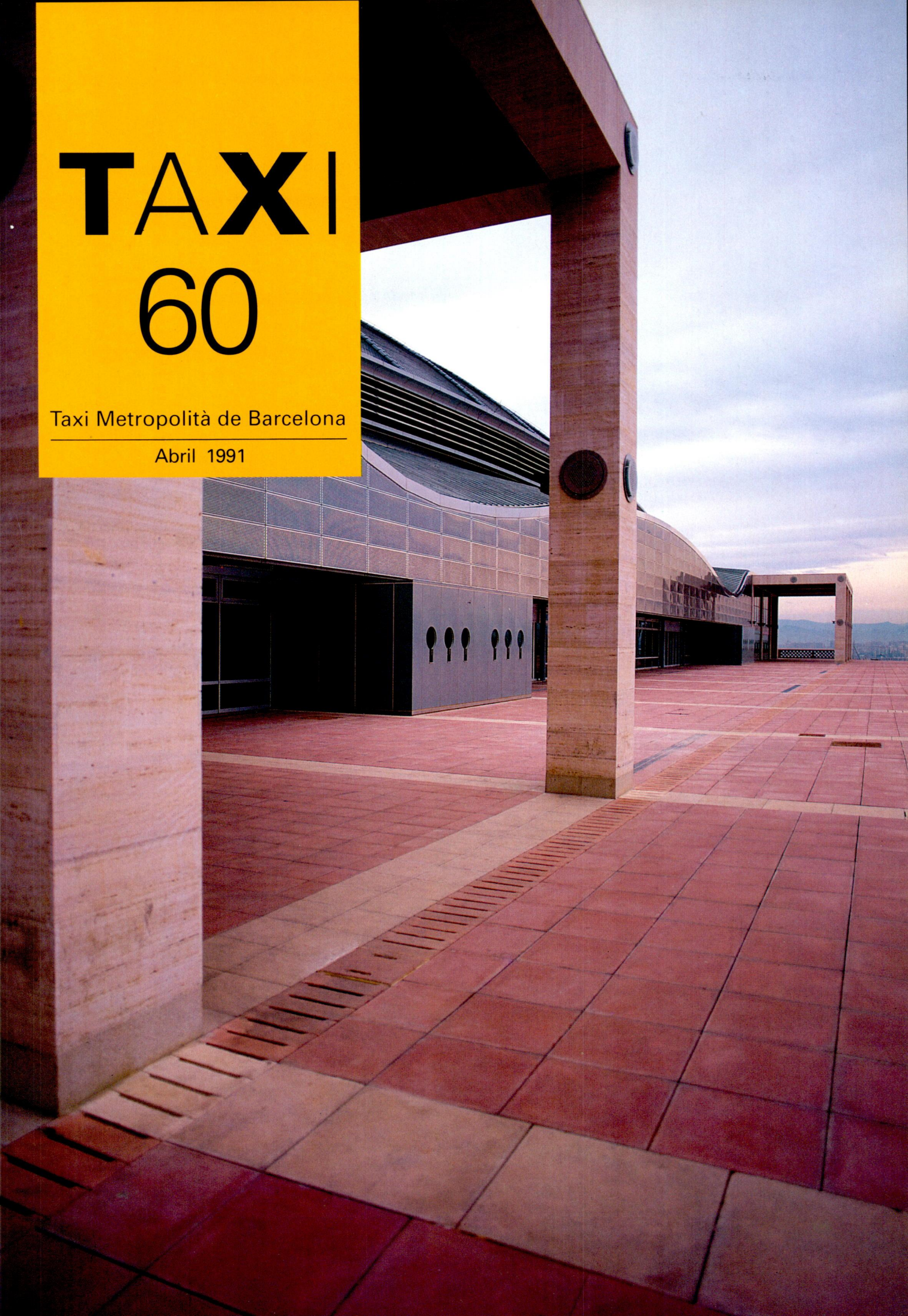


# TAXI 60

Taxi Metropolità de Barcelona

Abril 1991



---

**Consell Assessor**

Gaspar Coll  
Amparo Gómez  
Xavier Labori  
Joan Laporta  
Andreu Nebot

**Coordinació i direcció**

P. Rocío Terán

**Collaboren en aquest número:**

Lola Donaire  
M<sup>a</sup> José Espinosa  
Pere Fàbregues  
Josep Geners  
Pablo Giménez  
Ma. Àngels Pujol  
Jordi Pujol M.

**Correcció:**

Roser Berdagué

**Publicitat:**

Elvira Cerdà

**Fotografia:**

Elvira Font  
Arxiu fotogràfic de  
l'Escola del Taxi  
Lluís Sánchez

**Disseny gràfic:**

Joan Barjau

**Edita: EMT**

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

**Gestió i administració:**

**CETRAMSA**

**Tiratge:**

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

**Certificat per:**

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

**Impressió:**

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

**Dipòsit Legal:**

B. 27.521 - 1983

**Coberta:**

Palau Sant Jordi  
M. Armengol  
Amb el suport de  
Barcelona  
Promoció, S.A.

---

---

# S U M A R I

---

**Per una ciutat amb vocació europea**

Pàgina 3

**Planes y Fondos de Pensiones**

Pàgines 4 - 5

**Entrevista: Pere Duran,**  
Director del Patronat de Turisme de Barcelona

Pàgines 6 - 8

**Quart Aniversari de l'Escola del taxi**

Pàgina 9

**El Taxi en sintonía con los tiempos**

Pàgina 10

**Notícies**

Pàgines 12-15

**¿Lo sabía Ud...? Ordenanza Fiscal**  
**Visado de tarjetas de transporte**

Pàgines 17-18

**Peugeot 605**

Pàgines 19-21

**El sistema de engrase**

Pàgines 22-23

**Circuits artístics**

Pàgines 24-26

**La mala postura**

Pàgines 27 - 29

**Agenda metropolitana**

Pàgina 30

**Taxilandia**

Pàgina 31

**Barcelona, una formació exemplar**  
**Buzón del Taxi**

Pàgines 32 - 33

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

---

# Por una ciudad con vocación europea

# Per una ciutat amb vocació europea

*Hace cuatro años, por estas fechas, el Alcalde de Barcelona, Pascual Maragall, inauguraba la Escuela de formación para Taxistas en las Cotxeres de Sants.*

*En aquella ocasión, el Alcalde de la ciudad dio pleno apoyo a la iniciativa de la Escuela e hizo especial hincapié en la importancia del taxi en el ámbito del transporte metropolitano y también del paisaje urbano de Barcelona; asimismo manifestó que era tarea de todos hacer lo posible para satisfacer las necesidades de movilidad que impone el desarrollo social y económico. Entre todos -decía- tenemos que hacer posible que los desplazamientos en nuestras ciudades sean más cómodos, más rápidos, más seguros.*

*A lo largo de estos cuatro años, ése ha sido el objetivo de la EMT; por ello, además de consolidar el proyecto formativo de la Escuela del Taxi para favorecer la profesionalidad del taxista, se ha impulsado una amplia política de promoción de este medio de transporte público y mejora del servicio.*

*En primer lugar se ha ofrecido al propio taxista un conjunto de servicios desde el punto de vista administrativo que le simplifiquen y faciliten su trabajo como profesional. A través de la campaña "Taxi posa't guapo", realizada con la colaboración del Ayuntamiento de Barcelona, se ha mejorado notablemente la calidad de la flota; hoy no es extraño encontrarse taxis con aire acondicionado o teléfono, ni produce sorpresa ver circular como taxis por los calles del área metropolitana los mejores modelos de las mejores marcas del mercado automovilístico.*

*Con la constitución de Ciutat Grogga, la EMT dio origen a una iniciativa en la que el protagonista es el propio profesional del sector. A tan sólo dos años de su creación, Ciutat Grogga cuenta ya con 1.650 socios y sus actividades se orientan a proporcionar al profesional taxista una amplia gama de servicios en los que el seguro colectivo, el taller de reparaciones, la tienda de recambios, el gimnasio, la propia Escuela del Taxi, la preparación de los taxistas como Informadores Olímpicos son algunos de los muchos proyectos que se piensan poner en marcha en un corto plazo de tiempo.*

*La promoción del taxi ha sido, pues, uno de los trabajos prioritarios de la EMT y las acciones de futuro vienen también marcadas por la misma tónica y preocupación, no ya únicamente en la perspectiva del 92 sino en la perspectiva de una ciudad con vocación europea e internacional.*

Fa quatre anys, per aquestes dates, l'Alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, inaugurava l'Escola de Formació per a taxistes a les Cotxeres de Sants.

En aquella ocasió, l'Alcalde de la ciutat va donar ple suport a la iniciativa de l'Escola i va subratllar especialment la importància del taxi a l'àmbit del transport metropolità i també del paisatge urbà de Barcelona; així mateix manifestà que era tasca de tots fer el possible per satisfer les necessitats de mobilitat que imposa el desenvolupament social i econòmic. Entre tots -deia- hem de fer possible que els desplaçaments a les nostres ciutats siguin més còmodes, més ràpids, més segurs.

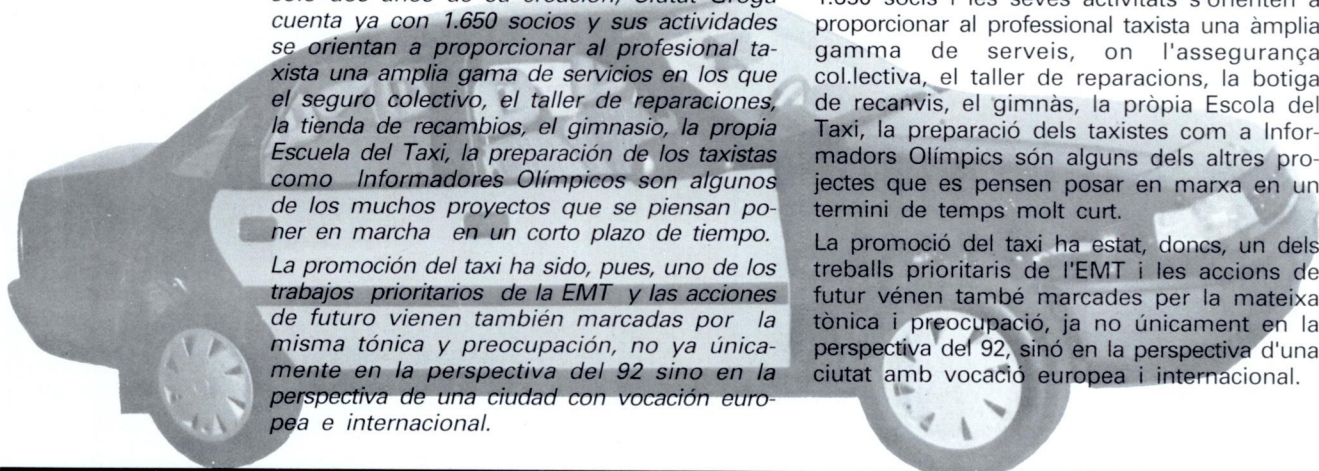
En el transcurs d'aquests quatre anys, aquest ha estat l'objectiu de l'EMT; per això, a més de consolidar el projecte formatiu de l'Escola del Taxi per afavorir la professionalitat del taxista s'ha impulsat una àmplia política de promoció i millora del servei d'aquest mitjà de transport públic.

En primer lloc s'ha ofert al propi taxista un conjunt de serveis des del punt de vista administratiu que li simplifiquin i facilitin el seu treball com a professional. Mitjançant la campanya "Taxi posa't guapo", portada a terme amb la col.laboració de l'Ajuntament de Barcelona, s'ha millorat notablement la qualitat de la flota; avui no resulta estrany trobar-se taxis amb aire condicionat, telèfon, ni produeix sorpresa veure circular com a taxis pels carrers de l'àrea metropolitana els millors models de cotxes de les millors marques del mercat automobilístic.

Amb la constitució de Ciutat Grogga, l'EMT va donar origen a una iniciativa en la qual el protagonista és el propi taxista. A tan sols dos anys de la seva creació, Ciutat Grogga té ja 1.650 socis i les seves activitats s'orienten a proporcionar al professional taxista una àmplia gamma de serveis, on l'assegurança col.lectiva, el taller de reparacions, la botiga de recanvis, el gimnàs, la pròpia Escola del Taxi, la preparació dels taxistes com a Informadors Olímpics són alguns dels altres projectes que es pensen posar en marxa en un termini de temps molt curt.

La promoció del taxi ha estat, doncs, un dels treballs prioritaris de l'EMT i les accions de futur vénen també marcades per la mateixa tònica i preocupació, ja no únicament en la perspectiva del 92, sinó en la perspectiva d'una ciutat amb vocació europea i internacional.

*A més de consolidar el projecte formatiu de l'Escola del Taxi per favorir la professionalitat del taxista, l'EMT ha impulsat una àmplia política de promoció i millora del servei d'aquest mitjà de transport públic.*



# Planes y Fondos de Pensiones

**Jordi Pujol i Moix**  
*Abogado del Collectiu Ronda*

La mayoría de expertos en la materia entiende que, según el artículo 41 de la vigente Constitución, la Seguridad Social se estructura en tres niveles de protección.

En primer lugar, un nivel general y público para todos los ciudadanos, que básicamente viene financiado por impuestos y regulado fundamentalmente por la ley de pensiones no contributivas.

Un segundo nivel profesional o contributivo, que básicamente viene financiado por las cuotas de los trabajadores y empresarios y es el que conocemos normalmente por Régimen de Seguridad Social en sentido estricto, como puede ser el Régimen General de los Trabajadores por Cuenta Ajena o el Régimen de Trabajadores Autónomos, para los trabajadores por cuenta propia.

Y en último extremo, la Constitución especifica que la asistencia y prestaciones complementarias serán libres.

Precisamente en base a este supuesto constitucional se regularon por Ley de 8 de julio de 1987 los *Planes y Fondos de Pensiones*.

Se ha escrito mucho acerca de la necesidad de la existencia de los Planes de pensiones, presentándolos como una alternativa a la posible quiebra de la Seguridad Social. Por nuestra parte entendemos que no estamos, ni de lejos, ante una posible situación de insolvencia

de la Seguridad Social y menos después de la reforma de Agosto de 1.985. Por el contrario, los Planes de Pensiones se presentan como una fórmula importante de ahorro y de previsión para aquellas personas que gozan de unos ingresos medios-altos y que están en condiciones económicas de aportar cantidades a los Planes, además de cotizar a la Seguridad Social Obligatoria o para aquellas personas que carecen de un sistema de previsión generalizado. Además, con los Planes se consigue un tratamiento fiscal privilegiado para esta fórmula de ahorro.

## **Fondos de Pensiones y Planes de Pensiones**

La regulación actual autoriza tres tipos de planes de pensiones, en función de las personas que hacen las aportaciones.

Debe señalarse desde ahora que el Fondo de Pensiones sólo es un medio de instrumentar un Plan de Pensiones previo. Un Fondo de Pensiones no tiene personalidad jurídica.

Los Planes de Pensiones son instituciones de previsión voluntaria y libre, que pueden ser complementarias o no del Régimen Público de Seguridad Social Obligatoria.

El Plan de Pensiones constituye en realidad un sistema de ahorro y capitalización, mediante el

cual se garantizan unas rentas o pensiones, en caso de jubilación, viudedad, orfandad o invalidez.

## **Modalidades de Planes de Pensiones**

El primero es el sistema de empleo, en que el promotor es cualquier entidad cuyos partícipes son sus empleados.

El sistema individual, cuyos partícipes son personas físicas y están promovidos por una o varias entidades de carácter financiero.

Por último, el sistema asociado, que corresponde a planes cuyo promotor es cualquier asociación, sindicato, gremio o colectivo y pueden ser partícipes sus asociaciones y miembros.

## **Aportaciones y prestaciones**

Los Planes de Pensiones se distinguen por el método que adoptan en el momento de ingresar las aportaciones que constituyen el capital y la forma en que se percibirán las prestaciones.

En los *Planes de Prestación Definida*, las aportaciones se hacen en función de la pensión a percibir en el futuro y, por tanto, es el importe de la pensión a percibir lo que determina la cuota a ingresar en cada momento.

Por el contrario, en los *Planes de Aportación Definida*, la prestación a percibir queda condicio-

nada por las aportaciones que se han hecho. También existen planes mixtos en los que se fija simultáneamente la cuantía de la aportación y de la prestación.

## **Planes de empleo y mutualismo**

Un Plan de Empleo no puede ser discriminatorio en relación con sus miembros, pero se distingue del sistema de mutualismo laboral o de Seguridad Social. En éste fundamentalmente rige un sistema de reparto de aportaciones entre todas las personas que cotizan y la pensión a percibir no es exactamente igual a lo que se ha ingresado en la Seguridad Social, puesto que viene matizado por una serie de requisitos compensatorios, que tienden a favorecer a las personas con menos ingresos.

En el sistema mutual existe una solidaridad entre los miembros que constituyen la entidad de previsión, aunque rige el principio de capitalización. Las pensiones se pagan de los rendimientos del capital, aunque pueda existir transvase y matizaciones entre lo aportado por cada mutualista y la pensión a percibir.

En el Plan de Pensiones se capitaliza el importe de una prestación y no existe transvase económico entre las distintas aportaciones o prestaciones de las personas que han contribuido al Plan.

En este sentido, un Plan de Pensiones no es un

***Los Planes de Pensiones se distinguen por el método que adoptan en el momento de ingresar las aportaciones y la forma en que se percibirán las prestaciones.***

sistema solidario, sino que lo que se percibe es exactamente proporcional a lo que se ha invertido en el Plan, mientras que en el sistema del mutualismo y en la Seguridad Social esta proporcionalidad no es exacta.

**Régimen Financiero**

En cuanto al régimen financiero, la Ley obliga a invertir los activos con criterios de seguridad, rentabilidad, diversificación y congruencia de plazos adecuados a las obligaciones del fondo.

Estos criterios no siempre resultan sencillos de cumplir y pueden incluso ser contradictorios entre sí, puesto que a veces a más rentabilidad menos seguridad. Por ello, necesariamente el 90% de los activos deben ser contratados en mercados organizados, reconocidos oficialmente y de funcionamiento regular.

**Control de los Planes de Pensiones**

El funcionamiento de los fondos está sometido a un doble control. En primer lugar, a través de la Comisión de Control del Plan de Pensiones, que debe estar formado por representantes del promotor del fondo, de los partícipes y de los beneficiarios. En dicha Comisión de Control deben tener mayoría absoluta los partícipes, y su función consiste en supervisar el cumplimiento del Plan. Además existe un control administrativo previo a la constitución de los Planes y Fondos de Pensiones, que deben ser autorizados por la Administración.

En caso de infracciones o alteraciones económicas en los fondos, pueden ser intervenidos cautelamente por la Administración.

**Régimen Fiscal**

Por último debemos referirnos al sistema fiscal de los planes de pensiones puesto que gozan de un tratamiento fiscal mayor que el de los sistemas mutuales.

Las aportaciones efectuadas a planes de pensiones son deducibles de IRPF hasta un máximo de 750.000 ptas. por cada sujeto pasivo, de las cuales hasta 500.000, o el 15% de los rendimientos netos se aplican minorando la Base imponible, gozando el importe restante de una deducción en cuota del 15%.

Debe tenerse en cuenta que dada las diversas situaciones fiscales es necesario consultar con un especialista para saber exactamente el alcance de las posibles deducciones en el Impuesto sobre las Rentas de las personas Físicas.



