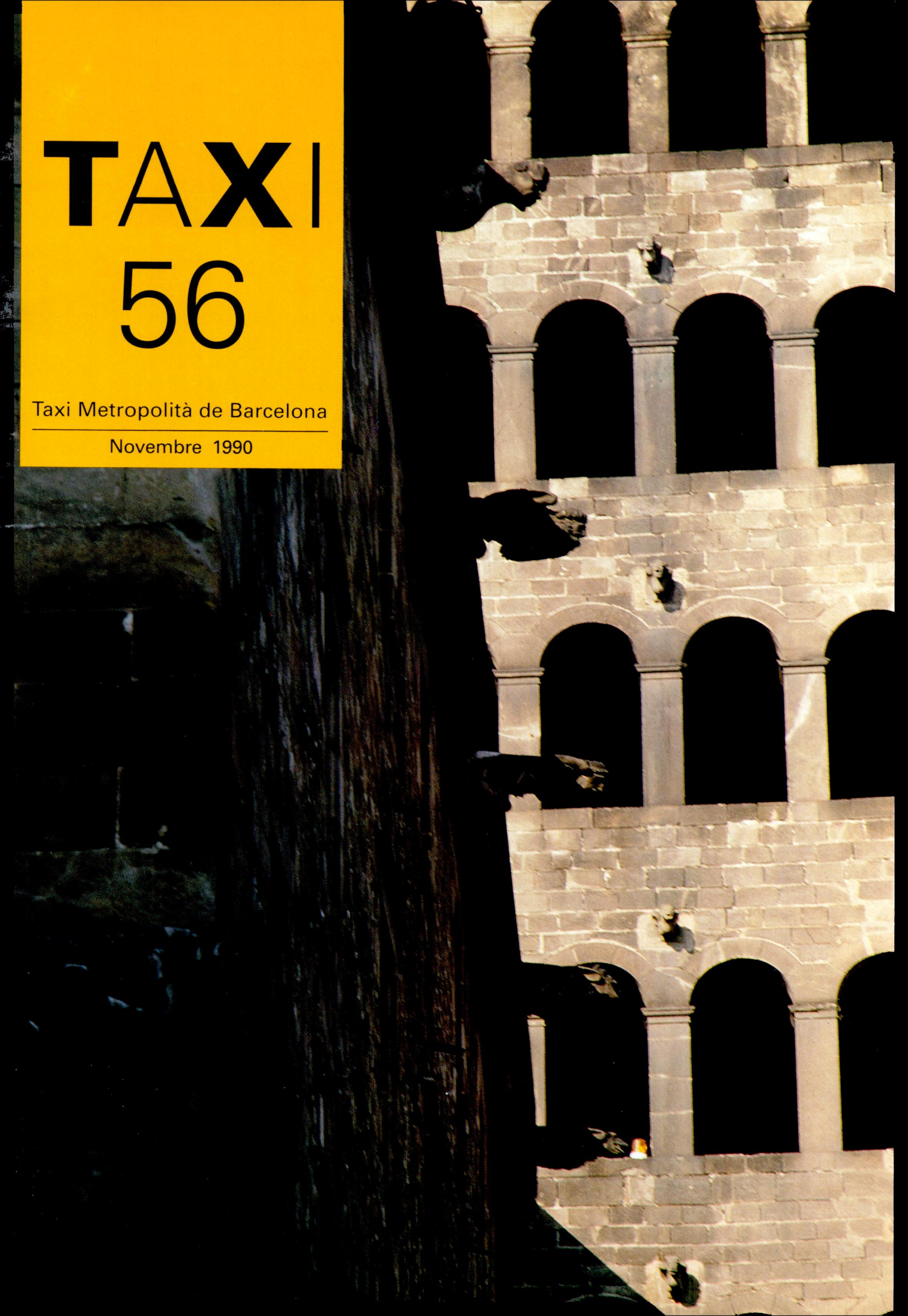


TAXI 56

Taxi Metropolità de Barcelona

Novembre 1990



S U M A R I

Consell Assessor

Gaspar Coll
Amparo Gómez
Xavier Labori
Joan Laporta
Andreu Nebot

Coordinació i direcció

P. Rocío Terán

Collaboren en aquest número:

Sebastián Ato
Fabián Estapé
Dr. Ignasi Fina
Carlos García
Marcel Genestar
René León
Ma. Àngels Pujol

Correcció:

Roser Berdagüé

Publicitat:

Elvira Cerdà

Fotografia:

Elvira Font
Arxiu fotogràfic de
l'Escola del Taxi

Disseny gràfic:

Joan Barjau

Edita: EMT

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

**Gestió i administració:
CETRAMSA**

Tiratge:

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

Certificat per:

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

Impressió:

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

Dipòsit Legal:

B. 27.521 - 1983

Coberta:

Palau del Lloctinent i
Mirador del Rei Martí

Fotografia:

Màrius Brossa

Diàleg dins l'excepcionalitat

Pàgina 3

El seguro en España: situación y perspectiva

Páginas 4 - 6

Entrevista a Joan Torres, Regidor de l'Àmbit de la Via Pública

Páginas 7 - 9

El precio de los combustibles en España

Páginas 10

Noticias

Página 11 - 14

¿Lo sabía Ud...? Normas de cotización a la Seguridad Social

Página 15

El sistema de frenos Fiat Tempra, tiempos modernos

Páginas 17 - 18; 20 - 21

Incapacidades laborales

Páginas 22 - 24

Els cementiris de Barcelona

Páginas 26 - 28

Pasatiempos "Taxilandia"

Páginas 30

Agenda metropolitana

Páginas 31- 32

Buzón del taxi

Página 33

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

Diálogo en la excepcionalidad *Diàleg dins l'excepcionalitat*

El período de excepcionalidad que hoy vive Barcelona necesita de la comprensión de los ciudadanos, ya que, en definitiva, las obras que están en proceso de ejecución redundarán en beneficio del entorno en el que se organiza y desarrolla nuestro trabajo, nuestra familia y los momentos de diversión.

El sector del taxi, como uno de los colectivos más representativos de la ciudad, debe comprender que los problemas que hoy se le presentan en las calles de Barcelona son - como bien señalamos en otra oportunidad en estas mismas páginas- coyunturales. A final de mes, por ejemplo, Barcelona estrenará un tramo del Segundo Cinturón, lo que quiere decir que poco a poco la ciudad irá recuperando su normalidad.

Estos pequeños pasos que se dan para salir de la excepcionalidad están acompañados de otras medidas que intentan aliviar los problemas de congestión y dar prioridad, sobre todo, al transporte público.

En el marco de estas intenciones, el taxi debe valorar los acuerdos que suscribieron el Ámbito de la Vía Pública, la EMT y las Asociaciones representativas del sector en las dos reuniones que mantuvieron últimamente, así como en la disposición al diálogo para encontrar, entre todos, las soluciones más adecuadas a los problemas que el tráfico plantea al sector.

Dentro del mismo marco se deben considerar las medidas y campañas encaminadas a disuadir del uso del coche privado en el centro de la ciudad.

Estos conceptos pretenden aliviar los problemas en un momento de excepcionalidad y tienen a corto y largo plazo un objetivo claro: favorecer la velocidad comercial del taxi y la calidad y eficacia del transporte público en general.

El període d'excepcionalitat que avui viu Barcelona necessita la comprensió dels ciutadans, ja que, en definitiva, les obres que estan en procés d'execució redundaran en benefici de l'entorn en què s'organitza i desenvolupa el nostre treball, la nostra vida familiar i l'esbarjo.

El sector del taxi, com un dels col·lectius més representatius de la ciutat, ha de comprendre, doncs, que els problemes que avui es presenten als carrers de Barcelona són -com ja vam assenyalar alguna altra vegada en aquestes mateixes pàgines- conjunturals. A finals del mes de novembre, per exemple, Barcelona estrenarà un tram del Segon Cinturó

cosa que vol dir que de mica en mica la ciutat anirà recuperant la seva normalitat.

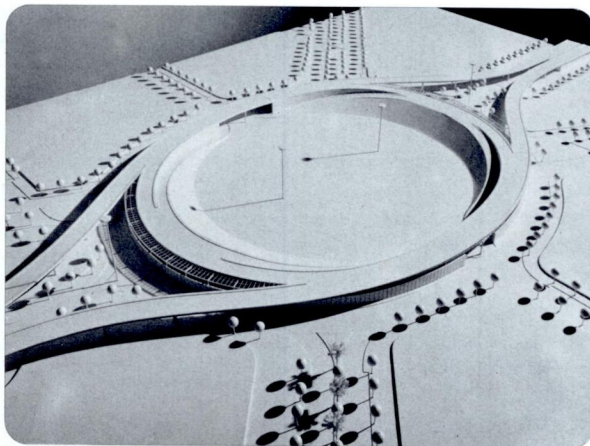
Aquests petits passos que es donen per sortir de l'excepcionalitat van acompanyats d'altres mesures que intenten alleugerir els problemes de congestió i i donar prioritat, sobretot al

transport públic.

En el marc d'aquestes intencions, el taxi ha de valorar els acords als quals van arribar l'Àmbit de la Vía Pública, l'EMT i les Associacions representatives del sector en les dues reunions que van mantenir darrerament, així com en la disposició al diàleg per trobar, entre tots, les solucions més adequades als problemes que el tràfic crea en el sector.

Dins del mateix marc s'han de considerar les mesures i campanyes que es porten a terme per dissuadir l'ús del cotxe privat al centre de la ciutat.

Aquests conceptes pretenen alleugerir els problemes plantejats en un moment d'excepcionalitat, i tenen a curt i llarg termini un altre objectiu: afavorir la velocitat comercial del taxi i la qualitat i eficàcia del transport públic en general.



A finals del mes de novembre, Barcelona estrenarà un tram del Segon Cinturó cosa que vol dir que de mica en mica la ciutat anirà recuperant la seva normalitat.

El seguro en España: situación y perspectiva

Marcel Genestar Antúñez

En los últimos años se viene asistiendo en España a un proceso de saneamiento del sector asegurador, gracias al cual han desaparecido del mercado un elevado número de entidades.

Este saneamiento se ha producido por dos vías distintas y con unas consecuencias bien diferenciadas. Por un lado, liquidación de aquéllas cuya situación económica era insoluble y, por otra parte, fusiones y absorciones que han dado lugar a empresas de mayor solvencia y capacidad financiera.

Este proceso no ha significado, sin embargo, una disminución del número de entidades existentes, ya que paralelamente se ha producido la creación de nuevas aseguradoras así como la instalación, en nuestro país, de empresas extranjeras. (Cabe señalar, sin embargo, que la presencia extranjera en el seguro español tiene antigüedad centenaria y siempre se ha caracterizado por un alto nivel de actividad. Por consiguiente, se equivocan quienes consideran esta presencia como una novedad reciente).

Dimensiones de las empresas

Si se profundiza un poco en el número y dimensiones de las aseguradoras de España se advierte que hay, por lo menos, cuatro grupos sensiblemente distintos: las "más grandes" (desgraciadamente pocas), con

La perspectiva de un Mercado Único Europeo cada vez más próximo nos da pie para analizar la situación del sector de seguros en España, con alguna comparación respecto al resto de la Europa Comunitaria y revisando tanto la posición de la oferta (entidades aseguradoras) como la demanda (consumidores)

ye un elevado número de entidades de pequeñas dimensiones, que actúa en un ámbito territorial reducido (local, comarcal o, a lo sumo, de comunidad autónoma) y normalmente ofrecen un número limitado de modalidades de seguro, aunque las hay que presentan una gama bastante extensa.

Finalmente están las entidades de tipo medio, que practican casi todas las modalidades de seguro y se hallan instaladas en todo el territorio español.

El futuro de las empresas españolas

La suerte que puedan correr los componentes de cada uno de estos grupos es desigual. En principio, parece que las entidades especializadas tienen un futuro bastante prometedor, pues esa misma especialización les ha de permitir avanzar cada vez más en la identificación de necesidades del público. Las aseguradoras de mayor volumen también gozan de buenas perspectivas siempre y cuando consigan sacudirse algunos usos y costumbres de tipo burocrático.

Entre las empresas de pequeñas dimensiones pueden desaparecer las que tengan una estructura económica débil, así como aquéllas cuya exigua dimensión haga poco rentable su mantenimiento; sin embargo, estas empresas cuentan con dos factores

DISTRIBUCION POR RAMOS DE LAS PRIMAS DE SEGURO DIRECTO			
RAMOS NO VIDA	PRIMAS en millones de pesetas	% sobre el total de primas	% de crecimiento sobre 1988
Automóviles	499.706,46	47,90	28,49
Asistencia Sanitaria	113.864,76	10,92	20,44
Daños Varios (Multirriesgos)	116.428,05	11,16	28,56
Accidentes Personales	67.780,00	6,49	13,58
Decesos	56.211,99	5,39	10,91
Incendios	46.659,54	4,47	3,36
Transportes	37.314,16	3,58	-0,71
Responsabilidad Civil	26.710,13	2,56	13,49
Crédito	14.830,08	1,42	24,12
Ingeniería	12.101,30	1,16	15,66
Robo y Explotación	8.012,00	0,77	2,77
Defensa Jurídica	7.213,37	0,69	17,53
Seguros Agrarios	7.836,61	0,75	30,37
Caución	7.919,61	0,76	35,02
Enfermedades	4.377,37	0,42	32,32
Pérdida de Beneficios	3.461,82	0,33	6,07
Subsidio Temporal Pérdida Permiso de Conducir	1.203,01	0,11	17,15
Asistencia en Viaje	9.003,74	0,86	28,28
Otros Ramos	2.673,80	0,26	6,68
TOTAL	1.043.307,70	100,00	17,58
VIDA	464.463,41	--	-42,77

Cuadro nº 1

un volumen de primas considerable, trabajan casi todos los tipos de seguros y están implantadas, con más o menos fuerza, en todo el territorio español. En contadísimas ocasiones tienen presencia internacional.

En segundo lugar deben citarse las entidades "especializadas", que tienen

implantación en toda España y se caracterizan precisamente por su especialización, es decir, por dedicarse exclusiva o primordialmente a una modalidad o tipo de seguro (defensa jurídica, decesos, asistencia sanitaria, vida, asistencia en viaje, etc.).

Un tercer grupo lo constitu-

**PRIMAS POR HABITANTE (en dólares)
(Año 1988)**

NUMERO	PAIS	TOTAL	NO VIDA	VIDA
1	Suiza	2.323,5	992,6	1.330,9
2	Japón	2.320,9	574,7	1.746,2
3	Estados Unidos	1.751,3	1.033,5	717,8
4	Alemania Federal	1.296,4	698,5	597,6
5	Reino Unido	1.208,4	492,7	715,7
6	Finlandia	1.194,5	437,9	756,6
7	Noruega	1.126,0	681,7	444,3
8	Suecia	1.120,0	510,5	609,5
9	Australia	1.118,3	549,3	569,0
10	Canadá	1.022,7	530,4	492,3
11	Holanda	1.019,9	526,0	493,9
12	Dinamarca	940,2	554,2	386,0
13	Francia	933,5	476,7	456,8
14	Irlanda	909,6	382,8	526,8
15	Austria	828,2	562,4	265,8
16	Luxemburgo	732,4	545,9	186,5
17	Islandia	636,0	620,0	16,0
18	Bélgica	635,1	447,4	187,7
19	Israel	554,0	375,7	178,3
20	Nueva Zelanda	549,8	243,4	306,4
21	Corea del Sur	392,5	66,1	326,4
22	España	376,4	193,2	183,2
23	Italia	348,1	264,1	84,0
24	Singapur	267,9	132,4	135,5
25	Sudáfrica	251,4	54,8	196,6
26	Checoslovaquia	245,0	176,8	68,2
27	Alemania Dem. (RDA)	241,1	124,1	117,0
28	Taiwan	233,3	70,1	163,2
29	Portugal	114,5	93,8	20,7
30	URSS	104,9	49,1	54,9

Cuadro nº 2

que constituyen su gran ventaja competitiva: la proximidad al cliente y la agilidad/rapidez de respuesta. Si se apoyan en ellos y mantienen un cierto grado de especialización, su futuro es halagüeño.

En el grupo de las entidades de tipo medio es donde se darán, previsiblemente, los mayores cambios. Se asistirá a procesos de fusión o absorción que permitan la aparición de sociedades de mayor volumen y capacidad económica; en otros casos seguirá produciéndose una especialización en algunos tipos de seguro. No obstante, es probable que un buen número de entidades no resista la presión competitiva y se vea abocada a la desaparición.

Finalmente, debe señalarse que la entrada en vigor del Mercado Único acabará de facilitar la instalación en España de las pocas aseguradoras europeas que aún no se encuentran presentes. Asimismo, se abrirá la posibilidad de que cualquier consumidor español pueda contratar un seguro con cualquier aseguradora europea, aunque no se halle instalada en España. Son novedades ciertamente interesantes, pero cabe insistir en que la presencia extranjera en el mercado asegurador español es antigua y muy notable, ya que las empresas aquí instaladas son lógicamente algunas de las más potentes en sus países de origen.

El consumidor de seguros: España y Europa

La lectura de las cifras de gastos de seguros en España ofrece los datos siguientes:

- 1.- Las cifras de seguros de vida representaron en 1989 menos de la mitad que las del resto de modalidades (464.463,41 millones de ptas. contra 1.043.307,70 millones de ptas.)
- 2.- Dentro de las modalidades de No Vida, Automóviles representa casi el 50% (499.706,46 millones de ptas. sobre el total citado en el punto anterior).
- 3.- El gasto total por persona ascendió para el conjunto de España a menos de 40.000 ptas. por persona. (Ver cuadro 1)

Estos tres puntos sintetizan

el comportamiento de consumo de los españoles, que marcan claras diferencias respecto a los vecinos europeos.

Relevancia del Seguro de Vida

A pesar del espectacular desarrollo experimentado en los últimos años, el Seguro de Vida sigue teniendo en nuestro país una importancia menor.

Ciertamente, los ciudadanos de este país no han sido hasta ahora muy amantes de las fórmulas de ahorro y previsión. Y el Seguro de Vida es una de ellas.

Por su parte, las entidades aseguradoras están obligadas a invertir buena parte de las sumas que perciben como primas del Seguro de Vida. Estas inversiones sir-

ven para mantener e incrementar la capacidad productiva del país y, por ello, el desarrollo económico exige, de forma inexcusable, una mayor difusión del Seguro de Vida.

Este seguro ofrece las siguientes modalidades de cobertura: fallecimiento, invalidez y jubilación. Es evidente que todos estamos expuestos a estas contingencias -algunas de ellas de forma inexorable- por lo que su cobertura es siempre recomendable. Por otra parte, contrariamente a lo que piensan algunas personas, los costes suelen ser bajos.

Si se contempla la realidad de otros países europeos, el desarrollo muy superior de este Seguro es una constante que llama poderosamente la atención y que nos obliga a reflexionar con serenidad.

Automóviles y otros seguros de No Vida

El hecho de que sea obligatorio asegurar los automóviles puede explicar el desarrollo de esta modalidad de seguro. No obstante, nada dice respecto al bajo nivel de seguro del Hogar (sólo se encuentran aseguradas un tercio de las viviendas del área metropolitana de Barcelona) o de Accidentes Personales, por citar sólo dos casos donde un reducido coste puede proporcionar una cobertura notable.

