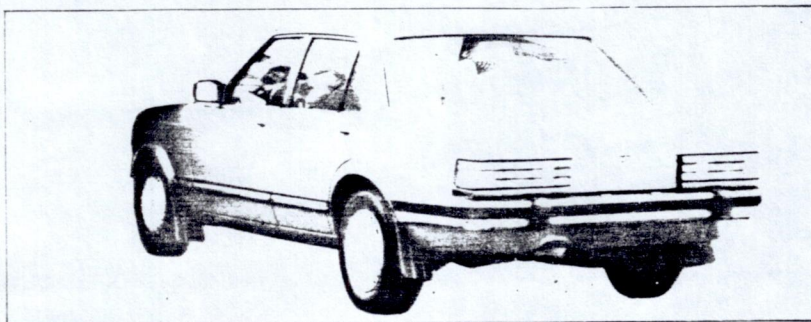
**D**ña. Isabel C. Ramírez extravió el pasado día 6, a las 11 de la mañana, en el trayecto Parlamento-Estación de Cercanías (por Paseo de Colón), un reloj "Universal" de oro y brillantes. En el caso de que algún profesional del taxi pueda dar referencias sobre el objeto perdido, se ruega ponerse en contacto con la interesada a través de los siguientes teléfonos: 241 17 32 ó 329 90 17.

Voldriem donar les gràcies al taxista desconegut que el propassat dilluns dia 20 d'aquest mes, va recollir i ens ha tornat una documentació que vam oblidar al seu vehicle, a les 9 del matí en el recorregut de Balmes fins a Av. Infanta Carlota cantonada Entença. Fem arribar el nostre reconeixement a tota la professió del taxi de Barcelona, que té a persones tant correctes i responsables dins el seu gremi.

En una carta al Director, aparecida en la secció "Cartas a los lectores" de La Vanguardia de Barcelona, el Sr. Francisco Pérez González, Presidente de la Federación de Gremios de Editores de España y presidente del comité organizador Liber '84, expresó su agradecimiento al taxista anónimo que, sin darse a conocer, devolvió un paquete de gran valor, extraviado por un grupo de editores de Boston en un viaje en taxi a la sede de Liber.

Ante la imposibilidad de ponerse en contacto con él, el agradecimiento del Sr. Pérez González se hace extensivo a todo el colectivo del taxi.

# Los servicios de clase "C" pasan a ser competencia de la C.M.B.



**D**esde hace siete años, la Corporación Metropolitana de Barcelona viene ostentando las competencias relativas a la intervención administrativa en los servicios de Autotaxis y Autoturismos, clases A y B. A partir de ahora, su intervención se amplía al sector de los servicios de clase C, llamados "especiales o de abono".

Estos servicios de clase C son los propios de vehículos que, prestando servicio dentro o fuera de los núcleos urbanizados, reúnen unas condiciones específicas —mayor potencia, capacidad, lujo, dedicación, finalidad, etc.—, o bien están a cargo de profesionales de conocimientos acreditados superiores a los de su profesión y apropiados para una determinada especialidad turística... Asimismo, se consideran incluidos dentro de esta modalidad los vehículos de particulares destinados al transporte de personas enfermas o accidentadas (ambulancias) y los servicios funerarios.

A partir de ahora, los servicios de clase C se registrarán, al igual que venía sucediendo con los de las clases A y B, por las disposiciones contenidas en el Reglamento Nacional, así como por las del Reglamento Metropolitano. A tal fin, se han insertado ya en este último, los preceptos que aluden a los servicios de clase C, que hasta ahora se hallaban excluidos por no constituir materia de competencia de esta Corporación.

Con ello, la Corporación alcanza el objetivo de englobar las tres categorías de servicios bajo una sola directriz, lo cual supondrá evidentes ventajas, puesto que, si bien una de ellas tiene características especiales en cuanto al tipo de clientela y a la función social que realizan, también poseen un solo denominador —el transporte de personas en vehículos de menos de diez plazas— y tantas conexiones entre sí, que una actuación administrativa conjunta nos llevará, sin duda, a una mayor operatividad del servicio.

**E**n el número anterior de nuestro Boletín del Taxi avanzábamos ya las primeras ofertas, recibidas de las entidades bancarias, respecto a la concesión de créditos, seguro gratuito de accidentes y otras opciones.