**Subscription**

**free  
1991**

**If you want to receive the Metropolitan Taxi Magazine at your address, please fill the following coupon and send it to the address below: c/ 62, number 420, Zona Franca, 08040 Barcelona.**

**Name** \_\_\_\_\_  
**Address** \_\_\_\_\_  
**Country** \_\_\_\_\_  
**Profession** \_\_\_\_\_

# Pere Duran

## Director del Patronat Municipal de Turisme de Barcelona

*¿ De quina manera ha afectat la guerra del Golf Pèrsic al turisme de Barcelona ?*

Els darrers dies del conflicte va afectar menys que els primers quinze dies. No s'ha d'oblidar que el turisme que tenim en aquesta època de l'any, sobre tot a Barcelona, és basicament de negocis, congressual i de convencions. S'ha sabut que hi va haver moltes cancel·lacions de vols de diferents companyies aèries i que la gent s'ha quedat a casa perquè, especialment les empreses multinacionals, van recomanar als seus executius que viatgessin menys. Al començament del conflicte, els hotels de Barcelona van arribar a tenir cancel·lacions de l'ordre del 75 i el 80%. Però com que quasi sempre la gent s'acostuma a totes les circumstàncies, després d'aquesta situació inicial, l'ocupació va anar canviant; no obstant, en els últims dies de la guerra es va produir un índex d'ocupació del 20 al 25% per sota de la situació normal de la ciutat.

*¿ Quina és la situació en la qual es troba actualment l'oferta hotelera de Barcelona ?*

Durant aquest últims anys i, sobretot els darrers mesos, l'oferta hotelera de Barcelona s'ha d'analitzar en dos sentits. En primer lloc, en relació a l'oferta hotelera que fins ara hem tingut. En aquest sentit cal dir que els hotelers han fet un gran esforç quant a remodelació

**Cada vegada Barcelona és més un important centre del turisme urbà, especialment de l'anomenat turisme congressual i de negocis, raó per la qual i, així ho manifesta Pere Duran, aquesta ciutat i el seus agents turístics, com els taxistes, necessiten estar molt més preparats, ja que, en definitiva, són els responsables de la primera imatge de la ciutat que s'emporta la persona que ens visita. En el marc d'aquesta idea, el Patronat de Turisme dóna tot el seu suport a la iniciativa de formar els taxistes com a Informadors Olímpics.**



dels establiments. Els han posat al dia, fent inversions importants i, d'altra banda, tenim el vessant de les noves edificacions i els nous establiments. L'any 93, per no parlar del 92, Barcelona tindrà la capacitat hotelera que

en aquells moments necessitarà i que ara ja necessita. S'ha parlat molt d'una possible sobredimensió de la ciutat quant a capacitat hotelera; nosaltres no hi estem d'acord i pensem que encara farà falta construir de mica en mica algun nou hotel.

*Doncs, ¿ quines categories seran necessaries ?*

Barcelona estarà ben dimensionada en hotels de quatre i cinc estrelles, que és la gran mancança que en aquests moments es té. Probablement s'haurà de pensar en nous establiments de categories inferiors, que fins ara no era cap drama, però sí ho pot ser a partir del 93, data en la qual tot estarà més o menys compensat. Crec, en definitiva, que els nous establiments hauran de cobrir diferents categories dels hotels.

*En relació amb altres punts d'Espanya i de les principals ciutats europees, ¿ els preus dels hotels de Barcelona són realment competitius ?*

Aquesta és una polèmica interessant. Barcelona ha tingut uns increments de preus realment molt importants.

# " El turisme de Barcelona és en gran part de negocis "

L'any 90, l'augment mitjà va ser de l'ordre del 25 i 30 % d'una sola vegada. Aquesta pujada ens va sorprendre a tots i jo crec que no va ser positiva, perquè vam a estar a punt de crear la imatge d'una ciutat realment cara. En aquests moments estem entre les 7 o 8 ciutats més cares d'Europa però també ens trobem entre les 7 o 8 ciutats més importants d'Europa. Per tant, el tema dels preus em preocupa, però relativament, em preocupa molt més el tema de la relació qualitat-preu. Una cosa és bàsicament cara si no es rep allò que pagues; per tant, si el servei rebut es correspon amb el seu preu, deixa de ser car. Jo penso que en aquests moments el gran èmfasi l'hem de posar en aquest sentit, en millorar el servei, la qualitat, la professionalitat i en preocupar-nos que aquest binomi qualitat - preus estigui ben equilibrat.

*¿ Quines accions s'estan portant a terme per millorar la professionalitat del sector ?*

A conseqüència dels nous establiments i dels nous llocs de treball que es van creant, les escoles de formació no són suficients. Necessitem molts més centres de formació, escoles d'hosteleria, de turisme, que puguin formar aquests nous professionals. He de dir, no obstant, que els propis establiments han fet un gran esforç quant a reciclatge, a formació, però encara no són suficients. Aquí l'administració hauria de fer un esforç important. En aquest sentit, el



Patronat de Turisme ha fet un esforç. Darrerament s'han organitzat seminaris de formació dedicats no tan sols a l'hosteleria, sinó a tots els agents receptors de turisme, des d'agents de viatges fins a conserges d'hotels. No s'ha d'oblidar que els ambaixadors, els que donen la benvinguda són els agents de turisme, i no solament els hotels. Per exemple, el Patronat ha estat vinculat a l'Escola del Taxi. Pensem que l'informador turístic, el taxista, els que reben a les persones que arriben a l'aeroport, a les estacions de tren, etc. són la primera i, de vegades, l'última imatge

que li queda al turista que visita la ciutat.

*¿Com es valoren des del Patronat de Turisme els cursos d'Informadors Olímpics, dirigits als taxistes de Barcelona i que avui s'imparteixen a l'Escola del Taxi ?*

**Jo diria que no és tan sols una idea brillant, sinó una iniciativa absolutament necessària i que no es podia deixar de fer.**

*¿ Quin suport dóna el Patronat a aquesta iniciativa ?*

**Tot el que és informació de l'oferta turística de la ciutat i, a més a més, estem en permanent contacte amb les institucions que estan recolzant aquesta iniciativa.**

*Segons la seva experiència davant del Patronat, ¿ com observa el turista que visita Barcelona el servei del taxi de la ciutat ?*

Opinió sobre	Promig de 1 a 10
Oferta arquitectònica	8,3
Oferta cultural	7,8
Entreteniment	7,6
Qualitat/quantitat oferta Restauració	7,5
Qualitat/quantitat oferta comercial	7,4
Qualitat oferta hotelera	7,3
Caràcter i amabilitat dels ciutadans	7,2
Accessos a Barcelona	7,0
Taxis	6,9
Informació i Senyalització	6,5
Altres Transports públics	6,3
Qualitat hotels	6,2
Nivell de preus	5,7
Seguretat ciutadana	5,0
Contaminació ambiental	4,4

*Opinió de les persones que visiten Barcelona sobre els diferents aspectes de la ciutat*

# "El servei de taxi ha millorat notablement els darrers tres anys i no és una simple sensació"

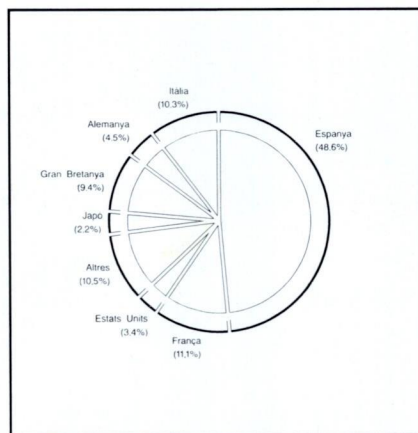
En general molt bé, encara que sempre, com en tot, hi ha excepcions. El servei ha millorat notablement els darrers tres anys i no és una simple sensació, ja que aquest fet està constatat. Des del Patronat, amb el qual el turista té un contacte molt important, es pot afirmar que el nivell de queixes ha baixat notablement; això vol dir que l'atenció, el servei, el tracte a l'usuari ha millorat.

*¿ Barcelona té una adequada oferta turística complementària ?*

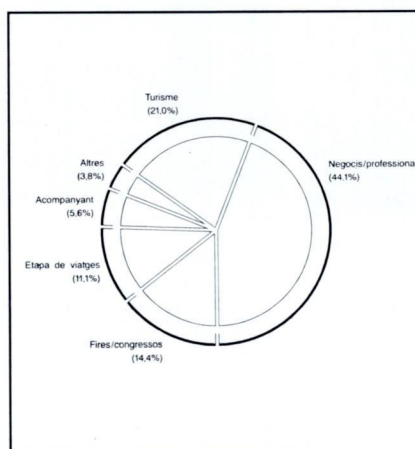
Barcelona és una ciutat amb una oferta turística complementària molt rica. Si jo hagués de definir què és Barcelona com a destí turístic, diria que és una ciutat plural i un destí idoni i singular de l'anomenat turisme urbà. Barcelona és una barreja d'oferta monumental, gastronòmica, congressual, lúdica, esportiva i de negocis. Barcelona és tot això i no és res d'això en especial.

*El trasllat de la Fira de Barcelona ha estat notícia darrerament ; què opina al respecte ?*

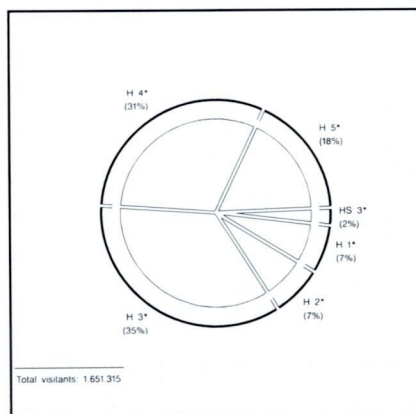
Per a nosaltres, la Fira és un tema molt important, perquè el turisme de Barcelona és en gran part un turisme de negocis. La Fira de Barcelona és un productor d'aquest tipus de turisme. L'actual recinte firal ha quedat petit i el Patronat pateix aquesta situació d'una manera especial, sobretot amb el tema dels congressos, ja que és un dels promotors més importants de Barcelona com a ciutat per aquests tipus d'events i, per exemple, avui, el Palau de Congressos està disponible molt poques vegades per la pròpia



Països de procedència dels visitants



Percentatge de visitants segons motiu del viatge.



Percentatge de visitants per categoria d'hotel

dinàmica de la Fira. La possibilitat de la seva ampliació, que suposa que part d'aquests salons es faran en la nova fira amplificada, alliberarà d'alguna manera el Palau actual i que sumat al Palau de Congressos que tindrem en funcionament l'any 94 possibilitarà que Barcelona sigui una de les primeres ciutats de congressos d'Europa.

*¿ Què s'està fent des dels diversos ens públics per a la promoció internacional de Barcelona ?*

En primer lloc, Barcelona està present a les Fires nacionals i internacionals; però la promoció més efectiva és la recepció constant de mitjans de comunicació d'arreu del món. L'any 90, el Patronat de Turisme va establir contacte personal amb 2000 periodistes i amb un centenar d'equips de televisió. Aquesta és una promoció gratuïta, perquè si cada pàgina fos un anunci publicitari seria absolutament impagable i a més aborden tots els temes, des del cultural fins al gastronòmic. Un altre aspecte és la promoció que s'està fent a la televisió nord-americana, concretament a la NBC, en la qual s'estan passant uns espots publicitaris de Barcelona que s'han confeccionat conjuntament amb Tour España, el Consorci de Promoció Turística de Catalunya i el Patronat de Turisme. D'altra banda continuem amb el treball propi del Patronat, amb el constant contacte amb tour operators estrangers, siguin de tipus vacacional o especialitzats, amb agents de venda de les distintes companyes aèries, etc. etc.

## **Maduresa d'una singular iniciativa**

### *Quart aniversari de l'Escola del taxi*

La Sala Annexa del Palau Sant Jordi es va convertir, el passat 8 de març, en l'escenari de luxe de la celebració del Quart Aniversari de l'Escola del Taxi, a la qual van assistir més de mil dos-cents taxistes.

L'acte va comptar amb la presència de Mercè Sala, Presidenta de l'EMT, dels Alcaldes de Barcelona, Montgat i Montcada, així com d'altres autoritats de l'EMT.

Després d'un acurat sopar, un vídeo, realitzat per Simó Fàbregas i presentat pel popular periodista Jordi González, va ser l'encarregat de fer un balanç de la trajectòria de l'Escola del Taxi aquests quatre anys. Així mateix, l'EMT va fer la carta de presentació del nou tipus de sistema de cancel·lació que permetrà als usuaris pagar l'import de les carreres amb les targetes de crèdit. L'Alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, es va mostrar molt satisfet d'aquesta innovació i manifestà que el cost de la cancel·ladora serà de 60.000 ptes i que dos terços seran finançats per la Caixa, l'altra terç per la Campanya Taxi Posa't Guapo i per l'EMT. A més, la Caixa garanteix tots els cobraments.

En aquesta ocasió, Maragall assenyala també que l'Àrea metropolitana està estudiant junt amb la RENFE les ubicacions de parkings de dissuasió i que l'Ajuntament de Barcelona està decidit a no permetre l'aparcament il·legal al centre de la ciutat. Així mateix anuncia, en forma de primícia, que en els propers plenaries de l'Ajuntament i de la Mancomunitat s'aprovaran un conjunt de mesures d'ordenança de circulació, de normatives d'aparcament perquè d'una forma progressiva, però molt rigurosa, es puguin oferir més aparcaments als cotxes particulars i exigir una major disciplina en l'aparcament per complir l'objectiu que el Transport Públic sigui prioritari als carrers.

Cal dir que, coincidint amb aquesta celebració, es realitzà paral·lelament una exposició sobre les activitats de l'Escola en la qual destacà, per altra banda, la mostra del nou vestuari dissenyat pel prestigiós Antoni Miró per als professionals taxistes, com el nou taxi, marca Chrysler adaptat pel transport de minusvàlids. □



*Una nit d'aniversari amb importants personalitats de la ciutat, relacionades amb el món del taxi*



*El taxista Manuel Hernández, llicència 10306, va ser el feliç guanyador del Taxi Ford Orion que es va sortejar per gentilesa de Ford-Espanya entre tots els professionals del sector presents a la festa d'aniversari*

# El taxi en sintonía con los tiempos

**Josep Carner**

Director de Gestión de Servicios

Caja de Aborros y Pensiones de Barcelona "La Caixa"

## **Los taxistas de Barcelona y Área Metropolitana tienen una nueva razón para sentirse orgullosos. A partir del próximo mes de mayo, sus vehículos podrán llevar un terminal electrónico para el registro y control de los importes de los viajes, que se satisfacen en efectivo o con tarjetas de crédito de uso general.**

De esta manera, Barcelona, como el área metropolitana y Cataluña se colocan otra vez a la cabeza mundial en la utilización de modernos medios de pago, basados en tarjetas de crédito y máquinas automáticas. 1983 marcó un hito cuando, por primera vez en el mundo, el pago de una autopista de peaje se realizaba con tarjetas en dispositivos automáticos de libre servicio. Poco después, en 1984, fue el Túnel del Cadí el que inauguró nuevamente, como primicia mundial, el pago automático de esta naturaleza y, en 1985 fueron los aparcamientos de superficie de Barcelona los que incorporaron este automatismo, una vez más antes que en ninguna otra ciudad y que en ningún país.

### **El turno del taxi**

Ahora, indudablemente, le toca el turno al taxi, con tal fuerza que es fácil pro-

nosticar el éxito. Todos los elementos están a punto: millones de tarjetas (sólo la "Caixa" tiene emitidas dos millones y medio), una voluntad de uso por parte de sus titulares, una base de miles de taxis también con voluntad de aceptación de tarjetas, y las máquinas preparadas para hacer del registro de carreras un juego de niños.

### **La máquina y sus elementos**

Tiempo habrá y otras ocasiones se presentarán para conocer con detalle el sencillo funcionamiento del sistema en su globalidad; baste aquí citar sus elementos primordiales: máquina portátil de tamaño reducido y de poco peso, fabricada por Telettra, cuyas funciones más corrientes son:

- a)** acumulación de suplementos y servicios, comprendiendo también la propina al importe de la carrera.
- b)** cálculo de cambio en operaciones en efectivo.
- c)** pago con tarjeta mediante la lectura automática de la información conte-

nida en su banda magnética y comprobación también automática de la lista de tarjetas inválidas.

**d)** obtención automática de recibo para el viajero y de copia para el taxista en cualquier modalidad de pago.

**e)** posibilidad de repetir la impresión de la última operación.

**f)** anulación de la última operación.

**g)** relación de operaciones.

**h)** obtención de totales de efectivo y tarjetas, por conceptos.

**f)** volcado de operaciones en la tarjeta de memoria inserta en el terminal.

### **La memoria**

La Tarjeta de memoria, que contiene todas las operaciones, es vaciada periódicamente en un terminal del ordenador al efecto, el cual procede a realizar los abonos en las cuentas de los taxistas y a cargar los viajes a los titulares de las tarjetas. Terminado el vaciado, automáticamente la tarjeta de memoria es cargada con la nueva lista de tarjetas inválidas para que vuelva a iniciarse el circuito una vez insertada de nuevo en el terminal.

### **Un sistema abierto a todas las tarjetas**

El sistema está preparado para admitir todas las tarjetas magnéticas existentes en el mercado. En la actualidad se está negociando con todos los emisores a

fin de que a mayor número de tarjetas sea más efectiva, por amplia, la utilización de las máquinas. Hasta el momento está asegurada la incorporación de las tarjetas 6000.

La Taxi Card, la tarjeta más representativa de los taxis del Área, será redefinida; la incorporación de la adecuada codificación en su banda magnética permitirá su inclusión en el sistema general, pasando a la historia su actual funcionamiento manual.

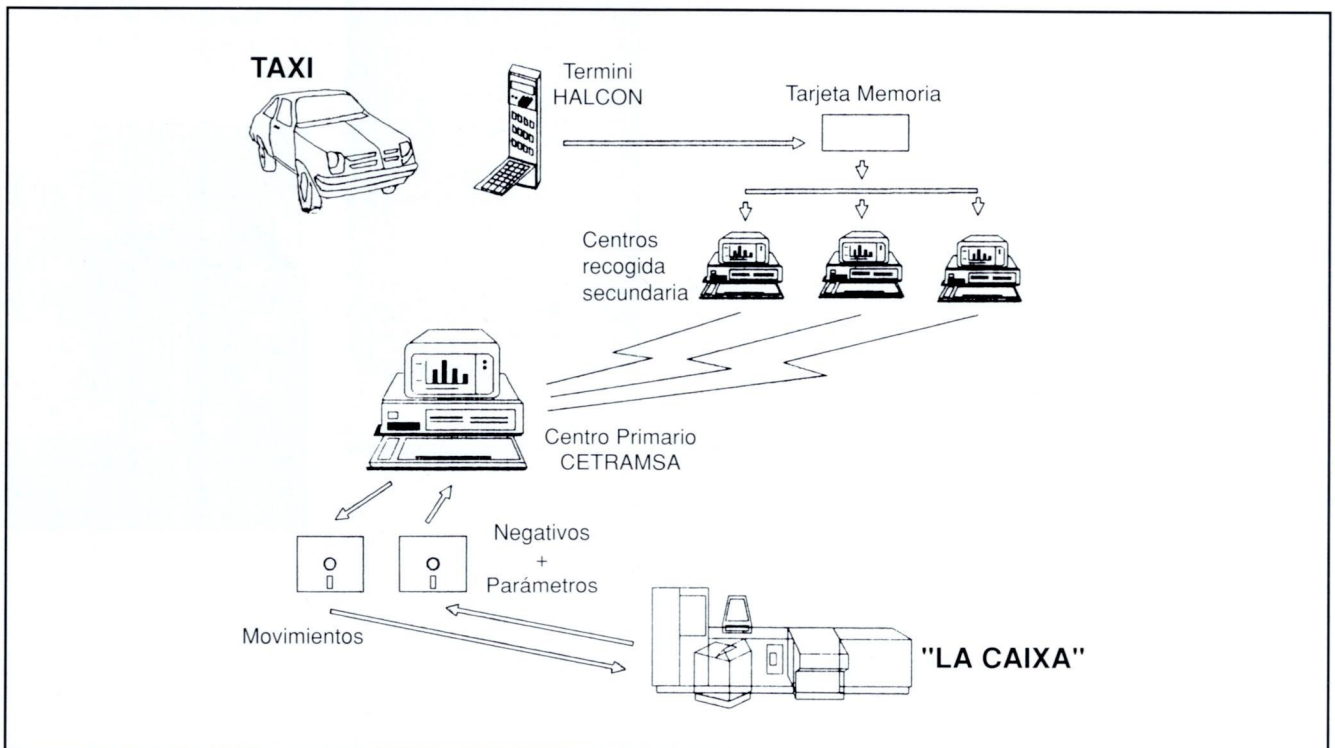
Esta iniciativa, que nace como primicia en el Área Metropolitana de Barcelona, se extenderá por todo el país y traspasará sus fronteras. Los taxistas de Barcelona quedarán para siempre como los indiscutibles pioneros, como los profesionales que en perfecta sintonía con los tiempos incorporan los últimos avances tecnológicos aplicados al registro y control de los viajes.