"Los ciudadanos de este país no han sido hasta ahora muy amantes de las fórmulas de ahorro y previsión"

A título de ejemplo se puede afirmar que la inmensa mayoría de viviendas podrían ser aseguradas por un coste inferior a las 25.000 ptas. anuales. Por otra parte, una Póliza de Accidentes que garantice el pago de 5 millones de ptas. en caso de fallecimiento o invalidez cuesta menos de 10.000 ptas. anuales para profesiones que no entrañen una especial peligrosidad.

Parece claro que la razón de que estas modalidades no se hallen más extendidas no es de tipo económico, ya que estamos hablando de costos soportables para la mayoría de la po-

blación y que aportan un considerable nivel de protección.

Conviene que las propias entidades aseguradoras profundicen en estas causas, a fin de conocer en qué medida sus políticas, actuaciones, etc. podrían estimular una mayor respuesta positiva.

Gasto por persona

Este punto es consecuen-

cia lógica de los otros dos: está muy claro que, si se contratan pocos seguros de vida y salvo el de automóviles, pocos de otras modalidades, nuestro gasto por persona y año será limitado.

En general, la comparación con lo que destinan a seguros nuestros vecinos de la Europa comunitaria nos dice que los españoles venimos gastando menos de la mitad que lo habitual

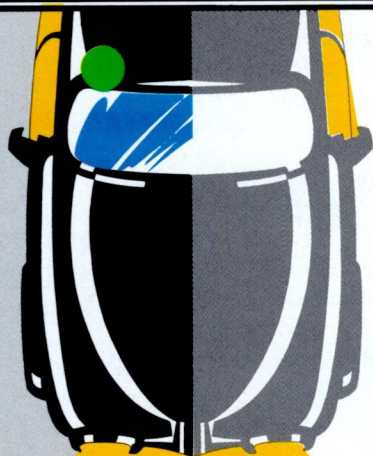
en esos países, descontando el efecto que pueden producir los diferentes valores y las respectivas monedas nacionales (Cuadro nº 2).

A modo de conclusión se puede señalar que si las experiencias de países cercanos al nuestro nos han sido útiles en otros ámbitos y las hemos imitado, probablemente también será preciso hacerlo en éste. Y aunque en otros países europeos la población tuviera un menor nivel de coberturas, pensamos que nosotros deberíamos elevar el que tenemos actualmente, porque estar mejor protegido es gozar de mayor bienestar.

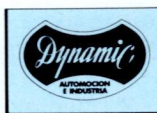
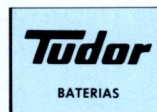
Seguimos ampliando servicios al socio

Inauguramos el taller de reparaciones

LA MEJOR CALIDAD, AL MEJOR PRECIO



CIUTAT



DISPONEMOS DE RECAMBIOS PARA TODO TIPO DE AUTOMOVIL

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

Joan Torres,

Regidor de l'Àmbit de la Via Pública

¿Quina és la valoració que vostè fa de les reunions mantingudes darrerament amb l'EMT i les Associacions del Taxi?

Una valoració positiva, perquè va ser la primera trobada després de la consulta que va haver-hi en el sector el darrer mes de maig i també perquè va ser una ocasió d'abordar un tema pendent: la mala interpretació o el conflicte que va sorgir com a conseqüència de la possible circulació de motos pels carrils bus-taxi. Crec que a la primera reunió va quedar clar quina era la intenció de l'Àmbit de la Via Pública respecte al problema plantejat i també van sorgir un conjunt de propostes a part de la qüestió de la moto, com són noves parades, nous criteris de l'encotxament i desencotxament del taxi a l'Eixample de Barcelona, la remodelació d'alguns xamfrans, parades de bus, etc. per aconseguir la bona velocitat dins del carril bus; així mateix, no solament ens vam plantejar la qüestió dels carrils taxi-bus-moto dins de la ciutat, sinó en els que que anomenem carrils metropolitans, ja que els problemes de tràfic, fins que no estiguin finalitzats els cinturons, estan presents també en els accessos de la ciutat.

Segons l'acord establert en

L'Àmbit de la Via Pública de l'Ajuntament de Barcelona i l'EMT han obert una línia de diàleg amb les Associacions representatives del sector per trobar, entre tots, solucions als problemes de tràfic que avui planteja la ciutat als conductors d'autotaxi. Joan Torres valora de forma positiva aquestes reunions i fa una anàlisi d'altres aspectes relacionats amb la mobilitat i la nova infraestructura viària de Barcelona.



la darrera reunió amb les associacions s'inicia un període de prova en alguns carrils, per veure si realment és factible la circulació dels taxis, autobusos i motos pels carrils-bus. ¿ Quina mesura s'adoptaria si els resultats fossin negatius?

El tràfic sempre és perfectible, les mesures poden ser molt provisionals i es poden objectivar resultats. Les que depenen d'una senyalització o de poca infraestructura és millor

posar-les primerament a prova. Aquest és el fet que informa la prova del carril-bus-moto-taxi que farem als carrers Mallorca i Muntaner, cosa que ens permetrà donar dades objectives de pèrdua de velocitat o no, de major risc o no per part del transport públic que circula i per la del propi motorista, i finalment, el temps perdut o guanyat en la utilització d'aquest carril. La prova demostrarà si les dades són objectives i,

d'acord amb els resultats, es podrà valorar si la mesura és encertada o no. En aquest moment ens manquen dades; quan les tinguem, podrem adoptar, entre tots, les mesures oportunes. Cal dir que la idea és ben acceptada pels sectors del taxi i de la moto. Són gent interessada en una major utilització de l'espai de la ciutat, però també són gent comprensiva i veuen que, si la prova no funciona, una de les parts haurà de cedir. La proposta no és una imposició per part de l'Ajuntament de Barcelona, sinó una suggerència del sector de la moto que l'Ajuntament va plantejar.

¿Quines altres mesures podria adoptar l'àmbit de la Via Pública per afavorir la velocitat comercial del taxi?

A curt termini jo crec que hi ha unes mesures mínimes, com són anar introduint nous girs permesos, noves parades de taxi, alguns carrils especials de taxi, com els que es van aprovar recentment al carrer Sepúlveda o Diputació. Però el futur és molt important; avui vivim una etapa d'excepcionalitat a Barcelona, on hi ha unes obres que afecten la vialitat per guanyar nova vialitat i altres que afecten la vialitat per guanyar importants collectors per a la

"no descarto que hi hagi carrils especialitzats per als accessos a la ciutat"

ciutat. La filosofia final és que, quan els cinturons estiguin acabats -la data establerta és desembre del 91 -, aportin una nova lògica de distribució del tràfic. Aquesta nova connectivitat, segons els estudis que nosaltres hem fet, comportarà que entre el 15 i el 20 % de tot el tràfic que circula per Barcelona a la zona central desapareixerà. El tràfic del carrer Aragó, per exemple, ja no suportarà el que avui ha de suportar, perquè el ciutadà disposarà d'un itinerari molt més lògic i més ràpid que el que avui pot oferir aquesta artèria urbana. Cal aprofitar, doncs, la conjuntura per dues raons: per donar prioritat al transport públic i per evitar que aquesta baixada de tràfic no indueixi a crear-ne un de nou. Per això estem seguint una política de dissuasió del cotxe privat mitjançant una disciplina més rigorosa, tenint com a suport la Llei de Seguretat Vial, amb multes més efectives i, evidentment, el cobrament d'aquestes mitjançant l'Oficina de Recaptació i el pacte que es farà amb la Diputació per a les de fora del terme municipal, amb costos d'aparcament molt més cars -els parkings subterranis a la zona



central de la ciutat han pujat de 145 a 175 ptes., i l'hora d'aparcament de la zona blava s'ha incrementat de 100 a 200 ptes -. Si a totes aquestes mesures de dissuasió afegim l'obertura dels cinturons i la pèrdua de tràfic dins la ciutat, el territori que es guanya al cotxe privat ha de ser per al transport públic. Per tant, s'ha de preveure, per al futur, que molts carrers podrien tenir carrils especialitzats per al transport públic. Aquest futur farà que els eixos de penetració clàssics -la Meridiana, la Gran Via o la Diagonal- millorin

ostensiblement, i no descarto que hi hagi carrils especialitzats per als accessos a la ciutat. És una promesa que ve en funció de l'estabilitat del tràfic de Barcelona i l'estem estudiant perquè aquests carrils ja no afecten únicament Barcelona sinó també altres Ajuntaments de fora, i per tant és un tema al qual l'Entitat Metropolitana haurà de donar resposta, a més de promocionar a l'àmbit d'altres municipis. Tots són, doncs, avantatges per aconseguir que la velocitat comercial del taxi millori substancialment.

¿Es disposen d'alguns resultats sobre l'aplicació de la Llei de Seguretat Vial a Barcelona?

Les dades són encara molt qualitatives. Malgrat això, crec que, el resultat més positiu és que el ciutadà s'ha assabentat de l'existència d'una nova Llei, d'un trencament amb el passat respecte al que va ser el Codi de Circulació. El ciutadà ha entès finalment que la cosa és seriosa. D'altra banda, amb les campanyes que s'han fet sobre la mateixa, el ciutadà ha comprès dos missatges bastant clars: que la Llei regula en profunditat la qüestió de l'alcoholèmia i l'utilització del casc per corcular en moto. Les enquestes que hem fet indiquen que la gent

s'ha assabentat més d'aquests dos aspectes que d'altres conceptes que conté l'esmentada Llei. Com que es tracta d'una Llei, el rigor d'aplicació de les sancions és molt més fort i, per tant, si abans una multa era un paper mullat, ara comença a ser una cosa certament important. Des d'aquest moment i atesa la quantia de la multa, hem baixat el nivell d'infracció i posem menys sancions als carrers per aplicar-les allà on tenen una incidència greu en la circulació. La resposta, per tant, crec que és molt positiva. S'aprecien menys infraccions al carril bus i l'ús del casc és més visible que abans de la llei. Les dades de carretera proporcionades per la Direcció General de Tràfic asseguren que hi ha hagut menys accidents i que s'ha arribat a una major comprensió del perill que suposa la velocitat, els avançaments, la conducció temerària.

Molts taxistes es queixen de l'absència de Guàrdies Urbans en els llocs de tràfic més conflictius. ¿Què en pensa?

Això seria una qüestió molt discutible, no hi ha la Guàrdia Urbana però sí una visió directa del que succeeix al carrer mitjançant les 32 pantalles de TV que tenim al Centre de Control de Tràfic. Hi ha

" Crec que el taxi ha de fer marketing del seu producte"

tota una intel·ligència col·lectiva als semàfors de Barcelona. Si un problema pot ser resolt pel personal del Centre i per la via d'una coordinació de semàfors, ho fem, i si hi ha un punt conflictiu que el Guàrdia pugui solucionar, el Centre de Control envia la patrulla corresponent. No sempre el Guàrdia soluciona els problemes, ja que moltes vegades un Guàrdia en una cruïlla pot arreglar una cosa i espatllar-ne una altra. Per tant, no és que el ciutadà estigui desatès, sinó que està molt observat pel Centre de Control que regula el tràfic a Barcelona. El fet que un Guàrdia estigui al carrer tampoc soluciona moltes vegades els problemes.

¿Quin es el balanç de l'Operació tardor d'aquest any i què es plantejarà a l'Operació Nadal?

L'Operació d'aquesta tardor s'ha vist afectada per la històrica del mes de setembre, a més de les obres que s'estan realitzant. S'ha viscut una etapa d' excepcionalitat i, naturalment, el ciutadà ho ha notat. No obstant, des d'ara, el que serà la futura xarxa de Barcelona ja s'insinua que entrarà en funcionament. A finals de novembre s'inaugurarà un tram de cinturó i a finals de

l'any que ve un altre del cinturó del litoral. Aleshores la situació millorarà. Això permetrà que es vagi guanyant un punt més en la descongestió del tràfic. També influirà el fet de la crisi econòmica, la situació creada arran de la problemàtica del Golf Pèrsic, i les mesures de dissuasió sobre la utilització del cotxe privat al centre de la ciutat, major disciplina, tarifes d'aparcament més cares, etc. Crec que tot plegat farà forat dins de l'aportació del tràfic a la ciutat, i que el transport públic ocuparà més espai. Crec que la tendència és molt positiva.

A l'Operació Nadal d'enguany s'intentarà donar el missatge de la possibilitat de tancar

alguns carrers en dies determinats sense que passi res. És a dir, que partint d'unes dades determinades assenyalarem el que pot ser la continuïtat d'una futura organització del centre de la ciutat. Per tant, si la ciutat ho demana com a conseqüència de la contaminació, de la congestió, l'assaig de Nadal pot tenir una continuïtat en el temps i en l'espai.

Segons la seva opinió, ¿quines altres millores poden afavorir el transport públic, especialment el taxi?

Les millores que suposa entendre que afavorir la mobilitat d'una gran ciutat depèn del transport públic : metro, bus, Renfe i taxi. En aquest sentit jo faig

també una petició al sector, perquè si bé és un servei públic, té un interès privat. Per tant, crec que el taxi ha de fer marketing del seu producte, ja que encara no és conscient que ha de comercialitzar el seu producte. Des del meu punt de vista, la qualitat que es dona en aquest moments no és la desitjable en un cent per cent. Ha millorat la flota perquè les condicions econòmiques així ho van permetre, però moltes vegades el tracte, la netedat, no és garantia de bon servei. Manca una major potenciació de les emissores de ràdio, ja que són elements de comoditat i accessibilitat per al ciutadà. El model de tarifes està esgotat; caldria reflexionar sobre un nou concepte tarifari. L'homogeneïtat de la tarifa no té ganxo comercial. Crec que és necessària una reflexió que faci tenent que una remodelació pot contribuir a una millor captació de clients.

R. Terán



Centre de Control de Tràfic

El precio de los combustibles en España

Fabián Estapé

Profesor emérito de la Fac. de Ciencias Económicas de la Universidad de Barcelona

Al ritmo actual de consumo, las reservas de petróleo, compradas a menos de 20 dólares barril, sirven para cubrir las necesidades hasta finales de 1990

Dentro de la estructura energética que rige en España hemos de dar un tratamiento singular a los precios de la gasolina y de los gasóleos. La primera afirmación que conviene tener en cuenta es que en nuestro país no hay yacimientos petrolíferos ni cantidades apreciables de gas natural. Somos un país importador. Durante más de cincuenta años, el precio de la gasolina ha sido una consecuencia del régimen de monopolio establecido por Calvo Sotelo en 1927. La estructura del monopolio ha permitido que el Estado tuviera una saneada fuente de ingresos en la Renta del Petróleo.

Nuestra adscripción a la Comunidad Económica Europea desde el 12 de junio de 1985, con efectos desde 1 de enero de 1986, ha obligado a la administración española a desmontar el sistema vigente para hacerlo homogéneo con el de los demás once países que actualmente integran el mercado comunitario.

El sistema vigente, que conserva en Campsa un instrumento de regulación de precios, permite com-

binar una fuente de ingresos públicos -el impuesto sobre la gasolina y gasóleos- que supera el 50 por 100 del precio de la materia prima, es decir, del crudo que importamos de México, Venezuela y hasta hace pocas semanas de Iraq y de Kuwait. Los efectos derivados de la invasión de Kuwait el pasado 2 de agosto han trastornado totalmente el mercado mundial del petróleo. Por una parte, los países de la OPEP se han comprometido a aumentar la extracción de petróleo para compensar los más de cinco millones de barriles (159 litros) que sumaba la producción de Iraq y Kuwait. Pero los riesgos de un conflicto bélico, derivados de la petición de ayuda formulada por Arabia Saudita y los Emiratos Unidos, y que se han traducido en un serio prólogo de acciones inmediatas, ha hecho que el mercado de futuros de Londres haya subido hasta superar los 40 dólares por barril de "brent" (petróleo del mar del norte). Todo esto se ha reflejado en España en la política de ajustes quincenales de precios que repercuten en el consumidor.

En España, como en los restantes países de la C.E.E., y no digamos en Estados Unidos, la lección

de los shocks petrolíferos de 1973 y 1979 -1980 ha motivado la constitución de grandes reservas de petróleo, compradas a menos de 20 dólares el barril, y que, al ritmo actual de consumo, sirven para cubrir las necesidades hasta finales de 1990.

El problema de la gasolina y del gasóleo en los servicios públicos (RENFE, transporte por carretera, taxis) plantea dos posibilidades de actuación: en primer lugar, seguir las directrices de la AEI, Agencia Internacional de la Energía, repercutiendo quincenalmente los nuevos precios de los barriles. Y este camino es el que se está siguiendo en España. Si bien, es obvio que existe un segundo método para abordar el problema: se trata de considerar que en el precio de la gasolina hay un componente tributario que está en manos del Estado y que permitiría reducir el impacto de los nuevos precios del crudo en espera de que el "shock" se resuelva y se retorne de nuevo a una situación similar a la vigente antes del 2 de agosto de 1990.

No oblidí que les dades referents a les tarifes i normes d'aplicació han d'estar situades en lloc visible per a la informació i comprovació de l'usuari.

Se ruego a los taxistas que hubiesen cambiado de domicilio pasen por el Servei de Taxi de la EMT para actualizar sus direcciones.

Es importante especificar bien los datos, porque a menudo la correspondencia que esta institución remite a los profesionales del sector viene devuelta por falta de alguno de ellos.

Esta petición va dirigida especialmente a aquellos taxistas que tienen el domicilio en los municipios del área metropolitana de Barcelona.

Fins al 30 d'agost es va aplicar a un total de 1.372 vehicles la llicència classe A. D'aquest total, les marques més significatives són les següents:

Renault 21	306
Volkswagen-Jetta	249
Citroën BX	212
Peugeot 405	145
Ford-Orion	92



TARIFA TAXI		ANY 1990 Pesetas
B. Bandera	1920 m. 0-6 min.	225
Hora espera		1200
55 x 35 x 35 cm		Gratuit o Obligatori
Zones - Zonas		
A ³	Laborables 6-22 hs.	55
A ²	Laborables 22-6 hs. Dissab. / Sab. Fest. 0-24 hs.	75
B ²	Laborables 6-22 hs.	75
B ¹	Laborables 22-6 hs. Dissab. / Sab. Fest. 0-24 hs.	85
Suplementos - Suplementos		
	Aeroport / Aeropuerto Ent. Sortidas/Salidas	175
	Ferrocarril Sortida / Salida estac.	55
	Maleta o Similar + 55 x 35 x 35 cm.	50
	Gossos/Perros (discrecional)	50
	Servei Radio-telefon / Servicio Radiotelefono	100
Zona A	Hospitalet L1 Sta. Coloma G. Sant Adrià B. Barcelona Badalona	Si ho desita demani rebut Si lo desea solicite recibo Si vous le désirez demandez un reçu Receipt will be provided upon request
Zona B	Resto Area Metrop.	
Consultes i aclariments / Consultas y aclaraciones E.M.T. Tel. 336 00 00		

Altres	391
D'altra banda, en el mateix període, 1.429 vehicles van ser donats de baixa. Els models més afectats són:	
Seat-131	357
Renault 18	136
Talbot Horizon	97
Renault 9	95
Citroen BX	87
Seat 124	83
Renault 12	76
Altres	490

Les obres de construcció d'una galeria de serveis al c/ Santander, iniciades el passat 8 d'octubre es perllongaran durant un període de quatre mesos.