Sin embargo, disponemos en la actualidad de una gama tan variada e interesante de ofertas, que nos resulta imposible resumirla en un artículo, cuyo contenido sería además demasiado "técnico". Por ello, la C.M.B. ha enviado un dossier completo a los sindicatos, asociaciones profesionales, cooperativas, etc., referido a las posibilidades que los bancos ofrecen a los profesionales del sector, para que éstos puedan ampliar información a los interesados.

De todas formas, nos parece necesario reseñar que, independientemente de la cuantía del préstamo, las condiciones para la concesión de créditos a los taxistas son mínimas: de hecho una sola. En ello coinciden la totalidad de las entidades bancarias, cuya única preocupación consiste en conocer personalmente al peticionario, a través de una anterior relación con el banco. De este modo se aseguran de su seriedad. No exigen ningún otro tipo de aval.

En cuanto al procedimiento para gozar de seguro de accidentes gratuito —cuyo importe, según la entidad bancaria oscila entre las 500.000 y el 1.000.000 pesetas— es, en síntesis, el siguiente:

- 1.º Proceder a la apertura de una cuenta.
- 2.º Concertar de forma aproximada el volumen mensual medio que el profesional va a ingresar en el banco.

Detallamos a continuación un cuadro en el que se reflejan las características de las ofertas de las diferentes entidades financieras:

# Seguros para taxistas. Cada vez mejores ofertas

ENTIDAD BANCARIA	CREDITOS	CARACTERISTICAS	S ACCIDENTES	S ANTIATRACO	CAJEROS	COBRO CON TARJETAS Y OTROS
CAIXA DE CATALUNYA	Regulación especial 70% valor inversión Pequeña empresa. De 400.000 a 1.000.000 Pts.	Hasta 5 años amortización. 1 año carencia 12% anual 6 meses-1 año amortización 17,50% anual	500.000 Pts. por muerte o invalidez Válido las 24 horas A través de "Cuenta Familiar"		Para ingresos y retirada de fondos	Mastercard Cheques gasolina Talón multiuso
CAIXA DE PENSIONS "LA CAIXA"	Préstamo personal  Vivienda Hasta el 70% del valor	12% Interés Amortización en 48 meses 20 años de amortización Garantía la vivienda	Gratuito Hasta 750.000 Pts.		Red de cajeros	Varias
BANCO ATLANTICO	Radio Tax Hasta 1.500.000 Pts. Cred: todo	Amortización hasta 30 meses Garantía personal máximo 5 años	1.000.000 Pts. abriendo una cuenta		Para ingresos y retirada de fondos	Visa y Mastercard Cuentas de ahorros
BANCO DE BILBAO	Crédito personal de 100.000 a 1.500.000 Pts.  Crédito vivienda 50.000 a 500.000 Pts. Crédito Hipotecario Hasta 10.000.000 Pts.	Amortización de 12 a 60 meses. Interés según tipo de mercado Amortización 12 a 42 meses  5 a 15 años amortización Garantía el inmueble	500.000 Pts. con la domiciliación de Haberes		Para ingresos y retirada de fondos	Visa
BANCO HISPANO AMERICANO	Créditos personales 1º) hasta 500.000 Pts. 2º) hasta 500.000 Pts. Finexpres 3º) Credixpres 3 millones 4º) Viviendas Hasta 75% valor	Amortización 6-24 meses. Interés 18%  36 meses En 48 horas 5 años. En 72 horas 20 años 16,50%	750.000 Pts. por domiciliar ingresos Hasta 2.000.000 Pts por saldo medio (saldo medio x 2) Hasta 20.000.000 Pts. por Visa		Para ingresos y retirada de fondos	Visa. Diners. Auto cheque. Plan de Pensiones
BANCO POPULAR ESPAÑOL	1º) Con garantía personal. Hasta 1.000.000 Pts. 2º) LEASING. Precio total del vehículo	Amortización 5 años Interés según cantidad y plazo 3 ó 4 años de amortización	500.000 Pts. mínimo acumulativo con saldo medio (saldo medio x 5). Gratuito por ingreso de Haberes	Sin coste por robo de dinero, talones, etc.	50 puntos en el Área Metropolitana para depósitos y retirada de fondos	Visa, Mastercard, Turocard, Acces y American Express Autocheques y tarjetas de carburante
BANCO DE SANTANDER	A estudiar en cada caso		No existe		En todas las oficinas	Prevía formalización de contrato Visa
BANCO DE VIZCAYA	Cred: todo hasta 1.000.000 Pts. Para coche. Hasta 1.500.000 Pts.	Plazo 5 años y garantía personal 5 años garantía personal	750.000 Pts. Ingresos mensuales mínimos 25.000 Pts.	Hasta 25.000 Pts. previa presentación denuncia policía	Red de cajeros. Ingresos. Reintegros. Saldos. Petición talonario, etc.	Visa Plan de Previsión Familiar

En las sucursales urbanas de las diferentes entidades bancarias que figuran en el cuadro.