Por su parte, la EMT tiene así un nuevo motivo de satisfacción a unir a los que va acumulando a lo largo de un trabajo tenaz, dirigido a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

Y "la Caixa" muestra, sin lugar a dudas, su satisfacción por haber podido colaborar en el desarrollo y puesta en marcha de este acontecimiento. ○



*El Alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, comprueba el funcionamiento de la nueva máquina canceladora, pensada para favorecer al taxista y al usuario*



*La tarjeta de memoria es vaciada periódicamente en una terminal de ordenador para registrar los abonos al taxista y los cargos a la cuenta del cliente*

## Peugeot-605, nou cotxe homologat per al servei d'auto-taxi

Des del passat mes de març està homologat per al servei d'auto-taxi el cotxe marca Peugeot, model 605, que té les denominacions comercials Peugeot 605-1,9,l; Peugeot 605 - 3,01; Peugeot 605 3.01-24; Peugeot 605 2.0 DT, tipus 6RB, 6SA, 6SB, 6P8A.

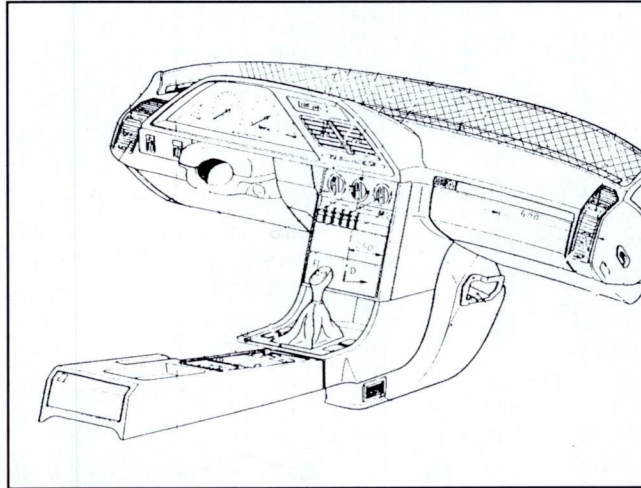
La "Dirección General de Innovación Industrial y Tecnología del Ministerio de Industria" els va assignar les contrassenyes d'homologació B-1437, b-1438, b-1439, B-1440 per a la prestació del servei metropolità d'auto-taxi.

**Ubicació del taxímetre :**  
S'accepta la col·locació de taxímetres que no superin les mides de 9 cm. d'alçada (inclosos els suports) i endinsats sobre el tablier del vehicle un mínim de 14, 5 cm., a la zona 1, secció C-D (Figura, núm. 1) □

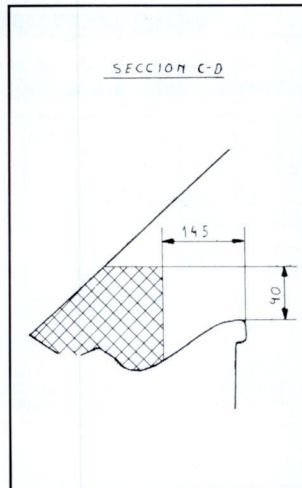
### **Obras del II<sup>o</sup> Cinturón**

Desde el 25 de febrero y hasta el próximo mes de junio aproximadamente permanece cortada al tráfico la Vía Favencia, tramo comprendido entre la Carretera de Ribas y el P<sup>o</sup> Torres i Bages.

Recuerde que los desvíos se efectúan por la nueva calzada que se abrió en la Vía Barcino y



Figura, núm. 1



**Para cualquier tipo de trámite administrativo es condición indispensable encontrarse al día en las Revisiones Metropolitanas.**  
**Servei del Taxi**

Además, en la confluencia de esta última calle con la Ronda San Pablo, se ha establecido un carril de circulación.

Las obras durarán un año. □

### **Dia d'Europa**

El proper 9 de maig es celebra el dia d'Europa. Per aquest motiu, aquest dia els mitjans de transport públic de la nostra ciutat portaran la senyera europea.

Vostè Sr. Taxista, junt amb la Revista Taxi n<sup>o</sup> 61 del mes de maig, rebrà una senyera europea que també podrà posar, si així ho desitja, en un lloc visible del seu vehicle.



c/ Tossal hacia la Carretera de Ribas. □

### **Obras para la construcción de la Línea II del metro**

Con el fin de construir

un pozo de ataque para la entrada a los túneles de vías de la nueva línea, así como otros materiales, la Ronda San Pablo tiene únicamente dos carriles hábiles de circulación en el tramo comprendido entre la Av. del Paral·lel y la c/ Aldana

## El Taxi de Barcelona estarà present a la Marató de Nova York

El taxi de Barcelona per iniciativa de **Ciutat Grogga**, estarà representat en la propera edició de la Marató de Nova York, que es desenvolupa tradicionalment el mes de novembre de cada any.

Tres seran els taxistes que representaran el

col·lectiu a la Cursa més popular del món, i la Federació Catalana d'Atletisme serà l'encarregada de fer una acurada selecció de les tres persones, entre els professionals del sector, que es considerin capacitats per participar-hi.

Un cop realitzada la selecció, els Tres Taxistes elegits seran entrenats a Montjuïc per una destacada figura de l'atletisme de la nostra ciutat.

Per a més informació, els interessats poden dirigir-se a Ciutat Grogga, Telèfon : 485.04.26. □

### **Ciutat Grogga estrena aviat una Sala d'Actes**

Molt aviat Ciutat Grogga disposarà d'una sala d'actes amb una capacitat per a 200 persones a la tercera planta del seu edifici del carrer Lutzana, 115

Les obres de condiona-

ment d'aquest nou equipament avancen a un bon ritme i es preveu que entrarà en funcionament abans de l'estiu.

Tanmateix, properament començaran les obres d'ampliació del Self Service, davant la bona acollida que ha tingut aquest servei entre els socis □



## 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.

## La Banda de Música Ciutat Grogga és ja una realitat

Fa aproximadament un any Ciutat Grogga va tenir la idea d'organitzar una Banda de Taxistes en la qual participessin tots els socis interessats en la música.

Amb l'objecte de preparar adequadament la gent, la iniciativa es va posar en marxa amb un prestigiós equip de professors, dirigits per la Directora d'Orquestra Isabel Costes. Tanmateix, per proporcionar una formació sòlida, a l'alçada del projecte, es va impulsar l'Acadèmia de Música, on avui vint-i-tres persones estudien solfeig, fusta, metall, percussió i conjunt instrumental. Vint són taxistes, dos (un nen i una nena) fills de taxistes i un professor de l'Escola del taxi.

Després de molts mesos de treball i preparació continuada, el passat 4 de febrer van fer la seva primera audició pública. No cal dir-ho, va ser tot un èxit.

D'aquesta manera i de mica en mica el que inicialment va ser una il·lusió, un somni s'ha convertit avui en una molt agradable realitat.

### **Admirable resposta**

La il·lusió que tenen d'aprendre, les hores que dediquen a l'estudi a casa, malgrat el seu treball com a taxistes, l'interès en no perdre cap



*Tots els components de la Banda de Ciutat Grogga tenen una gran il·lusió d'arribar a ser autèntics músics professionals*

classe són per a la directora proves eloqüents d'un alumnat excepcional. Amb una profunda satisfacció i admiració per als alumnes, Isabel Costes assenyalava a la Revista del Taxi que "treballar en aquest projecte ha estat per a ella una veritable lliçó". I des d'aquestes mateixes línies fa una invitació als professionals taxistes a participar en aquesta iniciativa que qualifica de "pionera" □



*Els alumnes demostren un interès exemplar*



*Isabel Costes (directora), Silvia Alonso (solfeig), Eliseu Dasi (fusta), David Morales (metall) i Albert Carbonell (percussió) formen l'equip de professors que fan possible aquesta iniciativa*

## L'Escola del Taxi molt més a prop de la ciutat

Durant els mesos de febrer i març, l'Escola del Taxi ha portat a terme nombroses activitats culturals complementàries dels cursos impartits dia rere dia als locals de Ciutat Groga.

Amb l'objectiu de conèixer millor quin serà l'impacte urbanístic de Barcelona com a conseqüència de la celebració dels Jocs Olímpics, quatre nombroses grups d'alumnes van visitar l'exposició "la ciutat i el 92", que es desenvolupa a l'antic edifici de les Aigües.

Paral·lelament es va fer, com a complement als coneixements adquirits a l'exposició antològica, un recorregut amb autocar per visitar tots els edificis que construí a Barcelona i rodalies l'arquitecte Puig i Cadafalch.

També es van realitzar tres visites al Palau de la Música Catalana a fi de conèixer bé, per fora i per dintre, un dels edificis més notables de l'arquitectura modernista.

Seguint la tònica que l'Escola va endegar el curs passat amb la fi de visitar els millors hotels de la ciutat - els alumnes ja coneixen l'Hotel Ritz, el Princesa Sofia-, enguany s'han organitzat deu sortides per a un total de 200 taxistes a l'Hotel Ramada Renaissance. D'aquesta manera s'ha pogut conèixer el

millor hotel situat al casc antic de Barcelona, estant perfectament atesos i visitant totes les instal·lacions: suites, cambres, club i salons privats. La direcció de l'Hotel va oferir als alumnes i professors un magnífic aperitiu servit per l'eficient equip de cambrers de l'establiment. □

### **Els taxistes visiten Tarragona i Salou**

Els dies 16 de febrer i 17 de març més de 400 taxistes i familiars de Ciutat Groga van fer dues excursions a Tarragona i Salou.

El programa consistí en visitar les muralles romanes, el passeig arqueològic i la catedral de Tarragona. Després de la "cultura espiritual" van practicar la "cultura material" a Salou, on van gaudir d'un aperitiu i un opípar i ben cuinat dinar



servit amb "guants blancs" al Club Nàutic de Salou.

A més a més, es va visitar la platja i, abans de tornar a casa, s'acabà el dia amb un ball amenitzat per un grup musical capaç d'interpretar tota mena de música, des d'un rock fins a un tango □

### **II Campeonato Ciutat Groga de Tenis**

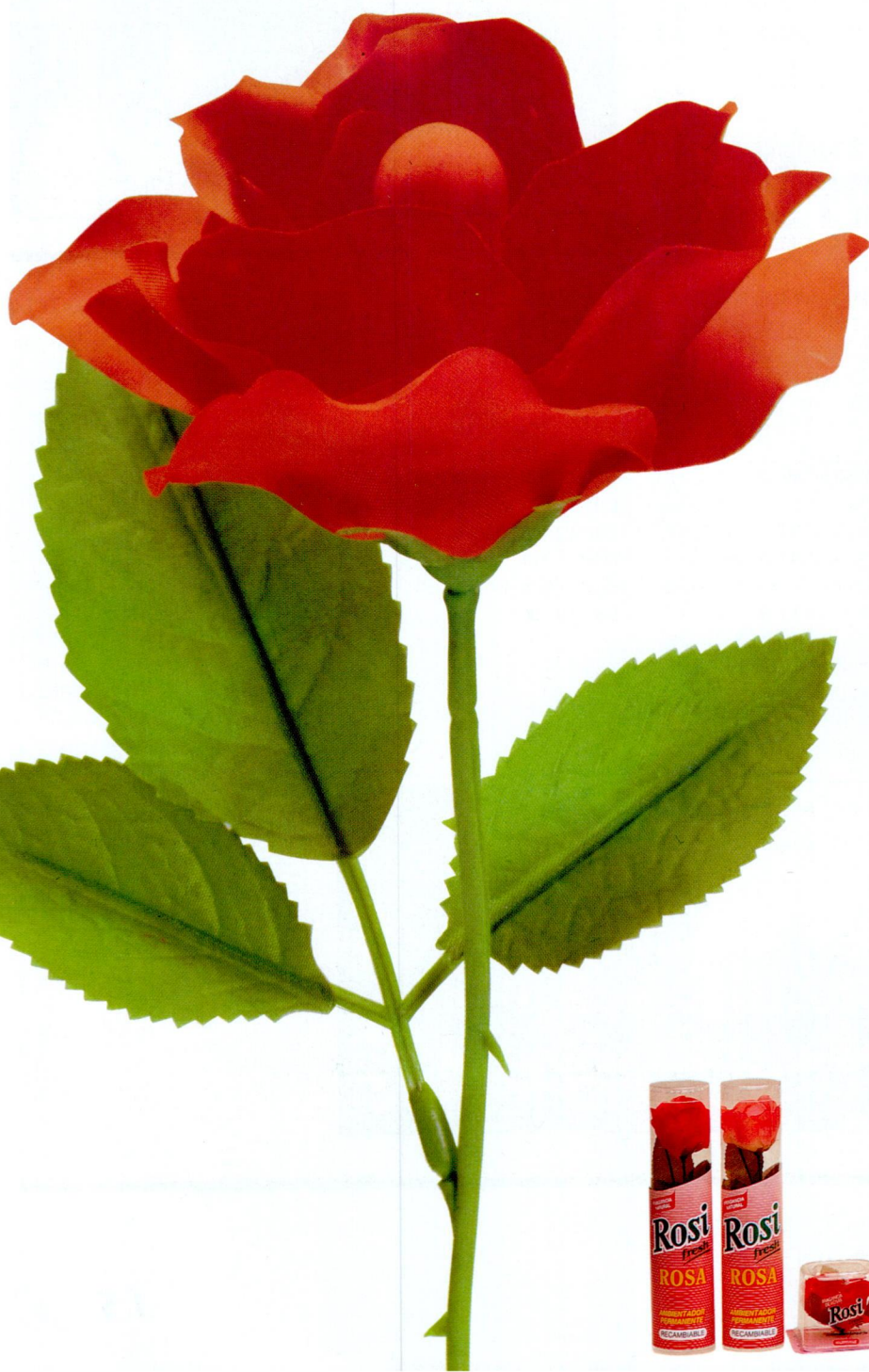
Trenta y dos profesionales de nuestro sector forman el cuadro de jugadores que participan en el Campeonato de Cataluña de Tenis para taxistas y del cual surgirán los equipos que posteriormente representarán a los taxistas en el próximo II Campeonato de Tenis "Ciutat Groga" de Grandes Colectivos

Asimismo, diecisiete parejas de taxistas están participando en el Campeonato de Cataluña de Frontón-Tenis. De todas ellas, cinco destacan notablemente, mostrando un gran nivel de juego y preparación. □



# Rosi fresh

## El único ambientador permanente en forma de flor



**ROSI fresh**, es un ambientador único en su tipo, gracias a:

- Su **atractivo diseño** en forma de rosa
- Su **práctica y fácil utilización**
- Su **eficacia garantizada** contra toda clase de malos olores
- Sus **económicos recambios** de fácil colocación en el centro de la rosa y efecto permanente de **6 semanas de duración**

Y además, con **ROSI fresh** se puede elegir entre una **completa gama de ambientes:**

### **ROSI fresh FRAGANCIA DE ROSAS**

Rosa roja, con tallo o sin tallo y pie autoadhesivo, con suave fragancia de rosas. Ideal para colocar en el comedor, recibidor, dormitorio, o cualquier estancia del hogar.

### **ROSI fresh ESPECIAL BAÑO**

Rosa blanca o color rosa, con pie autoadhesivo, que aporta al ambiente una fragancia fresca y duradera. Además es muy práctico y eficaz en cualquier estancia del hogar y en el coche.

# Rosi fresh





# Ordenanza Fiscal

**El Boletín oficial de la Provincia de Barcelona, del 13 de febrero, publica en su página 18 la Ordenanza Fiscal que autoriza las tasas que se aplican a la prestación de servicio metropolitano de auto-taxi. En relación a las establecidas en 1990, cabe resaltar la remodelación que han experimentado las tasas que se aplican en las autorizaciones para la transmisión de licencias.**

La EMT, al amparo de la legislación vigente, determina las siguientes tasas fiscales para el año 1991.

**a.-** Otorgamiento de licencias de clase C) (vehículos especiales o de abono, ambulancias y funerarios)

Por cada licencia \_\_\_\_\_ **300.000 ptas.**

**b.-** Autorización en la transmisión de licencias

**1.- Transmisión intervivos**

**1.1** Por cada licencia de la Clase A, a favor de profesionales taxistas asalariados \_\_\_\_\_ **265.000 ptas.**

**1.2** Por cada licencia de la clase A, a favor de familiares de primer grado \_\_\_\_\_ **26.500 ptas.**

**1.3** Por cada licencia de la clase B \_\_\_\_\_ **335.000 ptas.**

**1.4** Por cada licencia de la clase C \_\_\_\_\_ **187.000 ptas.**

**2.-** Transmisión mortis causa

**2.1** Por cada licencia de las clases A, B, C familiares de 1er. grado \_\_\_\_\_ **13.350 ptas.**

**2.2** Por cada licencia de las clases A, B, o C, a otras personas \_\_\_\_\_ **26.500 ptas.**

**c)** Prestación de Servicios

**1.-** Modificación de licencias por sustitución de los vehículos afectos a ellas

vehículos nuevos \_\_\_\_\_ **5.900.- ptas.**

vehículos usados \_\_\_\_\_ **16.000 ptas.**

**2.-** Modificación de licencias para dar de alta a conductores asalariados y familiares, y entrega de carnet al asalariado o familiar \_\_\_\_\_ **570 ptas.**

**3.-** Expedición de duplicados de licencias de las clases A, B, o C \_\_\_\_\_ **1.600 ptas.**

**4.-** Bajas de vehículos por el Servicio de Inspección:

**1.-** en caso de avería \_\_\_\_\_ **5.000 ptas.**

**2.-** en caso de siniestro \_\_\_\_\_ **1.500 ptas.**

**d.-** derecho de examen para la obtención del carnet de conductor metropolitano de auto-taxi, con posibilidad de presentarse a 3 convocatorias

Antiguos titulares de carnet de conductor de auto-taxi \_\_\_\_\_ **1.500 ptas.**

Otros \_\_\_\_\_ **6.400 ptas.**

**e)** autorización de publicidad de auto-taxi

**1.-** Interior, por cda vehículo (año o fracción) \_\_\_\_\_ **4.300 ptas.**

**2.-** Exterior, por cada vehículo (año o fracción) \_\_\_\_\_ **9.600 ptas.**

**f)** Homologación de vehículos para las licencias de las clases A \_\_\_\_\_ **500.000 ptas.**

## Exacción

El pago de la exacción correspondiente a cada uno de los conceptos se efectuará de la siguiente manera:

Otorgamiento de licencia, dentro de los quince días siguientes al de la notificación de la concesión de la licencia metropolitana.