Per aquesta raó es

recorda que el costat mar de l'anomenat carrer, entre el c/ Llinars del Vallès i el c/ Terç de la Mare de Déu de Montserrat, està tallat a la circulació. No obstant això, els vehicles poden discórrer en doble sentit per la vorera del costat de muntanya

Per millorar els accessos a Sant Adrià s'han establert sentits únics de circulació al c/ Balmes - entre Santander i c/ Pereda; c/ Pereda entre Balmes i Terç de la Mare de Déu de Montserrat i el c/ Terç de la Mare de Déu de Montserrat, entre c/ Pereda i c/ Santander.

¡Atención socio de Ciutat Grogà!

Ahora tiene la oportunidad de adquirir un vehículo Peugeot 309 o 405, versión gasoil o diesel, con un 12% de descuento sobre los precios normales establecidos para los taxis de España.

Elo es posible tras el acuerdo suscrito por Ciutat Grogà y la mencionada empresa automovilística el pasado 2 de octubre.

Los taxistas con el Carnet caducado deben pasar por las Oficinas de la EMT para renovarlo.

Para ello se requiere: el permiso de conducir y una fotografía tamaño carnet.

Estos trámites los cumplimentarán también los que tengan el carnet deteriorado.



Para pintar calcas con motivo de la reparación de chapa en su vehículo, Ud. debe presentar en las oficinas ITV: original y fotocopia de la factura del taller que efectuó la mencionada reparación.



Des del 12 d'octubre, el Funicular de Montjuïc ja està funcionant després d'un mes d'inhabilitació com a conseqüència de les obres de construcció de les piscines municipals.

Aquest mitjà de transport públic està a disposició dels usuaris els caps de setmana des de les 11 del matí fins a les 21:30 h. A l'estiu funciona cada dia.

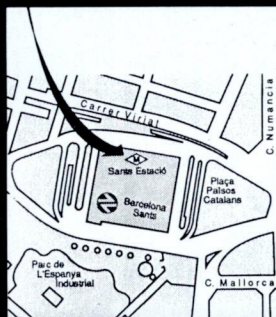


Atenció !

Els talonaris dels rebuts de Taxi es poden adquirir a "la Botiga de Metro" que es troba al vestíbul de Sants Estació

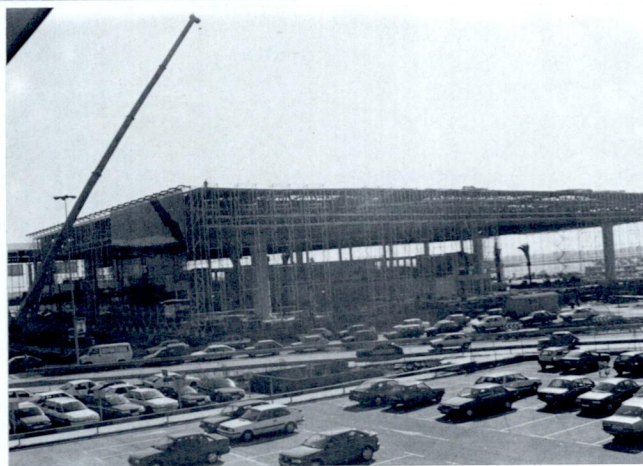
Horari:
de 9:00 a 14:00
i de 16:00 a 20:00,
de dilluns a divendres

Botiga CETRAMSA
Vestíbul d'accés al Metro



Les obres de remodelació de l'Aeroport d'El Prat avancen al ritme previst .

Els nous equipaments de l'Aeroport , dissenyats per Ricard Bofill, començaran a funcionar, segons les previsions inicials, de manera paulatina des del mes febrer de 1991. En aquesta nova infraestructura, el sector del taxi



Com a conseqüència del procés de remodelació del c/ Prim es troba tallada al tràfic la vorera ascendent de l'anomenat carrer, entre els carrers Binèfar i Santander.

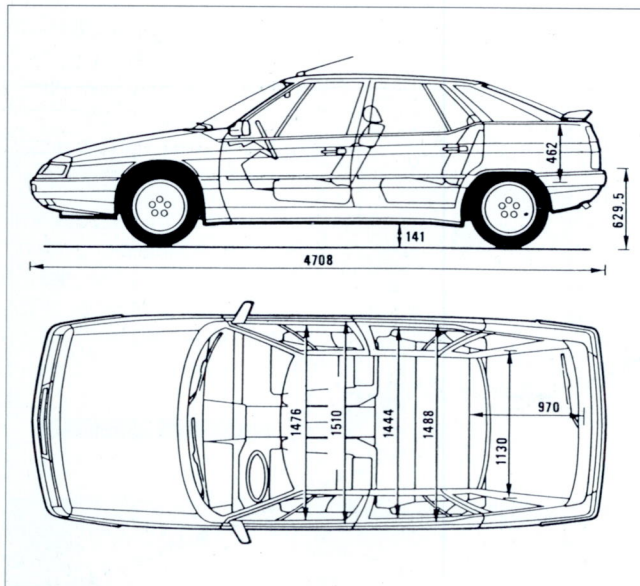
Els desviaments es poden realitzar pels carrers Binèfar, Can Oliva i Santander.



disposarà d'una "parrilla" d'estacionament, amb còmodes accessos i serveis especials.

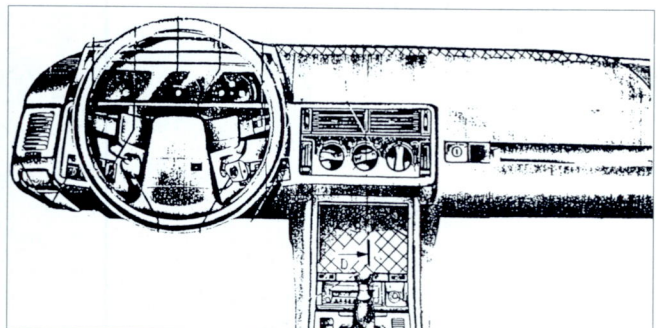
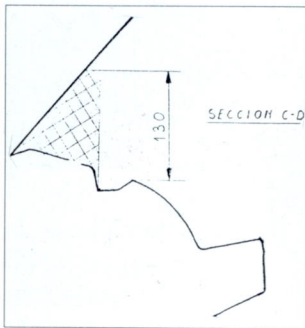
Mentrestant, cal dir que l'aeroport d'El Prat és cada cop més important si es considera el nombre de viatgers que hi passen. Segons les últimes estadístiques, l'aeroport barceloní ha incrementat en un 13% el nombre de passatgers.

Los modelos Citroën XM y Opel Omega homologados para el servicio de taxi



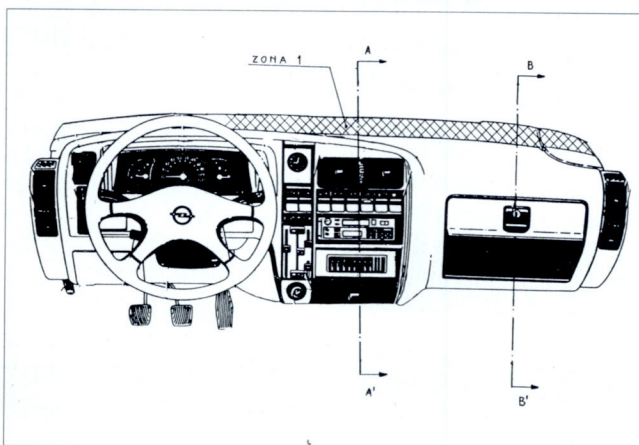
La Entitat Metropolitana del Transporte ha resuelto recientemente la homologación para el servicio de taxi del modelo Citroën XM en las siguientes motorizaciones: Gasolina (modelo XM 2, Oi Lujo, XM 2,01 Gran Lujo y XM V6. Diesel, modelos XM Diesel lujo, XM Turbo diesel Gran Lujo.

En estos modelos se admitirán los taxímetros que no superen los 13 cm. de alto (incluidos los soportes), con un retranqueo mínimo sobre el tablier del vehículo de 8 cm.



La EMT ha procedido también a la homologación de los coches modelo OPEL OMEGA, 2,3 YDT(2,3 TD) y 20SE (2.0 l) para el servicio de taxi.

Las medidas de los taxímetros autorizados para este tipo de vehículos no deberán superar los 11 cm de alto (incluidos los soportes) y un retranqueo sobre el tablier del vehículo de un mínimo de 11,5 cm



El taxímetro deberá colocarse lo más posible del parabrisas, sin llegar a obstruir los orificios de la calefacción.

Fe d'errades

A l'article "Els taxis, una història difícil de reconstruir", publicat a la Revista Taxi, núm. 50, es diu per error que el senyor Luciano Ortega va morir recentment. Lamentem aquest greu lapsus, ja que el Sr. Ortega continua gaudint de bona salut als seus 90 anys, de la qual cosa ens congratulem.

L'autor: Jaume Mestres

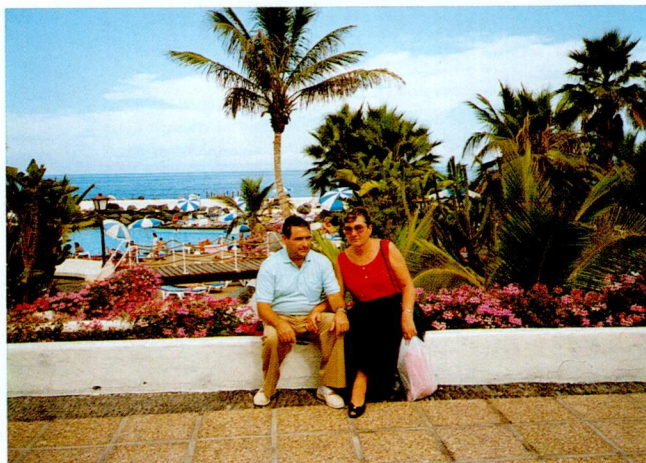


Ciutat Grogga acaba d'editar un vídeo del viatge a Grècia que els socis i alumnes de l'Escola Taxi van realitzar el passat mes de juny.

Tots els interessats en la seva adquisició poden passar per l'Escola del Taxi, carrer Lutxana, 115 o trucar al telèfon: 485.04.26,



El "Telèfon d'Informació del Transport Públic Metropolità" és 412.00.00



Manuel Méndez y Mari Esther Fernández en Tenerife.



Hotel en el que Manuel Méndez y señora pasaron siete días de merecidas vacaciones

Manuel Méndez, Licencia 3372 L, ganador del Viaje a Tenerife que Ciutat Grogga sorteó entre los taxistas presentes en la última Nit del Taxi, ha disfrutado, junto con su esposa Mari Esther Fernández, de una estancia de siete días en la mencionada ciudad canaria.

La pareja salió el día 5 de septiembre de Barcelona y se alojó en el Hotel Bonanza Palace en régimen de pensión completa.

Escola del Taxi Ciutat Grogga

Cursos de Formació de Nous Taxistes

Assignatures

- Reglament del taxi i legislació
- Tarifes
- Itineraris metropolitans
- Coneixements històrico-turístics de Barcelona

Places limitades a 25 persones per torn!!

Inici del Curs

- Mes de novembre

Duració del curs: 3 mesos = 50 hores

Horaris: dimarts i dijous de 18 a 20 hores

Matrícula oberta: des del 1er de novembre

Preu:

15.000 ptes classes

6.000 ptes taxes (només 1.500 ptes. carnet caducat)

2.000 ptes (certificat mèdic)

Total 23.000 ptes.

Els interessats podeu trucar a l'Escola del taxi Ciutat Grogga .

Telèfon: 485.04.26



Normas de Cotización a la Seguridad Social

Régimen especial de la Seguridad Social de los trabajadores por cuenta propia o autónomos

Bases de cotización, tipos y cuotas a satisfacer

Desde el 1º de febrero del presente año, las bases de cotización pueden ser elegidas entre múltiplos de 3.000 ptas. comprendidos entre los topes mínimo y máximo de las bases de cotización del Régimen General. Es obligatoria, por lo menos, la BASE MÍNIMA vigente en cada momento.

El tipo de cotización aplicable a la base mínima obligatoria o a la elegida voluntariamente es el 28,80%.

Las cuotas resultantes de aplicar el tipo vigente a cada una de las bases de cotización elegibles son las que se especifican en el cuadro siguiente:

Disposiciones legales

Decreto 2830/ 1970, (BOE de 15-9) Orden de 24 de septiembre de 1979 (BOE 30 -9 y 1-10) que regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta propia o Autónomos.

Real Decreto 718/ 1986, de 7 de marzo (BOE, nº 91, de 16 de abril de 1986), por el que se aprueba el Reglamento General de Recaudación de los Recursos del Sistema de Seguridad Social.

Orden del Ministerio de Trabajo y Seg. Social de 23 de octubre de 1986 (BOE de 31 de julio de 1986), sobre aplicación y desarrollo del citado Reglamento General.

Real Decreto 234/1990 de 23-2 (BOE 24/2) por el que se establecen las normas básicas de cotización a la Seg. Social, desempleo, Fondo de garantía Salarial y Formación Profesional en 1990.

Orden de 24 de febrero de 1990 (BOE de 27-2) por la que se desarrollan las normas básicas de cotización contenidas en el Real Decreto 234/1990, de 23-2.

Bases Cotización	Cuotas 28,80%	Bases Cotización	Cuotas 28,80%	Bases Cotización	Cuotas 28,80%
60.720*	17.487	141.000	40.608	222.000	63.936
63.000	18.144	144.000	41.472	225.000	64.800
66.000	19.008	147.000	42.336	228.000	65.664
69.000	19.872	150.000	43.200	231.000	66.528
72.000	20.736	153.000**	44.064	234.000	67.392
75.000	21.600	156.000	44.928	237.000	68.256
78.000	22.464	159.000	45.792	240.000	69.120
81.000	23.328	162.000	46.656	243.000	69.984
84.000	24.192	165.000	47.520	246.000	70.848
87.000	25.056	168.000	48.384	249.000	71.712
90.000	25.920	171.000	49.248	252.000	72.576
93.000	26.784	174.000	50.112	255.000	73.440
96.000	27.648	177.000	50.976	258.000	74.304
99.000	28.512	180.000	51.840	261.000	75.168
102.000	29.376	183.000	52.704	264.000	76.032
105.000	30.240	186.000	53.568	267.000	76.896
108.000	31.104	189.000	54.432	270.000	77.760
111.000	31.968	192.000	55.296	273.000	78.624
114.000	32.832	195.000	56.160	276.000	79.488
117.000	33.696	198.000	57.024	279.000	80.352
120.000	34.560	201.000	57.888	282.000	81.216
123.000	35.424	204.000	58.752	285.000	82.080
126.000	36.288	207.000	59.616	288.000	82.944
129.000	37.152	210.000	60.480	291.000	83.808
132.000	38.016	213.000	61.344	291.540***	83.963
135.000	38.880	216.000	62.208		
138.000	39.744	219.000	63.072		

* Base mínima obligatoria.

** Límite mayores 55 años de edad.

*** Base MÁXIMA.

Para facilitar la liquidación de las cuotas de este Régimen Especial, la Tesorería General emitirá los boletines mecanizados de cotización, modelo TC-1/15, que serán remitidos a los domicilios de cada sujeto obligado.

Los trabajadores por cuenta propia o autónomos podrán cambiar anualmente la base de cotización, eligiendo otra dentro de las establecidas, siempre que así lo soliciten expresamente de su respectiva Tesorería Territorial de la Seguridad Social, antes del día 1 de octubre de cada año para que surta efecto a partir del año siguiente.

No obstante, los trabajadores por cuenta propia o autónomos que tengan la edad de 55 años en el momento de surtir efecto el cambio voluntario de base, sólo podrán elegir cada año entre:

a) una base comprendida entre aquella por la que vinieran cotizando y el límite máximo para los mayores de dicha edad;

b) una base que se halle comprendida entre aquella por la que vinieron cotizando al efectuar la elección, de ser dicha base de mayor cuantía que el límite máximo para los que tuvieran la edad citada y la resultante de aplicar a ésta el porcentaje de incremento que haya experimentado el salario mínimo profesional vigente antes de efectuar dicha elección, redondeada al múltiplo de 3.000 más próximo (7,13% este año). En ningún caso la base de cotización elegida podrá ser superior al tope máximo de cotización vigente.

Cambios posteriores de Bases de Cotización

Borsa de Llicències Bolsa de Licencias

Sr. Francisco Luna Moya

L - 7843

Teléfono: 349.13.95

Art. 18 - 1º e)

A favor de taxistas con más de un año de antigüedad

Los interesados deberán:

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

Sr. Pedro García Usero

L - 530

Teléfono: 335.81.19

Art. 18 - 1º C)

A favor de cualquier taxista

sin necesidad de antigüedad determinada.

Deberán encontrarse dados de alta en una licencia.

Ramón Queralt

L 5803

Teléfono: 242.90.92

Art. 18 - 1º e)

A favor de taxistas con más de un año de antigüedad.

Los interesados deberán:

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

Para mayor información, los interesados pueden llamar al teléfono 336.61.61 (ext. 2158) y preguntar por la Sra. Elisabeth Nadal.

SOLANO ESCUELA DE TAXISTAS DE BARCELONA

FUNDADA EN 1960



CURSOS OBTENCION CARNET DE TAXISTA

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

Nueva dirección

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

INFORMACION: Tardes
de 17 a 21 h.

Tel. 255 15 14 - 255 14 18

*¡Y si desea usted
vender su licencia,
entre nuestros alumnos
encontrará comprador!
¡Consútenos!*

El sistema de frenos (1a. parte)

Sebastián Ato Villalba

Profesor de mecánica de la "Escola del taxi Ciutat Grogà"

Para disminuir parcial o totalmente y con seguridad, la energía cinética de un vehículo a voluntad del conductor, con el mínimo esfuerzo posible, debe recurrirse al sistema de freno. Ello lo convierte en uno de los órganos que más hay que tener en cuenta en las revisiones periódicas (recomendable entre 10.000 y 15.000 km), pues una anomalía del sistema puede tener consecuencias muy graves.

Un Sistema de Freno está compuesto generalmente por el freno de tambor y el de disco, el circuito hidráulico y las tuberías.

Freno de tambor

Actualmente los frenos de tambor se suelen montar en el automóvil, concretamente en las ruedas traseras. El tambor está acoplado al buje de la rueda, por lo que se comprende que el tambor gire solidario a la rueda.