# El taxi ocupa un lugar destacado como transporte de emergencia

**S**egún el "Boletín de indicadores sanitarios" el transporte sanitario constituye una parte importante de los servicios que presta el INSALUD.

Si bien el transporte de emergencia corresponde fundamentalmente a las ambulancias, durante 1983, para una población protegida de 28'2 millones, el INSALUD —que dispone de 138 ambulancias propias y 985 concertadas— gastó 3.000 millones en transportes de ambulancias y 2.000 millones en taxis.

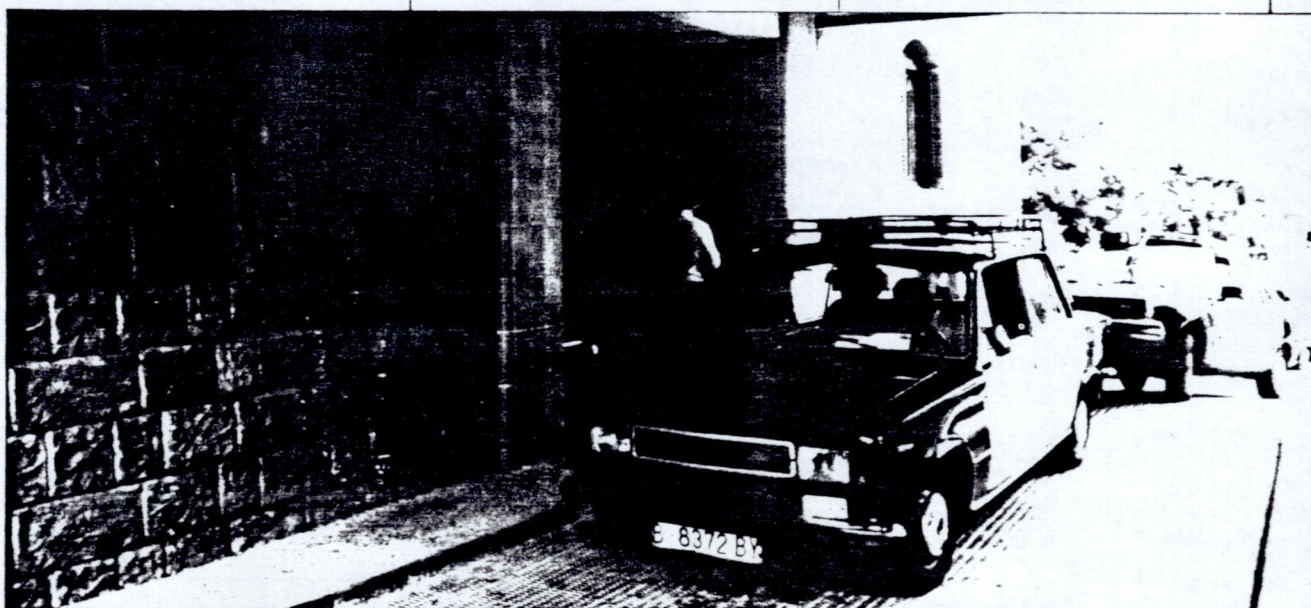
Aunque el cuadro facilitado por el "Boletín de indicadores sanitarios" de 1983 no aporta datos específicos sobre Catalunya, nos parece revelador reseñar la incidencia del transporte sanitario en Madrid, ciudad de similares características poblacionales que Barcelona. En la capital del Estado, con un censo de 4.744.053 habitantes, los gastos de trans-



porte en ambulancia fueron de 456 millones y los de transporte en taxi alcanzaron los 149 millones.

Sin embargo, en muchas provincias y ciudades españolas esta proporción se invirtió, dado el

escaso parque de ambulancias, y fue en esos lugares, todavía más que en las grandes capitales, donde el taxi manifestó ser un servicio sanitario de primer orden, insustituible hoy por hoy.



# Homenaje a los taxistas

**E**l 15 de octubre, con motivo de la celebración del Día Internacional del Bastón Blanco, la ONCE quiso rendir homenaje a los componentes del sector del taxi.