Autorización para la transmisión de licencias, dentro de los quince días siguientes al de la comunicación de la autorización de la transmisión.

Prestación de los servicios referidos anteriormente en el apartado C.

## Simultáneamente a su prestación

Derechos de examen para la obtención del carnet de conductor de auto-taxi (3 convocatorias)

- en el momento de la inscripción a la primera convocatoria.

Autorización de publicidad

- simultáneamente al libramiento de la autorización

Homologación de vehículos para las licencias de clase A, una vez se preste el servicio, la EMT podrá exigir el depósito previo de su importe.

**Tramitar una transferencia por jubilación es muy fácil, ¿conoce los pasos que debe seguir?**



# Visado de las tarjetas de transporte

Para el Visado de las Tarjetas de Transporte del año 1991 es necesario, según el anuncio publicado en el Diario Oficial de la Generalitat de Catalunya, nº 1406 por el Departament de Política territorial i Obres Públiques, solicitar un impreso normalizado, que debe ser presentado en la demarcación de transportes donde originariamente se obtuvo la tarjeta que se pretende visar.

La calle Aragón, 244, planta baja, es la dirección a la que se deben dirigir los profesionales del sector del taxi.

## Plazo de presentación

Los plazos de presentación establecidos son los siguientes:

- a) del 15 de febrero al 15 de abril, las autorizaciones de las clases VD, VR, VI, VIC, VF i V5.

## Documentación

La documentación que debe adjuntarse al impreso de solicitud normalizado es la siguiente:

- ▶ D.N.I. o NIF o tarjeta de identificación fiscal, expedido en nombre del titular que figure en la autorización.
- ▶ Permiso de Circulación

de vehículo, expedido a nombre del titular de la autorización.

- ▶ Tarjeta de Inspección Técnica del Vehículo, en la que conste que se encuentra vigente el reconocimiento periódico (ITV) y, si no se tiene, certificado que lo acredite.

- ▶ Fotocopia de la Tarjeta correspondiente al visado del año anterior

- ▶ Licencia metropolitana

## Plazo de recogida

Los conductores con las autorizaciones de las clases VD, VR, VI, VIC, VF y VS ya pueden recoger los visados desde el pasado 1 de marzo y hasta el 31 de mayo.

## Pago de sanciones

El visado de las autorizaciones queda condicionado al pago de las sanciones pecuniarias impuestas, en virtud de lo que dispone la Ley de ordenación de Transportes terrestres y otras disposiciones complementarias.

El Órgano competente será el encargado de tramitar las bajas correspondientes de las autorizaciones

# Borsa de Llicències Bolsa de Licencias

**Sr. Manuel San Bernardo Marco**

**Licencia nº 7683**

**Teléfono: 339.87.18**

**Art. 18 - 1ª e)**

A favor del taxista con más de un año de antigüedad. Los interesados deberán:

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

**Sr. Julio Rodríguez Becerra**

**Licencia nº 756**

**Teléfonos 433.12.39 o 236.82.08 (noches)**

**Art. 18 - 1ª e)**

A favor del taxista con más de un año de antigüedad. Los interesados deberán:

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

**Sr. Claudio García Escudero**

**Licencia nº 10713**

**Teléfono: 379.16.86.**

**Art. 18. 1.b) h)**

Puede solicitar transferencia cualquier yaxista sin necesidad de antigüedad determinada

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

del transporte que no hubieran estado visadas en el plazo señalado.

De estos documentos

debe presentar el original, adjuntando fotocopia o copia compulsada por un organismo competente

*El jubilado sólo debe acreditar su situación  
¿sabe de qué manera ?*



# ACTA nº 7

## Reunión Administración - Asociaciones del Taxi

*En Barcelona, el día 14 de febrero de 1991, en el despacho de la Gerencia de la Entitat Metropolitana del Transport, se reúnen D. Joan Laporta Arge-lich, Gerente de la EMT; D. Andreu Nebot Mula, Director Técnico del Servicio del Taxi, D. Francisco Galván Martí, en representación del Gremio Unión de Taxistas; D. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona; D. Josep Santacreu Amat y D. Jaume Ors Ezpeleta, en representación del Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya; D. Juan Fuentes Bergadà, en representación de la Asociación Empresarial del Taxi.*

*Actúa como secretaria delegada Dña. Amparo Gómez Álvarez de Luna, que certifica:*

A las 13:15 horas se abre la sesión con la presencia de los anteriormente citados, pasando a examinar el primer orden del día:

### 1.-

#### **Entrada en vigor de las Ordenanzas Fiscales para 1991**

El Sr. Nebot informa que se esperaba la publicación de las Ordenanzas Fiscales en el Boletín Oficial de la Provincia el día anterior al de la fecha y, de no ser así, probablemente se publicarían el día de hoy.

Seguidamente comenta la importante disminución que ha experimentado la cuantía de las tasas, señalando que las transmisiones inter vivos de licencias de la Clase A a favor de profesionales taxistas asalariados tributarán por una tasa de 265.000 ptas., y la transferencia de estas licencias a favor de familiares en primer grado quedará reducida a 26.500 ptas. para favorecer el hecho de que el padre jubilado, titular de la licencia, la pueda transferir al hijo que sea taxista profesional.

Al solicitar el Sr. Galván una puntualización sobre el alcance de este primer grado, el Sr. Nebot informa que únicamente se considera así entre padres e hijos y entre marido y mujer. Añade, también, que las tasas entrarán en vigor el día siguiente de su publicación en el B.O.P.

El Sr. Gracia propone que se unifiquen las licencias de un matrimonio a nombre de cualquiera de los cónyuges para evitar el pago del Impuesto de la Licencia Fiscal y la afiliación al Régimen Especial de Autónomos de la Seguridad Social del otro titular.

El Sr. Laporta interviene afirmando que este tema no tiene nada que ver con el de la Ordenanza Fiscal, previsto en el orden del día, sino con las normas reglamentarias que lo prohíben. Sin embargo, señala que si el Sr. Gracia insiste en que constituye un problema grave la situación que se crea cuando el marido y la mujer son titulares -cada uno de ellos- de una licencia, prepare datos concretos del número de matrimonios afectados para aportarlos a la próxima reunión.

El Sr. Santacreu hace constar que la propuesta del Sr. Gracia vulnera el Reglamento Nacional.

El Sr. Nebot apunta que, en todo caso, este tema podría ser encuadrado dentro del estudio sobre la posibilidad de crear empresas.

### 2.-

#### **Problemática de las supuestas cuotas o primas ofrecidas a los conserjes de hotel por algunas empresas de Radio-Taxis**

El Sr. Nebot informa que existe un expediente informativo incoado al efecto y que ha tenido dos reuniones, una con el Presidente de la Cooperativa de Radio-Taxi Metropolitana de Barcelona de la calle Taulat y otra con la Junta Directiva de Fono-Taxi. Añade que todavía no se han adoptado medidas disciplinarias, pero que se ha establecido un servicio de control para aportar pruebas y documentación suficiente.

El Sr. Santacreu presenta fotocopia de una denuncia con sello de entrada en la EMT del 12 de febrero de 1991 y efectuada por dos compañeros, que posteriormente se la dieron a conocer en la sede del Sindicato. Según relata el Sr. Santacreu, estos dos taxistas se negaron a realizar un servicio para un hotel, solicitado por la emisora, a pesar de encontrarse en situación de "libres" y en la parada del hotel solicitado, porque se les había exigido 400 ptas. para el portero, por lo que comunicaron este hecho a la central. Sin embargo, afirma, fue enviado otro taxista para que efectuara el servicio que les pertenecía.

El Sr. Laporta recuerda que desde hace ocho años ha venido diciendo que para perseguir una falta es preciso que antes sea denunciada y que, a pesar de ello, la mayoría de las personas que se quejan no se identifican por escrito cuando denuncian situaciones concretas. Añade que la Administración no puede actuar basándose en simples rumores o pretendidas confidencias.

El Sr. Fuentes apunta que se podría hablar con los directores de las emisoras para que intenten arreglar esta situación.

El Sr. Nebot recuerda que en junio de 1987 se redactó un compromiso para dejar de lado esa práctica a instancias de D. Mariano Fernández y que únicamente se negó a firmarlo la Cooperativa de la calle Taulat.

El Sr. Galván afirma que no sólo está mal que se dé comisión para quitar el servicio a un compañero, sino que esta situación perjudica al colectivo, pues cuando la clientela del taxi comprueba que le ha costado demasiado caro, en la siguiente ocasión elegirá otro medio de transporte.

El Sr. Nebot manifiesta que se han efectuado controles en el Aeropuerto, comprobándose si los taxis pertenecientes a una

emisora marcan lo correcto al dejar el pasaje.

El Sr. Laporta señala la dificultad de distinguir entre los cobros indebidos y los correctos, pero añadiendo la propina. El conserje de un hotel -puntualiza- puede dar una propina al taxista porque tiene suficiente margen comercial, pero no es creíble que ocurra lo contrario: el taxista que lleva a alguien al aeropuerto por 1500 ptas. no puede dar 500 ptas. de propina.

El Sr. Nebot pregunta al Sr. Galván si se ha intentado solucionar esto mediante un contacto de Sindicato con Radio-Teléfono.

El Sr. Galván asiente, pero pone de manifiesto que desde los órganos de dirección de las Asociaciones Profesionales se puede obligar a cumplir la disciplina interna, pero cuando se trata de corregir un incumplimiento que perjudica a todos es otra cosa, pues puede darse el caso de que el Presidente de una Asociación proponga a los socios que no se paguen propinas a los porteros y la Asamblea votar en contra.

El Sr. Laporta afirma que, si esa propuesta fuera derrotada en una Asamblea, sería una prueba de que están actuando ilegalmente.

El Sr. Nebot se dirige al Sr. Galván indicándole que el actual secretario del G.U.T., Sr. Cáceres, fue anteriormente Presidente de la Cooperativa del Taxi de la calle Taulat y podría redactar un escrito solicitando que dejaran de pagar propina a los porteros de los hoteles.

El Sr. Santacreu señala que está convencido de que, si la Junta de la Cooperativa de la calle Taulat, reunida en asamblea, se pone de acuerdo en no pagar a los hoteles, sus socios cumplirían la decisión con toda seguridad.

El Sr. Fuentes apunta que, cuando un taxista hace eso, no le beneficia en nada, porque lo que cobra de más al usuario se lo da al portero del hotel y lo que hace realmente es perjudicar al sector.

A las 13:45 h. se incorpora a la reunión D. Miguel Cascarra Palacio, de la Asociación Empresarial del Taxi.

El Sr. Gracia señala que, aún en el caso de que el importe de la propina no se cargue al cliente, también sale a cuenta llevar a cabo esta práctica, porque así el que paga hace un viaje, mientras el compañero de parada sigue esperando sin conseguir nada.

El Sr. Nebot informa que en Lyon ocurre todo lo contrario. Allí son los hoteleros los que pagan a las Cías. de Radio-taxi y pujan para que les sirvan los más acreditados.

El Sr. Laporta afirma que la práctica de dar "propinas" perjudica al colectivo y deberían ser los propios taxistas los más interesados en acabar con ella. Si el servicio del taxi no estuviera sujeto a tarifas y hubiera libertad de precios, podría admitirse, pero con la vigente normativa de transporte y de taxi, esta actuación se convierte en un supuesto "delito continuado", con los consiguientes agravantes. Por ello, concluye, el papel de la central de la emisora es muy grave, porque induce a otros a delinquir.

El Sr. Fuentes y el Sr. Santacreu aseguran que no siempre es el taxista el que paga al portero del hotel, sino la central de la emisora, que liquida mediante una cantidad mensual y que hoy, con el control de Hacienda sobre los libros de contabilidad, lo más seguro es que abonen en metálico.

El Sr. Fuentes concluye afirmando: si todos estamos de acuerdo en que esas incorrecciones existen, lo que hay que hacer es acabar con ellas.

Los Sres. Laporta y Nebot insisten en que es necesario un principio de prueba y una denuncia para poder dirigirse contra una persona en particular y que nadie formula este tipo de denuncias en el Servicio del Taxi, por lo que no hay base para actuar mientras no existan denuncias. En esta situación creen que lo más eficaz sería disuadir a los que vienen haciéndolo y, en esto, el papel de los Sindicatos es primordial y debe quedar claro que estas prácticas perjudican a todos.

El Sr. Galván insiste en que desde el momento en que se recopilen pruebas contra una emisora de radio, la sanción debería ser ejemplar, pero cree que los Sindicatos están para poner de manifiesto los problemas que observan, no para perseguirlos.

El Sr. Santacreu afirma que el Presidente de la Cooperativa de la calle Taulat no puede decidir el problema de los 012 individualmente, pues debe ser aprobado en Asamblea y, cada vez que ha sido propuesto, la Asamblea lo ha rechazado.

El Sr. Laporta puntualiza que, en base a una propuesta derrotada en Asamblea, se podría actuar contra sus componentes.

A ello añade el Sr. Santacreu que esto podría comprobarse examinando el libro de actas, donde consta todo lo tratado en las

Asambleas, en las que participan todos los socios, ya que la falta es sancionada.

### 3.-

## Alternativas de funcionamiento de la próxima puesta en marcha de la reserva de taxis y la parada del Puente Aéreo

El Sr. Laporta aborda el tema explicando que un aeropuerto en obras siempre plantea problemas, pero lo ideal es que éstos se resuelvan sin armar líos, ya que sólo perjudican al sector del taxi y están siendo instrumentalizados por la prensa, posiblemente por la proximidad de las elecciones. Señala que cuando la prensa dice: "han dejado de encochar en el aeropuerto durante un solo día" ya es bastante. Añade que no ha querido pronunciarse expresamente en los medios de comunicación porque ello podría perjudicar al sector, puesto que el mensaje que se deduce de las publicaciones es que los taxistas son incontrolables, que hacen lo que quieren. Hace notar que, en otras situaciones aún más difíciles, la prensa no ha intervenido y que tampoco hablará una vez transcurridos algunos meses y todo esté acabado.

El Sr. Santacreu se queja de que ni la Administración ni el G.U.T. hubiesen tenido en cuenta al resto de Sindicatos para tratar este tema. Señala al respecto: "Se lo han arreglado entre el Sr. Nebot y el Sr. Galván y pregunta ¿quién ha tenido la culpa de liberalizar la parada y quién ha sido el responsable de que el Sr. Galván haya asumido el trabajo que ya estaban realizando las chaquetas amarillas? Ahora, el G.U.T. y la EMT -apunta- están de acuerdo en mantener una única parada, lo que el S.T.A.T.C. proponía desde hace tiempo como solución y que también ahora sigue siendo la mejor solución. Afirma que lo que ahora propone el S.T.A.T.C. es que en la parada nodriza hubiera un carril libre para los taxis que quedaran "enganchados" en Puente Aéreo, que les permitiera volver a la base nodriza y colocarse en primer lugar". Finalmente, pide que esta alternativa sea planteada a la dirección del Aeropuerto.

El Sr. Laporta informa que cuando se anunció la remodelación del Aeropuerto solicitó, junto con el Sr. Nebot, los planos y las explicaciones correspondientes y que, una vez estudiados, la EMT puso serias objeciones al proyecto. Señala que, al iniciarse las obras con un nuevo director, se les presentó otros planos, aún peor que los anteriores, tanto para el tráfico del Aeropuerto como para aquellas infraestructuras que afectarían a los taxis. Afirma que era un plan que ignoraba el tema circulatorio, razón por la que solicitó que se le indicara si existía un proyecto sobre circulación o, por lo menos, alguno que solucionase los problemas de acceso al nuevo Aeropuerto.

El Sr. Laporta afirma que cuando el Director del Aeropuerto le proporcionó la información sobre el sistema centralizado de información y éste añadió que "se tiraría un cable de comunicaciones para hacerlo llegar a los taxistas", comprendió que la información a los taxistas no estaba prevista en el proyecto inicial.

El Sr. Laporta dice que en el transcurso de la semana tendría un informe sobre la viabilidad técnica de la infraestructura actual, que es mala, pero acabará por funcionar con un gran coste de esfuerzos humanos. Se lamenta de que no haya sido posible lograr una coordinación adecuada con la dirección del Aeropuerto, ya que ni tan siquiera comunicaron a la EMT su inauguración.

Añade que el conflicto en el servicio de taxi se desató cuando el Director del Aeropuerto se percató de que, con el sistema de una única parrilla nodriza, se encontraría con la parrilla del Puente Aéreo vacía el día de la inauguración de las obras por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, acordando llenarla y formar dos parrillas, sin aclarar si esto se haría únicamente el día de la inauguración o con carácter definitivo.

El Sr. Galván interviene afirmando que cuando se dio cuenta de que los usuarios estaban esperando, se comunicó con el Sr. Nebot, aunque no puede precisar quien llamó a quien. Ambos acordaron que a la mañana siguiente se presentaría en el Aeropuerto D. Julio López para mantener una reunión urgente con los cuatro Sindicatos.

El Sr. Galván continúa señalando que, al observar que el Sr. López y los demás representantes no se habían presentado a la reunión a la hora establecida el día anterior, telefonó al Sr. Nebot y, al preguntar por el Sr. Santacreu, se le contestó con un exabrupto. Añade que, al pedir que se le permitiera intentar una

reunión, el Sr. Nebot le comunicó que él no podía abandonar la sede de la EMT, ya que esperaba la llamada del Director del Aeropuerto. Concluye añadiendo que esta situación fue la que le hizo adoptar la medida de paro hasta que se solucionaran los problemas de encochamiento en las paradas.

El Sr. Laporta señala que éste es un tema que necesariamente trasciende a la ciudad, en perjuicio de los taxistas, pues no se puede provocar un paro por el hecho de que un funcionario se hubiera retrasado dos horas o porque el Sr. Nebot no se percató que el lunes el Sr. López debía ir a trabajar a Badalona a primera hora de la mañana. Añade que no se le recibió en la EMT en aquellos momentos porque ya había promovido un paro, que se tuvo paciencia con la situación creada y que se decidió no enviar a la policía para obligarles a solucionarla. El Sr. Laporta admite que los dirigentes sindicales tienen que ponerse al frente de un movimiento cuando les asiste la razón, pero no pueden encabezar un paro inesperadamente. El Sr. Laporta dice que se acordó con el Sr. Galván que el Sr. López estaría en el Aeropuerto a las 8 o 10 de la mañana, por tanto, al saber que el Sr. López no acudía porque estaba en Badalona, el Sr. Galván podría haberle criticado por la falta de puntualidad, pero no ponerse al frente de un paro.

El Sr. Galván dijo que de lo que se trataba era de que no se entregasen cartones para probar una semana liberalizada, a lo que contestó el Sr. Laporta diciendo que si él o los taxistas del Aeropuerto hubieran tenido la paciencia de esperar un tiempo para ver el resultado y si este sistema liberalizado no hubiese sido bueno, entonces se podría haber hablado de plantear un paro.

El Sr. Santacreu no entiende por qué y por parte de quién se rompió la unanimidad que había entre las cuatro Asociaciones; no sabe si ha sido por parte del G.U.T. o de la EMT. Afirma que, aunque el Sr. Galván diga que se retiran, el G.U.T. mantuvo conversaciones con la EMT, se llamaron entre sí, pero que con las demás Asociaciones no se trató para nada, ni tampoco se enteraron de lo que estaba sucediendo. Dice que sólo se apreció la urgencia del martes. Opina que se obró mal, metiéndoles en el "fregado" cuando todo ya estaba hecho, y que la situación debía haberse previsto con anterioridad.