En el interior del tambor se alojan las mordazas o zapatas, sujetas a un disco portafrenos y permanen fijas en el mismo. Las zapatas tienen un ferro llamado ferodo, compuesto de amianto prensado con unas partículas metálicas para dar resistencia al mismo amianto. El ferodo puede perma-

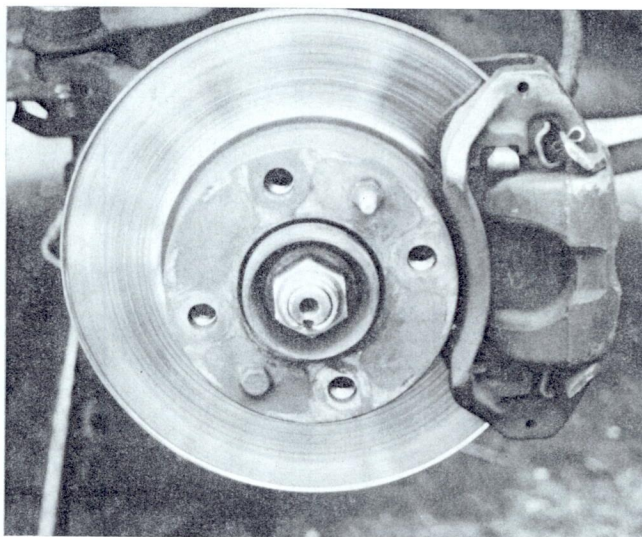
necer en la zapata remachado o encolado. Asimismo, en uno de los extremos de las dos zapatas se encuentra el bombín hidráulico, que también está fijo al plato portafrenos.

El freno por tambor funciona de la siguiente manera: cuando se pisa el pedal del freno, se ejerce una presión en el circuito hidráulico (bomba y bombines), la que permite que los émbolos del bombín se desplacen y, a su vez, que éstos desplacen las zapatas para que rocen el plato del tambor y de esta forma se frene la rueda. Cuando se deja de hacer presión en el pedal, las zapatas regresan y hacen retornar los émbolos del bombín a su posición de origen, operación que se consigue con dos muelles de retorno que están unidos a la base de la zapata.

Freno de disco

Este sistema de freno se suele montar generalmente en las ruedas delanteras y se compone de: un disco, una pinza de sujeción, un émbolo desplazable y dos pastillas de fricción.

El disco de freno gira también solidario a la rueda y está en un 30 o 40% alojado en el interior de la pinza de sujeción, en cuyos extremos se encuentran cobijadas las pastillas de fricción y el émbolo desplazable. El funcionamiento es similar al del freno de tambor, debido a que también actúa por la presión del circuito hidráulico. Cuando se ejerce presión, se recorre el émbolo desplazable y éste presiona las pastillas de fricción sobre el disco consiguiendo su frenada. Cuando se deja de hacer presión, el líquido retorna por suc-



Conjunto de freno con disco

ción de la misma bomba, dejando libre de presión las pastillas de fricción y girando libremente el disco.

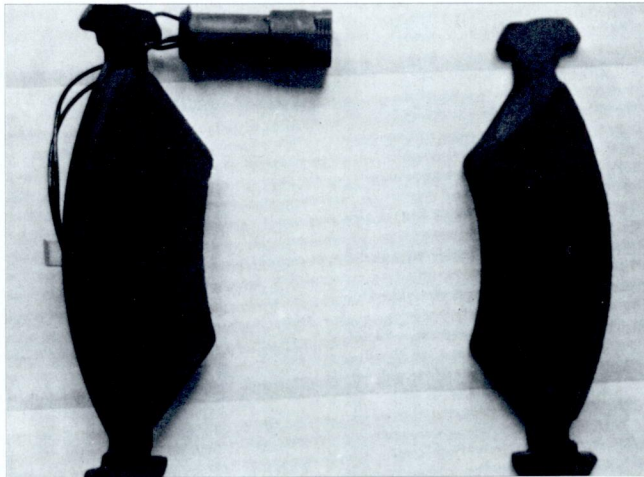
Las ventajas del freno de disco sobre el de tambor son la refrigeración, los reglajes y la frenada.

En el freno de disco existe una mayor refrigeración, porque el 60 o 70% del disco queda descubierto, recibiendo el aire frontalmente cuando el vehículo está en marcha. Si se observan los frenos de tambor, se ve que al conjunto le cuesta disipar el calor porque está totalmente tapado.

Por otra parte, el freno de disco no necesita reglajes, mientras que el de tambor sí. Asimismo, la frenada es más gradual y enérgica, pero suave, por lo que resulta más equilibrada.

Circuito hidráulico

El circuito hidráulico posee una mayor ventaja sobre el sistema mecánico (varilla o cable). Por esta razón, hoy en día la totalidad de vehículos automóviles, a excepción de los muy pesados, llevan este sistema. Cabe recordar que el sistema hidráulico se fundamenta en el principio de Pascal, que dice: "La presión ejercida en un punto de una masa líquida se transmite con igual fuerza en todas direcciones". El circuito hidráulico se compone de bomba hidráulica, bombines hi-

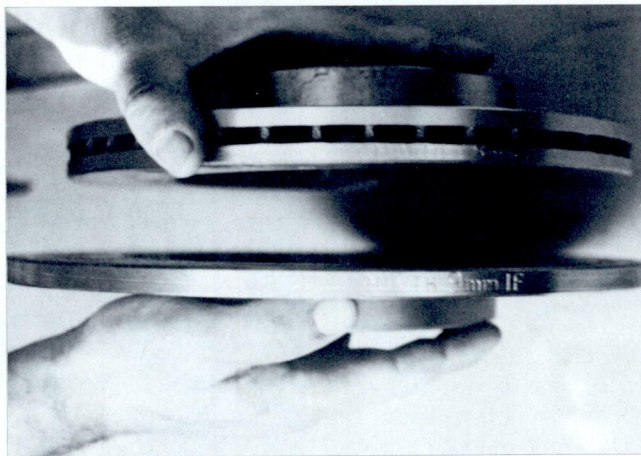


Pastillas de fricción con indicador de aviso por desgaste

dráulicos y tuberías.

La bomba hidráulica está formada por un depósito que está lleno de líquido y tiene por objeto mantener siempre el líquido en la bomba, pues el depósito comunica con unos orificios del cilindro de la bomba.

En el cilindro hay un émbolo con una o varias gomas de presión y un muelle de retorno. Funciona de la forma siguiente: cuando se pisa el pedal del freno se presiona el émbolo de la bomba por medio de una varilla interpuesta entre pedal y bomba. Al desplazar el



Disco de freno normal y ventilado (derecha)

émbolo, éste empuja el líquido por medio de las gomas, pues ellas ajustan perfectamente en el cilindro. De esta forma el conductor ejerce una presión en todo el circuito y frena las cuatro ruedas del vehículo. Cuando éste deja de hacer presión en el pedal, el muelle de retorno hace volver a su posición el émbolo, el que hace de ventosa para que el líquido vuelva a la cámara dejando libres de presión las ruedas.

El bombín hidráulico - dispuesto en un disco portafrenos que tiene por misión desplazar o abrir el ángulo de las zapatas-: se compone de dos émbolos (uno por zapata), una goma de retención por émbolo y un muelle de presión interpuesto entre los dos émbolos. Su funcionamiento es simple: cuando se ejerce presión, los émbolos se desplazan abriendo con ello las zapatas y permitiendo que éstas frenen; cuando la presión cesa, las mismas zapatas ejercen presión sobre los émbolos, retornándolos a su alojamiento.

Las tuberías, por su parte, transportan el líquido a los distintos puntos del sistema. Todas ellas son rígidas, a excepción de las que van a las pinzas delanteras, ya que éstas han de ser de goma elástica, porque se tienen que acondicionar al movimiento de la suspensión y al giro de la dirección.

ACTA nº 3

Reunión Administración - Asociaciones del Taxi

En Barcelona, a dieciséis de octubre de 1990, en el despacho de la Gerencia de la Entitat Metropolitana del Transport, se reúnen D. Joan Laporta Argelich, Gerente de esta Entitat, D. Andreu Nebot i Mula, Director Técnico del Servicio del Taxi, D. Juan Ramón Domínguez García, Técnico, D. Francisco Galván Martí y D. Juan Zamora Romero, en representación del Gremio Unión de Taxistas, D. José Santacreu y D. Miguel Tomás Romero, en representación del Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi, D. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona y D. Juan Fuentes Bergadà, en representación de la Asociación Empresarial del Taxi.

Actúa como Secretaria Delegada Irene Mestres Bouzó, que certifica:

Se abre la sesión a las doce horas, pasando a tratar una serie de temas previos, en espera de la incorporación del Sr. Laporta a la reunión.

El Director Tècnic del Taxi explica la situación procedimental del expediente informativo incoado a la Empresa City-Express, la cual está prestando un servicio de transporte de viajeros entre el Aeropuerto del Prat y Barcelona. Detalla los datos recopilados al respecto y la posible incoación de un expediente sancionador contra la referida empresa, por no disponer de la preceptiva autorización de esta Entidad para realizar este tipo de transporte. Asimismo está previsto estudiar la interposición de una demanda contra City-Express por uso indebido del color amarillo del taxi y de la palabra "Taxi".

El Sr. Gracia dice que ha recibido quejas de sus socios, en el sentido de que coches particulares están realizando el servicio de taxi.

El Sr. Galván manifiesta que también tiene conocimiento de esta situación, y expone además el problema de los autotaxis de Rubí, que encochan en las instalaciones de Televisión de Sant Cugat y en el Hotel Bellaterra.

Agrega que también hay intrusismo por parte de los coches de clase C. Algunos de ellos circulan ilegalmente amparándose varios vehículos en una misma licencia.

El Sr. Fuentes solicita que se realicen revisiones extraordinarias de las licencias de clase C

para detectar estas irregularidades.

El Sr. Nebot se compromete a abrir expedientes informativos sobre el tema del intrusismo de la clase C y de los autocares de Rubí.

El Sr. Zamora comenta que en el Centre de Rehabilitació de la calle Muntaner, entre París y Londres, parece ser que son contratados vehículos particulares por el propio personal de la Clínica para prestar el servicio de taxis.

El Sr. Nebot también recoge este problema para abrir expediente informativo y recopilar todos los datos necesarios para obrar en consecuencia.

El Sr. Tomás pide que se abra, además, un expediente informativo sobre el tema de las comisiones de 500.- ptas. que dan algunos radiotaxis a los hoteles y manifiesta que no se trata de un problema individual del taxista, sino de la propia Entidad o Cooperativa de radiotaxis.

El Sr. Nebot informa sobre una denuncia que se ha formulado por un grupo de 41 taxistas a la emisora de Taulat por competencia desleal, precisamente por dar este tipo de comisiones en el hotel Sant Just. La Entidad está dispuesta a intervenir en este tema aplicando la LOTT a los radiotaxis por ser empresas auxiliares del transporte.

Se acuerda que, a petición de esta Comisión, la Entidad se dirija a todas las emisoras para

tratar de erradicar estas comisiones que tanto desprestigian al sector.

En ese momento se incorpora el Sr. Laporta, quien manifiesta que ya ha entablado conversaciones con el Gremio de Hoteles, sin resultados positivos, argumentando dicho Gremio que es un tema a tratar con el sindicato de conserjes, puesto que estos empleados son los responsables de estos actos.

Resalta que está de acuerdo en que hay que buscar pruebas, y elaborar un dossier, que en último extremo presentaría al Alcalde y al COOB, para que se trate esta cuestión seriamente, ya que supone un deterioro de la imagen del sector y será un problema a tener en cuenta de cara al 92.

El Sr. Tomás también comenta que ya se ha dirigido a los Directores de Hoteles mediante cartas, sin resultados satisfactorios.

El Sr. Gracia propone que la Comisión visite y se entreviste personalmente con los Directores de los Hoteles para tratar el asunto.

El Sr. Galván agrega que se trata de un tema que el 95% de taxistas quiere erradicar.

Revisión Tarifaria

El Sr. Laporta resalta determinados puntos del estudio económico que han presentado los sindicatos ante esta Entidad, entre ellos subraya que el incremento de tarifas según dicho informe es de un 31% de día, y de un 24% de noche, mientras que el promedio se sitúa en un 14%, lo cual no se corresponde con las anteriores cifras.

El Sr. Tomás prefiere no entrar en detalles concretos del estado para plantear el tema globalmente.

En primer lugar, pregunta si la Entitat está dispuesta a aceptar la reestructuración tarifaria solicitada, la cual se concreta en aplicar en toda el área la tarifa 1 los sábados y domingos por la noche, y alargar la tarifa nocturna. En función de esto se hará más o menos presión en el porcentaje de aumento.

El Sr. Laporta explica que, al ser las tarifas de los taxis unos precios intervenidos, éstos no pueden dispararse por encima del incremento del I.P.C.

El Sr. Gracia explica que el 1 de octubre pasado mantuvo una reunión con la Sra. Mercè Sala, y pide que se incorpore a la mesa el dossier de las reuniones con el Sr. Laporta durante el primer semestre del año sobre el tema tarifario, en el que se incluyen dos estudios sobre reajustes de zonas, por si pueden ser de utilidad.

El Sr. Tomás no cree oportuno que se aporte el dossier, porque forma parte de unas negociaciones respecto a las cuales la presente Comisión es totalmente ajena.

El Sr. Galván desea ver el dossier antes de pronunciarse al respecto para hacer una valoración y, que en su caso, se aporte como documento técnico.

El Sr. Laporta se compromete a facilitar una copia del dossier a los asistentes.

El Sr. Miguel Tomás pregunta la propuesta de la Entidad en el tema tarifario.

El Sr. Fuentes argumenta que debe tenerse en cuenta que, en el sector del transporte, el incremento de precios es superior al del IPC general, por la fuerte subida de los carburantes.

El Sr. Laporta explica la fórmula que se utiliza para calcular el incremento de tarifas, que es tomar el incremento del IPC oficial, el aumento en los costes de explotación y obtener el promedio.

Parece la fórmula más correcta, pues se están discutiendo unos ingresos y unos costes, tomando en consideración también el precio de la mano de obra. Por otra parte, el hecho de que se tengan en cuenta los costes del año anterior no supone un perjuicio para el taxista si el incremento de coste es semejante de un año para otro.

El Sr. Domínguez manifiesta al respecto que el incremento de la gasolina reciente se debería tener en especial consideración este año, para incorporarlo en el incremento tarifario.

El Sr. Laporta se muestra conforme en introducir este elemento y exponerlo en la Comisión de Precios, para intentar que lo acepten. Agrega que, si los Sindicatos propugnan una subida superior, deberían admitir como contrapartida una reestructuración de zonas ampliando la zona A de Cornellà.

El Sr. Miguel Tomás expone su temor a que ello sienta un precedente y añade que, teniendo en cuenta la calidad del taxi en relación con

el transporte público, su precio es barato. Considera, además, que la política tarifaria podría utilizarse como regulación del sector y que al respecto debe analizarse en profundidad la oferta y demanda de taxis. Resulta que los sábados y domingos por la noche faltan taxis, puesto que se incrementa el número de usuarios, mientras que como máximo sólo puede circular la mitad de la flota. Debería primarse al taxista que trabaja, aprobándose la utilización de la tarifa 1 en toda el Área.

El Sr. Galván expone que la propia administración considera al taxi como un complemento al transporte público y que todos los transportes públicos son deficitarios. Por tanto, o se aplican costes reales en el sector del taxi, o bien deben otorgársele otras contraprestaciones. Sin embargo, en este aspecto se les considera como privados y en consecuencia los precios deben ser los reales.

El Sr. Laporta manifiesta que la demanda de taxis no es alta. Según las encuestas realizadas, un 14% de la población los coge alguna vez y tan sólo un 2% lo hace a menudo. Considera que hay tres puntos básicos a tener presentes. En primer lugar, que el taxista no ha de ver deteriorado su poder adquisitivo, pero en segundo lugar, no puede olvidarse que hay un gran mercado sin explotar y, finalmente, que debe ponerse especial atención en incrementar la velocidad comercial.

El Sr. Fuentes propone hacer una campaña publicitaria para poder potenciar el taxi, haciendo alusión a que los sábados y domingos podrán utilizar este medio de transporte cuando salgan por la noche.

El Sr. Santacreu propone que se reduzcan los seis minutos y los 1.920 metros que incluye la bajada de bandera, y que se amplíe el horario nocturno de 9 de la tarde a 7 de la mañana.

También el Sr. Galván solicita esta ampliación del horario nocturno, a lo cual se suman el resto de representantes de las asociaciones.

El Sr. Nebot argumenta en defensa de la tarifa mínima y considera que modificarla sería perjudicial para el sector.

El Sr. Galván comenta que la implantación del servicio Tomb-bus supondrá una disminución de estas carreras cortas, a lo que responde el Sr. Nebot en sentido contrario, puesto que lo que se pretende es que el ciudadano deje los coches particulares, con lo cual el número de posibles usuarios de taxis se incrementaría.

El Sr. Santacreu también pide que se incremente la hora de espera.

El Sr. Fuentes propone que las nuevas tarifas entren en vigor a partir del 1 o 10 de diciembre de cara a la campaña de Navidad.

Por su parte el Sr. Galván insiste en su petición de aumentar el horario de tarifa nocturna y reducir el tiempo y metros que incluye la bajada de bandera.

Finalmente se llega a un principio de acuerdo según el cual el técnico de la Entitat calculará el incremento que la misma estaría dispuesto a consensuar con los Sindicatos, partiendo del promedio entre incremento oficial del IPC más incremento de costes de explotación, teniendo en cuenta el aumento de precios de los carburantes pero admitiendo la aplicación de la Tarifa 1 en toda el área los sábados y domingos por la noche y tendiendo a incrementar la hora de espera. También se acuerda, que como otra alternativa, se calcule el aumento aplicando el promedio de forma lineal.

Partiendo de estos cálculos se acuerda volver a discutir el tema en la próxima reunión, que se celebrará el próximo lunes día 22 de octubre.

En dicha reunión se tratará asimismo el tema de las tasas por prestación de servicios que percibe la Entitat.

Finalmente, el Sr. Gracia quiere corregir dos puntos que se recogieron en el Acta Nº 1. En el apartado 2 - Circulación - desea dejar constancia de que, aunque apuntó que es preferente aumentar el número de carreras y, por tanto, mejorar la velocidad comercial, ello no se contraponen con la necesidad de incrementar tarifas.

En el apartado de ruegos y preguntas está de acuerdo en trasladar la ITV a la Zona Franca.

A las 16: 45, no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión, extendiéndose la presente acta.

Reunió

Àmbit de la Via Pública - EMT

Associacions del Taxi

Reunits a Barcelona, el dia 9 d'octubre de 1990, D. Joan Laporta i Argelich, gerent de l'Entitat Metropolitana del Transport, D. Alfred Morales, Coordinador de l'Àrea de Transports i Circulació de l'Ajuntament de Barcelona, D. Xavier Parés, Cap del Servei d'Ordenació de Transports i Circulació, D. Andreu Nebot, Director Tècnic del Servei del Taxi, D. Miguel Tomás, President del Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya, D. Francisco Galván, President del Gremio Unión de Taxistas, D. Juan Fuentes, President de l'Associació Empresarial del Taxi i D. Dionisio Gracia, President del Sindicat de Taxistes Autònoms de Barcelona

Manifesten que: a les reunions que van portar a terme darrerament el Servei del Taxi de l'Entitat Metropolitana del Transport, l'Àmbit de la Via Pública de l'Ajuntament de Barcelona i les Associacions representatives del sector, després de les que van mantenir tècnics del taxi i de l'àmbit de la Via Pública, es va arribar a la conclusió, amb forta oposició del G.U.T i del S.T.A.T.C., que la prova d'utilització del carril bus-taxi per a les motos es podria realitzar amb les conclusions següents:

Efectuar una prova pilot, d'una durada de tres mesos, al carrer Muntaner (de Còrsega a Diputació) i al carrer de Mallorca (entre Bruc i Urgell).