En una ceremonia que tuvo un carácter íntimo y emotivo, la ONCE hizo entrega de una placa de agradecimiento a la CMB y a varias organizaciones de radio-taxi. Durante toda la mañana, los taxistas que circulaban por Calabria, frente a la Delegación Regional, fueron obsequiados con un clavel blanco y un presente, como muestra de cariño por el trato que diariamente deparan a los invidentes.

Aprovechamos nuestro boletín para agradecer a la ONCE su gentileza y manifestar nuestra intención de continuar trabajando para poder ofrecer un mejor servicio.



Recomendamos, por último, a los profesionales del taxi, que incrementen, todavía más si cabe, su exquisita cortesía en el trato con los invidentes.

Queremos informar a los profesionales del taxi sobre el sistema ideado por la ONCE para que los invidentes puedan solicitar su servicio. Se trata de un cartelito reflectante, compuesto por la palabra "taxi" en letras butano sobre fondo blanco. Cuando los taxistas vean a una persona sosteniendo un letrero de estas características, sabrán que está solicitando su servicio.

## Cosas

### Uno de los "Santiago" nos cuenta cosas de la familia

**D**n. Santiago Reina Juárez, en la práctica Juan Reina, o con mayor frecuencia todavía "El de Puertollano", es el noveno hijo de Dn. Santiago Reina, que tuvo la ocurrencia de bautizar a toda su descendencia con el nombre de Santiago, o Santiaga.

Mientras la familia vivió en Puertollano no pasó nada especial, sólo hubo algún problemilla, como cuando a un Santiago varón se le ocurrió comprar una americana robada y la policía se presentó en casa a buscar al comprador. "¿Por qué Santiago pregunta?", inquirió la madre. Los representantes del orden se creyeron objeto de una broma y a punto estuvo toda la "santiagada"

de dar con sus huesos en la cárcel.

Pero las complicaciones empezaron con el traslado a Barcelona. Juan Reina —Santiago en los documentos oficiales— nos lo relata:

"Cuando me fui a sacar la licencia del taxi, en el Ayuntamiento me dijeron que no tenía derecho a más que una y fue necesario ofrecer todo tipo de explicaciones, informarles de que tenía un hermano taxista, aportar partida de nacimiento, etc. para que me la concedieran".

De todas formas, lo más gracioso sucedió el día de su boda, cuando los funcionarios le solici-

taron la partida de defunción de la anterior esposa. "¿Pero si todavía no me he casado, cómo va a estar muerta?" También este embrollo se aclaró, no sin la consabida aportación de documentos.

Desde siempre, los nueve hermanos "Santiago" han utilizado otros nombres para diferenciarse. Por orden cronológico y sin contar al padre, la saga quedó constituida así: Santiaguito, Santiaga, Quica, Talo, Cano (por su cabello blanco), Morena, Dionisia, Pedro y Juan.

Juan el de Puertollano, el pequeño, nos explica que a veces, en fiestas señaladas, se llegan a juntar hasta trece o catorce Santiagos, pues la manía del fundador perdura y algunos siguen llamando Santiago a sus hijos, aunque él no lo haya hecho así.

# Para transferir licencias acuda a la C.M.B.

**E**n el número anterior dábamos cuenta de la entrada en vigor del derecho de tanteo y retracto por parte de la C.M.B. y de la disponibilidad de 112 millones de pesetas para iniciar la recuperación de licencias.

Para garantizar el éxito de esta

medida sería conveniente que los interesados en transferir una licencia acudan **PRIMERO A LA C.M.B.**, donde se les dará la **MAXIMA INFORMACION** sin intermediarios y se les dirá cuáles son los trámites para realizarla en el **MINIMO PLAZO Y SIN GASTO ALGUNO.**

C.M.B.		DIRECCIO DE SERVEIS DE TRANSPORTS		<b>1984</b>
CORPORACIO METROPOLITANA DE BARCELONA		TARGETA-VISAT DE TRANSPORT		
Municipal		TURISME		5
Local		Provincial		
Comarcal		Nacional		
Itinerari		Segor		
Local: 50 Km. des de residència del vehicle		Aquesta TARGETA es dóna en lloc visible i resta sense VALIDESA si no va acompanyada del PERMIS DE CIRCULACIO a nom del mateix TITULAR.		
Provincial: Província reservada		LLICENCIA METROPOLITANA DE AUTO-TAXI N		
Comarcal: Sense limitació		Conducteur		
Nacional: Sense limitació		Carnet Metropolità n°		
Itinerari: El que s'indica al segor		E. Director de Serveis		
		Llicencia obligatoria per exercir la industria		

**Si quieres transferirte, infórmate primero en la C.M.B.**