El Sr. Laporta afirma que confiaba en que el problema sería menor con la colaboración de todos, pero que, a partir del martes, todo se complicó.

El Sr. Nebot explica que sólo tenían noticias contradictorias de la llegada de los aviones motivada por la Guerra del Golfo, que tenía ya los cartones preparados para repartirlos el martes, y que el lunes por la noche se enteró de que al día siguiente por la mañana, se haría la inauguración de las obras del Aeropuerto. Señala que el Sr. Cabezas, Inspector de la EMT, llamó a todas las emisoras de taxis y no consiguió ponerse en contacto con el STATC, sin embargo sí pudo hablar con su emisora y con el único que habló personalmente fue con el Sr. Galván, porque no tiene emisora

El Sr. Nebot explica que, cuando llegó él, acompañado del Sr. López y del inspector Sr. Botey, provisto éste de las tablillas de cartón, al Aeropuerto, observaron que el GUT ya tenía desplegados unos carteles que decían: "Hoy se inaugura el Aeropuerto". Como había gente allí preparada, se habló con el Sr. Canela y otros taxistas, se volvió a ver cómo funcionaba la parrilla y desde aquel momento se empezaron a dar cartones, porque ya se había acordado así el día 12. El principal problema que se advirtió, señala el Sr. Nebot, fue el chasco que todos se llevaron cuando vieron que lo reflejado en las pantallas no se ajustaba a la realidad. El horario de llegadas de los aviones se modificó desde Madrid, a causa de la Guerra del Golfo, pero el Sr. Nebot puntualiza: los taxistas, en general, lo fueron comprendiendo. El viernes señala que, en conversación telefónica, el Sr. Saba, Secretario del GUT, le manifestó que había que dejar el puente liberalizado.

El Sr. Nebot explica también que cuando salió de la reunión con el Director del Aeropuerto el sábado por la mañana, se dirigió al Sr. Mesa y le preguntó por el Sr. Galván, no por otro motivo sino porque habiendo hablado con otros miembros de la Junta Directiva del GUT, entre ellos el Sr. Velasco, que le pedían que liberalizase el puente, quería hablar también con el Sr. Galván. Pero, afirma el Sr. Nebot, que al decirle el Sr. Mesa que el Sr. Galván no estaría el sábado en Barcelona, decidió llamarlo el domingo por la noche a su domicilio, preguntándole: ¿qué le parece si liberalizamos el puente? El Sr. Galván le contestó: "ya lo íbamos a pedir nosotros".

A las 8 de la mañana del lunes, continúa el Sr. Nebot, le llamó

para comentarlo y cuando el Sr. Galván comenzaba a decir que todo estaba bien, por la otra línea telefónica le telefonó el Sargento de la Guardia Urbana diciendo que la gente se había saltado el orden de la parrilla porque acababa de llegar una "pava". Siguió contestando a la llamada retenida del Sr. Galván y quedaron en verse posteriormente en el aeropuerto, pidiéndole: "aguantemos tres días con esta prueba, sin dar cartones, para ver cómo resulta". Pero ante la presión de los propios taxistas (no ante la dirección del Aeropuerto y antes de las nueve de la mañana, lo asumieron

El Sr. Nebot manifiesta que lo que se pretendía con esta medida, solicitada por muchos taxistas, era forzar el sistema de liberalización y le contestó que a las doce se cerraría el aeropuerto. Los chaquetas amarillas tenían preparados los cartones para repartirlos y algunos taxistas los amenazaron con romper el Stand para coger los cartones.

El Sr. Nebot añade que ha hablado con centenares de hombres en el Aeropuerto, que se han visto montones de planos y opina que el problema de fondo es que los "habituales" del aeropuerto se aprovecharon de la situación para columpiarse y que, por tanto, el problema no es otro.

El Sr. Galván interviene quejándose de que siempre le toca hacer de "malo de la película". Señala que se fía de lo que dice el 80 o el 90% de los taxistas, suponiendo que le puedan engañar un 15%. Añade que en la conversación telefónica mantenida con el Sr. Nebot se le dijo: "vamos a probar una par de días liberalizados, para ver si funciona", ( luego -puntualiza- en la práctica se ha visto que éste no era el mejor sistema). Ante esa afirmación él señala que dijo: el Sr. Laporta es enemigo de liberalizar. Finaliza diciendo que, a pesar de haber causado más beneficio que perjuicio, ahora se le critica diciendo que lo hizo buscando prestigio.

El Sr. Laporta le asegura que únicamente se le critica que haya liderado un "paro salvaje", sin cumplir los requisitos legales y sin haberlo anunciado. Añade que el derecho a la huelga está reconocido en este país, pero su ejercicio está sujeto a normas y, al no cumplirlas se ha paralizado el aeropuerto generando con ello un grave perjuicio a los usuarios y a los taxistas.

El Sr. Galván contesta que no se trataba de un paro, sino de un almuerzo que se prolongó cinco horas.

El Sr. Laporta dice que esa actitud ha perjudicado a un conjunto de ciudadanos y esto es lo único que critica. Señala que el Sr. Galván defiende a unos cuatrocientos hombres que se han creído perjudicados y esto es bueno unas veces y otras no. En esta ocasión, añade, esta "aventurilla" ha sido muy mala y el taxi la pagó y la está pagando. Ahora bien, puntualiza, si el Sr. Galván dice que los taxistas lo agradecen y ello es suficiente para que él los lidere, hay que callarse. Pero, concluye, en mi opinión se ha perjudicado el interés del colectivo de los taxistas.

El Sr. Gracia manifiesta que siempre ha afirmado que donde haya cuatro taxistas allí estará él y esa postura la mantiene, pero también -señala- que estará allí donde estén los Sindicatos. Cree que nunca ha faltado a una reunión, ni de la Administración ni de los taxistas. No obstante, señala que de este asunto se enteró por la radio, cuando regresaba de un entierro de Cerdanyola. Afirma que esta reunión se ha realizado una vez pasados los hechos, y que el Sr. Santacreu tiene razón: hubiera sido mejor reunirse cuando ocurrieron los hechos. Continúa pensando que estos planes no son buenos para los taxistas y que no hay que enseñar a los ciudadanos a tomar el tren o el autobús. Agradece al G.U.T. la labor realizada. Señala, también, que los taxistas le han comentado que el Sr. Nebot está a todas horas en el Aeropuerto y que ello hay que reconocerlo. No obstante, pide que ahora se aproveche para pedir ante las instancias necesarias que se arregle un poco el Aeropuerto, dada la importancia de Barcelona y del nuevo Aeropuerto. Dice que hay que evitar que los ciudadanos tengan que salir del avión con su traje y maleta y que se mojen, y que ello beneficiaría a los taxistas y ciudadanos. Señala que es hacia allí donde deben volcarse los esfuerzos, para que cuando pase un mes o dos meses quede un Aeropuerto de primera categoría como se lo merece Barcelona y los taxistas. Concluye preguntando, ¿quién va a hacer este contacto?

El Sr. Laporta contesta que en Barcelona hay muchas paradas y que siempre son los taxistas los que las regulan, pero que en la parada del Aeropuerto el problema es más complejo a causa de las obras. Señala que recrimina únicamente lo ocurrido el día 2, porque en todas las demás paradas, tanto antes como después de ese día, la actitud de los taxistas del G.U.T. se reconoce como responsable. Añade diciendo que lo que se desea es que la parada

funcione, quizás los ciudadanos tarden mucho en encochar, pero también ello se podría ir arreglando. Concluye afirmando que las cosas parecen ir razonablemente bien.

El Sr. Galván manifiesta que antes de entrar en esta reunión había propuesto al Sr. Fuentes y al Sr. Gracia que colaborasen, pues la cuestión del Aeropuerto es un problema común.

El Sr. Laporta reconoce que ahora existe una dificultad y ésta es la causa por la que ha puesto una ayuda y que el Sr. Galván también ha puesto en marcha una autorregulación. Por ello, pregunta al resto de representantes si consideran más práctico que sean los propios taxistas los que regulen la parada.

El Sr. Gracia contesta que la parada del Aeropuerto no puede asimilarse al resto de paradas y pregunta sobre las atribuciones que da el Reglamento a los taxistas en este sentido, afirmando luego que no existen en su articulación facilidades para autorregularse y que, de hacerlo así, sentarían un precedente, lo que sería peligroso.

El Sr. Laporta dice que las Leyes españolas permiten a las Organizaciones sindicales participar en las tareas de gestión de los Ayuntamientos y, por tanto, la competencia de regular la parada la puede asumir la EMT o delegarla a una de las organizaciones legalmente constituidas, con la aprobación de todas las demás. Dice que no se trata de tomar una decisión en este sentido, pero que si todas se ponen de acuerdo en que se delegue en el Sr. Galván, se hace inmediatamente, mientras que si se queda en que lo haga la EMT, ésta lo seguirá haciendo de la misma manera, pero entendiendo bien que éste no es un tema que se esté imponiendo por la fuerza.

El Sr. Galván estima que el asunto atañe a las cuatro agrupaciones, pero esperaba que, por lo menos el S.T.A.T.C., que tiene mayores facilidades, podría compartir responsabilidades con el GUT, a lo que el Sr. Santacreu contesta: "pagant Sant Pere canta".

El Sr. Laporta añade que, según ha sido presentado el tema a la prensa, parece como si fuesen a reclamar a la Administración que se haga cargo y que, si no lo hiciese así, se la requeriría ante notario. No obstante, parece que los taxistas se comportan mejor si es un compañero el que se encuentra vigilando, están más a gusto con este sistema que cuando los encargados de la regulación han sido los "chaquetas amarillas".

El Sr. Galván lo ratifica afirmando que los taxistas autorregulados se sienten más seguros, orgullosos de sí mismos y de lo que están logrando ellos solos.

El Sr. Nebot hace constar que con este sistema no hay "columpios", aunque si percibe un sentimiento de victimización en el tema de la piscina. Añade que si existe realmente la impresión de que se les está robando carreras, que tengan la seguridad de que la Administración les protegerá.

El Sr. Santacreu asegura que los taxistas no son policías ni chaquetas amarillas, que cobran por sus servicios. Considera adecuado que los propios taxistas tendrían que autorregularse, pero que si el Sr. Galván manda a casa a los encargados, se podrá ver lo que dura el sistema. Protesta porque se hayan establecido tantos aparcamientos para vehículos particulares, porque estima que con ello se está primando el transporte privado. Añade que si el Sr. Nebot quiere extralimitarse en sus atribuciones prestando una dedicación especial en el Aeropuerto, que lo haga, pero que, en su opinión, insiste en que los taxistas no son ni policías ni chaquetas amarillas.

El Sr. Ors manifiesta que, en sus visitas al Aeropuerto, el mal funcionamiento de la parada se achaca a la EMT por la forma en la que se está llevando. También señala que se dice que la gente que está muerta de frío controlando, lo que hace es aprovecharse para sacar más viajes y que, en lugar de agradecerse, se cree que lo hacen por interés y en contra de los demás; que ya no daban más tarjetas, por lo que el Sr. Asturias le echó de allí, pero en la mente de todos los taxistas está la idea de que los controladores del GUT favorecen a sus compañeros.

El Sr. Fuentes propone que al haber demostrado el Sr. Galván hacer funcionar el sistema, podría mantenerlo, pues cree que es mejor que sea el propio taxista el que se autorregule mientras duren las obras, con ayuda del S.T.A.T.C. si están de acuerdo.

El Sr. Galván piensa que es la propia Administración la que debe seguir haciéndolo como lo ha hecho antes, en especial durante las dos últimas semanas, y que el taxista vaya a su trabajo, que es para lo que está; evitando de esta manera las suspicacias contra ellos. Deja bien claro que el Gremio no se asusta de seguir con el Aeropuerto o, incluso, regulando otras paradas, pero lo que

no entiende es que un Sindicato como el S.T.A.T.C., con una ideología, no esté, codo con codo, con ellos en el Aeropuerto.

El Sr. Santacreu contesta que es cierto que mucha gente del S.T.A.T.C. está trabajando allí, pero teniendo en cuenta que el GUT se formó con los asiduos del aeropuerto, al STATC le falta adhesión. Afirma que la zona del Aeropuerto ha sido y es un foco anti-STATC y no les obedecerían como a los componentes del GUT. Finaliza afirmando que para el STATC es una satisfacción que la aspiración que siempre han tenido por ordenar la parada del Aeropuerto en una única parrilla se haya cumplido finalmente.

El Sr. Laporta desea conocer las razones por las que después de haber asumido la autorregulación ahora quieren abandonarla. Afirma que si los taxistas desean que la Administración les regule la parada, así lo hará, pero si en algún momento deciden protagonizar un paro, deberán hacerlo ateniéndose a la forma legalmente establecida.

El Sr. Galván insiste en que si han estado haciéndolo diez días o una semana, lo pueden continuar hasta que se acaben las obras.

El Sr. Laporta aclara que se está aplicando el mismo sistema que el primer día, excepto la innovación de que en la zona del Puente Aéreo, en lugar de girar a la derecha, se hizo a la izquierda; sin embargo, de la lectura de las publicaciones de prensa se desprende que el GUT ha implantado un sistema de trabajo y ahora dicen: "ya que les hemos enseñado cómo se hace, no tienen Uds. más que seguir haciéndolo".

El Sr. Galván asegura que no hay nada de eso, sino que por el contrario, todo lo que signifique mejoras por parte de la Administración a ellos les parece bien, preguntando finalmente cuándo se empezará a hacer de nuevo.

A lo que el Sr. Laporta contesta: "cuando quieran, mañana mismo".

El Sr. Santacreu lee un escrito de 15 de enero de 1991 en el que el Sr. Galván se oponía al empleo de chaquetas amarillas para la regulación del aeropuerto, a lo que el Sr. Galván responde que éstos están allí para realizar otro tipo de servicios, añadiendo que habría que poner a otras personas.

El Sr. Fuentes hace hincapié en que el tema del aeropuerto afecta a todos los taxistas y que hay que cuidar muy bien a esta clientela para que no elijan otros medios de transporte, pues la demanda de taxis caerá en gran medida cuando se implante una línea de autobuses en el aeropuerto, lo que apostilla el Sr. Gracia, añadiendo que si no se acaba con las propinas a los hoteles y no hay un buen servicio de taxis en el aeropuerto, los usuarios se acostumbrarán a otro medio de transporte.

El Sr. Nebot manifiesta que ha tenido conocimiento de que los propios chaquetas amarillas han tenido que dirigir a los usuarios hacia RENFE porque quedaban pocos taxis preparados en algún momento.

El Sr. Gracia hace ver que, si el personal empleado como chaquetas amarillas tiene unas miras más amplias, dirigidas no sólo al taxi sino sobre todo a la conveniencia de los pasajeros y que en el futuro podría tener problemas.

El Sr. Laporta afirma que la imagen de que se crea en las apariciones en los medios de comunicación es de enfrentamiento con las chaquetas amarillas y que esto debe evitarse porque perjudica al sector.

El Sr. Galván se interesa por el horario en que se llevará a cabo la regulación y el Sr. Nebot le responde que el mismo que había en un principio y con el que continuaron ellos, es decir, desde las 8 hasta las 23:30 horas, hora del último Puente Aéreo.

#### 4

### Ruegos y preguntas

El Sr. Fuentes pregunta la razón por la cual no se ha tratado el tema de las empresas, a lo que el Sr. Laporta contesta que cada vez que reciba aviso para una convocatoria puede proponer a tiempo que se añada algún punto al orden del día. No obstante, le recuerda que su asociación se había comprometido a clasificar el estado actual de las empresas y grupos existentes.

El Sr. Gracia entrega a D. Julio López de un estudio realizado sobre el nivel de respeto de los carriles BUS-TAXI.

No teniendo más asuntos que tratar, a las 16:30 h. se levanta la sesión, extendiéndose la presente acta.

# Peugeot 605,

## máximo exponente de la marca

Ma. Àngels Pujol  
Periodista

**Desde la desaparición del 604, Peugeot no tenía ningún modelo que inscribir en el segmento alto.**

**Dicho vacío se subsanó con la llegada del 605, que ahora acaba de ser homologado para el servicio de transporte público. Pocos son los modelos de turismo de alta categoría que figuran en este servicio y, en este sentido, el 605 es uno de los máximos exponentes.**

La línea del 605 entra dentro de los cánones del clasicismo. Peugeot ha querido romper con la tradición establecida ya con el modelo más pequeño, el 205, de ofrecer una línea común y familiar que los distinguiera. Así pues, el frontal del 605 recuerda el del 405, sólo que sus dimensiones se han incrementado.

### **Gran habitáculo**

La carrocería es de cuatro puertas, amplias y con un grado de apertura muy im-

portante, lo que facilita la entrada y salida del habitáculo y en ella también destaca la gran superficie acristalada, lo que contribuye a que en conjunto el modelo ofrezca un aspecto más liviano y ágil y, también, una línea muy elegante en la que ha primado ante todo una buena aerodinámica.

En un coche de esta categoría, el portaequipajes cobra especial importancia. En el caso del 605, éste es de dimensiones muy generosas y, además, perfectamente aprovechables dadas sus formas rectangulares. Sin embargo, no deja de ser sorprendente que en un coche de esta categoría siga estando ubicada la rueda de repuesto debajo del maletero y sujeta por un gancho y, por consiguiente, muy expuesta a los amigos de lo ajeno.

El habitáculo del Peugeot 605 es amplio y confortable. En la parte trasera tres pasajeros pueden acomodar-

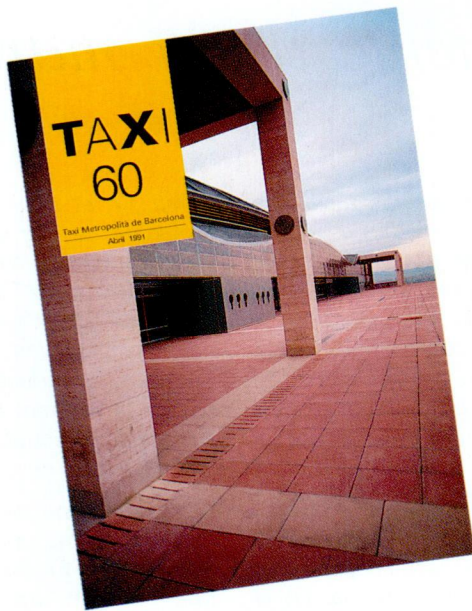
darse sin el más mínimo problema, ya que disponen de 1'52 metros a la altura de los codos y 1'47 a la de hombros. Por otra parte, el espacio para las piernas también es considerable, 0,65 m. y la altura al techo, 0'95 metros, admite anatomías de toda envergadura.

Lo mismo cabe decir a los ocupantes de las plazas delanteras. El conductor tiene 1'10 m. de espacio desde los pedales hasta el respaldo del asiento y, de hecho, desde éste hasta el volante puede disponer de 42 centímetros. No menos importante a considerar son los 100 centímetros que existen desde la banqueta hasta el techo, y en cuanto a la amplitud, baste decir que los dos ocupantes de las plazas delanteras disponen de dos centímetros más que los de la banqueta trasera.