▶ Per a la circulació de motos en aquests carrils serà obligatòria la utilització del casc.

▶ Per tal de conèixer els resultats s'efectuaran durant els tres mesos de l'experiència les medicions següents:

▶ Nombre de taxis lliures i ocupats, tant dins el carril com fora d'ell.

▶ Nombre de motos amb casc i sense, tant al carril com fora d'ell.

▶ Nombre de vehicles particulars.

▶ Velocitat mitjana del carril (taxis i autobusos)

▶ Infraccions comeses, tant de taxis i autobusos com de motos.

Parades fora del carril

Pel que fa a la prova d'una parada fora del carril, s'efectuarà una prova al carrer Muntaner -Còrsega (inici del carril) xamfrà sud.

La petició d'una parada a cada dues cruïlles de l'Eixample, queda ajornada per tal de concretar la zona on és necessària. L'Entitat Metropolitana del Transport ha detectat que les actuals parades senyalitzades en aquesta zona són molt poc utilitzades. En tot cas, més que parades s'obligaria a encotxar i desencotxar als xamfrans, on també s'autoritzaria l'espera dels taxis, sempre amb el conductor al volant.

Carrils taxi

La implantació dels següents carrils taxi que es realitzarà amb horari de 7:00 a 22:00.

Avda. de Madrid (entre Arizala i Plaça Centre), segon carril.

Avda. de Madrid - Berlín - París (entre Pl. Centre i Avda. de Sarrià)

Sepúlveda

Tarragona, on com a prova es farà el segon carril de l'esquerra entre Diagonal i Plaça Espanya.

Casanova, des de Sepúlveda fins a Provença.

Així mateix, també s'han acordat els següents girs a l'esquerra autoritzats per a taxis:

Balmes ascendent - Rda. Gral Mitre

Rda. Gral. Mitre (calçada muntanya) - Muntaner

Gran Via (lateral mar) - Girona

Psg. Carles I - Bonaventura Muñoz

Capità Arenas - Diagonal (gir dreta)

Diagonal (lateral mar) - Aribau

Aribau - Centre Diagonal

S'autoritza a utilitzar, per part dels taxis, la calçada reservada a bus de la Gran Via, entre Llançà i Vilamarí.

Noves parades

També s'acorda la instal·lació de les següents parades noves:

▶ Bruc - Rda. Sant Pere (3 taxis)

▶ Rio de Janeiro - Valldaura (4 taxis)

▶ Rambla Caputxins - Escudillers (3 taxis), anul·lant però la parada actual de la Pça. del Teatre.

D'altra banda es modificaran les parades següents:

▶ S'ampliarà, només els dies festius, la parada del Zoo de 4 a 7 places.

▶ Al carrer d'Urgell (Bingo D. Pelayo), es pot desplaçar a la vorera en lloc del xamfrà, amb horari de 21 a 5 hores.

▶ Avda. Hospital Militar - Clínica Delfos; per obres està desplaçada. Tan bon punt es pugui, es tornarà al lloc anterior.

▶ Muntaner - Mallorca (Hotel Dante), es pot desplaçar del xamfrà sud al xamfrà nord.

▶ Avda. Meridiana - Carles I, es tornarà a la situació anterior a l'últim canvi, reserva del Sindicat al xamfrà i parada a l'Avda. Meridiana just a la mitjana central.

ACTA

ACTA nº 4

REUNIÓN ADMINISTRACIÓN - ASOCIACIONES DEL TAXI

En Barcelona, a veintidós de octubre de 1990, en el despacho de la Gerencia de la Entitat Metropolitana del Transport, se reúnen D. Joan Laporta Argelich, Gerente de esta Entitat, D. Andreu Nebot i Mula, Director Técnico del Servicio del Taxi, D. Juan Ramón Domínguez García, Técnico, D. Francisco Galván Martí y D. Juan Zamora Romero, en representación del Gremio Unión de Taxistas, D. José Santacreu i D. Miguel Tomás Romero, en representación del Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi, D. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona y D. Juan Fuentes Bergadà, en representación de la Asociación Empresarial del Taxi.

Actúa como Secretaria Delegada Irene Mestres Bouzó, que certifica:

Se abre la sesión a las nueve horas treinta minutos, pasando a tratar los temas que se habían previsto en la sesión de fecha dieciséis de octubre.

Ordenanza Fiscal, nº 3

Tasa por prestación de servicios en materia de autotaxis, auto-turismo y vehículos especiales o de abono.

El Gerente de la Entidad expone que su propuesta respecto a la modificación de las Ordenanzas Fiscales es incrementar las cuotas de las tasas un 6,5%, de acuerdo con el aumento del índice de precios al consumo.

Explica que, no obstante este principio general, se introducen dos variantes:

La tarifa aplicable a las bajas de vehículos efectuadas por el Servicio de Inspección se incrementan en cantidad superior, para aproximarla al coste real del servicio, todavía mucho más elevada que la cuota propuesta, ya que se ha detectado que este servicio, en principio pensado para casos muy puntuales, se está solicitando cada vez más por los taxistas por su comodidad.

El segundo aspecto a resaltar es que se equiparará la tarifa de la tasa por transferencias intervivos de licencias de autotaxis entre familiares de primer grado, al tipo de gravamen de las transmisiones mortis causa de dichas licencias, para familiares que no sean de primer grado, es decir el 10% de la tasa de transmisión intervivos.

El Sr. Gracia introduce el tema de si la esposa titular de licencia de autotaxis puede transferirla a su marido, titular de otra licencia de autotaxis.

El Sr. Laporta responde en el sentido de que es un tema más profundo, que habrá de tratarse en una próxima reunión.

El Sr. Miguel Tomás se muestra contrario en principio a esta posibilidad, pero entiende que es un tema a estudiar, y que habrá de elaborarse un informe al respecto.

El Sr. Laporta en relación con el tema de las tasas de transferencia de licencia, comenta a continuación el tema de las amortizaciones de licencia. Señala que en un principio se constituyó un fondo para amortizar licencias, el cual se ha destinado íntegramente a este fin.

Al haberse fijado la tasa de transferencia de licencias en un 10% del precio que pagaban los particulares por las mismas, la filosofía era que de cada diez licencias transferidas esta Entidad contaría con dinero suficiente para amortizar una. Surgieron al respecto dos problemas. En primer lugar que, debido al incremento de precio de las licencias, la tasa ya no representaba el 10% del valor de la licencia transferida y, en segundo lugar, el acuerdo de establecer una tasa de transferencia reducida para los conductores asalariados con más de 1 año de antigüedad, tasa que, en la práctica, se ha convertido en la más habitual.

Desde la puesta en funcionamiento del sistema de amortización de licencias, esta Entidad ha adquirido 117, que han sido todas las que se han ofrecido en estos años.

El Sr. Laporta plantea en este punto la posibilidad de eliminar las transferencias de licencias de autotaxis, en virtud de la Disposición Transitoria 4a. del Reglamento nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles ligeros que, desde 1984 debería haberse dejado de aplicar. Con ello, propone eliminar la tasa por transferencia de licencia de clase A, que en 1990 es de 495.000.- ptas.

De este modo, como todos los adquirentes de licencias serían conductores asalariados de autotaxis, podría aplicarse la tasa que ahora se considera reducida a todas las transferencias, aunque ello supondría dejar de exigir

que el conductor tuviera una antigüedad de 12 meses para acogerse a esta reducción.

El Sr. Galván pregunta por qué una persona que hace 5 meses que conduce el taxi no puede llegar a ser titular de licencia.

El Sr. Nebot responde que la legislación actual lo permite en determinados casos, concretamente si el cedente va a jubilarse, está incapacitado o ha recibido la licencia por herencia, y no puede explotarla personalmente.

El Sr. Tomás constata que de este modo se prima al jubilado, dándole más facilidades para vender la licencia.

El Sr. Fuentes pregunta si estas mismas condiciones rigen para las jubilaciones anticipadas, a lo cual responde el Sr. Nebot en sentido afirmativo.

El Sr. Gracia quiere saber a dónde ha ido a parar el dinero proveniente de las tasas por transferencia.

El Sr. Laporta explica que las tasas son un ingreso de la Entidad, incluidas en el Presupuesto de la misma, bajo el control y fiscalización de la Intervención de Fondos. En ningún caso la legislación vigente permite formar una bolsa aparte con dichas cantidades, y destinarlas a una finalidad predeterminada, sino que su razón de ser es cubrir los costes del servicio. En tal sentido los ingresos y gastos han de estar equilibrados, lo cual no sucede en este servicio, en el que por motivos coyunturales los gastos superan los ingresos en unos 100 millones cada año.

El Sr. Gracia insiste en que existe un documento en el cual la Corporación se comprometió a pedir dinero a la Administración del Estado y a crear un fondo para la compra de licencias, constituido por el dinero procedente de las tasas de transferencias de licencias.

El Sr. Laporta se remite a las anteriores explicaciones y subraya que los 120 millones que se había comprometido a aplicar la Entidad a la amortización de licencias han sido aplicadas a dicha finalidad, e incluso se ha rebasado la cantidad acordada con la amortización de las 117 licencias a que antes hizo referencia.

El Sr. Tomás desea informarse de si la Entidad aún amortiza licencias. Responde el Sr. Laporta en sentido afirmativo, matizando que se hace siempre que al titular de la licencia le urja desprenderse de ella.

El Sr. Galván apunta que la Entidad debería marcar el número de licencias a amortizar cada año.

El Sr. Laporta indica que dicho número puede oscilar entre 6 o 7.

El Sr. Nebot explica el caso de Montreal, en el cual los taxistas aportan su dinero para crear un fondo que dan a la Administración para que lo administre, pero que al ser un dinero privado de todos ellos, no entra en el presupuesto de la Entidad Local. De este modo han conseguido amortizar un 20% de licencias.

El Sr. Galván sugiere que con el dinero en que se rebajan las tasas podría crearse este fondo, como una cuenta especial de las agrupaciones más representativas del Sector. Ésta sería la base para ampliar una contribución de todo el colectivo encaminada a eliminar licencias.

El Sr. Gracia manifiesta que en el resto de España se es consciente del especial tratamiento que tiene el sector del taxi de Barcelona, sobre todo en el aspecto de la contingencia y amortización de licencias.

El Sr. Laporta plantea dos alternativas para que los representantes de los taxistas aquí presentes se definan.

1º.- Mantener las tasas por transferencia de licencias como en años anteriores, que para el año 1991 serían de 530.000.- ptas, y la reducida de 265.000 ptas. para conductores asalariados con antigüedad superior a 12 meses, con el compromiso de amortizar las licencias que se presentan.

2º.- Rebajar a la mitad la tasa por transmisión de licencias, eliminando la aplicación de la Disposición Transitoria Cuarta del Reglamento nacional, amortizar las licencias de autotaxis que se vayan presentando y estudiar la fórmula legal para constituir un fondo más fuerte y destinarlo a la amortización de licencias.

El Sr. Tomás pregunta si en la primera alternativa el Sr. Laporta puede comprometerse a destinar este dinero recaudado, al no reducir la tasa, para el taxi.

El Sr. Laporta especifica que, puesto que hay un déficit entre los gastos originados por la prestación del servicio y los ingresos recaudados, tal compromiso es imposible. Añade que puede acordarse que se dé cuenta a esta comisión de las licencias que se ofrecen para amortizar.

Todos los asistentes aceptan la 2a. alternativa.

Revisión de Tarifas

El Sr. Laporta expone la propuesta de la Entidad calculada en base al incremento del IPC del año anterior, y de los costes de explotación teniendo en cuenta la subida del precio de las gasolina del año siguiente.

La propuesta tarifaria se calcula tendiendo a incrementar la hora de espera.

Hora espera_____	1.370.- ptas.
Bajada bandera_____	240.- ptas.
T3_____	59.- ptas.
T2_____	80.- ptas.
T1_____	90.- ptas.

Sábados y domingos noche Tarifa 1 en toda el Área.

El Sr. Domínguez explica que el incremento del horario nocturno desde las 21 horas hasta las 7 de la mañana supone un aumento tarifario del 1%, porque el 5% de carreras se realiza desde las 21 a las 22 horas, y el 1% desde las 6 a las 7 de la mañana.

La aplicación de la tarifa 1 los sábados y domingos noche representa el 0,5% de aumento.

El Sr. Laporta desestima la petición de la ampliación del horario nocturno, porque se trata de servicios utilizados por personas que se dirigen o vienen de su trabajo.

En cuanto a los suplementos, el Sr. Laporta propone

eliminar el de estaciones, que no es más que una reminiscencia agraria, de cuando la estación estaba ubicada en un extremo del pueblo. Ahora están en pleno casco urbano y no tienen sentido. A cambio propone introducir un suplemento para ir a Montjuïc.

El Sr. Tomás pide que, además de la utilización de la tarifa 1, los sábados y domingos noche, se amplíe el horario nocturno hasta las 7 de la mañana, lo cual supondría un 1% de incremento. También solicita un mayor incremento por hora de espera.

El Sr. Galván hace la siguiente propuesta:

Hora de espera _____ 1.400.- ptas.
T3 _____ 63.- ptas.
T2 _____ 83.- ptas.
T1 _____ 90.- ptas.

Asimismo, mantiene su petición de ampliación del horario nocturno.

El Sr. Fuentes alega que debe tenerse presente que los incrementos de carburantes han afectado al sector muy directamente.

El Sr. Domínguez calcula que la propuesta del Sr. Galván supone un incremento aproximado superior al 13%. El Sr. Galván discrepa, entendiéndolo que no alcanza el 12%.

El Sr. Tomás presenta la siguiente alternativa:

Bajada de bandera _____ 240 ptas.
T3 _____ 60 ptas.
T2 _____ 80 ptas.
T1 _____ 90 ptas.
Hora de espera _____ 1.400 ptas.

Sábados y domingos noche, Tarifa 1

Tarifa nocturna hasta las 7 de la mañana.

El Sr. Galván argumenta que en Madrid las tarifas han subido este año un 13%.

El Sr. Laporta responde que en 8 años, Barcelona ha subido las tarifas de taxis 20 puntos más que Madrid.

El Sr. Tomás pide que se aprueben las tarifas para el 1 de diciembre.

El Sr. Gracia resalta el incremento muy acusado de los seguros.

El Sr. Laporta destaca que no puede olvidarse que el Estado ha permitido una subida del 4,5% en el sector de transportes de mercancía por carretera.

El Sr. Domínguez propone fijar la Tarifa 3 en 60 ptas., la 2 en 78 ptas. y la hora de espera en 1.400 ptas., con lo cual ganarían un 0,5% más.

El Sr. Zamora propone no tocar la bajada de bandera rebajando los metros que incluye.

El Sr. Nebot considera que con ello se confundiría al cliente y la existencia de la carrera mínima quedaría cuestionada.

El Sr. Laporta formula como última oferta la siguiente:

Bajada de bandera _____ 225 ptas.
Hora de espera _____ 1.500 ptas.
T3 _____ 60 ptas.
T2 _____ 80 ptas.
T1 _____ 90 ptas.

Sábados y domingos noche Tarifa 1 en toda el Área.

Los Sres. Tomás, Gracia y Fuentes manifiestan su conformidad con estas tarifas.

Respecto al tema de suplementos, el Sr. Laporta propone:

Suplemento a Montjuïc _____ 100 ptas.
Suplemento Aeropuerto _____ 200 ptas.

Interviene el Sr. Tomás para pedir que no se elimine el suplemento de la Estación de Sants para potenciar la asistencia de taxis a la misma.

El Sr. Nebot explica que se trata de una estación muy céntrica y que muchos usuarios proceden del metro.

El Sr. Gracia propone que se mantengan las 55 ptas.

El Sr. Laporta considera que sería mejor incrementar el suplemento por maletas y eliminar el de estación.

Después de un breve debate, el Sr. Laporta propone eliminar el suplemento de estación, a cambio de subir el de maletas a 75 ptas.

Suplemento por transporte perros, 100 ptas.

Suplemento radiotaxis:

Este suplemento también suscita cierta polémica y finalmente se propone suprimirlo, de forma que los radiotaxis puedan ir marcando desde que los llamen, pero siempre que no se supere la tarifa mínima de 225 ptas.

Los representantes sindicales solicitan que la tarifa 1 se aplique también a la verbena de Sant Joan, Nochebuena, Nochevieja y la víspera de Reyes, ya que se trata de fiestas extraordinarias.

El Sr. Galván se reserva su contestación respecto a la ampliación de la tarifa nocturna, comprometiéndose a contestar el próximo miércoles. Los demás representantes sindicales también darán su contestación definitiva el miércoles.

El Sr. Laporta expone que el acuerdo será global o no existirá.

Todas las Asociaciones piden que, a partir del próximo año se adapten todos los taxímetros para poder aplicar diferentes tarifas horarias.

El Sr. Nebot añade que la tarifa P debería ir marcando, al igual que se establece en la legislación europea, la tarifa más barata.

El Sr. Laporta manifiesta que debe buscarse la fórmula para evitar el fraude que se hace con la aplicación de la tarifa P.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión a las trece horas, extendiéndose la presente acta.

ACORD

Amb data 5 d'octubre últim, les associacions professionals representatives del sector: Gremio Unión de Taxistes, Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya, Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona i l'Associació Empresarial del Taxi van presentar un escrit sol·licitant la revisió tarifària per al servei metropolità d'autotaxis.

El propassat 16 d'octubre, en el despatx de la Gerència de l'Entitat es van reunir les esmentades associacions amb el Gerent de l'Entitat Metropolitana del Transport, el Director Tècnic del Taxi i un Tècnic economista per tractar entre d'altres aquest tema.

En aquesta reunió es va arribar a un principi d'acord, segons el qual, el tècnic de l'Entitat calcularia l'increment que aquesta estaria disposada a consensuar amb els Sindicats, partint de la mitjana entre l'increment oficial de l'IPC, més l'increment dels costos d'explotació, tenint en compte l'augment de preus dels carburants per a 1991, admetent l'aplicació de la tarifa 1 a tota l'Àrea la nit dels dissabtes i diumenges, amb tendència a augmentar l'hora d'espera.

En una segona reunió, el dia 24 d'octubre, el gerent de l'Entitat va formular la proposta resultant dels calculs anteriorment esmentats.

Després de debatre aquesta amb la resta d'associacions, la Gerència va concretar la proposta final, que es detalla tot seguit:

Baixada de bandera_____	225.- ptas.
Hora d'espera_____	1.450.- ptas.
Tarifa 3_____	60.- ptas.
Tarifa 2_____	83.- ptas.
Tarifa 1_____	93.- ptas.