No cabe duda, pues, que el grado de confort en el 605 es más que importante. Sin

*El habitáculo del Peugeot 605 es amplio y confortable*





## Sr./Sra. Taxista:

Lleve la Revista Taxi en su vehículo

**USTED PUEDE GANAR 15.000 Ptas.**

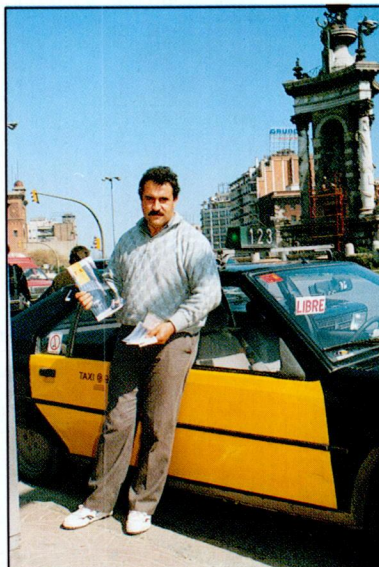
Una persona de CETRAMSA (Centre d'Informació i Promoció del Transport Metropolità), debidamente documentada parará mensualmente a 10 taxis al azar y entregará en efectivo 15.000,- ptas. al taxista que lleve el último número de la Revista Taxi Metropolità de Barcelona en su vehículo y a la vista de los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

La Campaña finaliza el mes de julio.

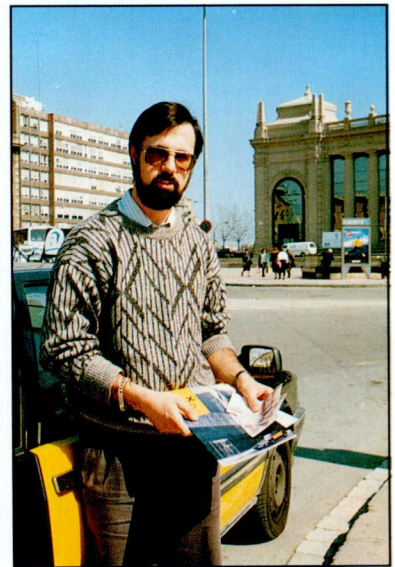
*Estos son los taxistas beneficiados en la Primera Etapa de la Campaña:*



*Francisco Tuñón Prados  
Licencia n° 5357*



*Tomás Lobo Alvarez  
Licencia n° 9501*



*Fernando Pallarès López  
Licencia n° 8933*



**Cetramsa**  
Informació i Promoció  
del Transport Metropolità

## Principales características técnicas

	SRI	SV3.0	SV24	Diesel
Motor	4 cilindros en línea	6 cilindros en V		4 cilindros línea
Cilindrada:	1.998 c.c.	2.975 c.c.		2.088 c.c.
Potencia:	130 CV/5.600 r.p.m.	170 CV/5.600 r.p.m.	200 CV/6.000 r.p.m.	110CV/4.300 r.p.m.
Velocidad máx.:	203 Km/h (197 Km/h)	222 Km/h	235 Km/h	192 Km/h
Suspensión:	Delantera: Tipo McPherson, muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos. Barra estabilizadora. Trasera: Doble triángulo, muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos. Barra estabilizadora.	Delantera: Tipo McPherson, muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos. Corrección automática de amortiguadores. Barra estabilizadora. Trasera: Doble triángulo, muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos. Corrección automática de la amortiguación. Barra estabilizadora.	Delantera: Tipo McPherson, muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos. Corrección automática de amortiguadores. Barra estabilizadora. Trasera: Doble triángulo, muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos. Corrección automática de la amortiguación. Barra estabilizadora.	Delantera: Tipo McPherson, muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos. Barra estabilizadora. Trasera: Doble triángulo, muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos. Barra estabilizadora.
Caja de cambios:	Manual de 5 velocidades Automática 4 velocidades		Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Frenos:		Discos a las cuatro ruedas. Ventilados los delanteros.		
Peso en vacío:	1.325 Kg (1.360 Kg)	1.415 Kg	1.460 Kg	1.430 Kg
Volumen maletero:		497 dm <sup>3</sup>		
Capacidad depósito:		80 litros		
Longitud:		4,72 metros		
Anchura:		1,80 metros		
Altura:		1,42 metros		
Consumo a 90 Km/h:	6,3 litros ( 6,8 l)		7,8 litros	4,9 litros
Consumo a 120 Km/h:	8,1 litros ( 8,5 l)		9,6 litros	6,5 litros
Consumo urbano:	11,5 litros (12,9 l)	15,0 litros	15,5 litros	8,5 litros

Las cifras entre paréntesis corresponden a la versión con caja automática.

embargo, no deja de sorprender que en un modelo de esta categoría no se haya corregido el mal endémico de la marca: los asientos son algo cortos de banqueta, 47 centímetros de profundidad y también el volante es de dimensiones algo grandes, aunque este último aspecto es sólo cuestión de gustos.

### Gran variedad de versiones

Por contra, cabe destacar que, desde hace algún tiempo, Peugeot ha puesto especial énfasis en mejorar la calidad de sus materiales y acabados. Con el 605, esta circunstancia se hace aún más patente y ello se puede apreciar incluso en las versiones más simples, llegando a un grado de equipamiento en las más altas, realmente muy notable.

La variedad de versiones homologadas para el servicio público es diversa. Hay

tres provistas de motor de gasolina y una de gasoil. En gasolina, el motor más bajo es un cuatro cilindros de 2 litros, dotado de inyección electrónica que proporciona 130 CV de potencia. Dicha versión tanto puede ir provista de caja de cambios manual de cinco velocidades como de una automática de cuatro marchas. Las otras dos versiones entran ya en el segmento

de los tres litros. Ambas adoptan el mismo motor de 6 cilindros en V, pero se diferencian en la culata. El SV3. lleva dos válvulas por cilindro y, en este caso, su potencia se sitúa en 170 CV, mientras que el SV24 incorpora cuatro válvulas por cilindro y su potencia se eleva hasta 200 CV. En cuanto a la versión diesel, con caja manual de cinco

velocidades, se trata de un dos litros de 110 CV de potencia.

Pese a sus dimensiones, el 605 goza de una excelente estabilidad y un buen agarre, sin transmitir el típico balanceo de las berlinas de cierto volumen. En el caso de las dos versiones más altas, ambas van provistas de ABS de serie y regulación electrónica de la suspensión.

## Así tramita Ud. la transferencia por jubilación

Si Ud. ya está jubilado, deberá presentar:

- Cartilla de pensionista o cualquier otro documento que lo justifique,
- Licencia Fiscal y D.N.I.

Si Ud. debe jubilarse:

- Copia de la solicitud presentada al I.N.S.S.
- Baja en autónomos,
- Licencia Fiscal y D.N.I.

El adquirente deberá presentar:

- D.N.I.
- Acreditar estar dado de alta en cualquier licencia como conductor asalariado.

¿Cómo lo acredita?

- Con el carnet de conducir válido
- Con el carnet de taxista metropolitana
- Con el certificado de cotización a la Seguridad Social.

El trámite es inmediato para el jubilado y el adquirente podrá empezarlo a los pocos días. Imprescindible: la presencia del jubilado y adquirente en las oficinas de la EMT, previa petición de hora. Teléfono 336.61.61 (Sra. Elisabeth Nadal 2157)

# El sistema de engrase (II parte)

**Pablo Giménez**  
Profesor de mecánica de la Escola del Taxi

## Elementos del circuito de engrase

### Bomba de aceite

Es el elemento encargado de hacer que el aceite depositado en el cárter llegue a la parte alta del motor. Existen varios tipos de bombas: bomba de lóbulos, de paletas y de engranajes. Todas ellas van accionadas por el árbol de levas, pero se diferencian por su constitución.

### Bomba de lóbulos

Consta de un rotor interno y otro externo colocados dentro de un cilindro. El rotor interno engrana en la parte interior del rotor externo, que tiene un lóbulo más. Ambos poseen ejes de rotación diferentes, por lo que los espacios que dejan son de tamaño variable y esto provoca la absorción y expulsión del aceite.

### Bomba de engranajes.-

Consta de dos piñones, que engranan entre sí y giran dentro de un cuerpo de bomba. El aceite entra por un lado y es empujado por los piñones en su movimiento, saliendo por el otro extremo.

### Bomba de paletas o álaves.-

Su funcionamiento es muy similar al de la bomba anterior, si sustituimos los piñones por unas aspas que impulsan el aceite.

Para evitar que aumente la presión en el circuito de engrase al aumentar el número de revoluciones del

motor, se monta un dispositivo llamado válvula de descarga que va colocado en el interior de la bomba o próximo a ella. Cuando aumenta la presión en el circuito, esta válvula se abre devolviendo parte del aceite al cárter.

## Ventilación del cárter

Se produce una acumulación de gases en el interior del cárter, debidos a la oxidación y descomposición del aceite, por las altas presiones y temperaturas que se alcanzan durante el funcionamiento del motor. El aceite pierde rápidamente todas sus propiedades lubricantes (se debe cambiar más a menudo de aceite) ocasionando una pérdida de rendimiento del motor por la sobrepresión del interior del cárter.

Para evitar esto, se incorpora un sistema de ventilación, que puede ser: ventilación abierta, cerrada o ventilación del cárter.

La ventilación abierta consiste en colocar un tubo en la tapa de balancines (que comunica el interior del cárter con su exterior), a través del cual escapan los gases a la atmósfera. Este sistema está actualmente en desuso y prohibido por expulsar a la atmósfera una mezcla de hidrocarburos y gases contaminantes procedentes de la combustión

La ventilación cerrada consiste en conectar el tubo de salida de gases al colector de admisión, que los devuelve al interior del cilindro donde son quemados juntamente con la mezcla. Este sistema tiene la ventaja de una rápida evacuación de los gases producida por la depresión creada en el tiempo de admisión; y al arrastrar aceite hace que se lubrique la parte alta del cilindro y la cabeza del pistón.

La ventilación del cárter funciona creando una corriente de aire en el interior del motor para que los

vapores se dirijan al colector de admisión.

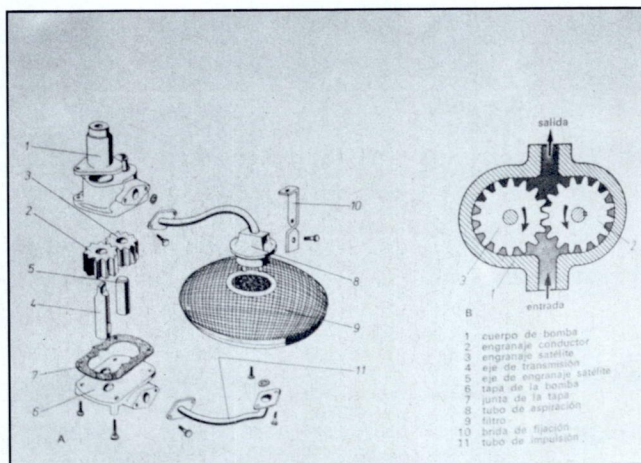
## Filtro de aceite

Es el encargado de eliminar las impurezas que lleva el aceite en suspensión. Consta de un elemento filtrante por donde pasa el aceite, quedándose retenidas las impurezas. Como elemento filtrante se emplea una materia textil microporosa en forma de acordeón o pliegues para aumentar la superficie de filtrado, no impidiendo el paso del aceite.

Existen dos tipos de filtrado: en derivación y en serie. El primero consiste en hacer pasar un aparte del aceite que proviene de la bomba directamente a las canalizaciones, y el restante a través del filtro hasta el cárter. Este sistema tiene la ventaja de que si el filtro queda obstruido, el aceite puede llegar hasta los puntos de engrase, pero por otra parte, el aceite que llega a las canalizaciones no está totalmente limpio, con lo cual se pueden obstruir los conductos.

Algunos fabricantes intercalan un segundo filtro en serie, efectuando así un filtrado total, pero encarecen el sistema al tener que disponer de una bomba que nos proporcione un mayor caudal.

El filtrado en serie consiste en hacer pasar el aceite por el filtro. Es el sistema más usado en la actualidad.



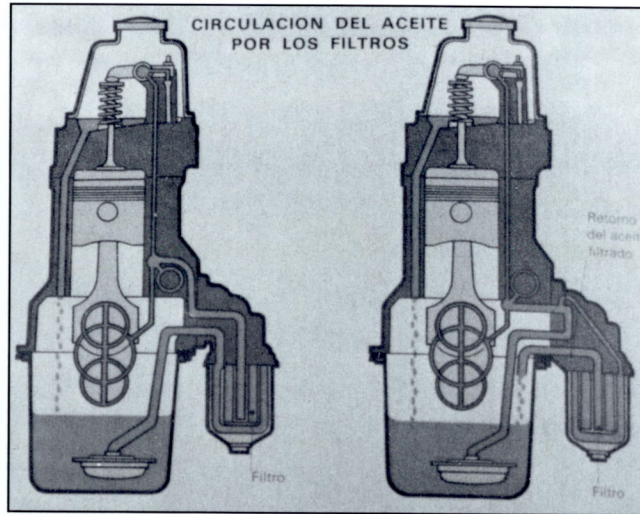
Bomba de engranaje

Los filtros de aceite pueden ser:

- **monobloc:** es el que una vez que ha perdido sus propiedades se sustituye entero (es el más habitual).

- **de cartucho recambiable:** se emplea generalmente en motores diesel y consiste en una carcasa en la que encontramos el cartucho. En conjunto resulta más caro, pero el elemento filtrante es más económico.

En ocasiones, algunos fabricantes añaden un nuevo elemento: el depurador centrífugo. Consiste en un



*Circulación del aceite por filtros*

recipiente o cuerpo de filtrado en cuyo interior va situada una cubeta girato-

ria denominada molinete hidráulico donde el aceite pasa por unos tamices y

sale por la tobera del surtidor hacia el cárter.

## Refrigeración del cárter

Para que la temperatura del cárter se mantenga dentro de unos límites es necesario refrigerarlo, por lo que el cárter lleva una serie de aletas que aumentan la superficie de contacto con el aire y eliminan el calor del aceite que contiene.

En algunos vehículos que no poseen refrigeración por agua, se monta un radiador de aceite para enfriarlo.

## Seguimos ampliando servicios al socio

SEGURO COLECTIVO / GRANDES RIESGOS



# La Estrella

S.A. de Seguros

**COBERTURA**

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

**Indemnizaciones más importante del año 1990**

Lic. 10.530 Sr. Jorge García Ibort, Ptas. 483.604,-  
Lic. 9.280 Sr. Pedro Cacenabes Alvarez, Ptas. 747.896,-

**Sr. Taxista, es un seguro que le interesa**

**Sólo 1.000,- Ptas. al Año**



Colabora

**ASSEGUANCES GORDI**  
CORREDURIA DE SEGUROS, S.A.

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

# Circuits artístics

## *l'Eixample, un sector tradicional*

*Lola Donaire*  
*Historiadora d'Art*

La nostra ciutat, que des de fa molts anys i progressivament té una projecció internacional cada cop més important com a gran metròpoli, no pot ser aliena a l'art i al comerç artístic i, encara que aquests són dos aspectes ben diferents, no es pot negar la seva interrelació.

De fet, durant la segona meitat de la dècada dels vuitanta, s'han obert a Barcelona tot un seguit de galeries d'art i centres oficials especialitzats en aquest àmbit. Aquest fenomen d'obertura, respon proporcionalment al gran impuls que ja des de la primera meitat dels vuitanta va començar a desenvolupar-se en les arts plàstiques, tant a Catalunya com a la resta de l'Estat Espanyol. Però no analitzarem aquí les raons o els aspectes més significatius que han propiciat el desenvolupament d'aquest fenomen, ni com l'art és absorbit pel mercat. Només ens limitarem a descriure els recorreguts que es poden fer per qualsevol persona interessada, sigui des d'un punt de vista comercial, estètic o purament conceptual. Tampoc es citaran totes les galeries o espais dedicats a l'art, com per exemple els destinats a treballs referents a les arts decoratives, més tradicionals o clàssiques, sinó aquelles que estan més especialitzades en obres contemporànies o d'últimes tendències.

***En aquest article, l'autora invita a les persones interessades en l'art, tant des del punt de vista estètic, comercial, com purament conceptual, a conèixer millor les galeries o espais d'art especialitzats en obres contemporànies o d'últimes tendències que són presents a Barcelona***

A poc a poc, primer d'una manera espontània i després voluntària, les galeries s'han anat obrint i agrupant per sectors. D'altra banda, els centres oficials han sorgit més en funció dels possibles espais habitables, en edificis que ja eren de l'Ajuntament (Palau de la Virreina) o de la Generalitat, o en espais ruïnosa, que han estat recuperats i remodelats pel seu interès arquitectònic o logístic, i que han estat adaptats per mostres artístiques (Palau Robert, Centre d'Art Santa Mònica), o bé llocs on l'edifici s'ha enderrocat i s'ha reconstruït o s'està reconstruint de nou (com el cas de la Casa de la Caritat, futura seu del Museu d'Art Contemporani de Barcelona).

Del primer conjunt es poden delimitar tres sectors galerístics: el primer a l'Eixample, el segon a la part alta de Barcelona (carrer Ganduxer, plaça Sant Gregori Taumaturg i els seus voltants, i un tercer grup a l'àrea del Born, encara que destacarem un quart grup de galeries localitzades en indrets més aïllats, fora d'aquests sectors.

Aquest article el dedicarem a una de les àrees galerístiques. Podríem considerar-la la primera, perquè ha estat un sector tradicionalment galerístic a Barcelona. Es localitza al carrer Consell de Cent, entre Rambla de Catalunya i carrer Balma, i els seus voltants. Se'l considera tradicional en

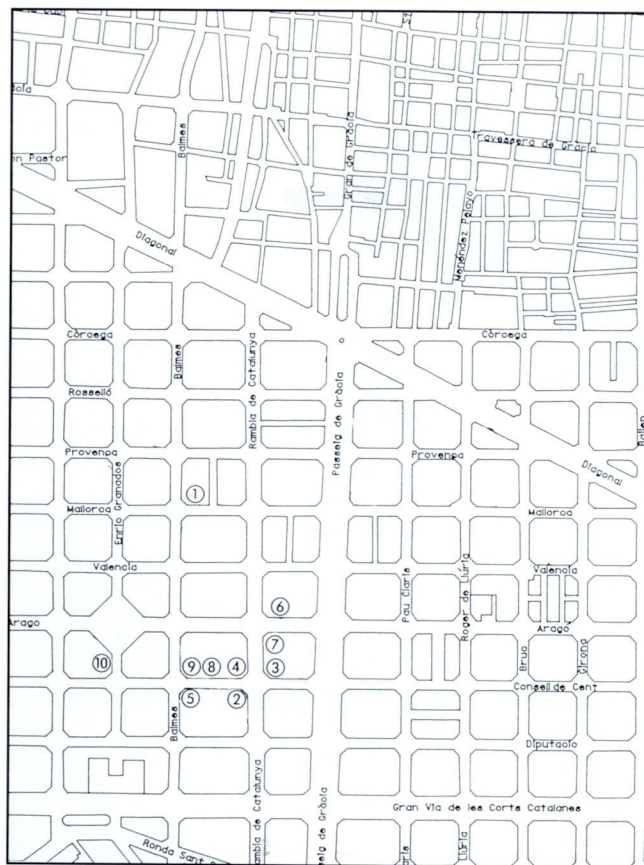


*Galeria Carles Taché*

el sentit que les primeres galeries es van obrir en aquest carrer; la més antiga data de 1927, és la Sala Gaspar, encara que aquesta ja es va obrir el 1907 com a botiga de marcs. Així posteriorment d'altres s'han anat afegint en aquesta àrea. Destacarem només aquelles que ofereixen d'una banda les mostres més actuals i d'una altra, els treballs dels artistes contemporanis, nacionals i internacionals, més interessants i reconeguts del nostre segle.

## Les més interessants

De totes aquestes galeries la Theo ens ofereix un repertori d'obres d'artistes contemporanis consagrats internacionalment, en mostres col·lectives o individuals, tant internacionals com nacionals (per exemple Chillida, Saura, Tàpies, Lucio Fontana, artistes dels EUA més reconeguts, etc). També la Joan Prats (1976) i la Carles Taché (1986) segueixen aquesta línia, però més adreçada als artistes nacionals, alternant exposicions de pintura i escultura d'artistes més joves de l'Estat Espanyol i catalans, encara que ja consolidats. Per exemple, la Carles Taché ens ofereix mostres de Jaume Plensa, Tomás Gómez, Miguel Angel Campano, Victor Mira, però també de José Guerrero, Eduardo Arroyo o Antonio



Ubicació de les diferents Galeries

- 1.- **Alfonso Alcolea**  
Mallorca, 237, bis  
08008 Barcelona
- 2.- **Carles Taché**  
Consell de Cent, 290  
08007 Barcelona
- 3.- **Ciento**  
Consell de Cent, 347  
08007 Barcelona
- 4.- **Dau al Set**  
(Salvador Riera)  
Consell de Cent, 278  
08007 Barcelona
- 5.- **EUDE**  
Consell de Cent, 278  
0807 Barcelona

Saura. La Joan Prats ens ha presentat treballs de José María Sicilia i Frederic Amat però puntualment, i últimament força sovint, ens ofereix mostres que esdevenen més conceptuals, com els treballs de Pere Jaume o Barbara Bloom, Annette Lemieux i Louise Lawle; sobre aquests tipus de treballs la galeria Ciento (1974) n'és una bona mostra (per exem-

- 6.- **Fundació Tàpies**  
Aragó, 255  
08007 Barcelona
- 7.- **Joan Prats**  
Rambla de Catalunya, 54  
08007 Barcelona
- 8.- **René Metras**  
Consell de Cent 323  
08007 Barcelona
- 9.- **Sala Gaspar**  
Consell de Cent, 323  
08007 Barcelona
- 10.- **Theo**  
Enric Granados, 27  
08007 Barcelona

ple Carlos Pazos) dirigint-se sobre tot a mostrar-nos obres o trajectories ja madures d'artistes del nostre país i de l'estranger.

La Galeria Dau al Set (1973), que porta el nom de la famosa revista que va donar vida al grup, originàriament format, al final de la dècada dels 40, per Tharrats, Joan Brossa, Antoni

Tàpies, Joan Ponç, Modest Cuixart i d'altres, essent els artistes catalans més importants i innovadors d'aquells anys, té una línia menys definida pel que fa a la qualitat dels treballs presentats, com pel fet que no té cap inconvenient intercalar mostres d'artistes de diverses generacions i tendències, com artistes nacionals i internacionals; per exemple podem veure, des de les pintures de Joan Ponç i de De Sucre, a les de Baskiat o Francesco Clemente, passant per collectives de joves creadors que presenten des de pintures i escultures a obres més conceptuals. Tot i així es poden veure exposicions força interessants.

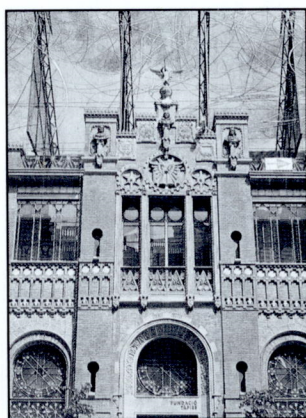
La galeria René Metras (1962), que originàriament va ésser una gran pionera i precursora de l'art internacional, portant a Barcelona els artistes estrangers més destacats, sembla que s'està especialitzant en artistes joves del país (de vegades consolidats, d'altres no), encara que no defineix ni gèneres ni tendències; així es poden veure des d'obres de Mario Pascualoto, a peces de Juan Urrios, treballs d'Ana Mauri o escultures de Rosa Amorós.

La Sala Gaspar no és tant arriscada pel que fa a exposar gent molt jove o poc coneguda, i encara que les mostres no es dediquen sempre als artistes més importants nacionals o de

l'estranger, ho fa amb els més segurs quant a vendes (Antoni Clavé, Miguel Rascero, Antoni Gonzalo, etc). Tot i així es veuen mostres que valen la pena.

La galeria Eude (1975) s'ha centrat més en les exposicions d'obra gràfica, dibuixos i fotografia, tant d'artistes molt consolidats com de més joves.

La galeria Alfonso Alcolea, la d'obertura més recent (1989), es destaca per les exposicions especialitzades en l'art conceptual i propostes més innovadores i arriscades, tant d'artistes consolidats com els històrics conceptuals cata-



lans, o estrangers (Joseph Beuys), com d'artistes més joves del país; així podem veure, de tant en tant, exposicions col·lectives en aquesta línia.

Per últim, cal assenyalar la gran importància que suposa la recent inauguració (1990) de la Fundació Tàpies, on a més de poder veure l'obra de l'artista català, es poden admirar exposicions individuals de destacadíssims artistes

estrangers, com l'última mostra retrospectiva de Louise Bourgeois. En aquest centre, a més a més, es troba una biblioteca on podem trobar tota mena de llibres sobre art, no especí-

ficament contemporani ni occidental sinó d'arreu del món, encara que les consultes s'han de fer mitjançant previ contacte telefònic, ja que no està diàriament oberta al públic. També és important destacar les interessants conferències que s'organitzen, ja que estan impartides pels especialistes i les autoritats més destacades en els temes que es presenten.

Aquests espais es poden considerar com els més apropiats per conèixer i gaudir de les obres d'art i dels artistes que ens han aportat i ens aporten noves maneres de fer i nous punts de vista.



**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.**

## El dolor a l'esquena: La mala postura

*Pere Fàbregues, llicenciat en Educació Física;  
Corinne Vancells, professora de gimnàstica i aeròbic.*

**En l'article anterior es van donar a conèixer una sèrie d'exercicis que poden evitar o alleujar el mal d'esquena causat pel sedentarisme i la falta d'exercici. Però hi ha encara un altre factor important que el provoca: la mala postura.**

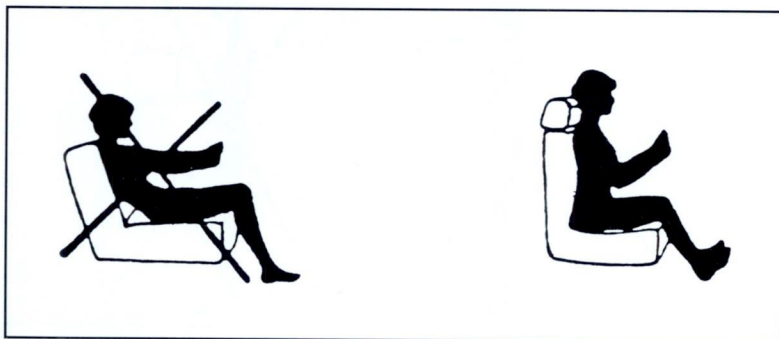
Una mala postura pot comportar importants deformacions en el nostre cos. En la mesura que l'esquelet canvia, adoptant una forma cada vegada més "enfonsada", van apareixent també determinats problemes funcionals:

- incomoditat i dolor (sobretot a la part baixa de l'esquena);
- disminució de la mobilitat de les parts del cos
- reducció de la capacitat pulmonar fins a un 30%;
- mal funcionament de l'aparell digestiu;
- mal de cap; etc.

El més important per a una bona higiene postural és estar en forma, és a dir, tenir uns músculs forts i flexibles. Però també farem molt si ens preocupem de conèixer quina és la postura més correcta tant si estem quietes com si ens movem. En definitiva, es tracta d'adoptar hàbits de col·locació del cos en determinades situacions. En aquest sentit, seria convenient tenir en compte una sèrie de recomanacions útils en la vida de cada dia.

### **Consells pràctics d'higiene postural**

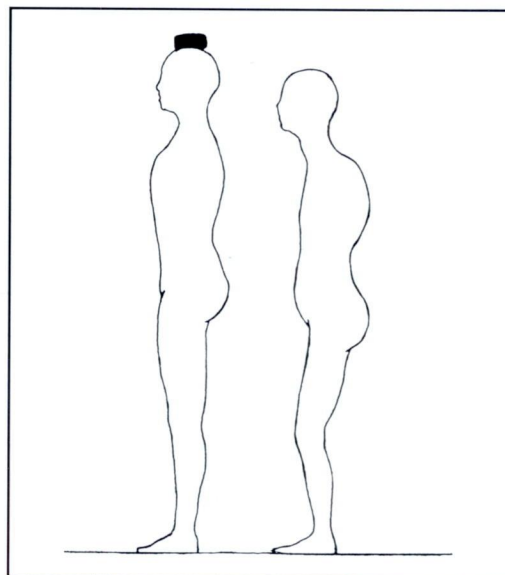
#### **Postura al cotxe:**



Si té mal d'esquena, la conducció li pot provocar molèsties si no és que el seient del cotxe ha estat molt ben dissenyat. Cal tenir en compte els aspectes següents:

- s'ha de col·locar bé al seient perquè les cames i els braços estiguin relaxats i perquè la nuca descansi al recolçacaps. Adaptant el cos al seient evitarem tensions i dolors;
- el respatllet ha de proporcionar un bon recolçament a la zona lumbar. Si no és així, es pot posar un coixí entre els ronyons i el seient. També és molt important que el respatllet es pugui moure: l'angle òptim és entre cinc i deu graus més enrera de la vertical.

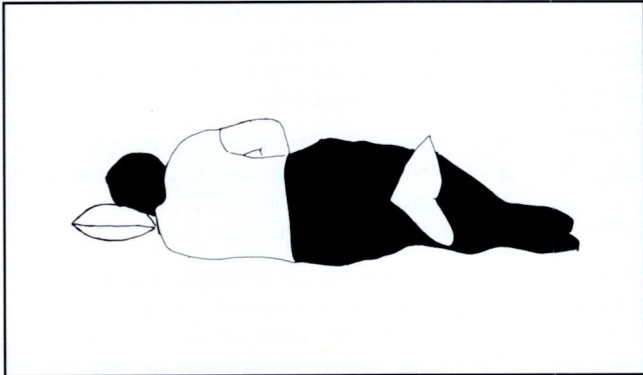
#### **Postura a peu dret**



La part més important del cos en relació a la postura a peu dret és el cap. A mesura que ens fem grans el cap comença a caure endavant i a causa d'això tot l'equilibri del nostre cos es modifica. Si no es compensa aquesta inclinació cap endavant, el desequilibri provoca unes desviacions a l'esquena. La millor manera de corregir-ho és posar el cap dret.

Si vol comprovar la seva postura correcta mantingui un objecte lleuger en equilibri damunt del cap.

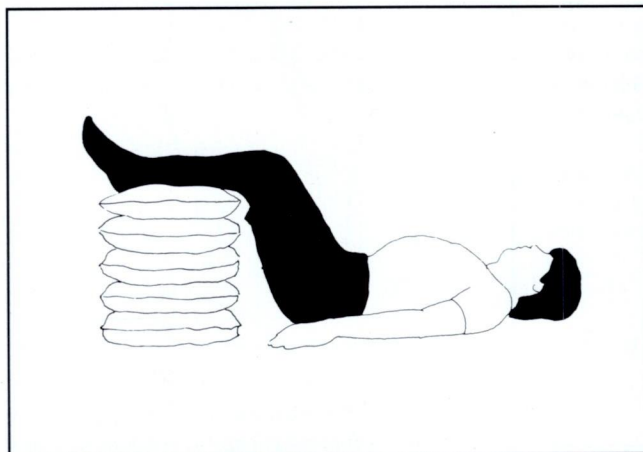
# *El més important per a una bona higiene postural és estar en forma*



## **Postura ajaguda**

*Passem una tercera part de la nostra vida al llit. D'aquí la necessitat de conèixer la posició més adequada per al descans: estiri's de costat amb les cames lleugerament flexionades i l'esquena una mica arrodonida. Si vol, es pot col·locar un coixí entre les cames per evitar la torsió de l'esquena.*

*Pel que fa a la zona cervical, el coixí és un aspecte important. Ha de ser petit i consistent.*



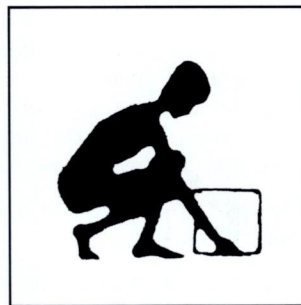
## **Posició de descans**

*Si té l'esquena carregada o adolorida, aquesta posició li donarà descans i benestar.*

*Estiri's de panxa enlaire amb els genolls flexionats i recolzi les cames en una cadira o en uns coixins. Tanqui els ulls, relaxi's i respiri lentament.*

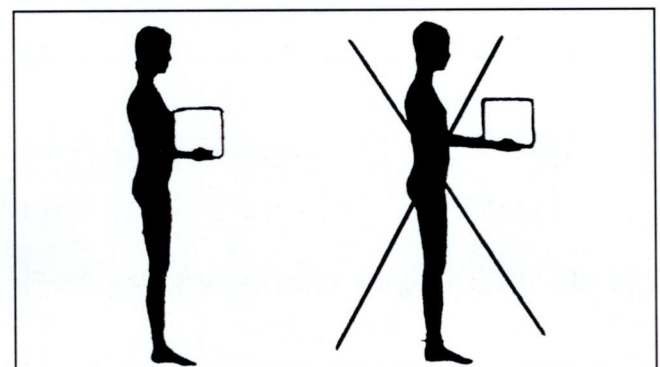
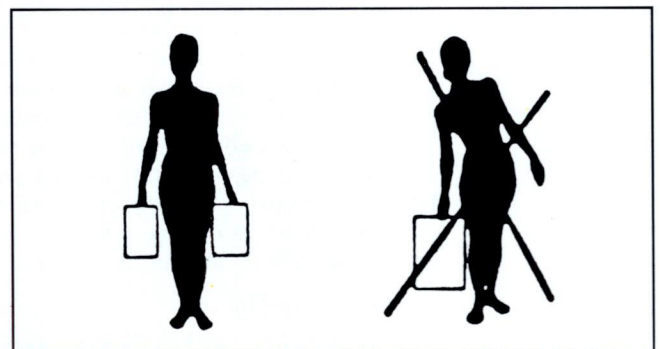
## **Com s'ha d'aixecar un pes de terra**

*Aixecar pesos és perjudicial en qualsevol cas, però si és necessari faci-ho d'una manera correcta: ajupi's flexionant les cames i mantenint l'esquena el més recta possible; agafi l'objecte i aixequi'l d'un sol cop amb la força combinada de braços, tronc i cames.*



## **Com s'han de transportar objectes pesats**

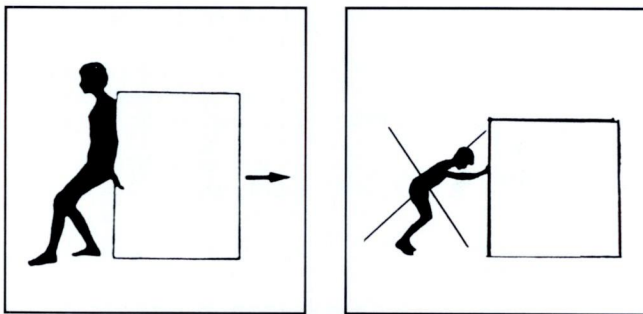
*Sostingui i transporti els objectes el més a prop possible del seu cos i eviti portar càrregues o pesos mal equilibrats.*



# Una mala postura pot comportar importants deformacions del nostre cos

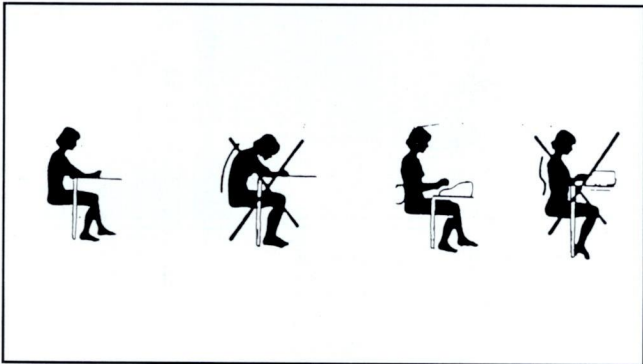
## Com s'han d'arrossegar objectes grossos i pesats

Per a traslladar un moble, un cotxe, etc., és molt millor empenyer que no pas estirar, perquè en el primer cas participa el conjunt del cos en l'esforç mentre que en el segon només treballa l'esquena. Sempre que pugui, posi's d'esquena a l'objecte i empenyi en aquesta posició.



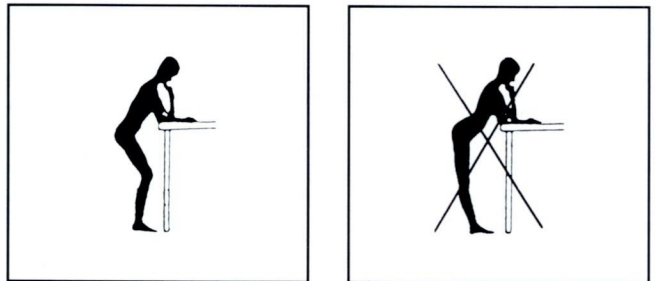
## Altres hàbits posturals

Quan estigui assegut, no corbi l'esquena endavant i procura utilitzar una cadira que li permeti recolzar la zona lumbar.

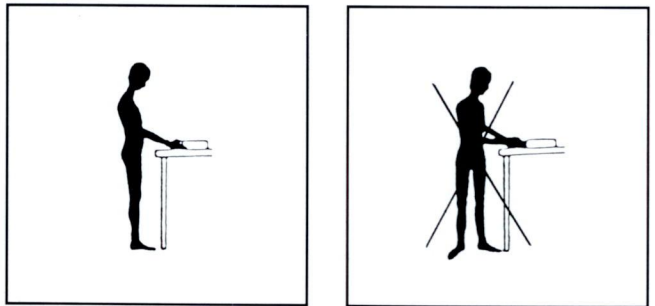


Si és necessari, faci servir coixins per donar a la cadira l'alçada necessària o per subjectar la corba lumbar.

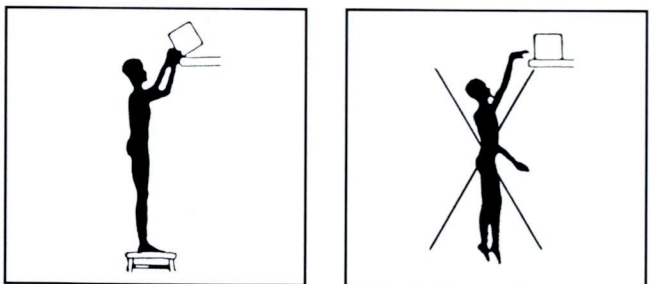
No es doblegui cap endavant sense flexionar els genolls al mateix temps.



Treballi sempre de cara a la seva feina.



No intenti arribar a objectes situats a una alçada poc assequible. En cas necessari, utilitzi un tamboret o una escala.



### **Fonts:**

**DANIELS i WORTHINGHAM.** *Fisioteràpia. Ejercicios correctivos de la alineación y función del cuerpo humano.* Ed. Doyma. Barcelona 1981.