Nit de dissabte i diumenge, nit de diumenge a dilluns, vigília de Nadal, Nit de Nadal a Sant Esteve, nit de Cap d'any, Nit de Reis i Revetlla de Sant Joan, aplicació de la tarifa 1 a tota l'Àrea.

Suplements

Aeroport_____	200.- ptas.
Maletes_____	75.- ptas.
Gossos_____	100.- ptas.
Entrada a Montjuïc_____	100.- ptas.
(nits i festius)	
Estacions _____	55.- ptas.

Radiotaxis - sense suplement. Podran anar marcant des que els truquin, sempre que no es superi la tarifa de baixada de bandera.

Les associacions professionals es van comprometre a donar una resposta a aquesta proposta el dia 24 d'octubre.

Avui, dia 24 d'octubre, al despatx del Gerent de l'Entitat Metropolitana del Transport es reuneixen:

- Sr. Joan Laporta i Argelich, Gerent d'aquesta Entitat.

- Sr. Andreu Nebot i Mula, Director Tècnic del Taxi.

- Sr. Francesc Galván i Martín, en representació del Gremio Unión de Taxistas

- Sr. José Santacreu i Amat, en representació del Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya.

Sr. Dionisio Gracia i Fajardo, en representació del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona.

Sr. Joan Fuentes i Bergadà, en representació de l'Associació Empresarial del Taxi.

Els representats de les referides associacions acorden:

Acceptar les següents tarifes proposades per l'Entitat Metropolitana del Transport i

Sol·licitar que es remetin a la Comissió de Preus de la Generalitat de Catalunya per a la seva aprovació.

Barcelona, 24 d'octubre de 1990.



Una nueva dimensión en taxi.

Este coche le parecerá más grande por dentro que por fuera. Con espacio de sobra para Ud. y sus pasajeros. Con un maletero que envidian otros coches de su clase. El origen de una nueva forma de conducir.

Su impecable diseño atrae las miradas. Su motor desarrollado por ordenador crea nuevos esquemas de perfección. Con él no le preocuparán las vueltas que dé el cuentakilómetros.



Volkswagen recomienda

Todo un Volkswagen. De los que no pisan los talleres y raramente paran en las gasolineras.

Una nueva dimensión del taxi que convence en todos los sentidos.

Aunque sea por curiosidad. Venga a conocerla.

Passat CL: 90 CV
 Passat GL: 112 CV (*)
 Passat GT 16 V: 136 CV
 Passat CL TD: 80 CV
 Passat G60 syncro®: 160 CV

Equipamiento de serie: (*) Motor de inyección. Dirección asistida. Cierre centralizado. Elevalunas eléctricos puertas delanteras. Volante de cuatro radios. Cristales tintados. Asiento del conductor regulable en altura. Reposacabezas anteriores y posteriores. Asientos posteriores regulables longitudi-

nalmente. Espejos retrovisores regulables desde el interior. Spoiler anterior integrado en parachoques. Spoiler posterior (Berlina).

Equipamiento opcional: Sistema de frenos ABS. Computadora de a bordo. Aire acondicionado. Tapicería de cuero.

Desde **1.654.959 pts P.F.F.**

En su concesionario Volkswagen/Audi.



**Volkswagen
 Passat**

FIAT TEMPRA, tiempos modernos

M. Àngels Pujol

La década de los 90 ha supuesto para Fiat el lanzamiento de nuevos modelos que deben dar la imagen del mayor constructor italiano de este período. El primero que abrió el fuego en este sentido fue el Tipo, que ya lleva algún tiempo en nuestro mercado, después ha sido el Tempra, que en fecha reciente ha pasado la homologación como vehículo de servicio público.

El Tempra ofrece una línea estática muy agradable, con un frontal que adopta la típica calandra de los modelos fabricados por la marca italiana. La aerodinámica juega un papel muy importante en esta berlina de casi 4,5 metros de longitud y cuatro puertas. Posee una línea muy suave, que se prolonga hasta llegar a la parte trasera. En la versión 16, su coeficiente de penetración es aún más bajo

que en el resto de la gama y es uno de los mejores dentro de su categoría.

Imagen ágil

El modelo se remata con un capó alto y compacto, dando lugar a un maletero cuya capacidad es de 500 decímetros cúbicos, cosa que lo sitúa entre los mejores cofres del segmento, con una amplitud máxima de 1,41 metros y mínima de 1'05 metros. Además, su portón, delimitado por los grupos ópticos, tiene la apertura a ras del parachoques, facilitando la carga y descarga, sobre todo en el caso de bultos voluminosos y pesados.

Un aspecto que contribuye a agilizar la imagen del coche es su gran superficie acristalada y, sobre todo, la adopción de una ventanilla triangular en el lateral trasero, que no sólo da esa sensación de amplitud, sino que facilita

enormemente la visibilidad trasera.

El habitáculo es amplio, ofreciendo un excelente acomodo tanto en las plazas delanteras como en las traseras. De hecho, la amplitud a la altura de los hombros de ambas banquetas es idéntica, con 1'46 metros. El conductor dispone también de gran maniobrabilidad. Desde los pedales hasta el volante hay 70 cm. de longitud y desde éste hasta el respaldo del asiento el espacio es de 52 cm.

En las plazas traseras la amplitud es generosa, puesto que desde el respaldo del conductor hasta el trasero puede disponerse de 65 cm. y, además, la banqueta del asiento es algo más profunda que la de los delanteros, alcanzando el medio metro. Quiere ello decir que el acomodo de los pasajeros es notable e incluso para

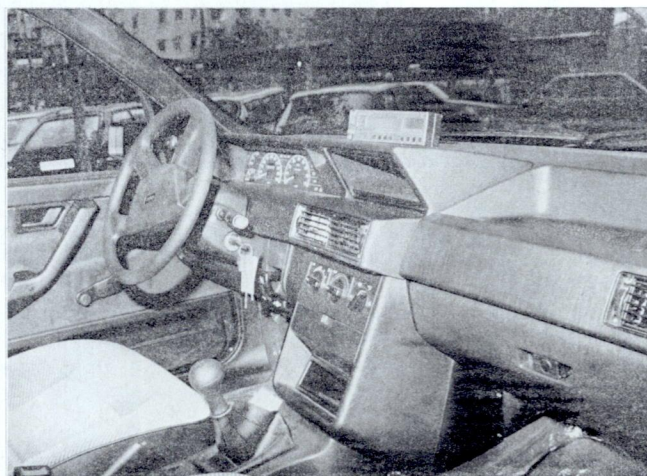
los de una cierta estatura no existe posibilidad de que puedan rozar el techo, ya que la altura que hay desde el asiento hasta la carrocería es prácticamente de 94 cm.

Motores para elegir

El Fiat Tempra se ofrece con dos niveles de equipamiento, normal y SX, diferenciándose en el cuadro de instrumentación el primero y digital en el segundo, así como también por el sistema de climatización. En cuanto a motores, existen tres versiones de gasolina de 1,4, 1,6 y 1'8 litros, esta última con inyección electrónica, y dos de gasoil, ambas de 1,9 litros, pero una atmosférica y otra provista de turbocompresor. Todos son motores conocidos y ya utilizados en otros modelos de la marca.



El Fiat Tempra presenta una línea estética muy agradable



Ubicación correcta del taxímetro

El más bajo es el que más innovaciones ha sufrido, destacando entre ellas una nueva culata, un nuevo árbol de levas y válvulas de admisión y escape retocadas. Estas modificaciones, junto a otras mejoras, le ha hecho ganar en elasticidad y conseguir una potencia de 78 CV y alcanzar una velocidad máxima de 172 km/h.

Le sigue un motor de 1,6 litros que adopta las mismas soluciones técnicas que el anterior y ofrece una potencia de 86 CV y una velocidad punta de 177 km/h. El último motor de gasolina es el 1,8 litros derivado del 2 litros que monta el Croma, con 110 CV. Por último, en el caso de los motores diesel, el atmosférico proporciona 65 CV de potencia y el turbo 92 CV.

El comportamiento en carretera es muy bueno.

PRINCIPALES CARACTERISTICAS TECNICAS

	1,4	1,6	1,8 ie	1,9 D	1,9 TF
Motor:	Cuatro cilindros en línea				
Cilindrada:	1.372 cc	1.581 c.c.	1.756 c.c.	1.929 c.c.	1.929 c.c.
Potencia máxima :	78 CV/6.000 rpm.	86 CV/5.800 rpm.	110 CV/6.000 rpm.	65 CV/4.600 rpm.	92CV/4.100 rpm.
Velocidad máxima:	172 Km/h.	177 Km/h	190 Km/h.	162 Km/h.	178 Km/h.
Caja de cambios:	Manual de cinco velocidades				
Suspensión delantera:	Independiente tipo McPherson con brazos oscilantes inferiores, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.				
Suspensión trasera:	Independiente con brazos tendidos, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora				
Frenos:	Discos delanteros y tambor traseros.				
Peso en vacío:	1.030 kilos	1.035 kilos	1.140 kilos	1.130 kilos	1.160 kilos
Capacidad maletero:	500 dm3				
Capacidad depósito:	65 litros				
Longitud/Anchura/Altura:	4,26 / 1,70 / 1,45 metros				
Consumo a 90/120/ciudad:	5,6 / 7,4 / 9,0	5,6 / 7,6 / 9,4	6,3 / 8,3 / 10,1	4,5 / 6,3 / 6,4	4,9 / 6,5 / 6,5

Comparativamente se muestra más ágil que el Tipo. Esta diferencia se aprecia de forma especial en carretera virada, en la que se adapta con mayor

facilidad a las curvas. Su estabilidad es buena, lo mismo que la frenada, aunque el tacto del pedal da la sensación de que el freno no actúa con la

energía que uno solicita, si bien se trata más de una sensación que de una realidad, puesto que el sistema se comporta con eficacia.



**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.

Incapacidades Laborales

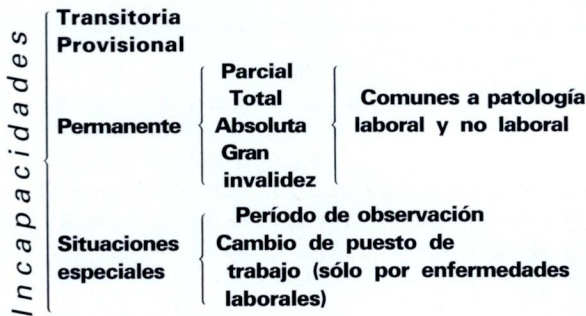
Dr. Ignasi Fina Sanglas
Especialista en Medicina del Trabajo

Entendemos por incapacidad laboral aquella situación en la que el trabajador tiene que interrumpir su trabajo por causa patológica.

Cuando la mencionada situación se hace permanente, totalmente o en parte, se producen los distintos grados de invalidez.

La causa patológica puede ser: laboral (enfermedad profesional o accidente de trabajo) o no laboral (en enfermedad común o accidente no laboral).

Las incapacidades pueden ser de distintos tipos:



Las situaciones temporales o transitorias se definen por la baja y alta de la Seguridad Social para los procesos de patología común y las de la Mutua Patronal, Mutualidad Laboral o autoseguro, como entidades gestoras de la Seguridad Social para las de patología laboral.

Las incapacidades provisionales, como prolongación de las anteriores, tienen este carácter y deben ser autorizadas por las Unidades de Valoración Médica de Incapacidades (UVAMI), aunque generalmente se pasa a ellas automáticamente.

Todas las incapacidades permanentes las define el I.N.S.S., con el informe de las UVAMI (antes llamadas Comisiones Técnicas Calificadoras), siendo imprescindible para las que deriven de Enfermedad Profesional la valoración previa del Servicio de Enfermedades Profesionales, dependiente éste y aquéllas del Instituto Nacional de la Salud. Las situaciones especiales que, como queda reflejado en la clasificación, sólo se producen en las enfermedades profesionales, las define siempre el servicio de Enfermedades Profesionales y son transitorias, salvo en el caso del cambio de puesto de trabajo, que puede ser definitivo.

Incapacidad laboral transitoria

Es aquélla en la que el trabajador ha de interrumpir su trabajo por patología, pero que, una vez tratado y dado de

alta médica, queda sin ninguna disminución de su capacidad laboral. Su duración es, como máximo, de 18 meses, al cabo de los cuales se pasará a la situación de invalidez provisional. Durante este período el trabajador percibe el 75% de su salario real.

Incapacidad provisional.

Es aquella situación que se produce en el trabajador que, una vez agotados los plazos de incapacidad laboral transitoria, aún no ha sido dado de alta médica (previéndose ésta sin incapacidad permanente), o aún no ha sido calificado como tal por las UVAMI.

La duración máxima de esta incapacidad es de seis años, durante los cuales se recibe el 75% del salario real.

Incapacidad permanente

Incapacidad permanente parcial para la profesión habitual del trabajador. Esta incapacidad es la que motiva que el trabajador disminuya su rendimiento normal en las tareas de su oficio o profesión al menos en un 33%, sin impedirle la realización de las tareas más fundamentales del oficio o profesión que viniera desarrollando con anterioridad a la incapacidad. Si la disminución de su rendimiento habitual es inferior al 33%, no se considera al trabajador inválido y, por tanto, la Seguridad Social no le concede prestación alguna, aunque tenga dificultades para realizar su trabajo habitual, con la única excepción de que se trate de lesión por accidente de trabajo y ésta sea indemnizable según el baremo establecido con una cantidad a tanto alzado.

La prestación que dispensa la Seguridad Social a los trabajadores que sean declarados en situación de Incapacidad Permanente Parcial, consiste en una indemnización equivalente a 24 mensualidades de la base reguladora que sirvió para el cálculo del subsidio percibido mientras estuvo en situación de incapacidad temporal para el trabajo. Con la percepción de esta cantidad en una sola vez, el trabajador parcialmente incapacitado queda desligado totalmente de la Seguridad Social la que ya no le presta ningún tipo de servicio, pudiendo incluso ser despedido de la empresa en la que trabajaba antes de quedar incapacitado.

Requisitos y bases de las prestaciones de las incapacidades permanentes

Para tener derecho a percibir las prestaciones por invalidez permanente son requisitos comunes a todos los grados de invalidez los siguientes puntos:

-Haber sido declarado en situación de invalidez permanente en el grado que corresponda.

- Que el trabajador esté afiliado y en alta o en situación asimilada al alta en la Seguridad Social.

- Tener acreditado un período de cotización de 1800 días en la Seguridad Social, sumándose para contemplar este período de cotización mínimo todas las cotizaciones efectuadas por el trabajador en los anteriores regímenes de los Seguros Sociales Unificados, Mutualidades Laborales, Seguro de vejez e Invalidez (SOVI) y Retiro Obrero.

El requisito de cotización previa sólo se exige en los casos en que la invalidez permanente tenga su causa en enfermedad común, no exigiéndose ni este requisito de cotización ni ningún otro cuando la invalidez tenga su causa en accidente, sea o no de trabajo, o en enfermedad profesional.

En el caso de la incapacidad parcial, como ya se ha dicho, la base reguladora de la indemnización es la misma que haya servido para calcular el subsidio que el trabajador inválido ha percibido durante el tiempo en que estuvo incapacitado temporalmente para el trabajo y necesitó asistencia sanitaria.

Para el caso de incapacidad total, y si ésta procede de enfermedad común o accidente no laboral, la base reguladora se obtiene sumando las bases de cotización del trabajador durante un período continuado de 24 meses y dividiendo el resultado de esta suma por 28. El período de 24 meses seguidos los elige el trabajador dentro de los 7 años inmediatamente anteriores a la fecha de incapacidad.

Si la incapacidad no ha sido causada por accidente de trabajo o enfermedad profesional, la base reguladora se halla constituida por el salario real percibido durante el año anterior a la fecha del accidente o de la baja por enfermedad profesional.

La misma forma de cálculo se establece para la pensión por incapacidad absoluta, sin tener en cuenta la causa de la cual proceda, aunque se debe recordar que la pensión no puede ser inferior a la base de cotización del trabajador inválido o al salario mínimo interprofesional. En caso de gran invalidez se aplica la misma fórmula. Además de las prestaciones económicas ya reseñadas, los trabajadores en situación de invalidez permanente, en cualquiera de sus grados, tienen también derecho a prestaciones recuperadoras, consistentes en cursos o en tratamientos de readaptación y rehabilitación, formación profesional y empleo protegido, con posibilidades de que los trabajadores que reciban este tipo de prestaciones puedan percibir un subsidio mientras duren los cursos o tratamientos. Este subsidio será del 75% en caso de incapacidad parcial y del 20% en caso de incapacidad total.

El subsidio de recuperación es incompatible con el salario.

Además de percibir la pensión que corresponda, el pensionista por invalidez permanente tiene derecho a la asistencia sanitaria completa y a las prestaciones de Protección a la Familia, para la mujer que conviva con él y no trabaje ni sea pensionista, así como los hijos menores de 18 años o mayores de esta edad incapacitados.¹

Las pensiones son incompatibles con la pensión de jubilación y, en general, con cualquier otra pensión con la única excepción de la de viudedad.

La pensión por incapacidad total es incompatible con la percepción de un salario, aunque si la incapacidad afecta al rendimiento en el trabajo, puede convenirse la reducción del salario, sin que tal reducción pueda exceder del 50% de la pensión.

Las pensiones por incapacidad absoluta o gran invalidez son compatibles con el desarrollo por el trabajador inválido de las actividades que sean adecuadas a su estado, aunque le proporcionen un beneficio económico, siempre que no representen un cambio en su capacidad de trabajo a efectos de revisión.

La indemnización por incapacidad parcial es compatible con la percepción de cualquier pensión que no tenga su origen en la misma causa de invalidez por la que se le concede.

Competencia del Instituto Nacional de Seguridad Social

Tanto la declaración de la situación de invalidez permanente en un trabajador como la calificación del grado de la misma y la concesión de la prestación económica que corresponda es competencia del Instituto Nacional de la Seguridad Social, con el previo informe de las Comisiones Técnicas Calificadoras que se encargan de dictaminar el grado de invalidez con que debe calificarse al trabajador incapacitado. Contra las decisiones del INSS, tal como acontece con todas las prestaciones reglamentarias de la Seguridad Social, puede recurrirse ante la Magistratura de Trabajo.

La revisión de la invalidez significa la posibilidad de cambiar la calificación hecha anteriormente con respecto a la incapacidad del trabajador, ya sea por agravación o por mejoría, o bien debido a un error anterior en el diagnóstico médico. Esta revisión la puede pedir el trabajador incapacitado o las entidades Gestoras de la Seguridad Social. La primera revisión sólo puede solicitarse cuando hayan pasado dos años desde la fecha de declaración de

la incapacidad. Sin embargo, las siguientes revisiones pueden instarse al año de haberse resuelto la anterior petición, siempre que el incapacitado no haya cumplido la edad mínima establecida para la pensión de jubilación.

Incapacidad permanente total para la profesión habitual del trabajador

Es la incapacidad que le inhabilita para todas las tareas de su profesión o de las fundamentales, aunque pueda dedicarse a otra distinta.

La prestación que otorga la Seguridad Social a los trabajadores que sean declarados en situación de incapacidad total, consiste en una pensión vitalicia equivalente al 55% de la base reguladora correspondiente (la forma de cálculo se señala más adelante).

Esta pensión por incapacidad total se incrementa en un 20% en el caso de trabajadores incapacitados mayores de 55 años, cuando, por falta de preparación y circunstancias sociales y laborales del lugar de residencia se presuma la dificultad de obtener empleo en actividad distinta de la habitual anterior. Este incremento del 20% queda en suspenso durante el período en que el trabajador obtenga empleo.

Si el trabajador incapacitado totalmente tiene menos de 60 años, puede solicitar que la pensión vitalicia sea sustituida por una indemnización de una sola vez. El importe de la misma equivale a un número de mensualidades de la pensión que le correspondería, en relación directa con la edad del incapacitado en el momento de elegir la indemnización, según la escala siguiente: menos de 55 años, 84 mensualidades; 54 años, 72; 53 años, 60; 52 años, 48; 51 años, 36; 50 años, 24; 49 años, 12 mensualidades.

Dado que la regla general es la concesión de la pensión y la excepción el pago de la indemnización, para que pueda accederse a esta última el trabajador totalmente incapacitado ha de reunir una serie de condiciones: tener menos de 60 años, que la petición sea formulada dentro de los tres años siguientes a la fecha en que se reconozca la pensión, que se presuma que la incapacidad declarada y reconocida no va a ser objeto de revisión, que el trabajador incapacitado demuestre que está trabajando por cuenta ajena o propia en actividad con derecho a ser incluido en la Seguridad Social, o, en otro caso, que va a invertir el importe de la indemnización en convertirse en trabajador autónomo, siempre que acredite tener aptitud suficiente para ello y, por último, debe presentar la petición ante la Entidad gestora o la Mutua Patronal que le concedió la pensión.

Cuando el trabajador al que se haya concedido la indemnización en sustitución de la pensión cumpla los 60 años, tiene derecho a percibir la pensión que se le había otorgado, aumentada con los incrementos de pensión que se hayan producido desde la fecha en que se le autorizó el cambio. Si el trabajador falleciese antes de los 60 años, sus familiares tienen derecho a las prestaciones por muerte y supervivencia.

Invalidez permanente absoluta para todo trabajo

Es la incapacidad que inhabilita al trabajador para la realización de cualquier oficio o profesión, aunque pueda realizar alguna actividad, sea o no lucrativa, compatible con su estado de invalidez.

La prestación correspondiente a este grado de incapacidad consiste en una pensión vitalicia equivalente al 100% del salario real del trabajador inválido, pero si el salario real que viniese percibiendo fuese inferior a su base de cotización, se toma ésta como pensión y, en cualquier caso, la pensión no puede ser inferior al salario mínimo interprofesional vigente en la fecha del alta.

Gran invalidez

Es la que no sólo inhabilita al trabajador para cualquier profesión, sino que además le impide efectuar los actos más esenciales de la vida, tales como vestirse, desplazarse, comer u otros semejantes, por lo que tiene necesidad de la ayuda de otra persona.

La prestación en estos casos consiste en una pensión vitalicia del 150% del salario real, con las mismas garantías sobre dicho salario que se han especificado para la incapacidad absoluta. Este 50 % de más sobre la pensión por incapacidad absoluta está destinado a retribuir a la persona que atiende al inválido.

El trabajador inválido puede solicitar al organismo de la Seguridad Social que le abone la pensión, que sustituya el mencionado incremento del 50% por su alojamiento y cuidado a cargo de la Seguridad Social y en Régimen de internado, e igualmente solicitar el cese en ésta si no le interesa continuar internado. Estas peticiones las podrán efectuar también los representantes legales del gran inválido.

(Este reportaje ha sido publicado previamente en el libro Medicina del Trabajo, editado por Masson, S.A., en el que colabora el Dr. Ignasi Fina Sanglas,, autorizando ste su reproducción en la Revista del Taxi dado el interés del contenido)

Fem un canvi d'aires.



Taxi, posa't guapo. Informa't al 336 00 00.

CAMPANYA PER A LA MILLORA DEL PAISATGE URBÀ

Ajuntament  de Barcelona


Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport

¡Prengui nota!

El mes de novembre canviarem el telèfon 336 00 00 per:

Telèfon groc: **336 04 13**

Informació del Transport: **412 00 00**

Les subvencions sol·licitades per a millores del taxi dins la campanya "Taxi posa't guapo" i realitzades durant l'any 1990 seran degudament ateses.
La data màxima de presentació de les factures és el 30-1-91.

La Campanya "Taxi posa't guapo" de l'any 1991 i el tipus de millores subvencionables s'anunciaran pròximament en aquesta revista.

Els cementiris de Barcelona

Carles Gracia Olivella
Geògraf

Dels nou cementiris barcelonins, sis corresponen als antics municipis: Sants, Les Corts, Sarrià, Sant Gervasi, Horta i Sant Andreu, i els altres tres ja formen part de la Barcelona moderna de finals del segle passat i de l'actual - Poble Nou (Est), Montjuïc (Sud-oest) i Cerdanyola (Nord).

Curiosament, el municipi de Gràcia (el més poblat de Barcelona) no té cementiri propi. Sembla ser que cap al 1835 foren destruïts els cementiris parroquials que tenien els Josepets i el Convent dels Franciscans, que passaren a enterrar els morts en altres municipis. Hi va haver algun intent de comprar uns terrenys per fer un cementiri general de Barcelona i Gràcia, on hi ha els tallers Mayac (1916), obra modernista de Josep M. Jujol a la Riera de Sant Miquel. Però aviat es va veure la inconveniència del lloc pel fort creixement de la villa.

Ateses les seves situacions geogràfiques, cadascun dels cementiris ha tingut una sort diferent. El creixement de la ciutat ha fet que la majoria quedin ofegats dintre de la massificació urbana. El cas més espectacular és el de Sarrià, el qual està dintre d'una illa de cases d'alt standing. Entre dos immobles del carrer de Pau Alcover, sense cap indicació, hi ha un camí de terra molt estret que ens porta a l'entrada.

Una forma d'estudiar la història d'una ciutat és a través dels seus cementiris, ja que hi subsisteixen les tradicions, els fets importants i els personatges il·lustres o populars d'un poble. El cas de la ciutat de Barcelona és força excepcional perquè la majoria dels cementiris actuals ja pertanyen als antics municipis del pla agregats a la ciutat a finals del segle passat i a principis de l'actual.



Cementiri de Montjuïc

Sarrià va ser agregat a Barcelona l'any 1922, encara que ja hi estiuaven els burgesos barcelonins. Aquests, però, enterraven els seus familiars als cementiris del Poble Nou o de Montjuïc, per això no hi ha grans mausoleus ni tombes sumptuoses. Tan sols es poden remarcar les dels farmacèutic Margenat (Síndic de l'Ajuntament de Sarrià), el pintor Jaume Mercader i els poetes Carles Riba i Clementina Arderiu.

Altres cementiris han quedat també immersos en el teixit urbà, com els de Sants, Les Corts i Sant Andreu. El de Sants és una mica especial, ja que actualment pertany al municipi de l'Hospitalet, encara que també molt atapeït per les cases i el Mercat Central. Té un petit passeig arbrat que en dignifica l'entrada. Va ser inaugurat l'any 1880, realitzat per l'arquitecte Jaume Gustà i Bondia, que també construiria l'any 1895 l'edifici de l'A-

juntament de Sants. En aquest cementiri no hi ha monuments funeraris importants, a causa de la tradició industrial i obrera de l'antic municipi de Sants. D'altra banda, en les escultures, a través d'epitafis i objectes decoratius, es mostra el catalanisme dels seus habitants.

Per la seva proximitat a la Diagonal, el cementiri de Les Corts té una "localització privilegiada"; està a prop del Nou Camp, de la Ciutat Universitària, de la Maternitat i de l'Hotel Princesa Sofia. És una zona molt transitada i, per això, potser és un dels més coneguts. Va ser construït l'any 1897. Té un recinte catòlic i un altre de jueu. No hi ha grans mausoleus; se'n pot destacar un dedicat als membres de la Creu Roja, morts en acte de servei des de l'any 1960.

El cementiri de Sant Andreu es troba en una zona fins ara bastant "cul de sac", però amb l'obertura de l'avinguda Rio de Janeiro i la creació de l'Àrea de Nova centralitat als terrenys de Renfe-Meridiana quedarà molt més connectat amb la xarxa viària de la zona. Inaugurat l'any 1865, d'estil neoclàssic, té també un recinte hebreu. Es distingeix molt la part antiga de la moderna; aquesta darrera té un centre bastant militar, ja que s'hi troben sepultures de soldats, guàrdies civils i personal de les Forces Armades.

Els cementiris d'Horta i Sant Gervasi tenen la mateixa situació geogràfica i ja estan tocant al Parc de Collserola, raó per la qual la ciutat no els ha engolit i encara tenen una localització típica d'un cementiri: són als afores del casc urbà.

El cementiri d'Horta, ja per damunt del segon cinturó, al carrer Scala Dei, és d'estil neoclàssic, el més antic de la ciutat, ja que data de l'any 1800. Hi reposa poca gent important, i solament hi destaca la família Miró-Sans, on està enterrat Francesc Miró, president de l'antic F.C. de Barcelona.

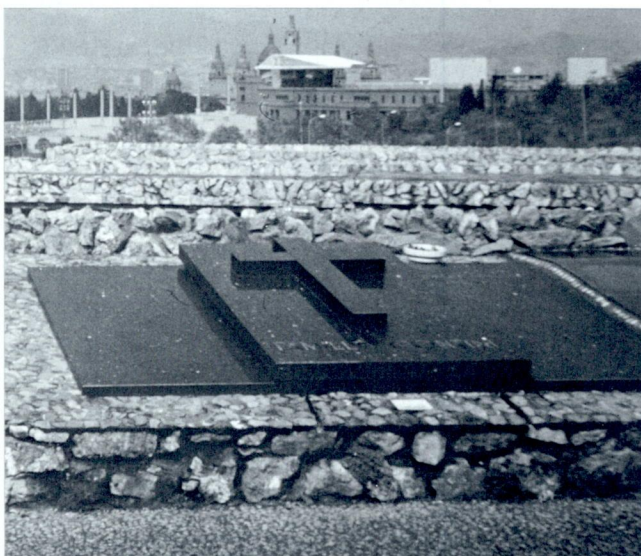
El de Sant Gervasi, situat al c/ Bellesguard, és un dels que gaudeix de millor vista, ja que té la ciutat al davant. Obert l'any 1853, presenta detalls modernistes, símbol de la presència de la classe burgesa, encara que molt feblement si es compara amb els del Poble Nou i Montjuïc. Gent a destacar són el científic Marià Cubí i Soler, el poeta Joan Maragall i Gorina, i la Família Bertrand.

Cementiris de la Barcelona moderna

El més antic és el de l'Est (Poble Nou). L'any 1775, Carles III dona l'ordre de supressió dels cementiris parroquials. La raó és el sanejament de la densa ciutat, per tal d'evitar-li les constants epidèmies que l'afectaven. El bisbe de la ciutat, Josep Climent,



La construcció del cementiri de Montjuïc coincideix amb un bon moment de la burgesia barcelonesa



s'encarregà de buscar els terrenys adequats. En un primer moment, el cementiri apareix en un lloc idíl·lic, als afores, prop del mar, amb un llarg passeig que l'uneix a la ciutat. Però molt aviat començarà a ofegar-se a conseqüència de la primera línia ferroviària espanyola Barcelona-Mataró i les fàbriques de la nova era. Malgrat tot, els barcelonins van continuar enterrant els seus familiars majoritàriament als cementiris annexos a les seves parròquies. A més, l'any 1808,

amb la invasió dels francesos, queda pràcticament enderrocat el cementiri del Poble Nou. Però per fi l'any 1818, un cop finalitzada la Guerra de la Independència i amb l'adquisició de més terrenys, el projectista italià Antoni Ginesi el bastí amb elements neoclàssics. Aquesta vegada sí que seran eliminats els antics cementiris de l'interior de la ciutat i gràcies a aquesta mesura apareixen gran part de les plaçes actuals del casc antic: Sant Just, part de la de Sant Miquel, les tres de Santa

Maria del Pi, Sant Pere i Santa Maria del Mar. Barcelona que, era una ciutat amb poquíssim espai públic, ho va agrair de debó.

El cementiri del Poble Nou correspon a la Barcelona de la Revolució Industrial i hi ha enterrada la majoria de la burgesia protagonista del moment. Durant el S. XIX les tombes seran d'estil romàntic i neogòtic. Aquí quedarà molt més marcada la diferenciació social que no a altres cementiris, ja que als pobles veïns la població era més uniforme. Aquí hi haurà des de la fossa comuna fins al gran mausoleu, passant pels populars nínxols de la classe mitjana.

Montjuïc i la Serra de Collserola

A l'últim terç del segle XIX es planteja la construcció d'un nou cementiri com a resultat del col·lapse dels existents. La ciutat creix ràpidament, hi ha noves necessitats. Les dues propostes seran Montjuïc i la Serra de Collserola. Curiosament, les dues propostes seran de diferent època. L'any 1883 s'inaugurà el Cementiri del sud-oest Montjuïc, dissenyat per l'arquitecte Leandre Albareda Petit, tindrà unes dimensions extraordinàries, amb possibilitats d'ampliació. Serà emplaçat de forma no visible des de la ciutat. En un primer moment, aquesta zona (Can Tunis)

Cronologia dels Cementiris de Barcelona

1800	Horta
1818	Poble Nou(est)
1840	Sarrià
1853	Sant Gervasi
1865	Sant Andreu
1880	Sants
1883	Montjuïc
1897	Les Corts
1966	Cerdanyola

estava pensada per ser un indret d'esbarjo i de platges. Actualment és una zona portuària i industrial i potser l'actual destí industrial s'hagi forçat pel fet d'haver instal·lat el cementiri en aquell lloc.

Aquest cementiri és el que reflecteix millor la societat modernista barcelonina. Els principals arquitectes del moment treballaran també al cementiri i en molts casos construiran habitacles per a les famílies burgeses al mateix temps que els basteixen el panteó. Tal és el cas de l'arquitecte Puig i Cadafalch amb les famílies Terrades i Quadras, o de l'arquitecte Josep Vilaseca amb la família Batlló. La construcció d'aquest cementiri coincideix amb un bon moment de la burgesia de Barcelona i de la ciutat en general. L'alcalde Rius i Taulet està dedicat al projecte de l'Exposició Universal de 1888; la classe dirigent

mostra el seu poder en els fets arquitectònics.

Aquest cementiri s'ha anat ampliant al llarg del segle XX, però ja no tan majestuosament, sinó que predominarà el nínxol. Arribarà fins a dalt de tot de la muntanya i es començarà a veure ja des d'alguns llocs de Barcelona. Es decideix que no creixi més. L'Ajuntament s'ha de plantejar la realització d'un nou cementiri donada la saturació de Montjuïc, però per altra banda no hi ha terreny lliure al municipi de Barcelona. Així, en el Pla Director de l'Àrea Metro-

politana, que reformà el Pla Comarcal de 1953, s'acordà la realització de cinc cementiris metropolitans: Nord Cerdanyola, Badalona, Sant Climent de Llobregat, El Papiol i Molins de Rei.

Aquest moment coincideix amb la saturació de cementiris d'alguns municipis metropolitans, cosa que suposarà una solució per a tota l'àrea metropolitana. El Cementiri del Nord, instal·lat l'any 1986 en tres termes municipals -Barcelona, Cerdanyola i Moncada i Reixac- serà el que utilitzarà Barcelona. Aquest cementiri està situat a l'interior de la Serra de Collserola, cosa que fa que quedi molt amagat, encara que ha estat una destrossa ecològica. Ha tingut un creixement desorganitzat, sense seguir totalment el projecte inicial. D'altra banda, té una característica única i és que els nínxols i les tombes són

de lloguer. Amb això s'intenta evitar l'abandó de les sepultures al llarg dels anys i s'assegura una renovació periòdica i un fre al seu creixement. Hi ha poques tombes i els panteons són inexistents, ja que són de lloguer, això fa que la gent no hi faci grans inversions. Al cap i a la fi, el cementiri representa, com sempre, la societat del moment i per això aquest té un estil i unes característiques funcionals. També és l'únic cementiri barceloní que disposa de crematori, malgrat que és una pràctica poc utilitzada com a conseqüència dels costums culturals.

Talment com la societat, doncs, els cementiris han sofert una despersonalització; cada vegada són més grans, com la pròpia ciutat. Cada cementiri representa un barri, una època, un estil arquitectònic o un estil de vida, i no deixa de tenir cadascun el seu valor històric.



Fresch Car, s.a.

AIRE ACONDICIONADO AUTOMOVILES • ALARMAS • AUTORADIOS

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

SERVICIO OFICIAL

Diavia
auto air conditioners

NUEVO MALAGA

TODO TAXI

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

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

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

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

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

Como el nuevo SEAT MALAGA.

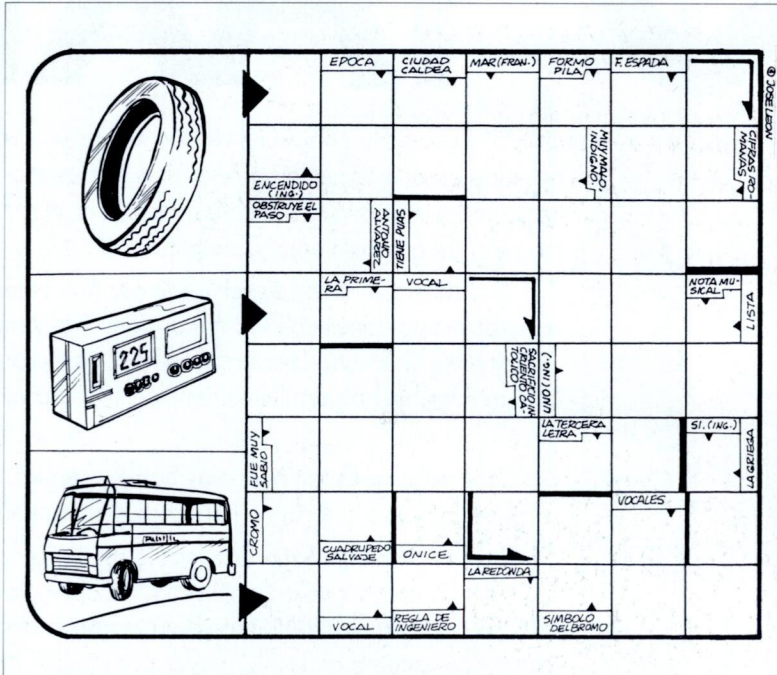
SEAT. MAS POR MENOS.