**GAILLIET, R y GROSS, L.** *Técnicas de rejuvenecimiento.* Ed. Hurano. Sabadell 1988.

**TANNER, J.** *Cómo vencer el dolor de espalda.* Ed. Temas de Hoy. Colección Manuales/ 1. Madrid 1988.

**RIGAL, P y GARIN, CH.** *El cuidado de la espalda.* Ed. Mensajero. Madrid 1983.

# Per a Sant Jordi una rosa

## Música

### Trobades amb la música

**Organitza:** Fundació Caixa de Pensions

**Paul Badura-Skoda**

Any Mozart

Cicle integral de sonates per a pianoforte

Comentaris abans del concert a càrrec de Josep Maria Roger

**Dimecres** 17 d'abril i **divendres** 19 d'abril.

**Horari:** 20:30.

### Ensemble 415

Vivaldi

Comentaris abans del concert a càrrec de Joan Vives

**Dimecres** 24 d'abril.

**Horari:** 20:30

### Jove Orquestra Germinàs

I

Egmont - Obertura-Beethoven

Concert en Sol major per a violí i orquestra, Haydn

Solista Robert Tomás

II

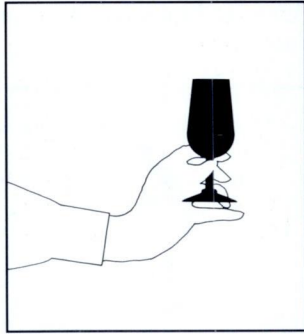
Sinfonia 104 "Londo" Haydn

**Directora:** Isabel Costes.

**dia 6:** Institut Sant Josep de Calassanç

**dia 13:** Parròquia de Maria Reina

**dia 20:** Parròquia de Sant Medi



## Teatre

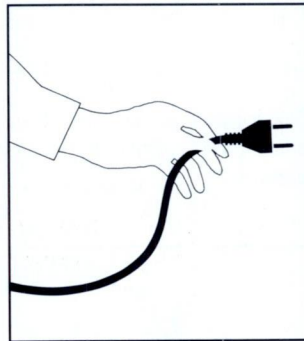
### Las de Caín

dels Hnos. Álvarez Quintero

**Direcció** de Miguel Narros  
Centro Andaluz de Teatro

**dia:** del 4 al 21 d'abril

Representada en castellà



### Sept Portes

de Botho Strauss

**Direcció** de Daniel Bémoín  
Centre Dramatique National  
Comédie de Saint-Etienne  
(CTE)

**dies:** del 23 al 28 d'abril  
representada en francès  
Teatre Romea  
c/ Hospital, 51.

**Informació General:**  
de dilluns a divendres  
Telèfon: 301.55.04.

## Los Rinos

1ª Conferència a

Rinolàxia'91

**dies:** del 10 al 13 d'abril

Mercat de les Flors

## La Fura dels Baus

Noun

del 18 d' abril al 4 de maig

Mercat de les Flors

Per a més informació truqueu al telèfon: 301.77.75

## Sant Jordi

### Sr/Sra Taxista ofereixi una rosa al seu client

Com és ja habitual, Ciutat Grogga repartirà a partir de les 7 del matí i fins que s'esgotin milers de roses als taxistes perquè les puguin repartir entre els seus clients el tradicional dia de Sant Jordi.

Els llocs de repartiment estaran situats a la Ronda Sant Pere i a la Plaça de Catalunya, al costat de El Corte Inglés.

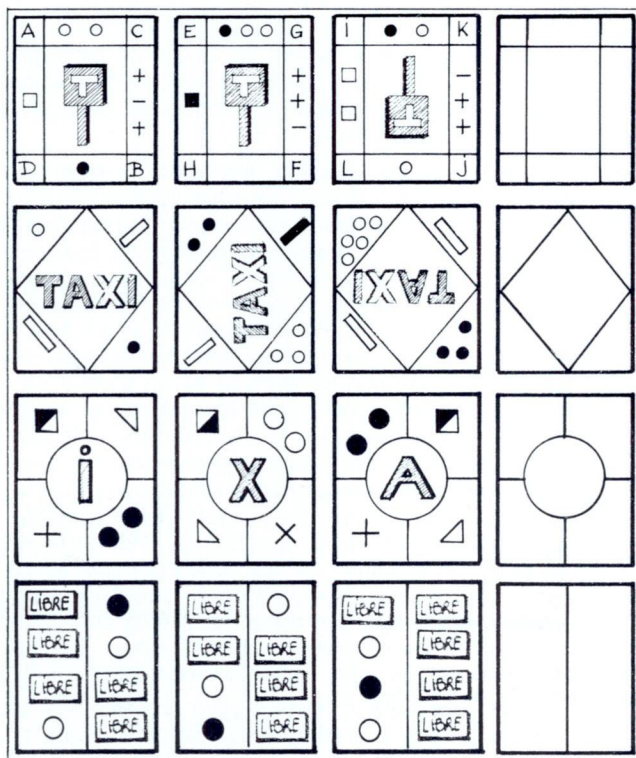


## PUENTE AEREO • MADRID-BARCELONA

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

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

Per Ma. José Espinosa



Las figuras que componen este cuadro están formadas según una relación. ¿ Puede Ud. descubrir cuál es esa relación y completar la figura que falta en cada una de ellas? (Solución página: 33)

## Memorímetro, nº25

- 1.- Oliver y Hardy es \_\_\_\_\_, lo encontrará en la calle o Avenida \_\_\_\_\_.
- 2.- ¿Cuándo se abolió el "Call" de Barcelona?
- 3.- ¿En qué barrio del Distrito de Nou Barris están las llamadas "viviendas del gobernador"?
- 4.- ¿En qué año se inauguró el restaurante "7 Portes"?
- 5.- ¿ Entre qué calles está situada la Plaça de l'Àngel de Barcelona ?
- 6.- La denominada "Pata Norte" del Segundo Cinturón es el tramo que irá desde \_\_\_\_\_ a \_\_\_\_\_.
- 7.- La Barroana es una zona del municipio metropolitano de \_\_\_\_\_.
8. La Plaça de l'Ermida está en el municipio metropolitano de \_\_\_\_\_.
- 9.- El Restaurant "Pretérito Perfecto", inaugurado recientemente, está en la \_\_\_\_\_.
- 10.- O'Ensemble es un \_\_\_\_\_ de la c/ \_\_\_\_\_.

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

**Atención:** El ganador recibirá 10.000 ptas. de premio. **Plazo de entrega:** 6 de mayo.



# Barcelona: una formación ejemplar

Artículo publicado en el boletín "Le Taxi de Province", nº 27, que edita trimestralmente la Federation Française des taxis de la Province de Lyon

*Una escuela de taxis instalada en un edificio de tres plantas que incluye dentro de sus 4000 m2, aulas, sala de gimnasia, sauna, bar, restaurante, una sala polivalente, un taller de mecánica ... os hace pensar en un sueño de viejo sindicalista. Claro ; Y si se añade una cooperativa de compra de recambios y de vehículos, ventajosos contratos de seguros y de mutualidades, profes de inglés y de francés, de catalán, de historia de la ciudad, de mecánica, de música, de gimnasia, de artes marciales, creeran que es una utopía!*

*¡ Y si se evoca la organización de encuentros deportivos, de fines de semana turísticos y además, de viajes de 200 taxistas a Nueva York o Atenas, esto ya parece un dulce sueño!*

El que diga que esta escuela la financian los poderes públicos locales verá a muchos de sus colegas volver al trabajo en vez de seguir escuchando sus bobadas... **Pues bien, mala suerte para los resignados, los derrotistas y sobre todo para estos elegidos y estas administraciones que creían poder, de votos a deseos, de reuniones a comisiones, abrumarnos con sus palabras sin salida: ¡Es posible!**

*¡ Ciutat Grogga existe !*

La hemos encontrado en Barcelona.

## **Encuesta:**

Ciutat Grogga (refiriéndose al color amarillo de los taxis ) es la sociedad que administra la escuela de los taxis de Barcelona.

El proyecto ha sido realizado desde hace 4 años por el Sr. Laporta y el Sr. Nebot, responsables respectivamente de los transportes y de los taxis en el seno del área metropolitana. La escuela fue inaugurada en Mayo de 1989. La administración desbloqueó 30 M de ptas. para la puesta en marcha del proyecto, y los va recuperando con la venta de acciones de 5.000 ptas. a los 12.000 taxistas de la gran Barcelona. 2.000 acciones ya han encontrado poseedor al ritmo de 5 por día. A fin de evitar la especulación, cada taxista no puede poseer más de 10 acciones.

Esta acción da derecho a todos los servicios, a todas las ventajas y a todos los cursos gratuitos de la escuela.

Subvenciones procedentes del INEM, pero también regionales e incluso europeas, aseguran el sueldo de los profesores.

Con el tiempo, la administración espera vender 10.000 acciones. El consejo de administración de la "Ciutat Grogga" estaría compuesto por el 90 % de taxistas en lugar del 50 % de hoy.

1.200 taxistas ya han hecho las clases de reciclaje. 500 se han matriculado para la actual sesión. Con vistas a los Juegos Olímpicos, se dará un certificado de guía oficial a los mejores elementos.

Refiriéndose a los servicios, aparte de los seguros a buen precio y los descuentos sobre los coches (-14% para los Renault: ¡sin comentario!), la escuela ha puesto a disposición un taller de mecánica que permite, con recambios comprados en la cooperativa, efectuar reparaciones a menor coste. Además, el profesor de mecánica echa una mano si es necesario. Paralelamente a la formación y a los servicios, el sector promoción pone los taxis en una posición de igualdad con los transportes en común. La promoción es ante todo una amplia línea de ropa, de "gadgets", de objetos y carteles con la efigie de los taxis amarillos y negros. Además, hay medios tan diversos como juegos de la oca sobre los taxis, precios indicativos anunciados y divulgados en cinco idiomas en el aeropuerto. Es un sistema de taxi-tarjetas, grandes guantes amarillos fluorescente con la efigie de los taxis para que se vea a los ciegos en las estaciones y en otros lugares. Es también un mensual de información así como vídeos que se pasan en las escuelas y empresas imponiendo esta evidencia: el taxi es simpático, práctico, rápido : o sea imprescindible.

Con este buen útil, concebido para preparar a la profesión para los Juegos Olímpicos y para el gran mercado, las autoridades cuentan negociar con el Estado el establecimiento de un certificado de aptitud regional para los recién llegados. Y si, queridos colegas, habéis reconocido en esta descripción todas las promesas que los políticos os han hecho, en cada rincón de Francia, y que nunca han salido a la luz del día. ¿Por qué?

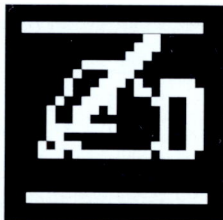
Porque en Barcelona los poderes públicos catalanes han escuchado a los profesionales y han establecido una política real de formación y de promoción de nuestra industria, incluyéndola en los transportes públicos del mismo modo que el tren, el metro o los autobuses.

Todos se ponen de acuerdo para decir que el inspirador de esta acción es el STAC (Sindicato de los Trabajadores Artesanos Taxistas Catalanes), cuyo Secretario General, el Sr. Miguel Tomas Romero, es hoy el Presidente de la Confederación Europea del Taxi.

El Sr. Romero está globalmente satisfecho de la aplicación de sus reivindicaciones, dado que los taxistas pueden invertir por su propio bien y en algo fiable.

Mientras tanto, aquí, en 8 años, la muy famosa comisión de atribución de los fondos de formación ha recolectado sumas que hubieran permitido fundar una docena de escuelas similares a la de Barcelona. ??? **Dónde están, Sr. Ministro ???**

Thierry CROZET



# Buzón del Taxi

## Muy Sres míos:

Aunque con considerable retraso, es una satisfacción poderles comentar la feliz resolución del extravío de mi cartera.

Ruego transmitan mi agradecimiento al titular de la licencia número 7241, que conduce el vehículo matrícula B-8837-LM

Les reitero mi agradecimiento por sus servicios.

Atentamente les saluda,

**Jesús Poncela Pardo**  
29 de enero de 1991

## Senyors:

Ens plau fer-vos avinent que el dia 28 de desembre passat, cap a les 20 h., a la Via Laietana cantonada Jaume I (Bar Dinàmic), dos taxistes ens van ajudar a carregar, transportar i repartir a dues entitats benèfiques del nostre barri Hospital Nen

Déu (Mallorca-Dos de Maig) i Escola Patronat -Monges Paules- (c/ Provença-Sicília) una molt considerable quantitat de queviures destinats a cobrir en part les greus mancances d'unes determinades famílies.

Les abans esmentades entitats són les que més ens ajuden en la responsabilitat de la distribució d'aliments quan aquests arriben a nosaltres.

Volem donar les gràcies públicament a qui correspongui, ja que no sabem les matrícules de tan humanitaris conductors.

Facin extensius a tots les nostres més sinceres mostres de reconeixement.

**Associació de Veïns  
"Sagrada Família"  
Per la Junta**

Marina Comelles  
DNI: 36.474.730  
Ma. Lluïsa Longan  
DNI: 37.421.846

El Sr. J.J. Campillo, con teléfono: 215.38.30, solicita a la Revista publicar la siguiente nota:

"Perdidas llaves con mando a distancia negro de dos pulsadores, gratificaré devolución. Olvidadas en un taxi el día 8 de febrero".

Señores:

La presente es para solicitar sea incluido el siguiente aviso en la Revista del Taxi:

Se trata de la pérdida de una pintura a tinta negra, antigua, envuelta en papel de embalar en forma de rollo. Fue olvidada en un taxi el día 24 de febrero por tres señores italianos.

Estas personas tomaron el taxi en el Hotel Majestic (Pº de Gracia-València) a las 8 de la mañana con destino al

Aeropuerto de Barcelona, salida internacional, dejando olvidado este rollo de pintura.

Tenemos en nuestro poder el recibo del taxi, pero desafortunadamente no aparece la licencia y el número de placa es confuso. Parece ser la siguiente: B-9221-FM, por importe de 1955.

Al taxista que hizo ese recorrido, se le gratificará.

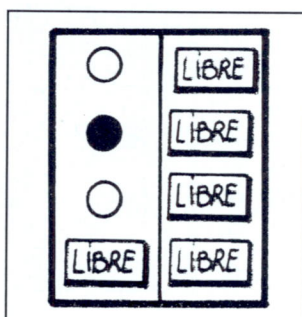
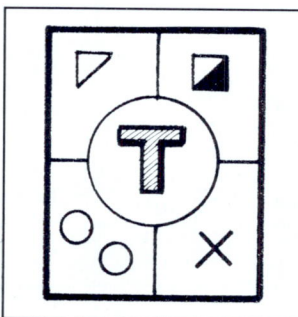
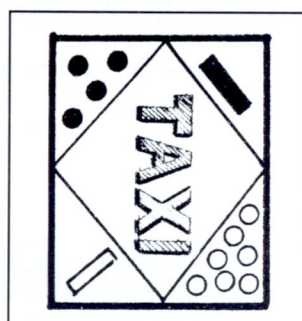
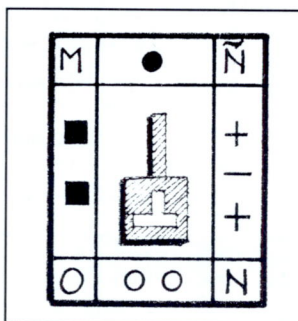
Teléfonos de contacto: KATBI (317.33.37-317.3256; 3333619).

**SOLUCIONES**  
TAXILANDIA

## Memorímetro, nº 23

1.- Les Corts, 4; 2.- Plaça Rovira i Trias, 9; 3.- 4900202; 4.- Diagonal, 618; 5.- Av. Tibidabo, 31; 6.- Ramblas, 82; 7.- Av. Pau Casals; 8.- Miguel de Bergue; 9.- Plaça Daniel Rodríguez Castelao (Horta) 10.- Hotels in Madrid are more expensive than in Barcelona

■ El premio de 10.000 ptas ha correspondido al Sr. Rafael Lieza, Licencia nº 5467, c/ Aragó, 476, 1ªª, Barcelona; estará a disposición a partir del 7 de abril en el Servei de Taxi de la EMT, c/ 62, núm. 420, Zona Franca, 08040 Barcelona. teléfono 336.61.61 (2154).



# PONGA UN BUEN TELEFONO EN SU TAXI



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



Y AHORA TAMBIEN TV COLOR/VIDEO PARA AUTOMOVIL

**auto radio service**

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

**Philips Car Stereo**

## Romabell, s.a.

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

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

**RECAMBIOS  
TAXI-AUTO S.A.**



**ACCESORIOS**

**RECAMBIOS EN GENERAL  
AL SERVICIO DEL TAXI**

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

## RESTAURANTS A BARCELONA

### AL-SHALAL

Balmes, 361 - Tel. 212 39 12

### AYALGAS

Verge de la Salut, 75 bis - Tel. 213 14 52

### AZULETE

Via Augusta, 281 - Tel. 203 59 43

### BALCONS, Els

Provença, 203 - Tel. 254 60 83

### BARKITO, EI

Còrsega, 225 - Tel. 230 51 60

### BEL AIR

Còrsega, 286 - Tel. 237 75 88

### BOTAFUMEIRO

Gran de Gràcia, 81 - Tel. 218 42 30

### CA LA TRESA

Major de Sarrià, 128 - Tel. 203 04 29

### CAFÉ DE LA REPÚBLICA

Av. Rep. Argentina, 83 - Tel. 210 23 03

### CAN FAYOS

Loreto, 22 - Tel. 230 00 20

### CAP DE CREUS

Pg. Nacional, 1 bis - Tel. 319 87 48

### CAVA DEL PALAU, La

Verdaguer i Callis, 10 - Tel. 301 09 38

### CLÀSSIC SARRIÀ

Ramon Miquel Planas, 6 - Tel. 204 54 29

### CHÉVERE

Rambla del Prat, 14 - Tel. 217 03 59

### CHIC-XALET

Albert Llanas, 2 - Tel. 214 21 83

### DENTO, EI

Loreto, 32 - Tel. 321 67 56

### DOLCETA 2

Urgell, 266 - Tel. 321 83 51

### DORADO PETIT, EI

Dolors Monserdà, 51

### FLO BRASSERIE

Jonqueres, 10 - Tel. 317 80 37

### FLORIAN

Bertran i Serra, 20

### GRAN COLMADO

Consell de Cent, 318 - Tel. 318 85 77

### MARISQUERIA EL REI

València, 204 - Tel. 323 46 51

### MEDULIO

Príncep d'Astúries, 6 - Tel. 217 38 68

### NOSTROMO

Ripoll, 16 - Tel. 412 24 55

### PATI, EI

Amargós, 13 - Tel. 302 00 36

### TIP TOP

Sardenya, 521-523 - Tel. 219 49 95



## TELEFONO MOVIL-TAXI

NUEVA LINEA SISTEMA 900  
PRECIO MUY ESPECIAL, SOLO Sres. TAXISTAS  
127.000 ptas. + IVA ó 5.000 ptas. mensuales  
LEASING

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

CENTRALES TELEFONICAS - TELEFONOS SIN HILOS  
CONTESTADORES - INTERCOMUNICACION  
ESTUDIOS TELEFONIA



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

# Taxi, posa't guapo



Informa't al 412 00 00

CAMPANYA PER A LA MILLORA DEL PAISATGE URBÀ

Ajuntament  de Barcelona



Àrea metropolitana de Barcelona  
Entitat del transport

# OPEL VECTRA



## PARA USO PROFESIONAL.

El Opel Vectra GL 1.7 Diesel es un trabajador infatigable.

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

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

Descubra el Vectra más profesional en su Concesionario Oficial Opel.



Le esperamos

### AUTO BAIX

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

### BENEDITO, S.A.

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

### FANAUTO, S.A.

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

### IBERTRACCION, S.A

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

### MASTERDIESEL

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

### MOTOR REPRIS, S.A.

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

### ROMAGOSA

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

### SANTAUTO, S.A.

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

Concesionarios Oficiales

**OPEL**   
Mejores por experiencia

# TAXI 61

Taxi Metropolità de Barcelona

---

Maig 1991