SEAT
Grupo Volkswagen



SEAT, Patrocinador y Coche Oficial Barcelona '92

Por René León

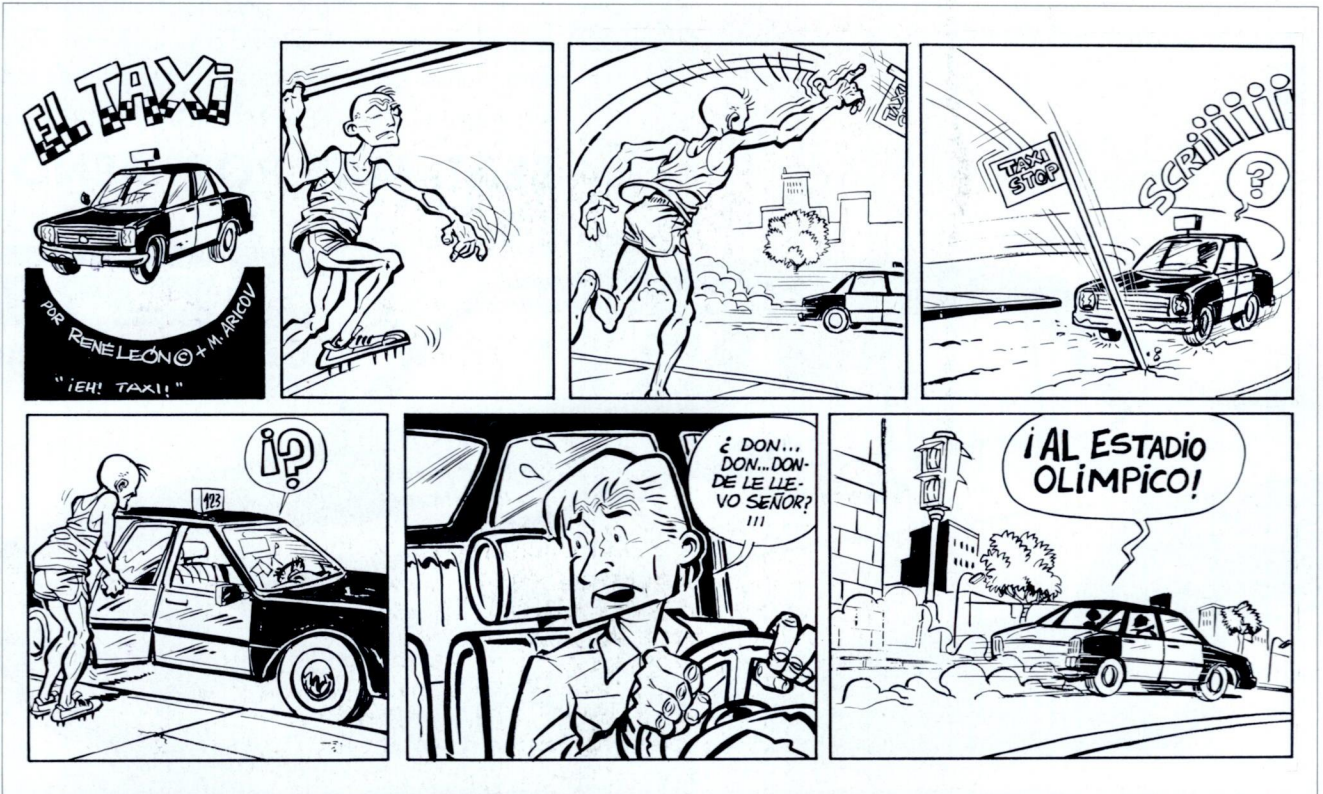


Soluciones página: 33

Memorímetro nº 21

- 1.- ¿En cuántos distritos administrativos está dividido el municipio metropolitano de l'Hospitalet?
- 2.- El Palau de la Música Catalana está en la calle _____, núm. _____.
- 3.- Los barrios de Gavarra y Pedró pertenecen al distrito municipal de _____.
- 4.- La "Font del Geni català" se encuentra en _____.
- 5.- ¿Qué artistas participan junto con Gaudí en la construcción y decoración del Palau Güell?
- 6.- ¿Hacia qué barrio barcelonés se dirigirá si lleva a un cliente a los jardines de Can Castelló?
- 7.- Con Dragó es un parque deportivo del distrito municipal de _____.
- 8.- ¿Cómo dice en inglés: "esta dirección se la enseñaré en el plano"?
- 9.- ¿Dónde está ubicado el "Aparador de cultura juvenil Transformadors"?
- 10.- El cuartel central de bomberos de Barcelona está entre las calles _____.

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 pts. de premio. Plazo de entrega: 30 de noviembre



Una cita amb el modernisme

De tots els actes organitzats per l'Olimpíada Cultural aquesta tardor cal esmentar la gran exposició que sobre el Modernisme se celebra al Museu d'Art Modern, al Parc de la Ciutadella.

A través de la pintura, l'escultura i les arts industrials, el visitant obté una visió completa d'un dels moviments artístics més interessants.

Els noms i les obres de Ramon Cases, Martí Alsina, Santiago Rusiñol, Pablo Picasso, Antoni Gaudí, Joaquim Puig i Cadafalch, entre molts altres, es barregen amb cartells, ceràmica, vestits, objectes i altres elements que van donar vida al moviment.

L'exposició ha estat possible gràcies a l'aportació de col·leccionistes privats i a l'ajuda d'un conjunt de Museus de Barcelona. Estarà oberta fins al 13 de gener.

Lloc: Museu d'Art Modern, Parc de la Ciutadella

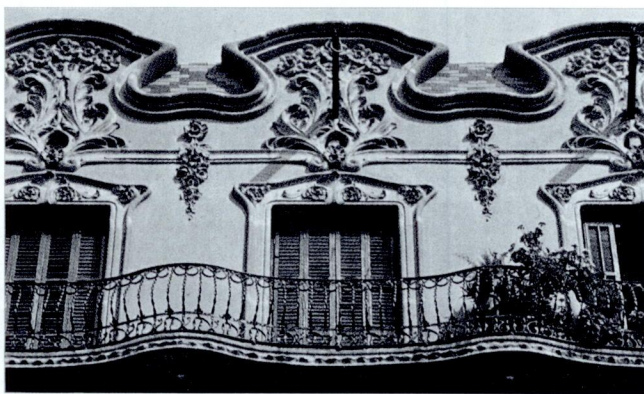
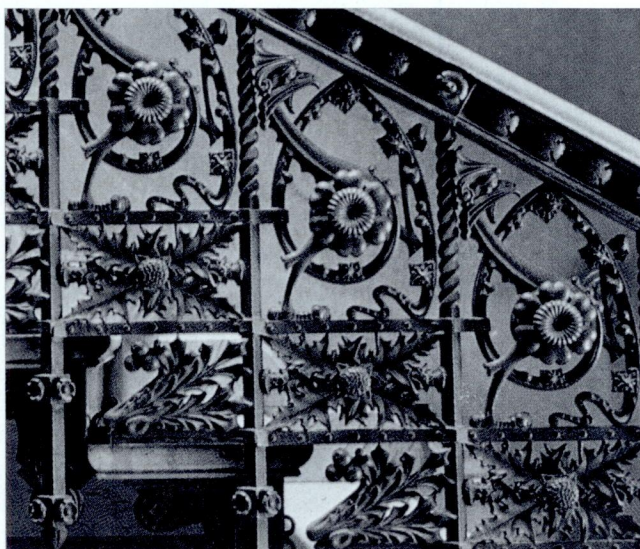
Horari de visita: de dimarts a dissabte de 9 a 19:30 i diumenges de 9 a 14 h.

Preu: 200 ptes.
Estudiants: 50% de descompte.
Gratuit: Jubilats, aturats i joves menors de 18 anys.

Arquitectura Industrial

Els moviments artístics i culturals que defineixen el període 1888-1929 no es van reflectir únicament en l'arquitectura urbana, sinó també en el món industrial.

Partint d'aquesta premissa, l'Escola Taller del Patrimoni ha preparat una exposició sobre "L'arquitectura Industrial" que es manifestà a l'àrea



metropolitana de Barcelona durant el període anteriorment esmentat.

La singular mostra es porta a terme des del mes de novembre fins a gener a "Tecla Sala", la més característica nau industrial modernista de l'Hospitalet de Llobregat. El material que dóna suport a l'exposició va ser cedit per col·leccionistes, fàbriques i propietaris particulars.

Cal assenyalar que l'Escola Taller del Patrimoni va ser creada per la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea metropolitana i la Direcció General del INEM amb l'objecte de donar suport a la qualificació de joves en ocupacions relacionades amb la recuperació i promoció del patrimoni artístic. El finançament del projecte és a càrrec del Fons Social Europeu.

Junt amb la gran varietat d'ofertes culturals que durant la tardor ofereix Barcelona i l'àrea metropolitana, no oblidis que hi ha aquesta mostra, única en el seu gènere.

Lloc: Tecla Sala, L'Hospitalet de Llobregat.

Dates: Des del mes de novembre fins a gener.

De Pablo a Jacqueline

El Museu Picasso de Barcelona acull des del passat mes d'octubre una important mostra sobre "Pintures, dibuixos, escultures i obra gràfica" que el pintor va realitzar tenint com a protagonista a Jacqueline, la seva companya.

Amb aquesta exposició, el Museu manifesta el seu reco-

neixement a la persona que, després de la mort del pintor malagueny, va fer possible millorar i incrementar el patrimoni del Museu.

La mostra acull 142 obres, realitzades entre 1954 -1971. Moltes d'elles procedeixen de la col·lecció privada de Catherine i Marina Picasso; del Museum of Modern Art de New York; i d'altres galeries i col·leccionistes estrangers.

Els barcelonins tenen l'ocasió de visitar aquesta important iniciativa fins al 27 de gener al Museu Picasso, c/ Montcada 15-19.

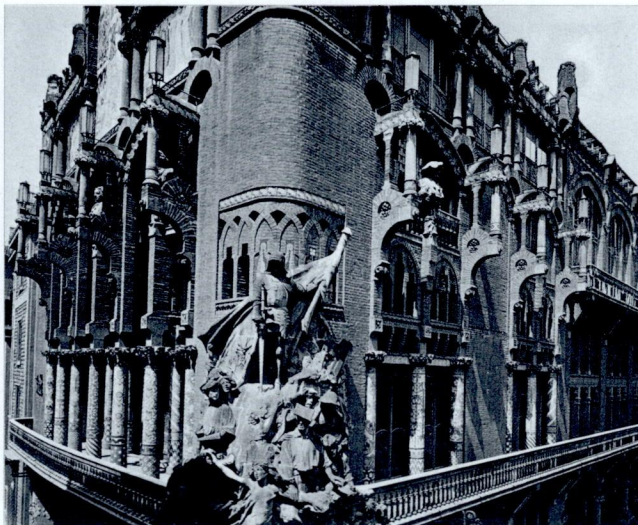
Horari: de dimarts a diumenge de 10 a 20 h. (no tanquen al migdia)

Preu de l'entrada: 400 ptas.

Música al Palau

L'Orquestra Ciutat de Barcelona ofereix al Palau de la Música un conjunt d'actuacions durant tot l'any.

Les actuacions previstes durant el mes de novembre i desembre són les següents:



Divendres 23 de novembre, 21 h.; dissabte, 24 de novembre: 19 hores; diumenge 25 de novembre - 11 hores.

Lleonard Balada, director
Narciso Yepes, guitarra
Jordi Vilaprinçó, piano
Coral Càrmina

Programa: Adams The chairman dances. **Balada** Homenatge a Casals. **Foss**, Variacions barroques (Scarlatti). **Balada**, Sardana. **Balada**, Concert per a piano, vent i percussió. **Balada**, Simfonia concertant per a guitarra i orquestra

Divendres 14 de desembre, 21 h.; dissabte, 15 de desembre, 11 h.

Franz Paul Decker, director
Maureen Forrester, contralt.

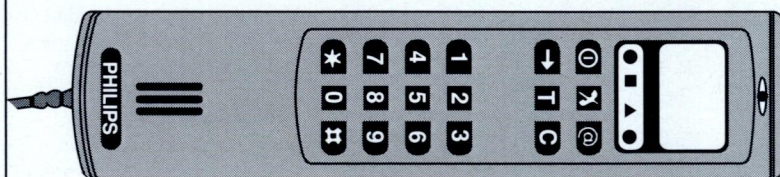
Coral Càrmina (cor femení) (Francesc Guillén, director).

Mahler, Sinfonia, núm.3

Lloc: Palau de la Música Amadeu Vives, 1 (telèfono: 301.11.04)

Més informació: Institut Municipal de Música de Barcelona. Pau Claris, 41 Pral.

PONGA UN TELEFONO EN SU TAXI



NUEVO TELEFONO SISTEMA 900

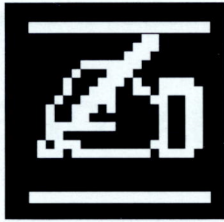
- Mejor comunicación
- Mejor precio
- Financiación/Leasing
- 3 años de garantía

Desde
196.000
+ I.V.A.

auto radio service

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

Philips Car Stereo



Buzón del Taxi

Estaria molt conteta si publicuessiu a la Revista Taxi aquesta poesia, perquè ja és hora que algú faci un petit homenatge als nostres taxistes a nivell particular.

El dia 11 de novembre és l'aniversari de noces i em faria molt goig poder oferir al meu marit en aquesta data el testimoni de la meva admiració per la seva difícil tasca. Serà el nostre 20 aniversari !!



A tu, esforçat i serè conductor que et guanyes el pa anant al motor

El cotxe aparcad damunt la vorera, al terme l'asfalt de la carretera. Suor a la cara i suor al front, que vas netejant-la amb el mocador.

Les claus i el martell els tens a les mans, i molt artifells per terra escampats.

La roda punxada que tu has canviat es veu, prop, gitada i com descansant.

Tes mans, ben greixoses, agafen cotons per a ressecar-les del greix lliscador.

Es creuen companys que et van preguntant si vols son ajut;

tu respon: "Ja està"

Mentre guardes les eines, que vas netejant, perquè vagin netes, omplint el calaix.

I ho fas calmat, perquè vas pensant, que arribaràs en el moment pactat.

Que el cotxe que portes el tens carregat i tens que portar-lo, ben prompte al mercat.

Tes mans ben greixoses, agafen cotons per a ressecar-les del greix lliscador.

I quan ja són netes, tu, mans al volant,

tornes a l'asfalt i te'n vas cantant.

Montse Guimet i Portillo

Dedicat al meu marit (licència 4788) i a tots els bons professionals del taxi de Barcelona.

Soluciones

	N	E	U	M	A	T	I
	O	R	R	E	P	I	C
	A	A	E	R	I	Z	O
	T	A	X	I	L	O	R
	A	S	I	M	O	N	E
	S	E	N	E	C	A	Y
	C	R	T	R	O	E	
	A	U	T	O	B	U	S

Memorímetro nº18

- 1.- What's the weather forecast for today?
- 2.- L'Hospitalet de Llobregat
- 3.- 8 /9/ 89
- 4.- Badalona.
- 5.- Casa Terrades
- 6.- c/ Loreto, núm. 28
- 7.- Dissabtes: de 17 a 21 h. Diumenges i festius: de 11 a 24 h.
- 8.- Arcs, 9 - Poble Espanyol
- 9.- Muntaner, 231
- 10.- Fàbregas de Sentmenat

El premio de 10.000 ptas. ha correspondido al Sr. Pedro de la Rosa Sarsenach (Licencia 814); estará a su disposición a partir del 15 de noviembre en el Servei del Taxi de la EMT, c/ 62 - núm. 420, Zona Franca. Teléfono 336.61.61 (2160)

EQUIP MULTIDISCIPLINARI D'ATENCIÓ I INFORMACIÓ

**INFORMACION
GRATUITA**

VASECTOMIAS

EMAI

METODO SENCILLO COMODO Y SEGURO

Enfermedades de transmisión sexual. Fimosis.

Dr. Cirujano especialista en Urología

PRECIO ESPECIAL PARA NUESTROS AMIGOS TAXISTAS

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



Parking Gratuito:
SABA
Pau Claris/Mallorca

RADIADORES PARA EL AUTOMOVIL

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

Venta de radiadores nuevos

Servicios rápidos,
con instalación en el automovil

La Polar

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



**EXCLUSIVO
GRANDES
COLECTIVOS**

- Camisería
- Lencería
- Calzado
- Deportes
- Ropa Hogar - Cortinaje
- Bazar

- Complementos
- Prendas de Piel
- Confección Niño
- Confección Señora
- Confección Caballero

**SOMOS
FABRICA**

¡UTILIZA TU CARNET DE COMPRA DUOMO!

INTERGLAS
Cualquiera de estos
impactos se reparan.



CERMASA



CENTRO DE REVISIONES MEDICAS

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

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

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

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.

CITROËN BX DIESEL

Las razones del Taxi.



Nadie tiene más razón, que los profesionales del taxi, para exigirle a un coche lo máximo que se le puede pedir. Lo máximo en fiabilidad y lo mínimo en consumo.

El Citroën BX ha sido calificado, por los profesionales del taxi, como "sobresaliente" en el artículo encuesta publicado en el número 255 de Motor 16; un reconocimiento a las virtudes de un coche idóneo para la realización del servicio del taxi, que ofrece, además, las siguientes ventajas para los profesionales:

El extraordinario confort del Citroën BX es un factor importante en un vehículo de servicio público.

El conductor profesional será el primero en beneficiarse de la comodidad del coche, dado el gran número de horas que pasa, diariamente, al volante; la fatiga será menor que en otros coches y, por tanto, el trabajo se hace más agradable.

En segundo lugar los pasajeros disponen de un amplio espacio para acomodarse, y perciben el confort de un Citroën

BX; una ventaja más a la hora de ofrecer un mejor servicio.

Veamos algunas razones más para elegir un Citroën BX:

1. Garantías

Además de garantizarle su BX un año en piezas y mano de obra, Citroën Hispania garantiza la suspensión hidroneumática durante dos años con el límite máximo de 100.000 Kms., con lo que resulta mucho más económica que una suspensión clásica.

La suspensión hidroneumática contribuye a que la seguridad en el BX sea su máximo argumento por su potencia de frenada única, por su comportamiento noble en carretera y por su absoluta estabilidad en cualquier circunstancia.

2. Bajo consumo.

Los nuevos Citroën BX consumen lo mínimo imprescindible. Y como ejemplo, el Citroën BX D: 4,6 litros/100 Km, a 90 Km/h a razón de menos de 3 Ptas. por kilómetro.

3. Mínimo mantenimiento.

Los nuevos Citroën BX D no paran de trabajar. Su entretenimiento se reduce a una visita al taller cada 22.500 Km. Sin más complicaciones.

4. Recompra asegurada de su antiguo Taxi.

Citroën le garantiza la recompra de su antiguo taxi en condiciones inmejorables. Para empezar bien las cosas.

5. Financiaciones a la medida.

Financiaciones Citroën le ofrece un sistema de financiaciones personalizadas para que usted elija la que mejor se adapte a sus necesidades. Completamente a su medida.

6. Servicio 24 horas.

Con el Servicio Citroën 24 horas, basta una simple llamada al (91) 450 11 11 y acudiremos rápidamente a prestarle la asistencia que necesite, de día o de noche; un servicio gratuito cuando su Citroën está en garantía.

Citroën BX.
Disfrute su Poder.



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.

McCANN



Le esperamos

IBERTRACCION, S. A.

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

MASTERDIESEL

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

MOTOR REPRIS, S. A.

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

ROMAGOSA

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

SANTAUTO, S. A.

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

FANAUTO, S. A.

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

BARCIÑOL, S. A.

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

Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia