

TAXI



141

Taxi Metropolità de Barcelona
Març 2001

www.taxibarcelona.com
www.taxi.bcn.es

Taxi i noves technologies

Por Lisboa en taxi

Procediments administratius

trato
personalizado

la más avanzada
tecnología

el mejor servicio
odontológico

cuidamos de tí
y de los tuyos

Una sonrisa
garantizada
para toda
la familia



D&C
Centros Dentales

902 20 21 12



Institut Metropolit del Taxi

condiciones
especiales
para afiliados del **Taxi** y familiares

● **SERVICIOS GRATUITOS**

1ª visita (consulta y revisión)
1ª visita de ortodoncia
Revisiones periódicas
Fluorización
Radiografías intrabucales

● **SESIÓN DE HIGIENE +
REVISIÓN 3.000 PTAS**

● **20 % de DESCUENTO**

En el resto de tratamientos,
tanto en Prótesis Dentales
como en Ortodoncia e Implantes

**Ponemos a tu disposición la más amplia
red de centros dentales a nivel nacional.
Llámanos hoy mismo
y concierta una visita en el centro
más cercano a tí.**

Sumari



Edita

Institut Metropolità del Taxi
carrer 62, núm. 18
Zona Franca
08040 Barcelona
Telèfon: 93 223 51 51

Consell de Redacció

Daniel Fernández
Pilar Molina
Xavier Sabaté
P. Rocio Terán

Direcció de Comunicació

Xavier Sabaté

Direcció Periodística

P. Rocio Terán

Col·laboradors

Nàtalia Arozamendi, Patxi Bosch,
Ferran Imedio, Gerardo Prieto,
M. Àngels Pujol, Maribel Silva,
Marc Sanchis.

Publicitat

Tomàs Muñoz
Telèfon 934 850 426

Correcció

Anna Canals

Capçalera coberta

Enric Satué

Disseny Gràfic i Maquetació

Sergi Freixes - El Petit Estudi

Fotografia

Ramon Josa i Campoamor

Tiratge

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

Fotomecànica

Tresmar, SA

Impressió

Gramagraf

Sant Joan, 22-23

Santa Coloma de Gramenet

Dipòsit legal: B. 27.521-1983

Subscripció

7.000 ptes. anuals
amb taló nominatiu

La revista "Taxi Metropolità de Barcelo-
na" no es fa responsable de l'opinió
expressada en els articles signats. La
responsabilitat és únicament dels autors.
Els articles no signats són atribuïbles a la
redacció.

Editorial5

Noves tecnologies, un repte i una necessitat

Nuevas tecnologías en el taxi6

Tribuna del Taxi10

Com creu que el sector del taxi es pot beneficiar de l'aplicació de les noves tecnologies de la comunicació ?

Procediments administratius12

Gran angular18

Què opina el client?20

Del servei21

Per fer-lo millorar

El taxi en Lisboa. Obras, Mercedes y Figo22

Tauler25



-Ordenances fiscals any 2001

-La Policía de Barcelona solicita la colaboración del taxi

-Diplomes per la formació contínua

-Ral·li de Sitges. Expectació pel pas del taxi Rosalia

-227 taxistes tenen pendent la revisió metropolitana

Taxi-Salut33

La salut a Barcelona

El que diu la premsa36

L'usuari li agraeix38

Taxi-Motor40

- Nissan Almera, un altre model que al febrer s'incorpora als més preferits pels taxistes

- VW Passat y Seat Alhambra. Importante puesta al día

Taxi Lleure43



- Entrevista a Teresa Gimpera

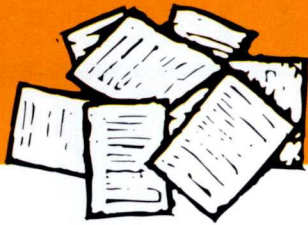
- Cinema, TV, vídeo

- Llibres. Pensat i fet

- Menjar de tres forquilles. Gastronomia. L'horòscop

- Llocs per comprar. Esport. La hoja de Maribel

La



Bústia

**Ligereza**

El taxista José María Soto ha solicitado a la dirección de esta revista la publicación de la carta que a continuación se reproduce y que él mismo dirigió al Decano de la Facultat d'Economia de la Universitat Pompeu Fabra, Guillem López Casanovas. El objetivo de la misma era mostrar su disconformidad con las opiniones que el señor López expresó en la sección *Què opina el client?* de esta misma publicación y que intenta recoger la opinión que los usuarios tienen sobre el servicio.

Estimado señor:

Le remito estas líneas ante la indignación que me produce leer cierto artículo publicado en el número 139 de la revista Taxi metropolità de Barcelona, editada por el Institut Metropolità del Taxi. En su sección Què opina el client? aparecen unas frases que al parecer son suyas.

Me indignan las declaraciones y opiniones que a veces se publican en periódicos o revistas de personas, sean o no usuarios del taxi, en las cuales dan rienda suelta a las críticas ante cualquier situación anómala que ocurra en este sector.

Si usted realmente conociera los problemas del taxi -problemas que incluyen poder acceder a un WC público-, seguramente no hablaría con tanta ligereza.

No es mi intención disculpar esta actitud, pero si como usuario el único recuerdo que tiene usted del taxi es éste, no creo que use demasiado este servicio y dudo mucho que el visitante foráneo que visite nuestra ciudad se lleve este recuerdo: "hay mucho más en la persona que conduce un taxi, aparte de sus necesidades".

Un taxista que está quince o dieciséis horas luchando con el tráfico de la ciu-

dad, tiene tiempo de otras cosas, como por ejemplo, ayudar a apearse del taxi a una anciana, acompañar a un invidente hasta dejarlo fuera del peligro del tráfico, llevar enfermos o heridos a centros u hospitales (a veces hasta sin cobrar), incluso llevar a ejecutivos o (decanos) al aeropuerto a toda velocidad porque pierden el vuelo, jugándonos una sanción de la policía de tráfico.

Como usted puede comprobar, también se puede hablar bien del taxi y de los taxistas, profesión que ejerzo desde hace 15 años y, créame, he visto hacer sus necesidades a muchas personas, las cuales no eran taxistas.

Agradeciéndole los minutos que haya dedicado a leer esta carta, con los mejores deseos.

José María Soto (Licencia 7088)

**Gràcies per la cartera**

El motiu d'aquest escrit és agrair sincerament al taxista de la llicència 6882, amb matrícula B-37703 NP, el gest que ha tingut en lliurar la meua cartera a la Guàrdia Urbana de l'Estació del Nord i que el 22 de febrer vaig deixar per oblit en el seu taxi.

M'agradaria posar-me en contacte amb aquest taxista per agrair-li-ho personalment i com a mínim abonar-li el trajecte que ha hagut de fer des del seu domicili fins a l'avinguda Vilanova de l'Estació del Nord.

Magda Prats (telèfon 93 304 17 58)

**Que las críticas nunca tengan más voz que el agradecimiento**

Un viernes, en un local muy concurrido de Barcelona, me robaron el bolso, algo que por desgracia viene siendo demasiado habitual en la sociedad en la que vivimos. Quizá por ser algo cotidiano, nadie de la tienda, ni dueños ni dependientes ni clien-

tes, nadie, se ofreció a ayudarme ni mostró ningún gesto que pudiera dar la sensación de que allí hubiera personas. Sólo había gente y mucha.

La impotencia que se le queda a una cuando se encuentra de pronto sin dinero, sin llaves y sin documentos me paralizó. No sabía qué hacer; estaba nerviosa y desorientada, así que llamé a un taxi. Creo recordar que le dije textualmente: "No llevo dinero, me han robado el bolso y no sé dónde tengo que ir". Decidí que lo mejor sería que me llevara a mi lugar de trabajo porque así le podría pagar el trayecto y mis compañeros me ayudarían a decidir qué hacer en un caso como éste.

El taxista no sólo se preocupó por mi estado de ánimo durante el camino, sino que además se negó a cobrarme e incluso me visitó al cabo de unos días para ver cómo estaba.

¿Cómo estaba? Estaba y estoy muy agradecida al taxista de la licencia 888, con el coche matrícula B-8445 TG. Además de ayudarme me dio una verdadera lección de comportamiento y humanidad. A través de esta carta quiero darle de nuevo las gracias a él y al colectivo de taxistas. Para que las críticas nunca tengan más voz que el agradecimiento.

Rosa Roqué Diport. Barcelona

**Honradez y molestias**

Sirvan estas líneas para agradecer al servicio de Objectes Perduts del IMET la amabilidad con que me atendieron y al taxista, con la licencia 7747, por la honradez y las molestias que se tomó en devolverme la cartera. La dejé olvidada en su vehículo el 13 de febrero en el trayecto desde mi domicilio al aeropuerto. Estar ausente en el momento en que vino a devolvérmela, me impidió agradecerle su gesto personalmente. A través de esta revista deseo hacerle llegar mis más expresivas gracias. Reciban un saludo.

Pedro Ribas Punsola - Barcelona

Publicitat**AUTO-REPARACIÓN****MANUSAN, S.L.****REPARACIÓN GENERAL DEL AUTOMÓVIL**

REPARACIÓN DE BOMBAS INYECTORAS DE TODAS LAS MARCAS
REPARACIÓN DE INYECTORES DIESEL Y GASOLINA

MONTAJE Y REPARACIÓN DE G.I.P.
MECÁNICA GENERAL
MONTAJE DE NEUMÁTICOS
CAMBIOS DE ACEITE Y FILTROS

CONCESIONARIO OFICIAL LONDON TAXI

Horario de 8 a 13.30 y de 15.30 a 20 h -Sábado: de 8 a 13 h Julio, agosto y septiembre, cerrado los sábados.

Tel. 93 300 14 66 c. Lutzana, 115 - 08018 Barcelona

VENTA Y MANTENIMIENTO PARA TAXISTAS Y PARTICULARES

NOVES TECNOLOGIES, UN REPTE I UNA NECESSITAT

Tothom parla avui de les noves tecnologies i del seu fulgurant desenvolupament perquè estan modificant substancialment la vida i, fins i tot, la forma clàssica de relacionar-nos. Ara, des de l'ordinador de la feina o de casa, qualsevol persona pot contractar un viatge a París per l'endemà o demanar que un taxi l'esperï a l'aeroport d'Orly a una hora determinada. D'aquí a menys d'un any la proliferació dels mòbils de darrera generació i els mòbils multimèdia revolucionaran encara més aquest panorama. Aspectes impensables tan sols fa una dècada.

La necessitat d'incorporar les noves tecnologies al sector del taxi no és, doncs, el caprici d'uns quants; és la necessitat d'adaptar-lo progressivament a una realitat per tal que no es quedi endarrerit a les exigències d'una demanda precisament molt sensibilitzada amb els aspectes tecnològics i de qualitat dels serveis.

Les noves tecnologies que, ara per ara, són susceptibles d'adaptar-se en el taxi donaran l'oportunitat de gestionar d'una forma molt

més eficaç dos aspectes que fan possible definir la qualitat d'un servei com és el del taxi: l'oferta i la demanda.

Tot un repte que reclama, sens dubte, la participació individual, però sobretot l'impuls col·lectiu per saber aprofitar i rendibilitzar de la millor manera possible les diverses alternatives tecnològiques susceptibles de ser adaptades amb èxit en el sector.

El camí de modernització del sector no afecta, però, únicament els professionals taxistes, sinó també aquesta mateixa institució. En els darrers temps s'ha pogut informatitzar tot el procés de gestió i administració de l'IMET i ara acabem d'aprovar els Procediments Administratius, ja contemplats en el Reglament Metropolità del Taxi, per tal d'unificar-ne els criteris d'aplicació. Des d'aquesta institució desitgem donar al professional taxista un servei eficaç i de qualitat, com el que també li demanem per als seus clients.

INuevas tecnol

Daniel Fernández,
Gerent del IMET

Ponencia VI Congreso Nacional CTE
Gijón, 23 de febrero de 2001



El sector del taxi no ha sido un sector impermeable a las innovaciones tecnológicas. La constatación de este hecho se refleja claramente en la evolución e incorporación de innovaciones tecnológicas en dos de sus elementos definitorios: vehículo y taxímetro.

Sin duda, la evolución e innovación tecnológica en estos elementos ha estado muy marcada por el propio mercado e industria del sector. La ineludible renovación de estos elementos definitorios ha originado obligatoriamente una incorporación de nuevas tecnologías.

Pero ¿qué es una innovación tecnológica? y ¿qué innovaciones pueden incorporarse al sector del taxi?

Podemos entender por innovación tecnológica la creación o modificación de un producto y su introducción en un mercado, resultado de aplicar una nueva tecnología. Tecnología es el conjunto de instrumentos y procedimientos industriales de un determinado sector o producto.

En los años 70, con la crisis generada por el precio del petróleo, se reafirma la necesidad de innovar en la búsqueda de nuevos motores con menor consumo y utilización de nuevos combustibles. La creciente preocupación por el medio ambiente, refuerza la necesidad de innovación en estas tecnologías, incluyendo la utilización de energías alternativas.

Durante las dos últimas décadas del siglo xx, las innovaciones tecnológicas en microcircuitos han supuesto una continua y rápida evolución en elementos electrónicos, cada vez con menor tamaño y mayor velocidad de conducción. Todo ello ha contribuido a la aparición de microprocesadores y sistemas de control, chequeo y seguridad (basados en microcircuitos) que se han incorporado a multitud

de objetos existentes en nuestra sociedad.

Durante la última década del siglo xx, en parte facilitado por las innovaciones anteriormente expuestas, las nuevas tecnologías están en relación con la comunicación. Así, la actual revolución tecnológica está referida a conceptos como: Internet, teléfono móvil, correo electrónico, televisión digital, GPS, encriptación y transmisión de datos.

El éxito de una innovación tecnológica en un sector está condicionado a si dicha innovación responde o no a una necesidad de los diferentes agentes o actores que operan en él.

Necesidades de los agentes

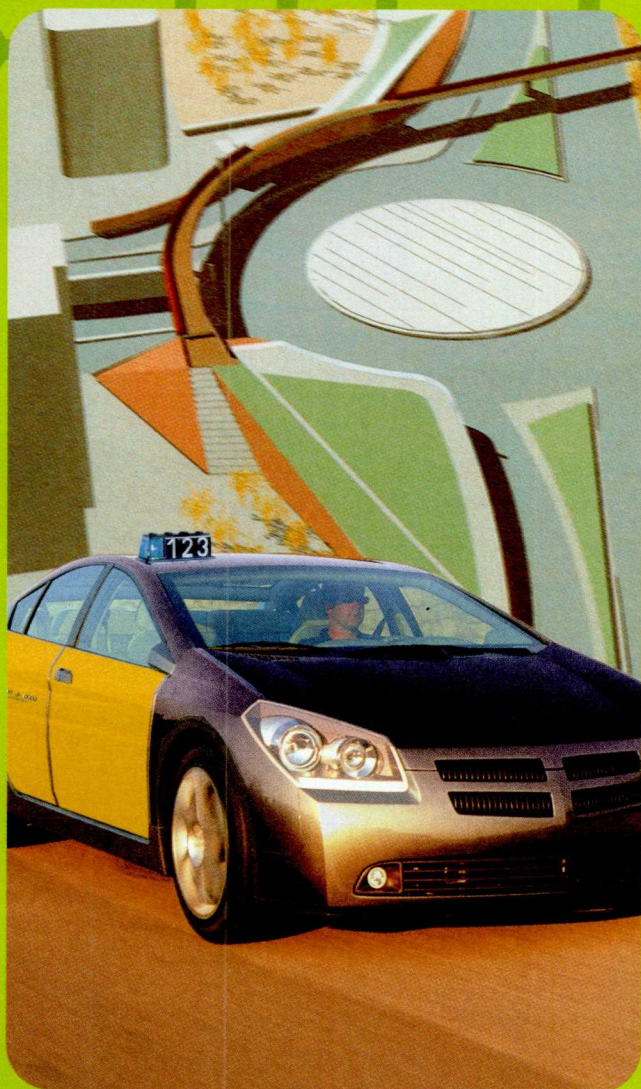
El cliente

Las necesidades de los usuarios del servicio están en relación con la accesibilidad y la calidad del mismo.

El cliente desea poder acceder al servicio en el momento y lugar en que lo necesita. Tradicionalmente las formas de acceder son: acudir a la parada, solicitar el servicio al ver un taxi libre (levantando el brazo) o bien solicitarlo por teléfono.

La calidad del servicio está en relación, fundamentalmente, con las condiciones del vehículo y la actitud del taxista. Sin embargo, cada vez tienen mayor importancia otros elementos auxiliares como poder pagar con tarjeta de crédito, disponer de un recibo impreso o no tener que oír las continuas peticiones de localización de taxis libres para servicios, emitidas desde las emisoras.

ogías en el taxil

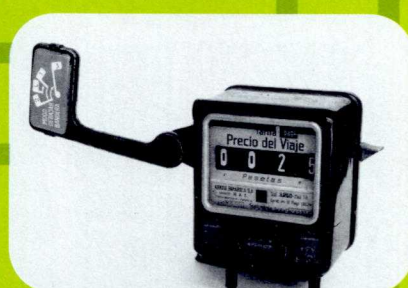


El taxista

El proveedor de servicio necesita disponer de una demanda suficiente que permita aumentar la ocupación y poder realizar los servicios en las mejores condiciones de trabajo y de seguridad.

La búsqueda de un nuevo cliente puede comportar, en muchas ocasiones, la circulación continua por la ciudad con el consiguiente cansancio físico y psíquico que supone.

El tiempo necesario en la consecución de un nuevo cliente es, la mayoría de ocasiones, un tiempo no rentabilizado que, incluso, puede suponer un coste importante tanto para el propio taxista (consumo de carburante, fatiga y estrés), como para el resto de la



sociedad (contaminación atmosférica y acústica, repercusión en movilidad urbana).

Otra necesidad importante para el taxista la constituye la seguridad en el desarrollo de su trabajo. Esta seguridad debe abordarse en dos vertientes, la seguridad frente a posibles accidentes y la seguridad frente a acciones de terceros con o sin violencia.

La administración del sector

La necesidad de la administración queda resumida en la integración de las necesidades de los restantes agentes. Esta integración debe basarse en el equilibrio y armonía entre los diferentes intereses. El asegurar una oferta suficiente para la demanda del servicio no puede realizarse en detrimento del equilibrio necesario con la estructura existente.

El margen de gestión, que lleva implícito el tiempo de no ocupación del taxi, es lo suficientemente amplio como para buscar nuevas formas de gestión que permitan optimizar la estructura existente. Intentar incidir en el elemento inicial de relación entre taxista y cliente, el momento de confluencia entre la oferta y la demanda, se convierte así en el principal elemento estratégico para cubrir esta necesidad.

Al mismo tiempo, la implantación de elementos auxiliares que incrementan la percepción de calidad y profesionalidad en el servicio constituye otro de los elementos estratégicos a desarrollar. En este sentido es importante la implantación del cobro por tarjeta y la emisión de recibo por impresora.



Innovaciones tecnológicas en el sector del taxi

A las innovaciones que se incorporan a causa de la renovación de los vehículos, se añaden las innovaciones que aparecen en el otro elemento definitorio del taxi, el taxímetro. La constante innovación en este elemento, cada vez con mayores prestaciones para el profesional, se verá potenciada por dos hechos que provocarán una renovación obligatoria de los más antiguos: por un lado la necesaria adaptación al euro y por otro la directiva europea sobre compatibilidad electromagnética. Esta renovación de los taxímetros permitirá, a su vez, impulsar la incorporación de otros elementos auxiliares (impresora y dispositivo de cobro por tarjeta).

De las formas tradicionales de solicitar un servicio del taxi, se deben potenciar aquellas que supongan una mejora para el sector sin detrimento sustancial para el cliente. En este sentido es fundamental que la confluencia entre la oferta y la demanda se produzca mediante la utilización de paradas de taxis o mediante la petición del servicio a emisoras de radiotaxi.

Es sobre todo en la utilización de las emisoras de radiotaxi donde las innovaciones tecnológicas en localización de vehículos y en comunicación juegan un papel fundamental.

Estas nuevas tecnologías e innovaciones pueden representar una nueva forma de gestionar la confluencia de la oferta y la demanda, permitiendo al mismo tiempo cubrir otras necesidades.



Tecnologías de localización de los vehículos

La principal tecnología de localización es el GPS, sistema de localización por satélite, inicialmente de uso militar y progresivamente con mayores aplicaciones civiles. Existen otras tecnologías que permiten la localización mediante triangulación desde estaciones terrestres. Asimismo, está en fase de desarrollo un nuevo sistema de localización por satélite, de tecnología europea, que estará totalmente implementado en el 2008 (proyecto Galileo).

Estas tecnologías permiten conocer, en cada momento, la localización de cada uno de los vehículos y, junto a la emisión de otra señal, la situación en la que se encuentra (ocupado o libre). Este tipo de tecnología permite, por tanto, conocer en cada momento la localización de todos los vehículos en situación de libre y de esta forma asignar los servicios demandados al más cercano al lugar donde se encuentra el cliente.

Otra necesidad cubierta por esta tecnología está en relación con la seguridad para el taxista. Esta seguridad viene favorecida mediante la localización prioritaria del vehículo en el caso de activación de la señal de alarma por accidente o por activación por el propio conductor frente a alguna acción realizada por terceros. Incluso es posible la activación remota del sistema que permitiría la localización del vehículo en caso de robo.

Tecnologías de comunicación

La innovación tecnológica ha de ir dirigida a encontrar un sistema de comunicación que permita una gran velocidad de transmisión de datos.



Los datos que deben comunicarse son básicamente de situación de libre/ocupado, existencia del servicio, aceptación del servicio, llegada a lugar de origen del trayecto y cobro del servicio.

En la actualidad, los sistemas existentes para la transmisión de estos datos son fundamentalmente el *trunking* analógico y el GSM, sistemas que son complementarios entre sí.

Otro sistema que aportará una gran velocidad de transmisión de datos y estará disponible durante este año, es el *trunking* digital o sistema TETRA. Este sistema permitirá una gran conectividad con otros sistemas como GSM, redes IP, etc.



La confluencia: la oportunidad

La incorporación combinada de estas tecnologías representa una potencialidad superior que cada una de ellas por separado. Para ello, es necesaria la existencia de grandes emisoras de radiotaxi que, innovando, permitan desarrollar una nueva y, a su vez, innovadora forma de gestionar la confluencia entre la oferta y la demanda.

La gestión debe basarse en los sistemas de localización de vehículos que permitan conocer aquellos en situación de libre más cercanos al lugar de origen de la demanda y sistemas de comunicación con gran velocidad de transmisión de datos y de fácil conexión al resto de sistemas informáticos.

La petición del servicio podría originarse por el sistema tradicional de llamada a través de operadora, que rápidamente podría pasar la asignación a un sistema automatizado. Otras posibilidades de petición de servicio pasan por sistemas automatizados a partir de peticiones realizadas mediante mensajes cortos desde teléfonos móviles, mensajes enviados por correo electrónico, peticiones desde páginas de Internet y mensajes emitidos desde otras posibles ubicaciones.

Los elementos de localización de vehículos supondrían mejorar notablemente los aspectos de seguridad tanto en caso de accidente como en casos de acciones contra el conductor o robo del vehículo.

Por último, el cobro del servicio por tarjeta puede realizarse de forma más rápida y segura mediante la utilización de las nuevas tecnologías de comunicación.

Tribuna del taxi

Com creu que el sector del taxi es pot beneficiar de l'aplicació de les noves tecnologies de la comunicació?



Las nuevas tecnologías de la comunicación beneficiarán en un tema esencial como es el de la seguridad. El sistema GPS va a permitir localizar cualquier taxi en cualquier lugar del territorio, y por tanto ser un elemento de disuasión en los atracos y agresiones a taxistas. En varias ciudades del país ya se están instalando, con ayudas económicas de la Administración. Desde el punto de vista comercial, las compañías de radiotaxi van a poder dar un mejor servicio al cliente en el sistema de pagos con tarjeta. Ya está cerca la implantación del euro, en enero de 2002, que va a hacer disparar el pago con tarjeta magnética, para facilitar el cambio, etc. y es evidente que se va a racionalizar el coste de mantenimiento de las centrales receptoras de llamadas. No obstante, la masificación de la utilización de las nuevas tecnologías en el taxi está por llegar. Esto será posible con la nueva generación de telefonía, los UMTS, y otros que permitirán a través del teléfono móvil, acoplar al vehículo todo tipo de operaciones. Incluso mediante un número de teléfono el cliente puede solicitar un taxi sin necesidad de operadora, ya que la llamada será recibida por el taxista más próximo al lugar desde donde se solicita el servicio, ya que este servicio de telefonía lleva incorporada la localización vía satélite. Tal vez ahora parezca ciencia ficción, pero en un espacio no muy largo de tiempo se hará realidad.

Miguel Tomás

President del Sindicat del Taxi
de Catalunya (STAC)



Los empresarios, en general, siempre se plantean las nuevas inversiones con los estudios de coste de implantación de la tecnología de comunicación y resultado de aumentos de beneficios de esa inversión.

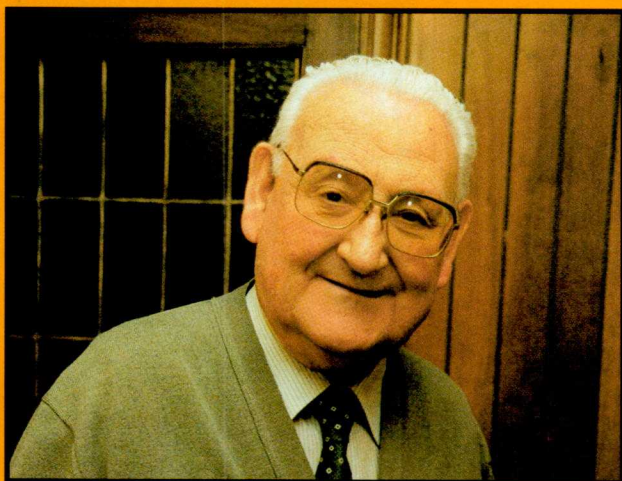
En el sector del taxi del área metropolitana, la inversión de los aparatos anteriores ronda las cien mil pesetas, más instalación y cuota mensual a la central.

Las nuevas tecnologías de comunicación, llámense GPS o GSM, etc. sólo existen en una emisora que, con una cuota mensual, entra el alquiler de los aparatos. La existencia de esta única emisora no es buena para el sector, tendría que haber más ofertas y otros sistemas de cuota mensual como existen en las anteriores emisoras, y que los aparatos del interior del vehículo fuesen de propiedad.

El cobro por tarjeta de crédito no tendría que tener penalizaciones para el profesional del taxi, pues la tarifa es la misma al cobrar por tarjeta o al contado, viéndose reducidos sus ingresos cuando el taxista cobra por tarjeta.

Bernardo Rodríguez Cancio

Presidente del Gremio Unión de Taxistas
(GUT)



La implantación de las nuevas tecnologías debe estar encaminada a beneficiar a nuestro sector mejorando nuestra seguridad, siendo en todo momento fácilmente localizable el vehículo GPS.

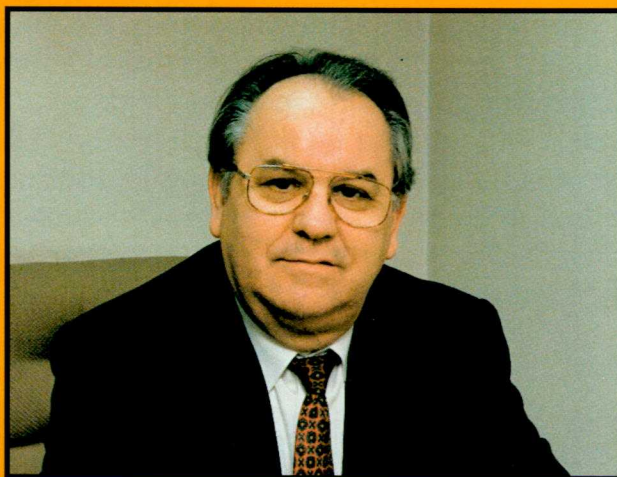
Posibilitará también la recepción y transmisión de información y mensajes que permitirá nivelar mejor la oferta con la demanda de taxis.

Una buena y constante información sobre las necesidades del servicio hará disminuir el número de kilómetros vacíos, con la consiguiente reducción de los costes de implantación (combustible, rodaje de motor, ruedas, etc.).

Difícilmente se podrá conseguir lo expuesto si no existen potentes emisoras de taxi, bien dirigidas y que tengan incorporadas todas aquellas novedades tecnológicas conocidas, y estén preparadas para incorporar las que se vayan produciendo.

Probablemente nos conviene aceptar y aplicar las nuevas tecnologías que deben mejorar nuestra calidad de trabajo y seguridad en el mismo.

Carles Brillas Quilez
Coalición AET- ABEAT
Presidenta de ABEAT



Es algo prematuro hablar de las nuevas tecnologías en nuestro sector. Estamos en los inicios, tal como la mayoría entendemos lo que son "nuevas tecnologías". Llevamos años usando teléfonos móviles y emisoras de radio, pero esto es únicamente prehistoria.

Jamás me he cerrado a las innovaciones, pero no creo que puedan tener mucha influencia en nuestro sector a corto plazo.

Lo que va a centrar el corto plazo, sin duda, serán las microemisoras y el GPS, para localización de vehículos y para que el taxista pueda elegir el mejor camino y con menos densidad, algo muy importante para una mejor regulación del servicio, también para mejorar la seguridad, pero sólo la punta del iceberg.

Con algo más de tiempo podremos ver terminales en los vehículos con su conexión a Internet y, por tanto, la contratación del servicio por este medio.

A partir de aquí podríamos desplegar la imaginación y ver esos mismos terminales para los usuarios o incluso aparatos de televisión.

Debo reconocer que es un tema algo desconocido para nosotros y, por ello, debemos estar pendientes de la evolución de todas estas materias, algunas de las cuales nos han dado experiencias no muy positivas (terminales de tarjetas visa).

Dionisio Gracia Fajardo
Presidente del Sindicato de Taxistas Autónomos
de Barcelona (STAB)

Procediments administratius

El Consell d'Administració de l'IMET, del 20 de febrer passat, va aprovar el procediment administratiu que s'aplica a les Transferències i a l'Adjudicació de Llicències.

A curt termini, l'IMET anirà aprovant la resta de procediments, tant els que afecten a l'àrea administrativa com a l'àrea tècnica. Cal subratllar, no obstant, que tots aquests procediments ja s'estan aplicant i, per tant, no suposen cap modificació del Reglament Metropolità del Taxi. L'objectiu és unificar criteris per aplicar-los i complir així amb la Llei 30/92 (modificada posteriorment per la Llei 4/99 de Procediments Administratius), que estableix l'obligatorietat de les institucions d'informar el ciutadà i els administrats.



1. TRANSFERÈNCIA

NORMA REGULADORA:

Reglament Metropolità del Servei d'Autotaxis, art. 18, 19, 20, 21 i disposició transitòria I.

TERMINI PER RESOLDRE:

Ordinari: 1 mes.
Màxim: 3 mesos.

SENTIT DEL SILENCI:

Desestimatori.

ÒRGAN COMPETENT PER RESOLDRE:

Direcció de Serveis.

TRÀMIT INTERN

SOL·LICITUD DE TRANSFERÈNCIA DE LA LLICÈNCIA

EXPEDIENT:

La sol·licitud de transmissió de la llicència es formalitzarà per escrit del titular (cònjuge vidu o hereus legítims en el cas de defunció del titular), acreditant la causa que motiva la transmissió.

Existeixen dos tipus d'expedients:

Intervius
Mortis causa

El procediment d'ambdós és el mateix. Únicament en el cas de transferència per mortis causa, abans de l'adjudicació a l'hereu o a un tercer, es realitza un expedient d'herència en paral·lel.

Continua a la pàgina 14 ➔

ŠKODA OCTAVIA

Tu nueva herramienta de trabajo



El Škoda Octavia es un automóvil pensado para ser confortable y seguro. Estas características, tanto el conductor como los pasajeros, las aprecian desde el principio. Especialmente aquellos expertos conductores como los profesionales del taxi, que hacen de su coche su propia herramienta de trabajo. Conducir un Škoda Octavia es comprobar en cada kilómetro la avanzada tecnología del Grupo Volkswagen, como su motor TDI, así como su máxima seguridad. Este es un coche que satisface por su espacioso interior y comodidad, por su maletero amplio y accesible y por su diseño. Rentable y de bajo consumo, con un Škoda Octavia, vayas donde vayas, tienes muchos kilómetros por delante.



CAR-FÓRMULA D

Viladomat, 149
BARCELONA Tel. 93-423 22 11

MISTRAL EUROMOTOR

Ctra. Barcelona-Sta. Creu Calafell, Km. 10,3
SANT BOI Tel. 93-661 36 48

MOGADEALER

C/ Guipuzcoa, 91-93 BARCELONA Tel. 93-498 78 00
C/ Cerdeña, 254 BARCELONA Tel. 93-265 33 99
C/ Vía Augusta, 10-12 BADALONA Tel. 93-464 46 00
C/ Aragón, 602 BARCELONA Tel. 93-232 10 00

NAVAMOTOR

C/ Ventura Gassol, 7-9 L'HOSPITALET DE LLOBREGAT Tel. 93-337 55 37
Ctra. d'Esplugues, 44 CORNELLÀ DE LLOBREGAT Tel. 93-474 05 61

RUFÍN DE AUTOMOCIÓN

C/ Santa Ana, 16-18
SANTA COLOMA DE GRAMANET Tel. 93-386 21 41

Procediments administratius

DOCUMENTS:

Cedent (intervius):

- Baixa del vehicle
- Llicència
- Carnet de conductor
- En el supòsit de jubilació si té més de 65 anys, la sol·licitud de jubilació
- Si és per jubilació anticipada, la concessió d'aquesta.
- En el supòsit d'incapacitat o força major, la documentació que ho acrediti.

Cedent (mortis causa):

- Certificat de defunció
- Declaració d'hereus
- Certificat d'últimes voluntats
- Testament
- Escriptura d'inventari i acceptació d'herència
- Escriptura de renúncia d'herència (si fos el cas)
- Autoliquidació i liquidació de l'Impost de Successions

Adquirent:

Familiar:

- DNI
- Credencial d'aptitud
- Permís de conduir
- Certificat d'Hisenda conforme està al corrent dels pagaments
- Certificat de la Seguretat Social conforme està al corrent dels pagaments
- Certificat de Vida Laboral
- Llibre de família

Hereu:

- DNI
- Credencial d'aptitud
- Permís de conduir
- Certificat d'Hisenda conforme està al corrent dels pagaments
- Certificat de la Seguretat Social conforme està al corrent dels pagaments
- Certificat de Vida Laboral

Assalariat

- DNI
- Credencial d'aptitud
- Permís de conduir
- Certificat d'Hisenda conforme està al corrent dels pagaments
- Certificat de la Seguretat Social conforme està al corrent dels pagaments
- Certificat de Vida Laboral
- Carnet d'assalariat de la llicència

CRITERIS:

Els establerts reglamentàriament i que es defineixen en l'apartat d'adjudicació de llicències d'aquest document.

Procediment administratiu

- Sol·licitud de l'interessat
- Control dels requisits i de la documentació aportada
- Procediment d'adjudicació segons els criteris especificats anteriorment.
- Compareixença del cedent i adjudicatari, davant d'aquest Institut
- Elaboració i signatura del Decret d'adjudicació
- Notificació als interessats

Documents que haurà de presentar el nou titular:

- Alta IAE
- Alta Règim especial autònoms
- Permís de Circulació vehicle al seu nom
- Certificat de vida laboral

2. ADJUDICACIÓ DE LLICÈNCIES

<u>NORMA REGULADORA:</u>	Reglament Metropolità del Servei d'Autotaxis, art. 12 art. 18, 19, 20, 21, disposició addicional 4a i disposició transitòria I
<u>TERMINI PER RESOLDRE:</u>	Màxim: 12 mesos per l'adjudicatari. Màxim: 3 mesos per al transmetent.
<u>SENTIT DEL SILENCI:</u>	Desestimatori.
<u>ÒRGAN COMPETENT PER RESOLDRE:</u>	Direcció de Serveis.

TRÀMIT INTERN

SOL·LICITUD D'ADJUDICACIÓ DE LA LLICÈNCIA

EXPEDIENT:

S'iniciarà amb la convocatòria pública de sol·licituds d'adjudicació de llicències que es realitzarà al menys un cop a l'any.

El termini de presentació de sol·licitud es determinarà en la convocatòria corresponent, i no podrà ser inferior a 20 dies hàbils.

En aquesta convocatòria també hi ha de constar els mèrits a valorar i la seva puntuació.

S'exceptua de la convocatòria de sol·licitud d'adjudicació, els casos de transferències a cònjuge vidu, hereus, familiars en primer grau i assalariats de la llicència a transferir amb una antiguitat en la prestació de servei superior a un any. En aquests supòsits es respectarà el dret preferent o millor dret, segons correspongui, dels hereus, familiars i assalariats.

Obert el termini de presentació d'instàncies els interessats hauran de presentar junt amb la sol·licitud la documentació següent:

DOCUMENTS:

- DNI
- Credencial d'aptitud
- Permís de conduir
- Certificat d'Hisenda conforme està al corrent dels pagaments
- Certificat de la Seguretat Social conforme està al corrent dels pagaments
- Certificat de Vida Laboral

VALORACIÓ DE MÈRITS:

Els mèrits a valorar i la puntuació són:

Per mes transcorregut des de l'obtenció de la Credencial de taxista o la seva rehabilitació: 0,1 punts fins a un màxim de tres punts.

Nota obtinguda en les proves d'accés.

Excel·lent: 1 punts

Notable: 0'5 punt

Per mes treballat com a taxista: 0,1 punts.

Els mèrits a valorar són els que la persona acreditat fins al dia abans a l'inici del termini de presentació de sol·licituds.

Una vegada finalitzat el termini de presentació de sol·licituds, l'IMET valorarà els mèrits acreditats per

Procediments administratius

cadascun dels sol·licitants i publicarà la llista provisional ordenada de major a menor puntuació, a fi que els interessats i les organitzacions professionals puguin presentar al·legacions en el termini de quinze dies naturals.

Resoltes les possibles al·legacions, l'IMET publicarà el llistat definitiu dels sol·licitants de llicència ordenat de major a menor puntuació.

CRITERIS D'ADJUDICACIÓ DE LLICÈNCIES

Segons la causa que fa possible la transmissió, l'adjudicació de les llicències serà:

- a) Quan la causa sigui la defunció del titular, s'adjudicarà a favor del seu cònjuge vidu o de l'hereu legítim.
- b.1) Quan el cònjuge vidu o l'hereu no reuneixin les condicions i requisits per a ser titular de la llicència o no vulguin ser titulars, s'adjudicarà a la persona que, en aquell moment, ocupi el primer lloc d'ordre de la llista de sol·licitants.
- b.2) Quan la causa de transmissió és la jubilació del titular, s'adjudicarà a la persona que, en aquell moment, ocupi el primer lloc d'ordre de la llista de sol·licitants.
- c) Quan la causa sigui una incapacitat laboral, s'adjudicarà a la persona que, en aquell moment, ocupi el primer lloc d'ordre de la llista de sol·licitants i, a més, estigui prestant servei com a taxista en el moment de la sol·licitud.
- d) Quan la causa sigui per força major, una vegada que l'IMET no exerceixi el dret d'adquisició, s'adjudicarà a la persona que, en aquell moment, ocupi el primer lloc d'ordre de la llista de sol·licitants i, a més, estigui prestant servei com a taxista en el moment de la sol·licitud.
- e) Quan la causa sigui la renúncia del titular després d'haver ostentat la seva titularitat durant 5 anys com a mínim, s'adjudicarà a la persona que, en aquell moment, ocupi el primer lloc d'ordre de la llista de sol·licitants; que a més estigui prestant servei com a taxista en el moment de la sol·licitud i que també hagi acreditat haver exercitat la professió de taxista per un període mínim d'un any, per bé que no sigui necessària la continuïtat en la prestació del servei.

En els supòsits b.2), c), d) i e), es respectarà en la seva adjudicació el millor dret de familiars en primer grau que reuneixin les condicions i requisits exigits.

En els supòsits b.1), b.2), c), d) i e), es respectarà en la seva adjudicació el millor dret d'assalariats amb prestació de més d'un any a la llicència objecte d'adjudicació.

ADJUDICACIONS PROVISIONALS

L'IMET adjudicarà una llicència de les presentades per a la seva transmissió a l'adjudicatari que correspongui en millor dret.

Termini per resoldre les adjudicacions provisionals:

En un termini màxim de 20 dies hàbils, a comptar des de la data de notificació de l'adjudicació provisional de llicència, cedent i adjudicatari han de realitzar la compareixença conjunta en les dependències d'aquest Institut per tal d'iniciar l'expedient de transferència de llicència.

En el supòsit de no formalitzar-se la transferència, per tal de sol·licitar una nova adjudicació, cedent i adjudicatari hauran de comparèixer davant de l'Institut per tal d'anunciar la seva renúncia a l'adjudicació provisional.

RENUNCIA DE L'ADJUDICACIÓ I LES SEVES CONSEQÜÈNCIES:

Si renuncia el cedent, haurà de presentar una nova sol·licitud de transferència que serà atesa dins dels tres mesos que preveu la Llei de Procediment Administratiu.

Si renuncia l'adjudicatari passarà al final de la llista de sol·licituds.

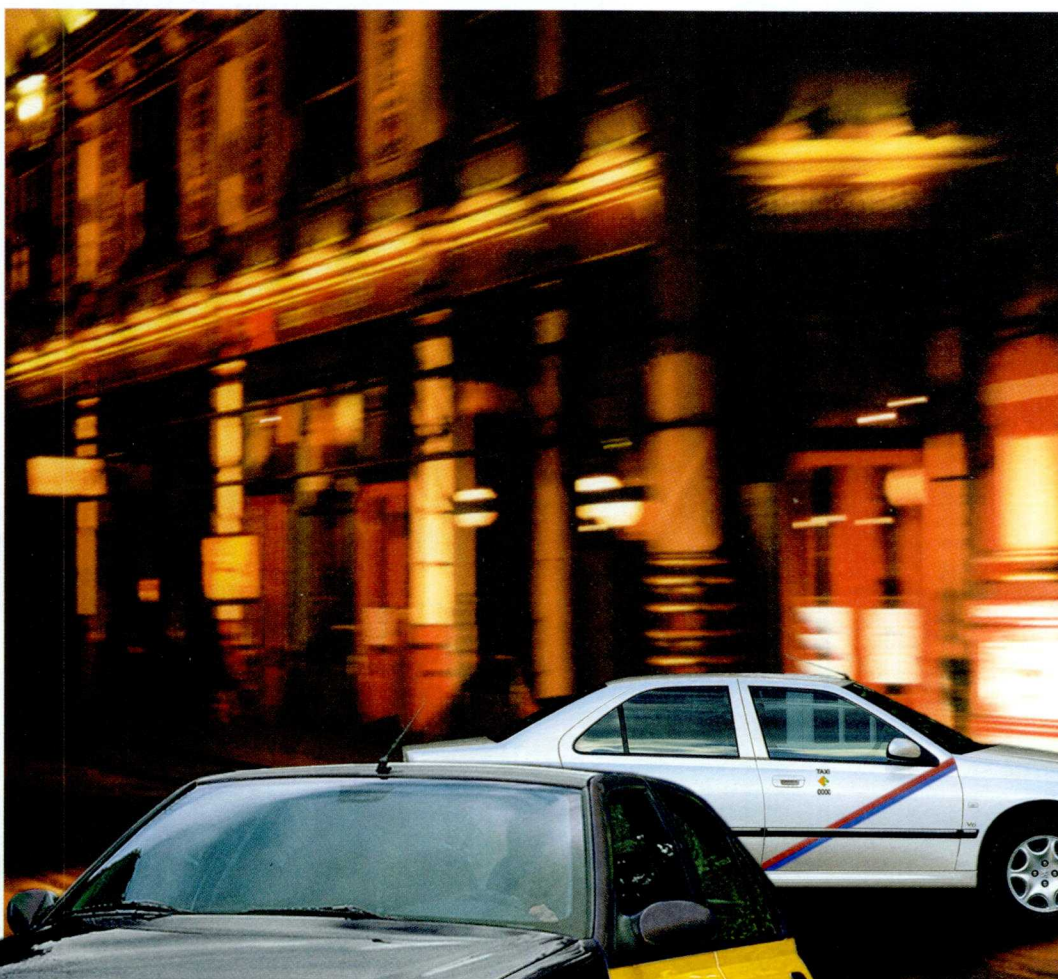
ADJUDICACIÓ DEFINITIVA

Una vegada resolta l'adjudicació, l'adjudicatari definitiu serà donat de baixa de la llista d'adquirents.

INDEMNITZACIÓ AL CEDENT PER LA TRANSMISSIÓ DE L'“EXPECTATIVA DE NEGOCI”

En el supòsit que aquesta Administració exerceixi el dret previst en l'apartat d) de l'article 18. 1 del Reglament Metropolità, el valor indemnitzador de la llicència s'estableix en 6.100.000 pessetes. El Consell d'Administració serà l'òrgan competent per determinar l'import de la indemnització prèvia consulta als representants del sector a la Mesa Tècnica.

Pensado para tí. Pensado para tu ciudad.



Disponemos del nuevo modelo 406, con motorización diesel 2.2 de 136cv. Homologado para taxi.

LUMACAR

Concepción Arenal, 17-21
Tel. 93 352 12 11.
BARCELONA
Rosselló, 340 - 352
Tel. 93 457 38 00.

AUTO 95

Carretera de Mata, 115 - 117
Tel.: 93 790 64 18
MATARÓ

SERVITRACCIÓN

Carrer Armenteres, 62 - Tel.: 93 685 78 72
SANT FELIU DE LLOBREGAT
Carrer Salvador Seguí, 14 - Tel.: 93 680 01 86
MOLINS DE REI

406



Carreras cortas

La historia que se repite



“Siempre la misma historia”. Así empezaba la carta que, el 19 de marzo, escribía el señor Luis González Calvo a la sección Cartas del lector de *La Vanguardia*. El referido ciudadano continuaba su escrito afirmando: “Por cuestiones de trabajo, me veo obligado a utilizar con bastante frecuencia el avión, y cuando en el aeropuerto de El Prat (Barcelona) cojo un taxi y pido que me lleve, por favor, junto al edificio de la Campana en la plaza Cerdà, la sucesión de comentarios, gestos y encomendaciones al más allá es interminable y desagradable, y todo porque la carrera es más corta. Por suerte”, añadía esta persona, “no todos los taxistas actúan de igual manera, pero sí muchos de ellos. Y digo yo que si es, al menos en teoría, un servicio público, me gustaría comprobarlo, porque como tal debería actuar a favor del cliente”. Y finalizaba su carta puntualizando: “Y conste que tengo un amigo, Antonio, que es taxista y no mantengo de ninguna manera una actitud contraria al colectivo”.

Actitudes de este estilo, siempre minoritarias, se suceden con bastante frecuencia y son motivo de denuncias que algunos ciudadanos, clientes del taxi, formulan al IMET. Incluso en alguna ocasión una conocida artista catalana decía en un acto público que siempre tenía problemas a la hora de coger un taxi desde el aeropuerto a su domicilio situado en el municipio de El Prat.

Las personas que se inclinan por un taxi en el aeropuerto –todos lo sabemos– son precisamente los clientes más asiduos del sector, casi todos residen-

tes en el área metropolitana de Barcelona. Está claro, pues, que cualquier actitud negativa que se pueda transmitir durante el servicio conlleva una determinada valoración del cliente y, lo que es aun más grave, se le impulsa a ir en busca de otros medios de transporte, incluido el privado.

Aquella conocida artista catalana de El Prat afirmaba en ese mismo acto público que, ante la reiterada negativa de los taxistas a llevarla desde el aeropuerto a su domicilio después de sus continuos viajes a Madrid, había optado por dejar aparcado su coche particular en el aeropuerto o pedir a un familiar que la recogiese.

Como en cualquier tipo de servicio, el cliente del taxi es sensible al servicio que contrata libremente y, lógicamente, espera ver satisfechas sus expectativas; de lo contrario, no duda en ir en busca de otra alternativa. También lo haría el taxista como consumidor de cualquier otro tipo de servicio si no se viese correctamente atendido.

Los taxistas que actúan en el sentido descrito por el señor González Calvo no consideran ni su trabajo ni el de sus compañeros y, amparados por la individualidad de su vehículo, pasan por alto las normas que recoge el Reglament Metropolità del Taxi en este sentido. Entre otras actitudes sancionables, el hecho de negarse a prestar el servicio es considerado por el reglamento como falta muy grave, sancionable con una multa de 25.000 ptas. Una sanción similar puede recaer en el taxista que utilice palabras o gestos displicentes contra el cliente o no cumpla las órdenes concretas del itinerario.



S O L U C I O N E S P A R A E L T A X I

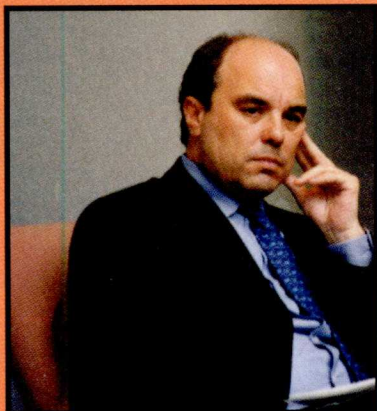
Taxímetros, impresoras, terminales de datos y los más completos programas y sistemas informáticos para el taxi. La garantía de una compañía que con más de 75 años de dedicación exclusiva a nuestro sector. Sean cuales sean sus necesidades, TAXITRONIC siempre le ofrece una solución a medida.

TAXITRONIC

Leadership through Technology

INTERFACOM, S.A. Perú, 104. 08018 Barcelona . Tel. 932 662 030 . Fax 933 033 403 . taxitronic@taxitronic.es . www.taxitronic.es

Què opina el client?



Borja Sitjà
Director del Festival d'Estiu
de Barcelona Grec 2001

Trobo que el taxi a Barcelona és barat i que n'hi ha molts, en comparació amb d'altres ciutats europees. Es veritat, però, que a la nit costa molt de trobar-ne i, d'altra banda, els taxis per telèfon no funcionen gaire bé.

Pel que fa al Grec, seria molt necessari que hi hagués sempre uns quants taxis davant del teatre a Montjuïc. Pensin que cada dia surten d'allà 2.000 persones. Només caldria que els taxistes es miressin el programa –que va del 26 de juny al 31 de juliol– i s'assabentessin dels horaris dels espectacles. Segur que hi trobaran feina.

Ha tingut mai algun problema a l'hora de demanar rebuts?

No, mai he tingut cap problema. Sempre me'ls han fet amb tota amabilitat.



Josep Blanchart
President de Construmat

La qualitat del servei de taxi és desigual. Un grup majoritari de professionals del taxi donen un bon servei, però encara hi ha un grup reduït de conductors malhumorats amb taxis bruts que és millor evitar. Hi ha queixes d'estrangers que són enganats per algun personatge poc escrupolós en el trajecte de l'aeroport a l'hotel; encara que, afortunadament, són pocs casos. De tota manera, cal dir que els darrers anys, el servei de taxi ha millorat molt i seria desitjable que continués millorant en el futur en una ciutat que cada vegada rep més turisme.

D'altra banda i, per a un gran nombre de professionals que visiten Construmat, el taxi és l'únic transport urbà que acaben coneixent, sigui per manca de temps o pel mateix desconeixement que tenen –lògicament– de la ciutat. Per això és tan important donar una bona imatge, de servei i d'eficàcia, pel bé de tots: pels professionals del taxi, pel Saló i per la ciutat. De fet, la suma de bones imatges de tots el que hi intervenim, d'una manera o altra, intentant donar servei als qui ens visiten, serà la imatge global resultant que portaran de Construmat i de Barcelona cap als seus llocs d'origen.

Ha tingut mai algun problema a l'hora de demanar un rebut al conductor?

Si la pregunta es refereix a si mai he trobat algun taxista que s'hagi negat a expedir un rebut, he de dir que jo personalment no el demano mai, però a Construmat no tenim queixes en aquest sentit. Ara bé, penso que com a servei, el sistema d'expedir un rebut a mà, amb el cotxe generalment no gaire ben situat, amb pressa i a correuita no és el més adient. Actualment són pocs els taxis que disposen d'un sistema mecanitzat, àgil, eficaç i fàcil d'entendre'n les dades. Des d'aquest punt de vista, penso que aquest hauria de ser el sistema emprat per tal que el servei de taxi metropolità de Barcelona estigués en la línia de modernitat i eficàcia que cal demanar-li per a una ciutat que aspira a ser capdavantera en el concert internacional. També vull dir que comparativament amb la resta de grans ciutats europees, el taxi a Barcelona és barat, especialment en els trajectes curts.

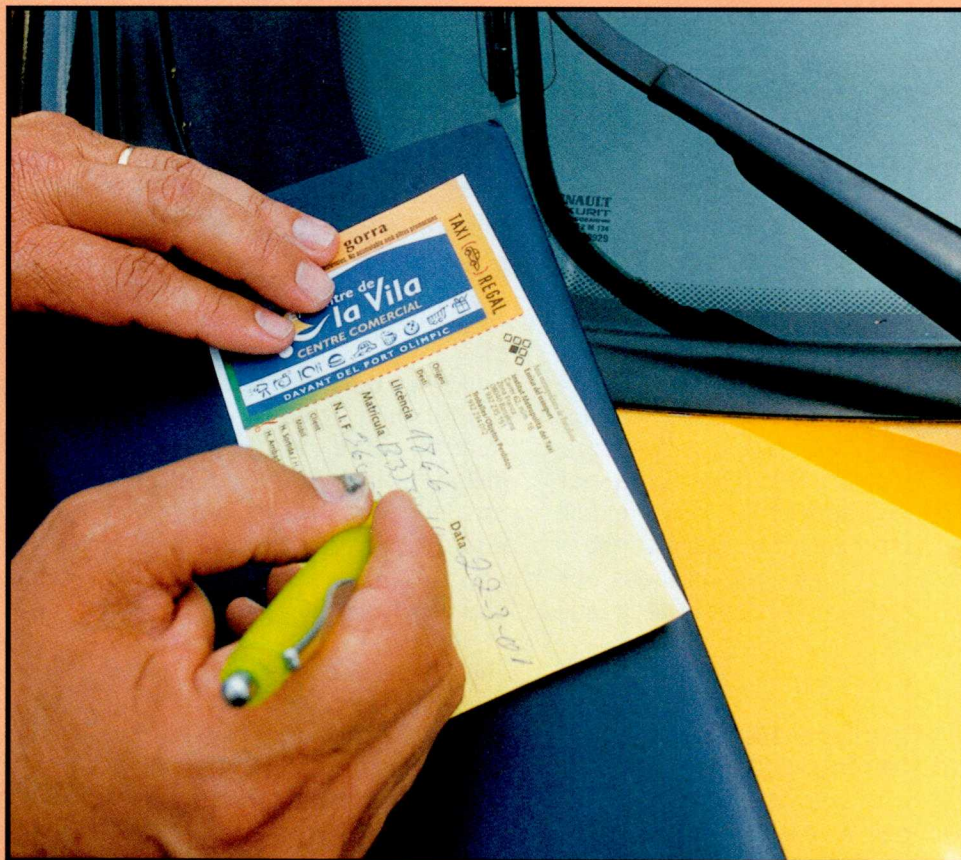
Per fer-lo millor

Des de fa un cert temps observo algunes anomalies quan el taxista –prèvia sol·licitud– procedeix a omplir el rebut un cop finalitzat un servei.

No fa gaire, vaig sol·licitar un taxi des del carrer de Trafalgar fins a la plaça d'Adrià, al districte de Les Corts. El trajecte va transcórrer amb absoluta normalitat, fins i tot se'm va fer força agradable perquè el taxista es va mostrar molt correcte i sociable. Vam parlar del temps, de la ciutat i de l'inici de la temporada turística a vista del nombre d'estrangers que es passejaven i contemplaven amb especial admiració la Pedrera de Gaudí. Fins i tot li vaig comentar que el taxi de Barcelona era una opció de transport molt interessant per al turista i que de tots els taxis europeus que conec em semblava que el de Barcelona era, per molts motius, un dels millors.

Quan estàvem a punt d'arribar al meu destí, li vaig dir que no s'oblidés del rebut. "No es preocupi", em va respondre, "el tinc quasi preparat". En arribar a la cantonada de la plaça Adrià amb el carrer de Santaló li vaig dir: "Sisplau, ja pot parar que baixo en aquesta cantonada". Així ho va fer, però quan ja em trobava al carrer en espera del rebut, em va sorprendre veure que el taxímetre encara funcionava mentre omplia la resta de dades del rebut sol·licitat.

Allò em va molestar, ja que no era la primera vegada que em trobava davant aquesta situació: "Perdoni", li vaig preguntar, "no és per les cinc o les vint pessetes de més que pugui marcar el seu taxímetre, però per què continua funcionant si el servei ha finalitzat?". Quina cosa li vaig dir! El taxista, que minuts abans s'havia mostrat amb una simpatia i



una professionalitat inqüestionables, es va transformar i em va dir tot soliviantat: "Creu que amb vint pessetes em faré ric?"

No li vaig contestar perquè no calia entrar en una discussió inútil enmig d'un carrer ple de trànsit i de gent. Sense donar-li les gràcies, vaig agafar el rebut que m'oferia amb un clar gest de disgust i vaig emprendre el meu camí tot pensant que si hagués actuat amb correcció li hauria donat una propina — com sempre acostumo a fer— fins i tot molt superior a l'import que intentava cobrar.

No és la primera vegada que em succeeix una cosa similar. M'he trobat, fins i tot, amb casos molt més flagrants, amb taxistes que omplen el rebut amb una parsimònia molt pensada i planificada i sense parar el taxímetre. Quan intentes fer-los veure de manera educada que actuen en contra del client, reps quasi sempre un rosari de respostes malsonants que no diuen res de bo d'un professional que es guanya la vida amb un servei que, tot i ser privat, és també públic.

Natàlia Arozamendi

Obras, Mercedes y Figo

Por Gerardo Prieto

Circular por Lisboa no es fácil. A la dificultad de hacerlo en una ciudad construida sobre una irregular colina que bordea el gran estuario del Tajo, con calles tortuosas, empinadas y estrechas, se añade el barullo y los grandes atascos que están provocando actualmente las obras de aparcamientos subterráneos, enclavados bajo las plazas más conocidas y bellas de la ciudad: Rossío, Figueira, Pombal. Los taxistas locales lamentan la huida del turismo hacia zonas más tranquilas como Estoril o Cascais, sobre todo en verano, comunicadas por ferrocarril con el centro de la ciudad.

En muchos aspectos, un taxi impecable

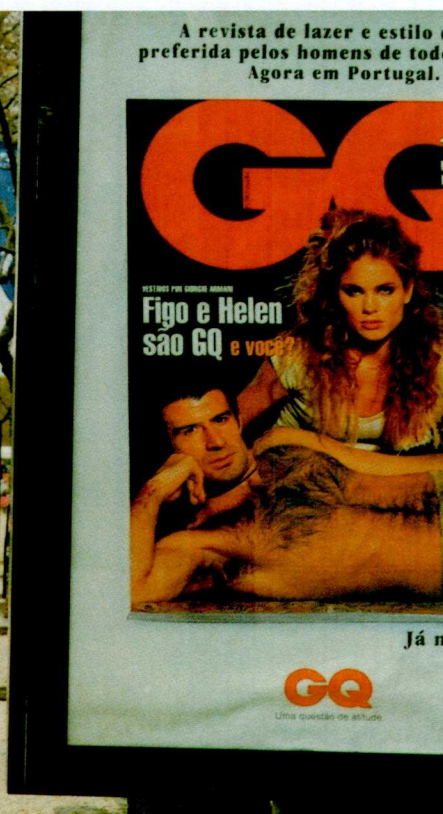
Aun así, el servicio de taxi en la capital portuguesa es, en muchos aspectos, impecable. Es fácil, a



cualquier hora, parar un taxi o encontrarlo en las numerosas paradas, sobre todo en el centro, situadas en los lugares claves para ello: estaciones de metro, ferrocarril, ferrys, grandes hoteles o, en el final de trayecto de los famosos *carries* (tranvías).

Una flota de 3.550 taxis circulan por Lisboa, en horario libre y sin jornada de descanso preestablecida. Son atendidos por una o más personas, aparentemente suficientes para dar un buen servicio a una ciudad y sus alrededores que no sobrepasa el millón

de habitantes. “Una ley reciente otorga las licencias de explotación del servicio de taxi a empresas y no a particulares: todos los taxistas de Lisboa se han visto obligados a formar una SL (Sociedad Limitada), la mayoría de ellos con sus mujeres o familiares cercanos”, apunta João Manuel de Canceição Gómez, un taxista lisboeta de 50 años que conduce un automóvil con la estrella que distingue a la marca de Stuttgart, predominante en los vehículos dedicados al taxi en esta ciudad. Pintados en un discreto beige claro, muchos vehículos proceden del mercado alemán de segunda mano. “Se hace un *leasing* y se puede cambiar el Mercedes cada cinco años”, asegura João Gómez, “ya que me lo valoran bien. Como hago una media de 130.000 kilómetros al año, al cambiarlo me aseguro de tener siempre un vehículo en muy buen estado y eso, sin duda, atrae al



Obras, Mercedes y Figo, así es Lisboa



Todos los taxis de Lisboa son de un color beige suave.

“Una flota de 3.550 taxis circulan por Lisboa, en horario libre y sin jornada de descanso preestablecida”

cliente. Además, los vehículos destinados a taxi están exentos de pagar el impuesto de compra-venta”.

La licencia, las tarifas

La alvara (licencia) en Lisboa es más barata que en las zonas más turísticas como Cascáis. Muchos taxistas fueron anteriormente emigrantes en otros países, sobre todo euro-peos. Con sus ahorros, volvieron a Portugal y los invirtieron en un *alvará*. Con el tiempo formaron asociaciones (Amtrax, la más numerosa) y pusieron en marcha un servicio de radiotaxi (Auto-coop), al cual se adhieren actualmente poco más de la mitad de los vehículos, un número todavía significativamente bajo. Las tarifas están plenamente equilibradas, con el estatus eco-

nómico en el que se sitúa la capital de una nación europea.

La bajada de bandera subió de los 280 escudos (230 pesetas aproximadamente) en el año 1999 a los 320 escudos (260 pesetas) a partir del 2000. En horario nocturno, fin de semana y festivos, la tarifa es de 380 escudos (310 pesetas). El kilómetro se cobra a 59,5 escudos (50 pesetas aproximadamente) y sólo existen dos suplementos: 300 escudos (240 pesetas) por maletas y 150 escudos (120 pesetas) si el taxi acude tras una llamada telefónica. No existe suplemento de entrada o salida de aeropuerto, aunque sí una modalidad curiosa, “el taxi-boucher”, adoptada por los taxistas para acabar con los abusos de algunos desalmados, que engañaban sobre todo a los turistas extranjeros”, afirma João Gómez.

El “taxi-boucher” permite comprar un bono en el aeropuerto con el precio fijo (1.500, 2.000 o 2.500 escudos, según recorrido) que se entrega al taxista como pago. Éste, después, lo canjea en la oficina correspondiente.

Asociaciones profesionales

Los taxistas lisboetas cuentan con dos asociaciones profesionales encargadas de defender sus intereses.

Lo que no han logrado, hasta ahora, es ningún tipo de descuento en los carburantes, y todos ellos adquieren el gasóleo a precio de mercado: 125 escudos/litro (algo más de 100 pesetas/litro). João Gómez afirma que muchos, como él, poseen un “cartón de cliente” con el que consiguen, de la petrolera española Repsol, un descuento del 4%.



Lisboa tiene un buen número de taxis Mercedes.



Taxistas profesionales

Los taxistas de esta ciudad europea han conseguido que el acceso a la profesión sea profesional: deben obtener obligatoriamente un carné profesional, "para evitar al taxista pirata", asegura João Gómez. El permiso tiene un largo y descriptivo nombre: *Certificado de aptidão profissional de motorista de taxi* (certificado de aptitud profesional de conductor de taxi).

Para obtener el carné, la nueva generación de taxistas debe pasar obligatoriamente un curso de seis meses (200 horas) en una escuela oficial en la que se debe superar un examen de conocimiento de la ciudad, un idioma además del portugués y normas

de conducta en el tramo con el cliente.

João Gómez asegura que ésta es la parte más difícil de su trabajo, satisfacer y agradar al cliente a pesar del tráfico infernal de Lisboa. El pasajero de hoy le pone una dura prueba al respecto; le comenta de pasada su admiración por el Barça y le pregunta su

opinión sobre la marcha al Madrid del deportista más famoso y admirado en Lisboa: Luis Figo. Se lo piensa un instante y se decide por la diplomacia para contestar: "Entiendo la parte profesional de Figo", responde, "pero no la afectiva...", aunque los jugadores de fútbol son profesionales, ¿no?".

Lisboa y su taxi

Número de habitantes	3.333,0 (Lisboa y Vale do Tejo)
Número de licencias	3.550
Horario	Libre
Días de descanso	Ninguno
Bajada de bandera	320 escudos (260 ptas.)
Horario nocturno, fin de semana y festivos	380 escudos (310 ptas.).
km recorrido	59,5 escudos (50 ptas. aproximadamente).
Suplementos	300 escudos (240 pesetas) por maletas 150 escudos (120 pesetas) radioemisora
Suplemento entrada o salida aeropuerto	No existe.

TAULER

Del servei

Ordenances fiscals any 2001

Des del 24 de febrer de 2001 s'apliquen en el servei de taxi les Ordenances fiscals que tot seguit es relacionen. Van ser aprovades pel Consell Metropolità de l'Entitat Metropolitana

del Transport, celebrat el 8 de febrer, i van ser publicades en el Butlletí Oficial de la Província (BOP), segons estableix l'article 17.4 de la Llei 39/1988 d'Hisendes Locals.

Taxa d'adquisició d'una llicència

A satisfer en el moment de l'atorgament de la llicència

PRIMER TRAM:

Intervius general	441.130 ptes.
Intervius familiars 1r. grau	87.394 ptes.
Mortis causa	104.040 ptes.

SEGON TRAM:

En suspens fins que es resolgui el recurs de cassació de la Contribució Especial

Únic per a totes les classes d'adquisicions 500.000 ptes.

Taxes per serveis concrets

A satisfer en el moment de prestar el servei

Canvi de material nou	8.479 ptes.
Canvi de material usat	22.889 ptes.
Baixa de vehicle per avaria	20.808 ptes.
Baixa vehicle per sinistre	7.283 ptes.
Venda de normativa	750 ptes.
Alta de conductors	2.000 ptes.
Duplicats de llicència	2.000 ptes.
Duplicats de carnet	2.000 ptes.
Renovacions de carnets caducats	2.000 ptes.
Excedències	2.000 ptes.

Taxes pels drets de participació als exàmens per a la Credencial de Taxista

A satisfer en el moment de sol·licitar la inscripció

Proves psicotècniques	8.180 ptes.
Proves teòriques	22.440 ptes.
Repetició 1 bloc teòriques	7.480 ptes.
Repetició 2 blocs teòriques	14.959 ptes.
Proves teòriques per a antics titulars	22.440 ptes.
Repetició 1 bloc teòriques antics titulars	11.220 ptes.

Taxa d'homologació de vehicles

A satisfer en el moment de la sol·licitud

Única 535.000 ptes.

Diplomes per la formació contínua

Un grup de taxistes rebrà, el 2 d'abril, els diplomes acreditatius de la seva participació en els cursos de reciclatge professional, cofinançats pel Ministerio de Fomento i per la Confederación del Taxi de España.

L'acte comptarà amb la presència de Juan Miguel Sánchez, Director General de Transportes; de Francesc Narváez, President de l'IMET, i del Gerent d'aquesta mateixa institució, Daniel Fernández.

Els cursos s'han desenvolupat en el CDEC.

Publicitat

CATALANA DEL TAXIMETRO, S. L.



CATAX S.L.
C.Lepanto, núm. 217-219
(Barcelona)
Tel.: 93 231 11 07
Fax: 93 231 96 60
Laborables: de 07.00 a 22.00 h
Sábados: de 08.00 a 19.30 h
Domingos y festivos 9 a 13 h
No cerramos al mediodía

taxímetros Barcino®



TAXITRONIC

Taxímetros Barcino informa:
Los taxis que tengan instalado

Taxitronic	TX 4	NITAX	80
	TX10		85
	TX12		
	TX14		

Deberán cambiarlo antes del 1 de enero del 2002 ya que no pueden adaptar su cobro a euros.
Aconsejamos soliciten día y hora para efectuar el cambio de aparato.

Ciutat

La Policía de Barcelona solicita la colaboración del taxi

El pasado 10 de marzo, sobre las 21.30 horas, un ciudadano marroquí fue apuñalado en la plaza que se encuentra enfrente de la sala de fiestas El Molino en la avenida del Paral·lel.

El autor de los hechos huyó de la zona por la misma avenida en dirección al puerto, intentando parar un taxi de los que circulaban en ambas direcciones de aquella avenida.

Cuando llegó a la gasolinera próxima al puerto, entró en la misma para acceder a un taxi que se encontraba estacionado en este

lugar, pero tampoco fue aceptado por el conductor taxista. Volvió a salir a la avenida, momento en el que otro taxista lo cogió tomando dirección mar.

La Dirección General de la Policía solicita la colaboración del colectivo para localizar al taxista que recogió, entre las 23.00 y las 23.30 horas del 10 de marzo, a la altura de la gasolinera de la avenida del Paral·lel, cercana a la plaza de Carbonera, a una persona que se encontraba muy nerviosa con las siguientes características: "Varón de raza gitana, de unos 23-25 años; 1,75 de estatu-

ra; delgado pero fibroso; con el pelo muy largo, negro y ondulado, quizás con una coleta; perilla; que vestía chándal de color blanco y chaqueta de color granate; portador de varios anillos y collares de oro".

La Dirección General de Policía (Jefatura Superior de Catalunya-Grupo de Homicidios) agradece de antemano la colaboración del colectivo ante cualquier información que pueda resultar de interés para estas investigaciones.

Des del 15 de maig i durant un any s'exigirà el Certificat de Vida Laboral

A fi de comprovar l'adequació dels titulars de llicència a allò que disposa l'article 17.1 del Reglament Metropolità del Taxi, a partir del **15 de maig del 2001 i fins al 15 de maig del 2002**, els titulars de llicència i els administradors de les empreses del sector hauran de presentar el Certificat de Vida Laboral en la revisió metropolitana anual.

El Certificat esmentat haurà de sol·licitar-se prèviament a les oficines de la Seguretat Social més properes al domicili de cada professional i dels administradors d'empreses del sector.

La no presentació d'aquest document suposarà passar, de manera desfavorable, la revisió metropolitana.

Publicitat

VASECTOMÍAS SIN BISTURÍ Y SIN PUNTOS



CENTRE
EMAI

Técnica nueva, incorporación inmediata a la vida cotidiana

**Fimosis, frenillo, infecciones genitales.
Todo tipo de problemática sexual:
eyaculación precoz, impotencia, etc.**

Av. Diagonal, 369 (esq. Pau Claris) 08037 Barcelona, ☎ 932 157 323 y 934 872 398

PRECIO ESPECIAL
AMIGOS TAXISTAS

TALLERES NILO

AL SERVICIO DEL TAXISTA
SINIESTROS EN GENERAL

C. Nilo, 20 -Tel. 93 276 14 21
08016 Barcelona

Ral·li de Sitges

Expectació pel pas del taxi Rosalia

El taxi va ser novament present en el Ral·li de cotxes d'època de Sitges que anualment organitza el Patronat de Turisme d'aquella ciutat coincidint amb l'inici de la primavera. Enguany se n'ha celebrat la quarantatresena edició i ha aixecat la mateixa expectació de sempre al llarg del seu recorregut. El taxi va participar-hi amb el cotxe Rosalia conduït aquesta vegada per Josep Vera Viniegas, un jove taxista al qual acompanyaven altres membres de la seva família, també taxistes.



L'alcalde de Barcelona, Joan Clos; el president de l'IMET, Francesc Narváez i el gerent de la mateixa institució, Daniel Fernández, amb la família Vera Viniegas a la plaça de Sant Jaume.

Un dels moments preliminars de més gran expectació del Ral·li és la concentració de tots els cotxes d'època a la plaça de Sant Jaume de Barcelona, moment en què les autoritats de la ciutat saluden els participants. En aquesta edició, tant l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, com el president de l'IMET, Francesc Narváez, van voler saludar especialment la família de taxistes Vera Viniegas per la particularitat de participar-hi sent tots membres del sector del taxi.

Des de la seva sortida de la plaça de Sant Jaume, el Taxi Rosalia va aixecar expectació entre tots els assistents, però especialment entre aquelles persones que recordaven haver-lo vist circular pels carrers de Barcelona. La imatge que es repetia constantment era la de l'avi assenyalant al nét el model de taxi que l'havia traslladat un grapat de dècades enrere d'un lloc a un altre de la ciutat.



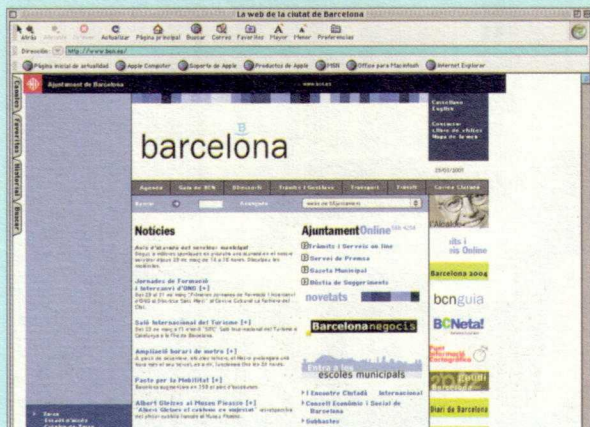
La família de taxistes Vera Veniegas va conduir el Rosalia en la 43a edició del Ral·li.



El taxi Rosalia desperta sempre molta expectació allí per on passa.

Dins de la xarxa

La fi del "torni demà" www.bcn.es



La pàgina web de l'Ajuntament de Barcelona ofereix la possibilitat des del mes de març d'accedir i iniciar des de l'ordinador personal la gestió de diferents tràmits municipals. Això vol dir que l'Ajuntament és a disposició del ciutadà les 24 hores del dia i els 365 dies de l'any. Es pot accedir a 12 grups d'apartats que permeten fer al voltant de 60 tràmits relacionats amb l'activitat econòmica i l'ocupació, amb la circulació, els vehicles i el transport, el comerç, amb la hisenda municipal, l'urbanisme, l'habitatge, el territori o la via pública, entre d'altres.

Juntament amb aquesta iniciativa, continua amb el mateix ritme de funcionament el telèfon 010 i l'atenció personalitzada en les diferents oficines municipals.

Congressos i convencions

www.barcelonaturisme.com

Una de les pàgines web més visitades des de l'estranger interessats en visitar la ciutat es la de Turisme de Barcelona. Recomanen als taxistes

Lleure

Excursió al turó de Montcada

Si voleu fer una passejada a peu pel turó de Montcada i prendre el sol, el taxista Mariano Gutiérrez (llicència 689) hi organitza una excursió el 29 d'abril proper. Amb aquesta sortida es pretén descobrir una mica més la llegenda que envolta el castell i unes coves que es troben a la zona.

Animeu-vos i animeu els vostres fills i la família! El punt de trobada serà el vestíbul de l'estació de Renfe Sant Andreu Comtal, a les 11 del matí. L'excursió fins a Montcada –com ja es pot suposar– es farà amb tren. Us heu d'emportar l'entrepà i les begudes.



no passar-la per alt i, especialment, executar l'enllaç amb Convention Bureau perquè tindran l'oportunitat de conèixer d'antuvi la previsió de congressos i convencions que tindran lloc durant l'any a Barcelona.

El mercat de convencions i congressos és molt interessant per a la ciutat i, per tant, per al taxi. L'any 2000 van passar 269.508 delegats per Barcelona i per aquest motiu (133.957 van assistir a congressos i 135.552 a convencions i viatges d'incentiu).

Publicitat

TALLERES ADA, S.A Diesel y gasolina

Mecánica - Electricidad -
Planchería - Neumáticos
Pintura - Aire acondicionado -
Alineación de direcciones

Constantemente adaptados
a las necesidades del taxi

c. Rafael Campalans, 164
Tel. 93 421 87 77
Tel./Fax: 93 421 8978
08903 L'Hospitalet de Ll. (Barcelona)



Romabell, s.l.

Taller de reparación de
automóviles
siempre al servicio del

TAXI

Pº. Universal, 9-13 08031 Barcelona

Tel. 93 427 13 54



RADIADORES AUTOMOVILES RADIOAUTO

Venta y reparación. Limpieza circuitos.
Sistema automático con la máquina LAV,
RA; MON que garantiza limpieza del circuito
al 100% en un tiempo record

Nuevos 18 meses de garantía.

PRECIOS ESPECIALES

Marqués de Foronda, 13 (Horta)
Tel. 93 420 66 29

Turisme 2000

Nota alta per a Barcelona

La puntuació que els turistes donen a Barcelona, segons el balanç del turisme registrat a la ciutat el 2000, ha estat d'un 7,88%, un quart de punt més que l'any 99. La ciutat viu una època turística ascendent. Aquest mateix balanç situa el 2000 com el millor any turístic dels darrers anys i les perspectives futures continuen sent molt positives.

Barcelona és un destí de mercats turístics que no són bàsicament europeus. Durant el 2000 aquest segment va suposar el 29,6% de tot el turisme de Barcelona (3.149.002 persones), sent el més important el turisme procedent dels Estats Units, d'Amèrica Llatina i Japó, en aquest mateix ordre. Tot i així continua sent el turisme procedent d'Europa el més significatiu, un 45,4% del total de les pernoctacions del 2000, que van arribar als 7.729.479 persones.

Una altra dada significativa del balanç remarca que les estades per negocis van sobrepassar per primera vegada la barrera dels tres milions, i es van situar en el 39,2% del total de pernoctacions i, d'altra banda, l'ocupació hotelera va experimentar l'ascens més important dels darrers anys amb un 84% sobre el total del nombre d'habitacions de què disposa la ciutat.

Per donar resposta al creixement de l'activitat turística, Barcelona disposarà l'any 2003 –segons les previsions de Turisme de Barcelona– de 38.781 places hoteleres, amb un total de 224 hotels. La ciutat va incorporar 13 nous hotels el 2000.



El mercat de creuers es consolida en el conjunt del mercat turístic. Van passar pel Port de Barcelona 572.571 passatgers de creuers, 26.548 més que el 1999. Les previsions apunten que la temporada 2001 en aquest segment vacacional serà encara més bona que la del darrer any.

Punts més visitats

Sagrada Família	1.420.087 persones
Centre Cultural Caixa Catalunya	1.386.721 persones
Museu del Barça	
Museu Picasso	
Equipaments	
L'Aquàrium	1.563.721 persones
Poble Espanyol	1.478.546 persones

Agraïment especial

El senyor Enric Soriano vol agrair públicament al taxista que, el 19 de febrer passat, el portés des de la plaça de Colom fins a la plaça de Palau. El servei, afirma aquest usuari, va ser absolutament normal, però en el moment de pagar el servei se li va caure el clauer, de la qual cosa es va adonar després amb l'ensurt consegüent, ja que el seu domicili és a Vilanova i la Geltrú. Aquest usuari remarca el gest del taxista que no va dubtar en tornar al lloc on l'havia deixat per buscar-lo i per tornar-li el clauer. Fins i tot, subratlla el client, havia buscat l'ajuda d'un agent de la Guàrdia Urbana. El taxista que va realitzar aquest servei ha de posar-se en contacte amb el senyor Soriano trucant al telèfon 938 930 111.

Publicitat



¡¡Siempre en todas sus compras!!



OPTICA Castillo

Descuento:

En gafas graduadas, Sol y Lentillas
Para Taxistas y familiares
Servicio control visión gratuito.

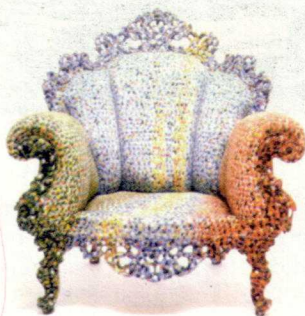


Provença, 117 (Urgell)
Tel.: 93 454 3853

P Parking gratuito clientes
C. Urgell, 145 (Auto Industria)

Exposicions

L'antidisseny de Mendini al Museu d'Arts Decoratives



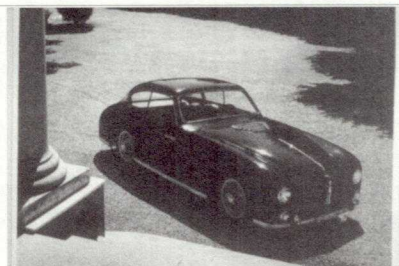
El Museu d'Arts Decoratives (Palau de Pedralbes) ofereix fins al 22 de juliol l'exposició *Alessandro Mendini entre les arts* que dona conèixer a Barcelona el treball d'aquest dissenyador, pintor, arquitecte i teòric cultural italià. Mendini és un dels màxims exponents de l'antidisseny i membre fundador del Global Tools, una escola d'antiarquitectura i antidisseny creada en 1973. La finalitat d'aquest moviment va ser la de transmetre, d'una manera humorística, la idea que el disseny innovador havia de trencar les normes que fins llavors s'havien imposat. Com a teòric, Mendini va promoure el disseny banal, guarnint els seus objectes amb colors brillants i extravagants. És molt famosa dins de la seva producció la cadira Proust que es pot veure a la mostra.

Lloc: Museu d'Arts Decoratives (Palau de Pedralbes)
Fins al: 22 de juliol
Horari: de dimarts a dissabte, de 10 a 18 hores
Diumenges i festius: de 10 a 15 hores

Exposicions

El luxe dels Pegaso

En el Centre de Cultura Contemporània de Barcelona es pot visitar encara l'exposició *Un visionari en l'Espanya de la postguerra*, que mostra un conjunt d'11 cotxes de luxe Pegaso que durant la dècada dels 50, en plena autarquia, va crear el barceloní Wilfredo Pelayo Ricart impulsat per ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones, SA). Els Pegaso esportius i de competició del barceloní Ricart es van passejar per moltes competicions i ciutats europees i van ser una raó publicitària per al règim.



El "Thrill" cotxe Pegaso Z-102

Avui, després de 50 anys, s'exposen en el CCCB com a la mostra d'una època enganyada per un fals miratge.

Lloc: Centre de Cultura Contemporània
 c. Montalegre, 18
 Fins al 4 de juny

Música

Primeres figures en el XX Festival de Guitarra de Barcelona

Des del 29 de març fins al 27 de juny Barcelona és escenari del XII Festival de Guitarra, amb un programa que compta amb artistes de primera línia. El març van participar-hi Compay Segundo, Vicente Amigo i Joel Xavier Trió, però la resta de programació és força interessant. El 5 d'abril actua a l'Auditori, Raimundo Amador; el dijous 19, al Casal del Metge, Jaume Torrent, Arnaldur Arnarson; i el 6 de maig, a Luz de Gas, Chicuelo. El Festival tancarà amb dos concerts de Paco de Lucía, el 26 i 27 de juny a l'Auditori. El Festival està dirigit per Ichiro Suzuki.

Tindrà més informació en l'adreça electrònica: www.the-project.net.

Publicitat

**RECAMBIOS
TAXI-AUTO SL**



ACCESORIOS

**Recambios en general
al servicio del Taxi**

Ofrecemos grandes descuentos

HORARIO: DE 8 A 20 HORAS
NO CERRAMOS AL MEDIODIA

Central: Castillejos, 306
 08025 BARCELONA
 Tel. 93 436 04 00
 Fax 93 436 04 05

Cartellà, 189
 08031 BARCELONA
 Tel. 93 357 44 54

Publicitat



**HIDRÁULICA
AUTOMOCIÓN-REPARACIÓN**

-Servo dirección
 -Cambio automático
 -Bomba dirección
 -Hidráulica Citroën

C/ Balmes, 183 Pol. Ind. Monsolis
 08930 - Sant Adrià del Besós
 Tel. 93 278 26 05

ABOGADOS

PRECIOS ESPECIALES PARA TAXISTAS

Recursos accidentes de circulación -
 Separaciones - Divorcios - Nulidades
 Eclesiásticas - Herencias - Contratos -
 Compraventas - Desahucios - Recursos
 administrativos y multas

C. Roselló, 233, 3º 1ª
 (junto Rambla Catalunya) Barcelona
 Teléfono: 932 183 861

**Auto
Evasion**

**MECÁNICA Y ELECTRICIDAD
DEL AUTOMÓVIL**

Trinxant, 93 (esq. c/ Indústria)
 Teléfono 93 347 13 59
 08026 BARCELONA

Servei

227 taxistes tenen pendent la revisió metropolitana

Des del mes de gener fins al 20 de març, els 227 taxistes que tot seguit es relacionen no havien complert amb l'obligació de passar la revisió metropolitana. En cas que la situació persisteixi, l'IMET actuarà segons estableix la reglamentació vigent.

Un cop més volem recordar que la revisió metropolitana és una de les obligacions de tot professional taxista. Amb aquesta es pretén garantir al client que el vehicle que condueix el taxista és apte per a prestar el servei i, que a

la vegada, té en vigor tant l'assegurança com la documentació que l'acredita i li permet treballar en el sector del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Tots sabem que la llicència de taxi habilita per traslladar persones d'un punt a un altre i les persones que són transportades per cada taxista tenen el dret de ser ateses de la millor manera, en les millors condicions tècniques i, és clar, amb totes les garanties de seguretat i cobertura en cas de produir-se un accident.

26	1331	2488	3623	4991	6790	7963	9057	10141
48	1332	2490	3700	5156	6811	8002	9117	10199
49	1408	2556	3762	5321	6820	8084	9187	10207
147	1409	2574	3798	5429	6845	8197	9210	10233
155	1424	2586	3819	5501	6858	8207	9225	10281
263	1508	2645	3853	5526	6860	8270	9313	10310
310	1522	2747	3875	5570	6974	8328	9319	10317
316	1531	2784	3912	5593	7110	8330	9334	10374
358	1566	2873	3961	5601	7131	8414	9397	10426
437	1744	2879	3980	5704	7194	8466	9415	10474
446	1746	2896	4007	5759	7372	8467	9665	10532
610	1777	2956	4020	5835	7469	8492	9695	10535
738	1784	2974	4027	5857	7483	8551	9743	10559
879	1787	2996	4137	6034	7490	8592	9773	10617
918	1852	3052	4174	6060	7552	8609	9834	10662
961	2003	3053	4213	6071	7577	8631	9887	10665
989	2008	3071	4244	6182	7604	8812	9892	10748
1006	2054	3092	4255	6194	7619	8817	9900	10887
1029	2055	3148	4313	6200	7672	8927	9910	10895
1060	2134	3201	4322	6366	7691	8938	9914	
1098	2185	3212	4366	6395	7697	8940	9929	
1229	2282	3326	4381	6404	7731	8941	9951	
1233	2300	3352	4393	6519	7734	8979	9962	
1235	2311	3391	4425	6545	7811	8993	9971	
1260	2398	3460	4705	6594	7857	9007	10042	
1287	2434	3586	4894	6757	7871	9014	10069	

Publicitat




933 - 300 - 300

ÚNETE A NOSOTROS

Por sólo 9.381 ptas. + IVA al mes

Nuestra experiencia es de 22 años en el sector 45.000 servicios al mes y central informatizada.

C/ María Barrientos, 4-6 / Tel.: 93 339 92 62 / www.servitaxi.com

TALLERES



DITRANS, S.L.

ANTES RECICLAJES TRADER

Reparación y sustitución de:

Transmisión	Direcciones
-Reparada	-Asistidas
-Semi-nueva 25% dto.	-Mecánicas

Esfers suspensió

CITROËN

Servicio especial al amigo taxista (mano de obra gratis)

SERVICIO RÁPIDO

Pasaje Milans, 20

Tel. 93 261 20 55

08907 L'HOSPITALET

Servei

Edicto

Al ser imposible la entrega de las notificaciones en el domicilio de los interesados que se citan, por el presente se les comunica que se han iniciado los expedientes informativos que a continuación se relacionan:

Denunciado: F. F. V.

Licencia: 5923

Exp. Informativo: 2000/731

Hecho denunciado: Circular con pasaje llevando el módulo apagado

Denunciado: A. G. P.

Licencia: 6539

Exp. Informativo: 2000/776

Hecho denunciado: Circular con pasaje llevando el módulo apagado

Denunciado: M. P. P.

Licencia: 3793

Exp. Informativo: 2000/589

Hecho denunciado: Circular con pasaje llevando el módulo apagado

Denunciado: R. M. M.

Licencia: 8487

Exp. Informativo: 2000/539

Hecho denunciado: Circular con pasaje llevando el módulo apagado

Como primera medida se les requiere para que en un plazo de

15 días subsanen el deficiente funcionamiento del módulo en la ITV de Badalona o Sant Just.

Asimismo, se les hace saber que el instructor del mencionado expediente, a la vista del resultado de la inspección realizada, podrá solicitar otras actuaciones o proponer iniciar el correspondiente procedimiento sancionador por infracción del artículo 59 2 d en relación al artículo 35 apartado 1 del Reglamento Regulador del Servicio Metropolitano de Autotaxis, sancionable con una multa de hasta 25.000 ptas.

Barcelona, 21 de marzo de 2001
Departamento de Sanciones
Marc Sanchís

Edicte

Havent estat impossible la notificació en el domicili dels interessats que se citen, per la present se'ls comunica que s'han iniciat els expedients informatius relacionats a continuació:

Denunciat: M. P. B.

Llicència: 4234

Exp. Informatiu: 2001/54

Denunciat: A. M. P.

Llicència: 5589

Exp. Informatiu: 2000/718

Denunciat: J. M. M. C.

Carnet: 28253

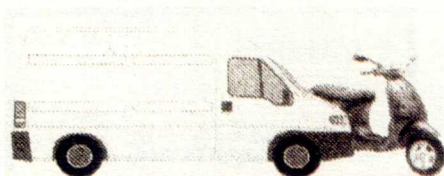
Exp. Informatiu: 2000/569

Dins d'aquest marc d'actuacions els agraïrem que en el termini de 15 dies comptats a partir de la publicació del present edicte, passin per aquestes oficines per tenir una entrevista personal amb el Departament de Sancions.

Se'ls fa saber que la compareixença és obligatòria, de conformitat amb el que estableix l'art. 40 de la Llei 30/92, de 26 de novembre, del Procediment Administratiu Comú, amb relació a l'art. 50 de la Llei 12/87, de 28 de maig, de la Generalitat de Catalunya, de regulació del transport de viatgers per carretera en vehicles de motor, i l'art. 30 del Reglament Regulador del Servei Metropolità d'Autotaxis, i que el fet de no comparèixer, sense causa justificada, suposaria una obstaculització de l'activitat inspectora, tipificada com a falta molt greu en l'art. 53.3 e) de la Llei 12/87 abans esmentada, i que té prevista una sanció de 230.001 a 460.000 ptes.

Barcelona, 21 de març de 2001
Departament de Sancions
M^a Teresa García Millán

Publicitat

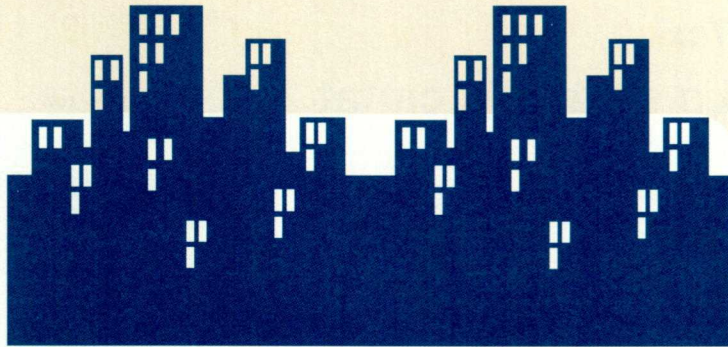


CENTRAL DE RECADERÍA URGENTE

SERVICIOS DE MENSAJERÍA

Tel. 93 494 05 58 Horario: de 8 a 19 horas. No cerramos al mediodía

La salut a Barcelona

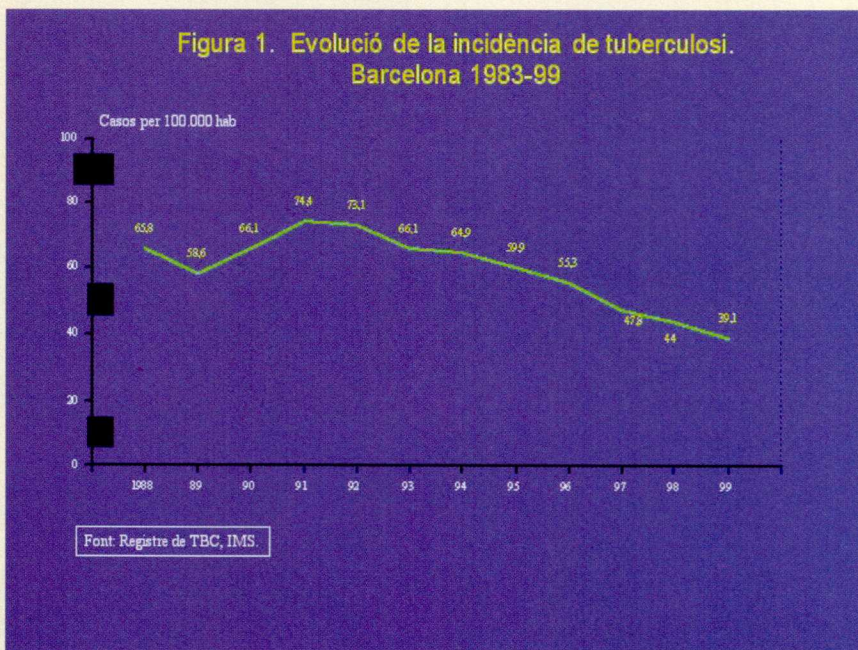


Des de fa 17 anys, la ciutat de Barcelona elabora un informe anual sobre la situació de la salut i dels serveis sanitaris, fet que suposa un esforç singular i pioner a Espanya per prendre el pols de manera continuada al conjunt dels ciutadans i ciutadanes, així com del seu entorn mediambiental i social. En aquest breu espai, es fa un resum de les principals característiques i tendències de la salut a Barcelona.

L'entorn

Des del punt de vista sociodemogràfic, destaca l'evolució de l'increment de l'esperança de vida, que se situa en 75 anys per als homes i 82 anys per a les dones, assolint els nivells més alts de la història de la ciutat. Aquesta bona notícia s'acompanya lògicament d'un augment del nombre de persones grans (el 21% de la població té més de 65 anys), una part creixent de les quals viuen soles. Aquesta tendència només és parcialment contrarrestada per l'increment de població immigrant, generalment més jove.

Pel que fa a la qualitat de l'aire que respirem, s'observa una tendència general a la millora de la contaminació atmosfèrica, essent les partícules i els contaminants secundaris les principals fonts de contaminació ambiental, en general més relacionades amb el trànsit rodat.



La salut i els seus determinants

Entre les dones de més de 30 anys es donen més naixements, i de forma creixent en les de més de 35 anys, fet que reflecteix els canvis socioeconòmics i culturals profunds que s'han produït respecte a la maternitat en els darrers vint anys. També segueix augmentant la proporció dels naixements a Barcelona de mares nascudes fora de l'Estat espanyol, amb predomini de mares procedents de països de renda baixa. El control de l'embaràs en les gestants de Barcelona és generalment adequat, encara que es manté la realització d'un nombre innecessàriament alt d'ecografies.

D'altra banda, se segueix consolidant la tendència a la disminució de la incidència de la tuberculosi i de la sida, s'assoleixen els nivells més baixos de la dècada (Figura 1). En el cas de la tuber-

culosi, aquesta tendència es deu, sobretot, a les millores en el diagnòstic precoç i en el seguiment del tractament, i en el cas de la sida, es deu principalment a l'efectivitat de les teràpies antivirals, sense oblidar les accions de promoció i prevenció de conductes de risc, tant des del món educatiu, com des del món sanitari i laboral. També ha anat disminuint la mortalitat per malalties del cor i cerebrovasculars.

Pel que fa a l'ús de drogues no institucionalitzades s'està observant la confirmació de les tendències de disminució dels casos coneguts d'usuaris d'heroïna, i d'un increment d'usuaris de cocaïna. Al voltant del 10% d'adolescents de 13-14 anys són fumadors. En el grup de 16 anys destaca el 33% de noies fumadores, enfront del 19% dels nois.

S'observa un increment del nombre de lesionats per accidents de trànsit atesos als serveis d'urgèn-

La salut a la ciutat

cies, un fet que s'afegeix a la interrupció, des de 1996, de la tendència fins llavors decreixent de la mortalitat per accidents de trànsit. Es manté l'increment dels accidents laborals greus, especialment per l'increment dels accidents de trànsit durant la jornada laboral.

La mortalitat global i prematura ha disminuït entre el 1990 i el 1998, en part per la important disminució de la mortalitat per sida des de l'any 1995. Barcelona, en comparació amb altres ciutats i regions d'Europa, presenta una menor mortalitat per malalties cardiovasculars i cerebrovasculars, així com per malalties de l'aparell respiratori i suïcidis (Figura 2). En canvi, la mortalitat per sida la situava entre les primeres ciutats i regions europees.

Els serveis sanitaris

S'incrementa lleugerament la cobertura de l'atenció primària, arriben a un 49% de població coberta pel model d'Atenció Primària denominat reformat al 1999 (Figura 3). També se segueixen incrementant les hospitalitzacions a Barcelona -amb una proporció apreciable de pacients residents de fora de la ciutat-, així com el nombre d'urgències ateses als serveis hospitalaris. En aquest sentit, l'estudi de les urgències de la ciutat ha permès conèixer que l'increment de les urgències ateses en el període hivernal és deu sobretot a l'activitat del Servei Coordinador d'Urgències de Barcelona (SCUB-061), fonamentalment per malalties respiratòries i en la població major de 64 anys. En aquest període no es va observar un increment de les urgències als serveis hospitalaris, però sí que va augmentar la proporció d'ingressos. Cal destacar que és encara important el desconeixement que té la població atesa als serveis d'urgències dels hospitals

Figura 2. Taxa de mortalitat global estandarditzada per edat, a diferents ciutats/regions d'Europa

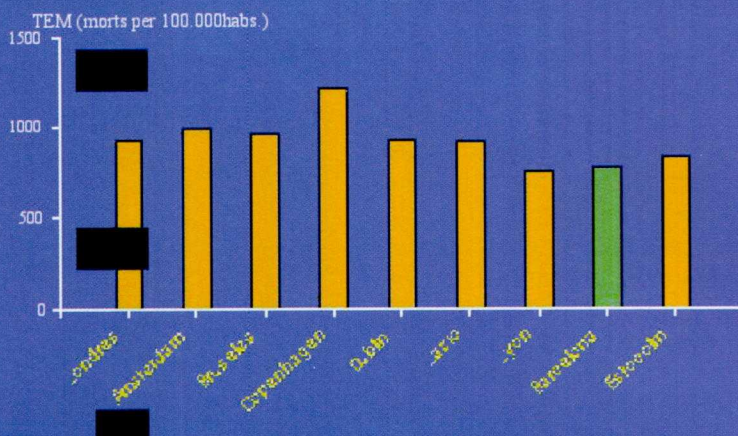
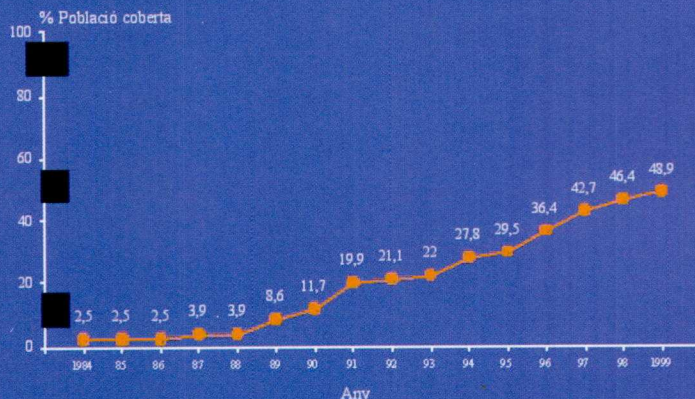


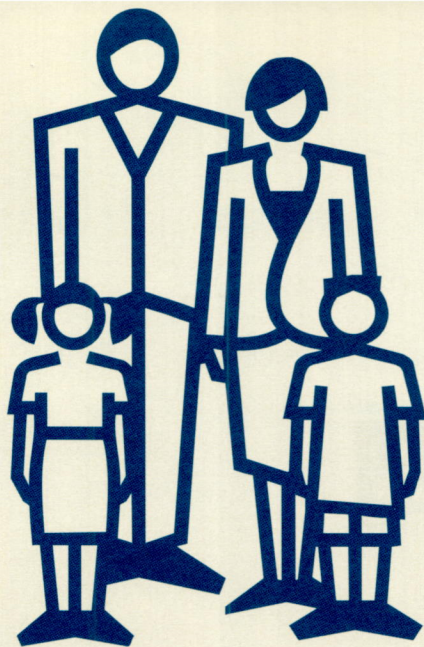
Figura 3. Evolució de la cobertura poblacional de la reforma de l'atenció primària. Barcelona, 1984-1999



amb relació a l'existència dels centres d'Atenció Primària i el SCUB-061 com a punts d'atenció a les urgències. Finalment, s'han incrementat globalment els recursos socio-sanitaris d'internament, convalsència, cures pal·liatives i atenció a la sida, així com el nombre de places d'hospital de dia, i també dels recursos per a l'atenció de la salut mental.

En resum, les tendències principals de la salut i dels seus deter-

minants a Barcelona indiquen la consolidació dels indicadors demogràfics associats amb la millora de l'esperança de vida i al creixement de la immigració. Tot i que el perfil epidemiològic de la ciutat no presenta variacions substancials recents, alguns dels problemes de salut que més impacte negatiu van tenir en la dècada anterior (sida i tuberculosi, especialment) han tingut una incidència que ha minvat considerablement, mentre que han



anat emergint altres problemes, com ara el consum de cocaïna, els accidents de trànsit i laborals i el tabaquisme en adolescents. Pel que fa als serveis sanitaris a Barcelona, s'observa una tendència global a una més gran dotació i activitat, incloent-hi l'atenció primària, l'atenció a urgèn-

cies i l'atenció hospitalària. Cal tenir en compte que l'envelliment i la immigració plantegen demandes addicionals i específiques dels serveis sanitaris, especialment en l'àmbit de l'atenció sociosanitària i de la salut mental.

El coneixement de tots aquests aspectes contribueix de manera activa a desenvolupar i donar suport a polítiques de salut basades en la identificació acurada, l'anàlisi aprofundit dels problemes de salut i dels seus determinants, i en la posada en pràctica d'aquelles estratègies, programes i accions per les quals existeixin evidències de la seva efectivitat.

Institut Municipal de Salut Pública
Ajuntament de Barcelona

TaxiSalut

La salut a la ciutat



Per a més informació,
podeu consultar la web:
www.imsb.bcn.es,
així com la sèrie Informes
de Salut a Barcelona, Ins-
titut Municipal de Salut
Pública, Ajuntament de
Barcelona.

Publicitat



**NUEVO ALMERA SEDAN.
DESDE 2.132.000 PTAS
LA MEJOR ELECCIÓN. DE CALLE.**

OFRECEMOS EL MEJOR EQUIPAMIENTO DE CALLE.
OFRECEMOS LA MEJOR GARANTÍA DE CALLE.
OFRECEMOS EL MEJOR PRECIO DE CALLE.
OFRECEMOS EL MEJOR MOTOR DIESEL DE CALLE.
HASTA 110 CV DE INYECCIÓN DIRECTA.
PARA LA CIUDAD, EL NUEVO ALMERA SEDAN
ES DE CALLE, LA MEJOR ELECCIÓN.



SEE THE CHANGE **3** AÑOS DE GARANTÍA
o 100.000 KM
www.nissan-almerna.com

MARESMOVIL

Pere IV, 359 - Tel. 98 303 41 20 - Fax 93 303 41 21 / Avda. Borbo, 58 - Tel. 93 243 59 40 - Fax 93 243 59 41 - Barcelona

* P.V.P. Recomendado (Incluye IVA, Transporte, Nissan Assistance y 3 años de garantía o 100.000 Km.). Para condiciones a cooperativas dirigirse a su Concesionario Nissan.
Precios válidos para Península y Baleares y vehículos en stock. Modelo presentado Luxury 2.2 Di 4 P.

El que diu la premsa



LUNES, 19 DE FEBRERO DE 2001 / N.º 42.847

Fundada en 1881 por don Carlos y don Bartolomé Godó

150 ptes. (con interiores, 400 ptes.)

¡Taxi, libre!

Con frecuencia comprobamos cómo algunas afirmaciones sostenidas por las autoridades responsables de velar por la eficiencia de las actividades reguladas no son correctas. Además, casi nunca aparecen los argumentos que sustentan sus falsas apreciaciones. Parece como si sus autores fueran seres anónimos aunque estén en nómina. La oportuna rectificación es la gran ausente. Se tiene la sensación de que la discusión entre los responsables de la administración reguladora y el ciudadano se plantea en los duros términos del diálogo de la magnífica película de John Huston "Paseo por el amor y la muerte": "Lo tendrás que aceptar sin ninguna duda". "Nunca acepto nada de esta forma." "Esto cambiará."

Afortunadamente, ahora los ciudadanos y los operadores económicos someten a la oportuna crítica muchos de los argumentos defendidos por los reguladores con la esperanza —en ocasiones vana— de que la contundencia de lo evidente modifique los comportamientos del pasado que acriticamente han sobrevivido. En muchos casos, detrás de las bambalinas del teatro administrativo tan solo existe la defensa de los intereses derivados de algún mecanismo concesional que aporta sus dosis, grandes o pequeñas, de monopolio y los correspondientes beneficios.

Esta reflexión tiene su origen en la larga espera de un taxi o, alternativamente, de un autobús y la obligada caminata bajo la lluvia provocada por la ausencia de tan útiles medios de transporte cuando funcionan adecuadamente. Tal circunstancia me ofreció la oportunidad de reflexionar sobre el transporte público de viajeros y, en particular, sobre el taxi. El punto de partida de mis pensamientos fue la afirmación, reiterada, de que el número de licencias es elevado, por lo que es necesario proceder a su amortización cuando, en realidad, frecuentemente (noches, horas punta, festivos, vacaciones, días de lluvia, por ejemplo) faltan taxis. Seguramente no se ha querido reflexionar sobre una regulación alternativa y los reguladores han preferido la comodidad de la rutina a un nuevo sistema más acorde con la realidad actual. Un repaso a otras experiencias pone de manifiesto que dicha actitud no es la mejor de las posibles.

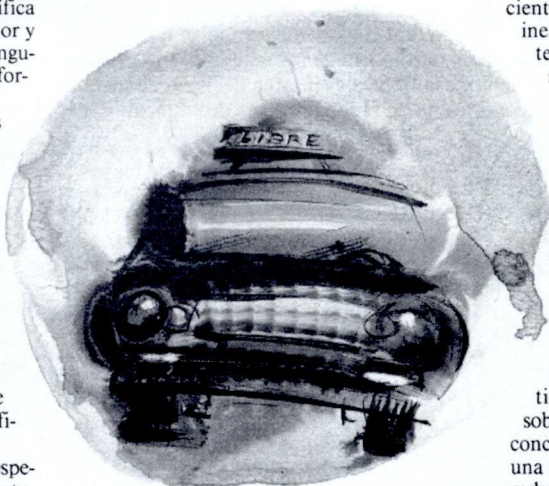
Viscusi, Vernon y Harrington Jr. ("Economics of regulation and antitrust", 1992) han descrito con precisión el origen de los taxis y su

posterior regulación en Estados Unidos. Todo empezó con el desarrollo de la industria del automóvil y la posterior demanda de servicios de taxi y su regulación por las autoridades municipales durante los años veinte. El fuerte desempleo provocado por la gran depresión provocó que muchos trabajadores que habían perdido sus puestos de trabajo encontraran ocupación como taxistas. La intensa competencia entre los operadores provocó, en muchos casos, elevadas pérdidas económicas. Ante tal situa-

sitivo. En efecto, donde las autoridades reguladoras han introducido cambios en el sector del taxi se han registrado mejoras organizativas y en la atención a los consumidores. Mencionan los citados autores que la reducción de las barreras de entrada en ciudades como Portland, Seattle o San Diego provocó tasas de crecimiento del número de taxis entre los años 1979 y 1984 del orden del 12,3 y 128 por ciento, respectivamente. Y en Seattle, por ejemplo, entre 1979 y mediados de 1981 el número de empresas de taxis se incrementó en casi un 50 por ciento. Como la eliminación de la regulación ineficiente se traduce en una mayor competencia entre los distintos operadores, se sostiene que los precios se han situado en un nivel inferior al correspondiente a una situación con barreras de entrada y escasa competencia.

No olvidemos que, cuando un bien se hace administrativamente escaso, como ocurre en los casos de la distribución de licencias de taxi o las farmacias, debe pagarse por acceder a dicho bien y el coste de las licencias pagadas por los nuevos propietarios se convierte en un obstáculo a la reducción o al menor crecimiento de las tarifas o los precios y es repercutido sobre el proveedor, sobre el cliente o sobre ambos, dependiendo de la situación concreta de los mercados. Alternativamente, una mayor libertad de entrada supone una reducción del precio de las licencias. El ejemplo de San Diego es elocuente: con barreras de entrada, el precio de una licencia de taxi en el año 1979 oscilaba entre 8.000 y 15.000 dólares. Cuando se facilitó la entrada de nuevos operadores en 1983, el precio de las licencias descendió significativamente y pasó a oscilar entre mil y dos mil dólares. Esta reducción de los costes de entrada, si el mercado funciona, acaba beneficiando a los consumidores.

Y de la reflexión surge una propuesta: ¿por qué no se procede a estudiar el cambio de la regulación, permitiendo la entrada de operadores organizados que compitan entre ellos y dejando al mercado regulado eficientemente (calidad, seguridad, servicios mínimos, por ejemplo) que establezca tanto el número óptimo de licencias como los precios? Y, tras el estudio, ¿por qué no se hace una prueba en un mercado específico representativo del conjunto? En cualquier caso, parece mejor una actitud que tome como punto de referencia la modernización del sector, la eficiencia y los intereses de los consumidores que la contemplación ensimismada de un pasado imperfecto.●



JAVIER AGUILAR

DONDE LAS AUTORIDADES reguladoras han efectuado cambios en el sector han mejorado la organización y la atención a los consumidores

ción, los menos eficientes se apresuraron a solicitar a las autoridades la imposición de severas restricciones a la entrada. Tan estrictas fueron las restricciones que en Boston, por ejemplo, en el año 1980 había tan solo 1.525 taxis, el mismo número que cincuenta años antes.

Sin embargo, los reguladores no deberían pensar que el pasado siempre es perfecto. Si se razona creativamente sobre dicho pasado y se intenta perfeccionarlo, el resultado suele ser po-

AMADEU PETITBÒ, economista

TRIBUNA

iTaxi de calidad!

MIGUEL TOMÁS Y LLUÍS BERBEL

Amadeu Petitbó, ex presidente del Tribunal de la Competencia, en un artículo en estas páginas hablaba sobre la necesidad de desregularizar el sector del taxi, pero obvió bastante información de lo que significó y significaría esta medida y su repercusión en los ciudadanos, como ya ha sucedido en ciudades estadounidenses.

La desregularización implicaría más taxis en la calle (actualmente 11.000 en Barcelona), menor recaudación, menor inversión en el vehículo, más coches viejos, peor calidad de servicio. El sector del taxi invierte al año unos 4.000 millones de pesetas en la renovación de la flota.

La desregularización del sector no implica bajadas de precios, todo lo contrario. El señor Petitbó hace referencia a varias ciudades estadounidenses que experimentaron "la reducción de barreras" para acceder a las licencias de taxi, y que comportó el crecimiento del número de taxis, pero no explica que en todas ellas el precio no bajó, sino al contrario, aumentó, como en Seattle, en San Diego, en Tucson y en Phoenix. Estudios realizados por distintas universidades americanas (doctora Sandra Rosenbloom, Texas, y doctor Roger Teal, California) llegaron a la conclusión de que la desregularización del taxi fue un fracaso en lo referente a la aportación de unos beneficios sustanciales a los taxistas, empresas de taxis o usuarios.

Tal y como lo enumeró el doctor Dempsey en un artículo publicado en la revista "The Transportation Law Journal" (Denver): Aumento significativo en nuevas entradas, disminución en la eficiencia operativa y en la productividad, aumento del tráfico, del consumo de energía y de la contaminación; aumento de tarifas, disminución de los ingresos para el taxista, deterioro del servicio.

La reducción de tarifas comporta una reducción de ingresos y tiene una corta duración en el mercado, ya que la demanda no reacciona. Al final, "la única salida es subir los precios", explican los economistas Berenguer y Clivillé en una reflexión que realizan en "El libro blanco del taxi" (1994) sobre la experiencia americana.

El sector del taxi ha de ser un servicio privado de interés público. Y no como se quiere dar a entender, un sustituto del transporte público. Es indudable que en muchas ocasiones, cuando de forma deliberada se habla del sector del taxi, no se habla de otras

**DESREGULARIZAR EL
sector no implicaría
bajadas de precios
ni mejor servicio,
sino lo contrario**

realidades, las de verdad: el gran número de horas de sus conductores, el levantar cada día una empresa que a nivel global transporta al año 110 millones de pasajeros sin ningún tipo de coste social ni económico para el

erario público (el autobús traslada a casi 200 millones, con el coste público adicional que comporta subvencionar el citado transporte junto con el metro), la calidad del servicio, el trabajar al 50 por ciento de ocupación...

Barcelona es ejemplo europeo en la prestación de un servicio de calidad debido a una regulación municipal que desde 1931 desterró el modelo de flotas y apostó por la explotación artesanal. El señor Petitbó no ha conseguido como presidente del Tribunal de la Competencia que, una vez liberado el sector de los carburantes, bajaran los precios entre los distintos operadores. En el taxi pasaría igual.●

MIGUEL TOMÁS ROMERO, *presidente del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC)*

LLUÍS BERBEL SALCEDO, *secretario general de la unión intercomarcal de Barcelona del STAC*

Publicitat



TALLERES GARCÍA, S.A.
CONCESIONARIO PEUGEOT

Les Corts
Gran Vía Carlos III, 63
Teléf. 933 30 75 70

BARCELONA

Eixample
c. Aragón 4 - 6
Teléf. 933 25 55 00

ESPLUGUES

c. Laureado Mira, 146
Teléf. 934 73 75 25



PRECIOS VEHÍCULOS

PINTADO, NO MATRICULADO

SR HDI 90

Precio: 2.575.000

SR HDI 110

Precio: 2.825.000

ST HDI 110

Precio: 2.995.000

SV HDI 110

Precio: 3.195.000

SV HDI 136

Precio: 3.395.000

L'usuari



L'Oficina d'Atenció al Taxista rep diàriament trucades i notes d'agraïment de diferents usuaris i clients dirigits a aquells professionals del taxi que fan tot el possible perquè els objectes oblidats en els seus vehicles tornin als seus propietaris.

Fins al 15 de març de 2001, els titulars que a continuació es relacionen van donar solució als casos de pèrdua reclamats pels clients de taxi al telèfon 932 234 012.

Agenda

Nom del titular
Pascual Martínez V.
Antonio García F.

Llicència
00396
08808

Bossa

Nom del titular
José Fernández R.
Marcial Esteban M.
Moisés Álvarez R.
Jorge González F.
Antonio Villa L.

Llicència
02611
07311
08532
09398
10091



Claus

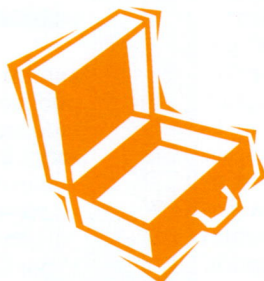
Nom del titular
Antonio Fernández D.
Fernando Gómez T.
Jorge Vidal A.
Antonio Molinos M.
José Vázquez R.
Miguel A. Pérez A.
Antonio Colomer G.
Juan J. Cortés G.
José Dopico R.
Emilio Martori A.

Llicència
00216
02400
02767
04772
05328
05895
07076
08415
08500
08873

Canvi

Nom del titular
Celso Cela P.
David Silveira V.
Jaime Sambeat M.

Llicència
00612
04773
08444



Maleta

Nom del titular
David Fabre R.
Alvador Medina R.

Llicència
01211
02961

Cartera

Nom del titular
Antonio Ferreiro F.
Benito Lago F.
José M. Martínez H.
Manuel Fernández R.

Llicència
03875
05266
05482
07747



Documentació

Nom del titular
Antonio Igual M.
José Nielfa M.
Moisés Álvarez R.
Andrés Fernández D.

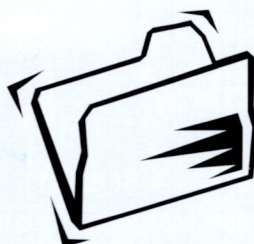
Llicència
07137
08126
08532
08607



Mòbil

Nom del titular
Juan José Morilla A.
David Zapico F.
José M. Vázquez R.
Ángel Rodríguez M.
Carlos Gómez M.
Julio Claver M.
José N. Nadal C.
Nemesio J. Izquierdo R.
Juan C. Gómez A.
Marino Medina R.
Fernando García A.
Mariano Román V.
Ramón Gómez G.
José M. Outumuro C.
José A. Bernal C.
Jacinto Blasco M.
Vicente Armengol R.
Antonio M. Peinado M.
José L. Romano M.
Antonio Blanco B.
Mercedes Capell M.
Francisco Lorenzo M.
Vicente Pérez G.
Jesús Raposo B.
Agustín Garrido M.

Llicència
00358
01362
01650
02395
02616
02694
02750
02887
03034
03151
05151
05220
05629
06193
06369
06597
07016
07935
08130
08222
08316
08623
09123
09811
10700



li agraeix

Portamonedes

Nom del titular

Juan Piñol D.
Mario Carmona U.
Fernando Obón S.

Llicència

07822
08939
10471



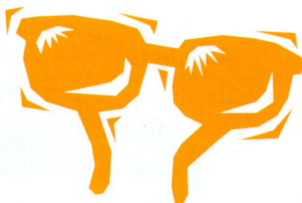
Ulleres

Nom del titular

Andrés Sánchez A.
Ramón Calles H.
Baltasar Díaz H.
Antonio Vigo C.
Emilio López L.
Alfonso Serrano del R.
José M. Zamora G.
Miguel Ángel Montes de Oca P.

Llicència

00092
01983
02366
04759
05674
07048
09716
10478



Publicitat



Seat Toledo Taxi. La mejor carrera.

Seat Toledo Taxi, un coche lleno de grandes detalles para hacerlo de verdad un taxi: Aire acondicionado, dirección asistida, radio, airbag conductor de serie, toma de alimentación para taxímetro y radio emisora y más detalles que hacen del Seat Toledo un coche perfecto para usted y sus clientes.

Asiento del conductor reforzado, con regulación en altura y zona lumbar, tapicería en polipiel / textil, aumento de la potencia de la batería, espejos exteriores mayorados, en fin un taxi para realizar la mejor carrera.

Seat Toledo Taxi.
Porque sabemos
lo que necesita.

CONSUMO DE COMBUSTIBLE (NORMA MVEG)

	1.6i	1.6i 16V	1.9i 16V
Urbano	10.8/11.3	10.7	8.2
Extraurbano	5.9/6.7	6.2	6.1
Combinado	7.6/8.5	8.1	6.8

Unidades: l/100 km.



SEAT

mate en:

Servicio Prades, S.L.

C/ Pi i Margall, 46

SAN ADRIÁN DEL BESOS - Telf. 93 463 68 33

C/ Alfonso XIII, 43-47

BARCELONA - Telf. 93 487 88 61

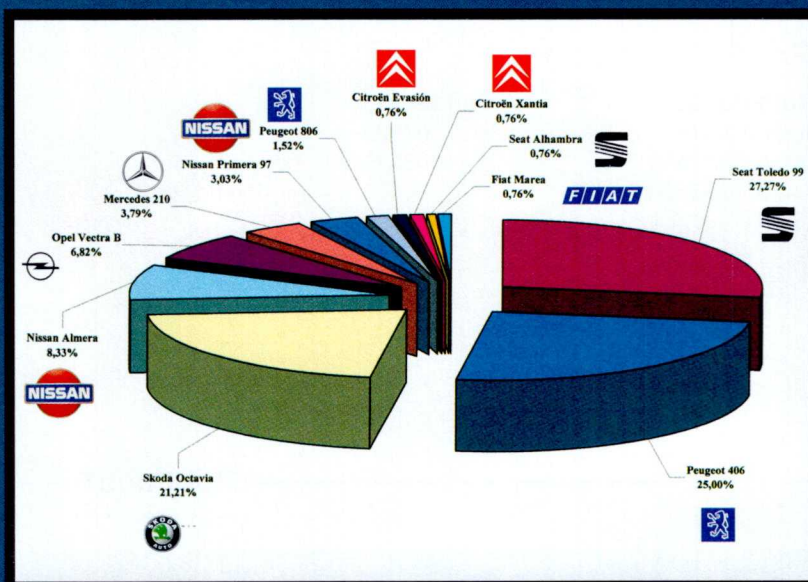


Motor

Vehicles aplicats a llicències metropolitanas actives en data 19 de març de 2001, segons marca i model

MARCA I MODEL	QUANTITAT	PERCENTATGE
SEAT TOLEDO	1.962	19,11
PEUGEOT 406	1.182	11,51
RENAULT 21	1.043	10,16
CITROËN XANTIA	987	9,61
SKODA OCTAVIA	641	6,24
OPEL VECTRA B	548	5,34
SEAT TOLEDO, 99	502	4,89
MERCEDES	438	4,26
(202,210, 201, 300, 250, 124, 190, 200,240)		
OPEL VECTRA	366	3,56
PEUGEOT 405	321	3,13
RENAULT LAGUNA	295	2,87
NISSAN PRIMERA	285	2,78
FIAT TEMPRA	240	2,34
VOLKS. PASSAT	184	1,79
FORD ORION	139	1,35
VOLKS. JETTA	133	1,30
CITROËN BX	130	1,27
FIAT MAREA	104	1,01
FORD MONDEO	101	0,98
NISSAN PRIMERA 97	97	0,94
VOLKS. PASSAT 99	80	0,78
PEUGEOT 309	75	0,73
FIAT ULYSSE	68	0,66
LTI CARBODIES	8	0,08
ALTRES	338	3,29
TOTAL	10.267	100,00

Nissan Almera, un altre model que al febrer s'incorpora als més preferits pels taxistes



Vehicles aplicats a llicències d'autotaxi de l'1 al 28 de febrer de 2001

MARCA I MODEL	QUANTITAT	PERCENTATGE
SEAT TOLEDO 99	36	27,27
PEUGEOT 406	33	25,00
SKODA OCTAVIA	28	21,21
NISSAN ALMERA	11	8,33
OPEL VECTRA B	9	6,81
MERCEDES 210	5	3,79
NISSAN PRIMERA 97	4	3,03
PEUGEOT 806	2	1,51
CITROËN EVASIÓ	1	0,76
SEAT ALHAMBRA	1	0,76
FIAT MAREA	1	0,76
TOTAL	132	100,00

VW Passat y Seat Alhambra

Importante puesta al día



Volkswagen Passat

La aparición de nuevos motores supone siempre la renovación de gamas ya existentes. Esto es lo que está sucediendo ahora con el Volkswagen Passat y el Seat Alhambra que reciben nuevas motorizaciones y que pueden ser homologados para el servicio de taxi en los próximos meses, **siempre que los fabricantes solucionen los problemas que conciernen a la señal tacocronométrica.**

Volkswagen Passat

En el caso del Passat la oferta de motores es amplia y prácticamente nueva. En gasolina la gama empieza con un cuatro cilindros de 1.6 litros que procede del grupo VW y que con algunas modificaciones rinde en este modelo 102 CV a la vez que ha reducido emisiones y consumo. Le sigue un 2.0 litros de cuatro cilindros, también monoárbol pero en este caso con culata de 16 vál-

vulas cuya potencia se sitúa en 115 CV. La versión más alta en gasolina es el conocido motor de 1.8 litros dotado de turbocompresor que ofrece una excelente respuesta a bajo y medio régimen, así como una gran capacidad de recuperación. Sin embargo, es en el apartado Diesel donde la gama ha incorporado los cambios más notables. El motor más básico es el 1.9 litros dotado del sistema de inyección mediante bomba-inyector que aporta más par motor y una excelente capacidad de aceleración y recuperación. La versión intermedia es también un 1.9 litros también con bomba-inyector aunque con la gestión electrónica mejorada y con mayor presión del turbo por lo que en este caso la potencia se eleva hasta 130 CV; el rendimiento de este motor es muy brillante a cualquier régimen aunque su nivel sonoro es algo elevado. La versión estrella es un seis cilindros en V de 2,5 litros con el sistema de inyección directa y un

turbo de geometría variable e intercooler que le permiten ofrecer 150 CV, unas magníficas prestaciones y a su vez unos consumos muy bajos.

Seat Alhambra

En lo que respecta al Seat Alhambra, el monovolumen de la marca española ha sufrido una importante remodelación hasta el punto de que tan sólo las puertas y el techo son de la generación anterior. La estructura se ha reforzado para mejorar el comportamiento en caso de choque y en el interior se ha renovado por completo el habitáculo que ahora ofrece una excelente presentación a la altura de las mejores berlinas así como unos materiales y acabados de primera factura.

En cuanto a motores, el Alhambra se beneficia de la nueva generación de propulsores que tanto en gasolina como en Diesel han surgido en el grupo Volkswagen. En

VW Passat y Seat Alhambra

Importante puesta al día

Motor



Seat Alhambra

Diesel la gama empieza con el conocido 1.9 litros de 90 CV aunque en este caso se trata del motor con el sistema de inyección con bomba-inyector que ofrece más par y un rendimiento más elástico. Con el mismo bloque y adoptando el mismo sistema de inyección, hay otro 1.9 litros que eleva su rendimiento a 115 CV. En ambos casos, otra novedad importante es que la transmisión corre a cargo de una caja de cambios manual de seis velocidades, que en el segundo caso puede ser

también automática de cinco marchas y de uso secuencial. En cuanto a gasolina, la gama arranca con el motor 2 litros de 115 CV y el 1.8 litros sobrealimentado de los que ya hemos hablado en el Passat aunque tanto en los rendimientos como en los consumos las cifras varían pues no hay que olvidar que estamos hablando de un monovolumen que ofrece otro coeficiente aerodinámico. La versión estrella en gasolina es un seis cilindros en V de 2.8 litros que rinde nada menos que 204 CV.

Estos tres motores se ofrecen con una caja de cambios manual de seis velocidades, mientras que el V6 también puede ir con un cambio automático de cinco marchas de uso secuencial. Por lo que concierne a suspensiones, incorpora sistemas independientes, frenos de disco a las cuatro ruedas con ABS en todas las versiones.

M^a Àngels Pujol

Publicitat



Horarios:
8.30 a 13.00 h y de
15.00 a 20.00 h

Si tiene sus lunas
aseguradas,
le gestionamos
el cobro



Oficinas
De la Sagrera, 166
(Esq. c. Portugal, 3)

Taller y Almacén
Portugal, 2 y 4 08027
Barcelona

Cristalería del Automóvil

93 352 29 58
93 408 33 67



**INSTALACIÓN RÁPIDA
DE TODO TIPO DE LUNAS**
(Nacionales - Importación)

Cristales Originales
Grabación Matrículas
Láminas Solares

**TALLER CONCERTADO
POR COMPAÑÍAS
DE SEGURO**
PRECIO ESPECIAL
PARA PROFESIONALES
DEL TAXI



entrevista a

Teresa Gimpera

Per P. Rocío Terán



Ha estat la musa de la Gauche Divine, el moviment cultural que els anys seixanta reunia en el Bocaccio un grup de seleccionats barcelonins que volia trencar motlles i fugir d'una societat caduca. Ara és una d'aquelles personalitats que representa molt bé el tarannà d'una ciutat com Barcelona. Va ser la primera model més cotitzada del país i actriu en quasi un centenar de pel·lícules. Actualment dirigeix l'escola de models que porta el seu nom des d'on veu passar la vida amb l'optimisme que es reflecteix en la seva mirada tot i els inevitables tràngols que ens porta el destí. Té una molt bona opinió del taxi de Barcelona des que percep un rejuveniment del sector, però sobretot admira l'exquisidesa i la pulcritud del taxi de Tòquio.

“El taxi de Barcelona ha millorat molt, però ha d'acabar de polir sobretot l'aspecte interior del vehicle”

■ **Què ha significat per a vostè des del punt de vista personal formar part de la Gauche Divine?**

■ En els seixanta encara hi havia molta diferència entre noies i nois, i gràcies a aquest grup i a aquest moviment, els dos sexes ens vam començar a tractar de tu a tu –una qüestió que ara és absolutament normal–, però llavors no ho era tant, sobretot per a les dones. També va ser significatiu perquè ens va permetre tenir consciència del sentit de llibertat, de fer coses que ningú feia, de trencar motlles, d'anar en contra de tot i, en contra del règim, segur. Ens va ajudar a potenciar la nostra personalitat.

■ **L'exposició que no fa gaire es va organitzar a Barcelona sobre aquest moviment, va ser una bona oportunitat per retrobar-vos?**

■ Ens veiem sovint... No fa gaire vaig organitzar un dinar a casa meua per reunir-los a tots. Encara que no es veiem amb l'assiduitat d'abans, hem quedat “amics per sempre”. Els

íntims i els que veig molt són l'Oriol Regàs, l'Oriol Mas Pons, la Colita, la Beatriu de Moure, l'Òscar Tusquets i el Ricard Bofill.

■ **Tots, gent molt ben situada...**

■ En aquella època tots érem molt joves i tothom volia fer coses i ningú sabia exactament com. Molts van arribar a fer-les i altres no. D'aquest moviment han sortit editors, fotògrafs, actors, models, directors...

■ **Es va entendre el significat del moviment, a Madrid?**

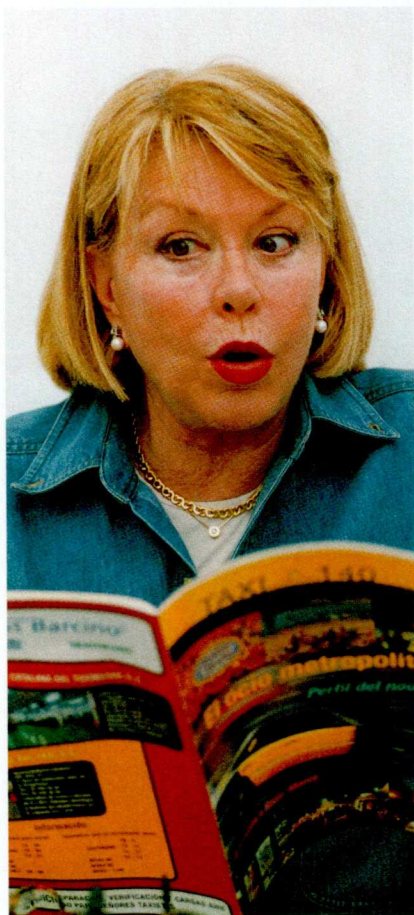
■ Sí, molt.... A la roda de premsa per presentar l'exposició va haver-hi molta gent. És clar, Madrid, durant els anys seixanta, estava molt més endarrerida que Barcelona. Quan jo vaig anar a fer cinema a Madrid durant aquella època, vaig veure la gran diferència que hi havia entre ambdues ciutats. En canvi ara el món és cada cop més petit i no n'hi ha tanta.

■ **Alguns que van participar-hi ja no hi són?**

■ Sí, n'hi ha alguns que han mort, desafortunadament.

■ **Vostè deia en una entrevista recent a un mitjà de la ciutat que el moviment volia “Huir de la cutrez”. Ara creu també que la joventut té aquesta necessitat?**

■ Ara no sé com seria acceptat un moviment d'aquestes característiques. La gent jove d'ara és molt més lliure; fa el que vol, vesteix de la manera que vol. No hi ha aquella espècie d'encorsetament d'aquella època. Ara hi ha altres moviments que la joventut segueix, tot i que no sé si ha existit en cap moment un altre moviment com el nostre que va tenir tanta transcendència, sobretot en l'àmbit cultural. Respecte a la “huida de la cutrez”, nosaltres érem molt elitistes, en el fons. No ens agradaven els comunistes que anaven desmanegats tot i ser d'esquerres. Ens agradava anar bé, guapos. En aquest grup d'amics, n'hi havia



alguns que tenien molts diners de família i els que no en teníem ens n'a-profitàvem.

■ **Segurament molts de vostès recorrien al taxi per desplaçar-se?**

■ Sí que l'utilitzàvem, però en aquella època tothom començava a comprar-se el seu cotxe. Recordo que el primer que jo vaig tenir va ser precisament per aquells anys i em va donar una sensació de llibertat, de poder bellugar-me, d'anar on volia... Evidentment el taxi va ser el recurs que teníem a mà quan no anàvem en el nostre cotxe.

■ **Què recorda del taxi d'aquells anys?**

■ Recordo un model quadrat, molt quadrat de taxi, crec que era el Seat 1400. Eren molt més tronats que ara. Tots sabíem que anar en un taxi significava viatjar en una cosa una mica vella.

■ **Vostè va treballar com a actriu en més de noranta pel·lícules. Amb quines es queda?**

■ Podria quedar-me amb sis com a màxim. Quan es fa cine per professió i no estàs a un nivell gaire alt has d'agafar moltes coses i, en aquella

època, el cine no era com el que es fa ara. La més important que encara s'exhibeix a les filmoteques és *El Espíritu de la Colmena*. La recordo especialment perquè va ser la primera pel·lícula en la qual vaig participar i la que em va donar l'oportunitat d'accedir a un món desconegut. N'hi ha d'altres, és clar, que m'han importat i que m'han quedat molt presents a la memòria.

■ **El millor director?**

■ Sempre ho dic: Vittorio de Sica, com a persona, per tracte i per tot. Ell era actor i sabia com dirigir-te perquè es posava a la teva pell. De tots –que han estat moltíssims–, sens dubte, em quedo amb ell.

■ **Vostè va ser cridada per Alfred Hitchcock?**

■ Sí, per a *Topaz*. Ell volia una portorriquenya. Em va veure en una entrevista que em va fer una periodista americana, però la foto que hi anava era en blanc i negre de diari. Abans d'anar a fer les proves, sabia com era físicament perquè li vaig enviar trossos de pel·lícules meves, fotos, textos de veu en anglès. Recordo que a



“**A Barcelona, el taxista és cada cop molt més jove i això està fent canviar el sector**”

les proves em van posar una perruca negra i em van maquillar fosca. Hitchcock s'hi va entassudir, però era evident que aquell paper no podia ser per a mi.

■ **La seva vida hauria fet un gir?**

■ En aquell moment, no ho sé –ara tots estem veient que és molt diferent. Llavors per fer la prova vaig signar un contracte que representava fer una pel·lícula cada any i durant cinc anys per a Universal Studios, la productora. Els diners que m'oferien no tenien res a veure amb els que es cobraven a Espanya. La meua vida potser hauria canviat, però si m'hagués sortit el paper, segurament hauria acabat fent d'hispana tot i el meu físic.

■ **L'edat és ara un problema?**

■ Sí, sobretot per a les dones. Les coses no són així per als homes, perquè es diu que com més gran, més atractiu. A partir d'una edat, nosaltres ho tenim molt més difícil: una dona arrugada no agrada tant com una dona amb la pell jove, sobretot als

Estats Units, on a partir dels quaranta, la dona no existeix. Hi ha actrius molt importants que per aquesta circumstància es troben a l'atur...

■ **Model, actriu i ara empresària. Amb quina activitat es queda?**

■ A nivell personal el que realment em satisfà és ser actriu, sobretot quan tens la sort de fer un personatge que t'agrada molt. És fantàstic. La professió de model la vaig exercir i la recordo com a una etapa de la meua vida molt cansada perquè vaig treballar moltíssim, ja que no hi havia gaires models al nostre país. Crec que vaig ser la que més va treballar. Com a empresària, no em sento així, sinó part d'un grup que treballem per tirar tot això endavant.

■ **Ara les models són cada cop més joves. Quin consell dóna a una mare que porta una filla joveneta a la seva escola?**

■ El consell que dono, sobretot a la gent jove, és que no deixin mai els estudis perquè podran fer de model únicament uns anys. En canvi, un



fons de cultura i de coneixement el tindran per sempre. I, després, que si realment es vol ser model, cal prendre-s'ho molt seriosament, perquè és una feina tan seriosa com qualsevol altra i s'ha de ser sobretot molt disciplinat, entre altres moltes coses.

■**És una carrera que s'acaba en un obrir i tancar els ulls?**

■El meu cas ha estat molt diferent. Hi ha indubtablement el camí de ser actriu, però si la model no té una mica d'intel·ligència o de cultura, farà una pel·lícula i després s'acabarà. Seguir una carrera d'actriu és una altra història, és oblidar-te de la teva imatge com a model.

■**Però ara hi ha moltes més oportunitats de treball per a una model que en la seva època?**

■Ara hi ha una enorme competitivitat. Hi ha molta més feina, però la majoria és queda pel camí.

■**Sé que vostè és una dona molt assídua del taxi. Com el veu?**

■Crec que va millorant i no ho dic per fer "la bola". Vaig molt sovint a Madrid i noto una gran diferència en el tracte humà. Quan de tant en tant em surt algú una mica "chullo" sem-

pre dic que el taxi és un servei públic i ha d'estar a l'alçada. A Barcelona, el taxista és cada cop molt més jove i això està fent canviar el sector. De l'aspecte que sí em queixo és de la netedat perquè la trobo a faltar en alguns vehicles, sobretot a l'estiu.

■**Durant els anys seixanta no hi havia cap dona taxista...**

■No, és veritat. Li he de dir que tinc més confiança en les dones conductores que en els homes, perquè tenen una certa edat i condueixen amb molta prudència. Anar de passatgera em fa més por que ser conductora, i no m'agraden les imprudències. Els homes són, en general, molt més agosarats.

■**Com a usuària de taxi, li són útils les radioemissores?**

■Ara, quan sortim a la nit amb el meu marit utilitzem molt ràdio Taxi Mercedes. Són fantàstics.

■**Vostè per la seva activitat coneix moltes ciutats. Què recorda dels seus taxis?**

■A Nova York són uns trastos n'hi ha molts perquè hi ha una gran demanda de taxis. És un servei molt depriment. El taxi que em va sorprendre va ser el del Japó. Els taxistes de Tòquio van amb guants de cotó, els taxis tenen un sistema que permet obrir la porta a l'usuari de manera automàtica. Si no parles l'anglès, els has de donar un plànol. Els vaig veure molt selectes –com tot en aquella ciutat–, molt nets i molt amables. A Itàlia és pitjor que aquí. A França, el taxista és molt antipàtic, i a Londres, tot i que ara el taxi clàssic és molt més petit que abans, és el vehicle més còmode. Fins i tot amb el meu marit, fa vint anys, ens en vam comprar un amb totes les característiques d'un taxi. Ens vam divertir molt amb aquell cotxe!

■**Unes darreres paraules per al taxista de la seva ciutat...**

■Admiro la seva paciència. És un servei que cada vegada és millor i hi ha una gran diferència de nivell del servei a Espanya. S'ha d'acabar de polir sobretot l'aspecte interior del vehicle.

Un llibre

És molt difícil dir-ne un, perquè sempre en tens molts. Però estic llegint *Mentre vivim* de Maruja Torres.

Una actriu

Carmen Maura, una excel·lent actriu que sap fer-se gran i això és el més important. L'altre dia deia en una entrevista: "Yo trabajaré siempre porque soy la única que no me quito las arrugas".

Una model a part de Judit Mascó

Una model que tinc jo, fantàstica: Elisabet Maymó, que avui mateix viatja a París.

Quan es mira al mirall, què pensa?

Sóc molt positiva en la meua vida. Sempre dic que el mirall és una arma de doble tall, perquè si et mires deprimida et trobes fatal. Moltes vegades ni em recordo de mirar-me ni de maquillar-me. Desitjo fer-me gran d'una manera normal i lògica. El que passa és que encara visc de la meua imatge i és un inconvenient. He de viure com Teresa Gimpera i no puc anar com a mi m'agradaria o jo voldria.

El més important

La intel·ligència, la vida i el sentiment.

El moment més difícil

La mort d'un fill.

Impossible de superar

No, no se supera mai, però sóc una persona molt positiva i m'ha passat una cosa que passa a milions de mares, però evidentment no te'l treus mai del cap. Vam arribar a fer tantes coses pel meu fill... i a vegades penso per què no el vam deixar viure com ell volia.

La droga

Que es legalitzi, sobretot aquesta porqueria i misèria que es dona, de manera que estigui molt més controlada i que, la gent que realment no pot deixar-la, no s'encomani més.

Per els meus amics taxistes que
tants vegades m'han ajudat
Afectuosament.

Teresa Gimpera

¿En qué piensan las mujeres?



El título promete pero engaña; si alguno acude a ver la película esperando conocer la respuesta a esta pregunta inmemorial lo tiene claro. La cosa va más bien de que Mel Gibson intenta cambiar su imagen habitual de duro y muestra una faceta más cómica, más "cachonda"; para que se hagan una idea, como en *Arma Letal* pero sin pistolón y hasta marcándose unos pasos de baile. Gibson interpreta a Nick Marshall, ejecutivo publicitario triunfador y ligón que se ve súbitamente relegado a un segundo plano cuando le imponen una jefa tan ambiciosa como él —Helen Hunt, que

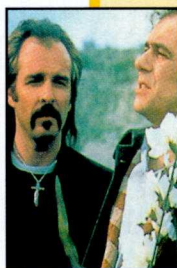
también aparecía en *Náufrago*— pero que, siendo mujer, comprende mejor los gustos de las consumidoras. Entonces el hombre, completamente descolocado, sufre un pequeño accidente en la bañera con secador de pelo incluido y, tras recuperarse, descubre que es capaz de leer la mente de toda fémica que se le ponga a tiro, desde la portera a la camarera del bar donde se toma el café diario. Tamaño poder, que haría las delicias de cualquier mente perturbada, es utilizado para "sonsacarle" a la odiada nueva jefa sus ideas para las próximas campañas publicitarias —también para llevarse al huerto a Lola, la incauta camarera. No obstante, el amor no tardará en surgir entre estos dos antagonistas tan guapos y exitosos y Gibson empezará a tener remordimientos, a ponerse en la piel de esos seres con pecho, tacones y melena a los que siempre había visto sólo como meros objetos sexuales...

En cine, el argumento del hombre —más aún, el macho prototípico— transformado en mujer no es nuevo en absoluto —ya lo utilizó Blake Edwards, autor de *La pantera rosa*. Hasta tenemos la variante del blanco racista que un buen día se levanta negro como el carbón, la del hombre convertido en perro, etc. Y aunque la película la dirige una mujer, su sexo no sale muy bien parado que digamos. Los personajes femeninos son más previsibles que las agujas del reloj —la histérica, la romántica, la marimacho—, mientras toda la atención se concentra en Gibson acicalándose, depilándose y poniéndose leotardos. ¿En qué piensan las mujeres? es una comedia que se aguenta exclusivamente gracias a sus intérpretes —cuenta nada menos que con tres ganadores del Oscar: el propio Gibson, Helen Hunt y Marisa Tomei. La historia resiste bien al principio, luego se vuelve simplona, y el final tarda bastante en llegar. Desde luego que si fuera española no habría recibido tanta promoción. Y le sobran sus buenos veinte minutos.



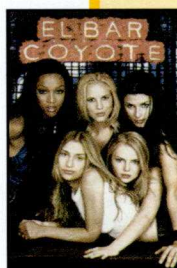
Cinema TV Video

per Marc Sanchís



AÑO MARIANO

Karra Elejalde y Fernando Guillén-Cuervo compartían protagonismo en la archiconocida *Airbag*, emitida ya por televisión. La experiencia les gustó tanto —y la película reventó tantos récords de taquilla— que decidieron repetir con esta historia enloquecida en que el abuso de marihuana hace que un pobre vendedor ambulante crea ver nada menos que a la Virgen. El rumor se extenderá como la pólvora y el lugar se convertirá en un santuario al que acuden los peregrinos más chiflados que se puedan imaginar, para desesperación del comandante del puesto de la Guardia Civil, que ve cómo la situación se le escapa de las manos... Muy recomendable.



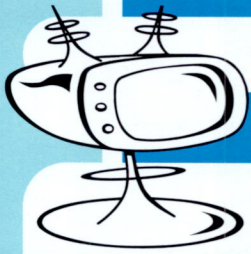
EL BAR COYOTE

Ésta es una película machista, lo advertimos. Con ello queremos decir que el público masculino gozará viendo los cuerpos esculturales de estas camareras, aunque todas ellas aspiran a ser otras cosas —actrices, cantantes, etc.—, tienen que pagar el alquiler y acaban haciendo malabarismos y bailoteos sensuales detrás de la barra, con gran regocijo de la clientela. Es una historia más bien flojita, pero muy vistosa. Estrictamente para el caso en que no tengan nada mejor que hacer.



MISIÓN IMPOSIBLE 2

Ya la comentamos en su día en el apartado de cine. Poco más a añadir; Tom Cruise está de lo más atlético encarnando al superagente Hunt de la Mission Impossible Force, y en esta ocasión deberá hacerse con un virus letal que un agente renegado del mismo grupo quiera vender a un malvado grupo terrorista. Tiros, karate, chica mona, persecuciones... perderá bastante en la pequeña pantalla, pero es idónea para el sábado por la noche.



“Para echarse a temblar”

Si recuerdan ustedes, hace dos meses empezábamos esta sección diciendo que las cadenas no podían tirar de saldos como los grandes almacenes, a propósito de la aparición de tres nuevas series. Pues bien, estábamos equivocados... aunque sólo a medias, porque una de esas series, *Moncloa, dígame?* ya tiene sus días contados. Se estará desmoronando el imperio Buena-fuente? Interesante cuestión.

Volviendo al tema de los saldos (que es donde erramos del todo), nos encontramos en este inicio de primavera con el retorno de —agárrense amigos— Lina Morgan, Isabel Gemio, *Furor* y *Gran Hermano* todos a la vez. La Morgan regresa con *Academia de baile Gloria*, que es un clónico de *Hostal Royal Manzanares*, con casi el mismo decorado, los mismos secundarios y, por supuesto, las mismas (des)gracias y moralejas caseras de siempre; en fin, tampoco podemos culpar a Lina Morgan. Si el Ente

la contrata, bien tonta sería de no aceptar. Y lo mismo podría aplicarse a Isabel Gemio. Su *Noche y día* es el mismo *Sorpresita*, sorpresa de hace tres temporadas; tal vez con menos lloriqueos y confesiones desgarradoras, pero siguen saliendo Jesulín, Rocío Jurado, etc. y ella sigue riendo y hablando por los descosidos. Pero la tiranía de las audiencias ya hace peligrar su cabeza, con sólo dos programas emitidos: el pasado domingo 18, la nueva pandilla de *Gran Hermano* le sacó nada menos que cuatro millones de espectadores. Ciertamente es que Antena 3 se ha apresurado a declarar que no piensan cambiar *Noche y día* de franja horaria, y mucho menos retirarlo, pero no creemos que la Gemio pueda aguantar otra goleada parecida. Tampoco lo lamentaríamos mucho, para qué engañarnos. Antena 3 es asimismo responsable de *Furor*, ese paraíso de chillidos y cámaras delirantes con el inefable amigo Caparrós al frente. Lo de este concurso es un auténtico enigma: siendo materialmente imposible que nadie pueda divertirse con-

templando a un grupito de pseudofamosos pegando botes y cantando karaoke; la única explicación a este retorno debe estar en que el programa sale muy barato.

Y, por último, vamos a *Gran Hermano*; aquí sí se han producido variaciones sustanciales. Por de pronto, Mercedes Milà ya no proclama extasiada que esto es un gran experimento sociológico, que demuestra lo mucho que ha cambiado España, y los muchachos son más jóvenes, menos barriobajeros y no sufren problemas de sobrepeso. Han seleccionado a una empresaria que tiene un Mercedes descapotable (lo que nos lleva a la inevitable pregunta: ¿para qué querrá el dinero del premio?), a una madre soltera (ahí sí lo vemos más claro) y hasta a un ganadero de vacas y cerdos (definitivamente, entre encelopatías y fiebres aftosas, éste es el más necesitado). O sea, que el espacio más señero de la televisión privada se pone al día. Para echarse a temblar, oigan.

Publicitat

**MERIDIANA
MOTORS, S.A.**
Concesionario

**En MERIDIANA MOTORS
estamos a su servicio...
Para usted... trabajar
será un placer...
Climatizado, pintado taxi
y dotado del pack
especial “amigo taxista”
Con las máximas
facilidades de pago...**



Talleres y Oficinas:

Avda. Meridiana, 326
Tel. 93 349 30 58
Fax 93 349 33 12

NUEVO FIAT MAREA JTD 110 ELX desde... 2.295.000.-ptas.*

NUEVO FIAT ULYSSE 2.0 16v JTD desde... 3.454.000.-ptas.*

*IVA y Gastos de Matriculación no incluidos

Recambios:

Tels. 93 408 64 11
93 349 31 62
08027 Barcelona

Exposición y Ventas:

C/. Antillas, 3-5
(Esq. Meridiana)

Teléfono 93 349 30 58

Avda. Meridiana, 328
Teléfono 93 349 30 58

Jambrina, 14
Teléfono 93 349 30 58

Pº Maragall, 378-384
Teléfono 93 358 24 11



La Montaña del Alma

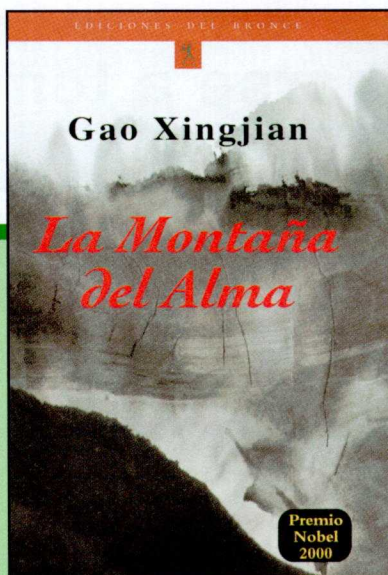
Gao Xingjian

Ediciones del Bronce

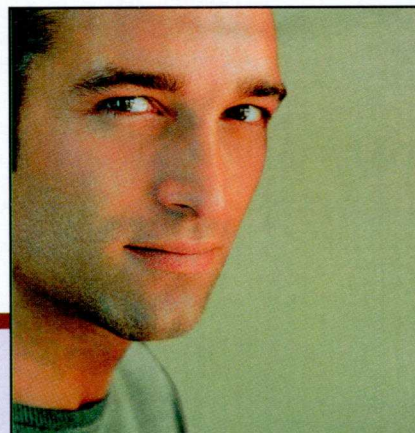
Precio: 3.753 ptas.

Páginas: 651

El libro del premio Nobel de Literatura 2000, Gao Xingjian, el escritor de origen chino que vive desde hace más de una década en París, se puede ya adquirir en las librerías de nuestro país. Se trata de una gran obra que refleja la enorme sensibilidad de este escritor oriental desconocido en España. Su estilo revoluciona la escritura y como manifiesta en las múltiples entrevistas que se le han hecho después de recibir el premio Nobel: lo esencial de su literatura es el ser humano, tocar lo real, y hacer que el lector sienta al leer su obra lo que lo mismo que él sintió al escribirla. Las más de 600 páginas del libro son una invitación para los amantes de la buena literatura en mayúsculas.



Llibres



ANTONIO GALA **EL IMPOSIBLE OLVIDO**

Planeta

El imposible olvido

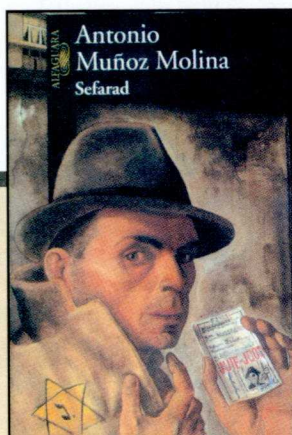
Antonio Gala

Editorial Planeta

Precio: 2.755 ptas.

Páginas: 347

Una vez más Antonio Gala enriquece el panorama editorial con una nueva novela a las puertas de la celebración de Sant Jordi. "Este nuevo libro trata", según manifestó el escritor en la rueda de prensa de presentación, "del amor total, sin límites, que arrasa y deja cadáveres". Es un libro insólito en el marco de su producción, que marca una serie de diferencias, y en el que por primera vez el protagonista es del sexo masculino. Seguro que el lector no quedará defraudado por esta nueva entrega de amor y deslumbramientos de uno de los escritores más geniales en lengua castellana.



Sefarad

Antonio Muñoz Molina

Editorial Alfaguara

Precio: 3.040 ptas.

Páginas: 599

Sefarad, nombre con el que los judíos safardíes designaban a España, habla del exilio, la soledad, la identidad, y una reflexión sobre el pensamiento de izquierda. Antonio Muñoz Molina tardó en escribir esta obra algo más de año y medio, y es una simbiosis de realidad, memoria y literatura

Otra apuesta muy interesante para Sant Jordi, que seguramente será récord de ventas como todos los libros de este escritor de Úbeda.

Pensat i fet



per Xavier Sabaté

Violencia doméstica

La violencia doméstica se ha convertido en una de las lacras sociales; es desalentador leer algunas estadísticas:

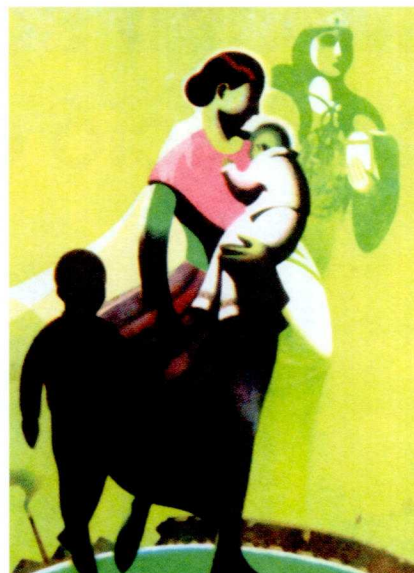
- Casi cuatrocientas mujeres han sido asesinadas por sus maridos en los últimos seis años –seis veces más que las víctimas mortales del terrorismo etarra.
- Sólo se denuncian un 10% de los malos tratos.
- El 82% de los malos tratos quedan sin condena.
- El 97 % de las mujeres asesinadas por sus maridos ya habían presentado denuncias.

Los datos son fríos pero revelan la importancia del problema de la violencia doméstica en nuestro país. Parece ser que hay un vacío legal en la aplicación de la ley; se hacen nuevas leyes –desde 1989 se ha modificado cuatro veces el Código Penal–, pero no se aplica la ley con

todas sus consecuencias –no se aplican medidas para separar a las víctimas de los agresores; se aprecian muchos atenuantes en las conductas de los agresores; y las denuncias reiteradas de agresión se ven en juzgados distintos y no se acumulan en un mismo sumario.

El tema es muy complejo. Se ha descartado que la pobreza, el alcohol y las drogas sean las causas más importantes de los malos tratos, también parece probado que es un fenómeno que sucede entre todas las clases sociales y en todas las edades. Parece que el detonante fundamental es la independencia económica de las mujeres que hace que algunos hombres no sepan encajar su nuevo papel en las relaciones de pareja.

Por otro lado, las denuncias de malos tratos hechas por los medios de comunicación, a pesar de haber contribuido a la denuncia



de las situaciones de malos tratos, también han contribuido con el tratamiento sensacionalista, que sólo intenta conseguir mayores índices de audiencia, a banalizar el conflicto y a desproteger a las víctimas más que convencer al gran público de la gravedad de la situación.

Esperemos que con el tiempo y un mayor esfuerzo de diálogo por parte de todos este espectáculo salvaje de la violencia doméstica quede erradicado de nuestra “civilizada” sociedad.

sabate@amb.es

Publicitat

MANTENIMIENTO GENERAL DEL TAXI, S. L.



MANTENIMIENTO GENERAL DEL TAXI, S.L.
C. Once de septiembre, núm. 18 (L'Hospitalet)
Tel.: 93 440 36 59
Fax: 93 440 36 49
Laborables de Lunes a Viernes: de 8 a 20 h. Sábados, Domingos y festivos les atenderemos en Lepanto 217 - 219

taxímetros Barcino®



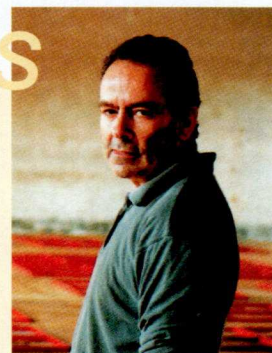
TAXITRONIC

Taxímetros Barcino informa: Los taxis que tengan instalado

Taxitronic	TX 4	NITAX	80
	TX10		85
	TX12		
	TX14		

Deberán cambiarlo antes del 1 de enero del 2002 ya que no pueden adaptar su cobro a euros. Aconsejamos soliciten día y hora para efectuar el cambio de aparato.

Menjar sobre l'estació de Sants



Pierre Roca



La qualitat dels restaurants d'hotel no acostuma a ser cap meravella, malgrat els preus, sovint exagerats.

Amb aquesta premissa ben apresada, en Jaume Serra, un dels hotelers més creatius i dinàmics, es preocupa dia a dia de mantenir el Bistrot de Sants, el restaurant de l'establiment que ell dirigeix, el Barcelona Hotel Sants, en una situació de privilegi dins del panorama dels restaurants de la ciutat.

Coneixedor com pocs del tarannà barceloní, l'amic Serra, un professional molt experimentat i amb una curiositat cultural fora de qualsevol dubte, ha privilegiat la creació al seu voltant d'un equip humà que constitueix, ara mateix, el capital més valuós de l'empresa.

Un equip de *maîtres* i cambrers d'ofici amb experiència materialitza l'estil específic de la casa, fet de cortesia, de cordialitat i professionalitat. Un clima molt particular, propiciat per l'espai lluminós i obert al Parc de l'Espanya Industrial, una cuina inspirada i dirigida per en Carles Gaig –un estrellat Michelin al seu establiment del Passeig Maragall– i interpretada de forma brillant per un equip molt jove i, finalment, una política de preus més a prop del seny que de la rauxa. Tot plegat converteix el Bistrot de Sants en un establiment atípic, d'altíssima qualitat i especialment gratificant per al client.

No es pot oblidar la situació del Bistrot a la planta noble de l'hotel, fet que afegeix no poques connotacions sen-

suals –la possibilitat d'una migdiada voluptuosa és més que evident– al plaer, també sensual i suggeridor, de l'àpat.

Al Bistrot de Sants s'hi celebren temporades del bolets, s'hi respecta la tradició amb escudelles i pilota els dijous, s'hi santifica el diumenge amb els canelons i rostits de les cases burgeses, s'hi propicia l'amor lliure entre la caça i la tòfona i s'hi celebra el ritual ètnic dels arrossos i les paelles, arrodonint la cosa amb una irreverent "olimpíada del pa amb tomàquet" que convoquen cada any. Propostes suggeridores, divertides i enganyoses que mantenen ben alt el llistó gastronòmic del restaurant i que generen enriquidores sinèrgies entre clients i patrons.

Una deliciosa amanida de llagostins de delicada presentació, un suquet d'escòrpora, consistent, sòlid i evocador com l'imaginàvem i unes postres de xocolata de les que enamoren les senyores, un rioja envellit Solagüen, admirablement escollit per un *maître* d'altíssim nivell professional, cafè i un reguitzell de detalls i d'amables atencions van sortir per unes set mil pessetes per persona.

L'aspecte de felicitat dels clients satisfets quan surten de la porta ja s'ho val, així com el privilegi d'observar de prop les precises evolucions de l'impecable servei de sala, atenent taules ocupades per cares conegudes de la nostra política, gent de negocis i l'habitual parròquia cosmopolita i il·lustrada dels grans hotels internacionals.

L'estació, de tant en tant, pot ser una festa.

Nom: El Bistrot de Sants
Barcelona Hotel Sants
Adreça: Plaça dels Països Catalans, s/n
Telèfon: 934 909 595

Gastronomia

Amb distinció

Quantes vegades utilitzem el iogurt com a complement d'un plat sofisticat? Molt poca gent, però, s'ha parat a pensar com ha arribat aquest producte a la nostra civilització. Els estudis més seriosos en situen l'origen a l'Índia, Turquia i les regions balcàniques de l'Europa Oriental. Alguns historiadors gastronòmics –els pocs que hi ha– subratllen que les primeres notícies de la utilització de la llet agra i aromatitzada es poden trobar a la Bíblia, que la civilització grega i romana la utilitzaven com a digestiu i que es va començar a generalitzar a la resta d'Europa durant les Creuades (als segles XI-XV). Segui com sigui, la veritat és que fins a final del segle XIX no era un producte que s'utilitzés gaire. L'explotació comercial i industrial del iogurt s'inicià a partir de la Segona Guerra Mundial. En aquest sentit, Catalunya va ser un cop més la regió pionera d'Espanya, ja que va ser aquí on l'empresa Danone va iniciar-ne la comercialització durant els anys seixanta.

A més d'un bon i recomanable postre, el iogurt és avui un element distintiu de la bona cuina,

tot i que es difícil d'utilitzar perquè qualla quan s'escalfa; per aquest motiu, el bons cuiners aconsellen posar-lo sempre al final d'una cocció i abocar-lo de mica en mica. A més, abans d'utilitzar-lo, s'aconsella barrejar-lo amb una cullerada de *maïzena* per estabilitzar-ne el contingut i reduir aquesta tendència a quallar.

Si la cuina és per a vostè una assignatura pendent, no oblidí de tenir-ne sempre a la seva nevera ja que, a més de ser un excel·lent reconstituent, alguns li atribueixen la propietat d'estimular la longevitat... Almenys ens queda l'esperança?

APICIA



L'HOROSCOPO



ARIES

Preste especial atenció a la salut la primera quinena de abril. Corre el riesgo de recaer si no adopta las precauciones oportunas. En el terreno económico, las cosas se irán poniendo en su sitio como así lo esperaba. Aproveche el inicio de la primavera para relacionarse y estabilizar relaciones con las personas que le interesen.



CÁNCER

Su carácter expansivo será un factor positivo para su trabajo. Esta primavera la recordará como una de las etapas más fructíferas en este terreno. Aprovechéla, son situaciones que no se presentan dos veces. No descuide a la familia y piense que unas buenas dosis de descanso y ocio todos las necesitamos.



LIBRA

No desperdicie su tiempo. Usted tiene grandes posibilidades de éxito en su trabajo durante este trimestre. No obstante, debe prestar especial atención a su clientela porque puede perderla si no controla su carácter y estados de ánimo. Con una buena dosis de paciencia, las cosas le saldrán mucho mejor que ahora.



CAPRICORNIO

La relación con su clientela será muy satisfactoria, pero podría serlo mucho más si hace todo lo posible para mejorar su estado de ánimo. A veces estamos inmersos en nuestros problemas personales y ello repercute en nuestra relación con los demás. Procure, en consecuencia, vivir en armonía y con tranquilidad. Será beneficioso para hacer más positivo su trabajo y su relación con los que le rodean.



TAURO

Está viviendo angustiado por una situación que se ha creado usted mismo. Cuide sus reacciones porque puede perjudicar a muchas personas de su entorno. Piense que a veces las situaciones las creamos nosotros. A lo largo de esta primavera encontrará la estabilidad en el trabajo que estaba intentando alcanzar desde el otoño pasado. No pase por alto su salud.



LEO

Después de un invierno rodeado por la incertidumbre en el campo laboral, con la primavera encontrará una cierta tranquilidad. Las personas nacidas bajo este signo disfrutarán de un periodo de expansión que no deben desperdiciar. No descuide su salud y las relaciones con la pareja y amistades.



ESCORPIO

Vive en un momento de confusión tanto a nivel laboral como en el ámbito de relación con su pareja. Lo primero que debe hacer esta primavera es aclarar sus sentimientos y procurar tranquilizarse para adoptar la solución más adecuada en beneficio de su salud psíquica. No le iría nada mal planificar unos días de descanso.



ACUARIO

Sentirá un cierto malestar general, pero no se preocupe, será pasajero y verá cómo lo supera cuando pase la primavera. Su actividad económica mejorará a partir del segundo semestre del año y podrá plantearse nuevos objetivos que ahora no puede realizar por falta de recursos. Disfrute de su tiempo libre, porque necesita descansar.



GÉMINIS

La bonanza que le viene acompañando desde hace algún tiempo podría verse afectada por un imprevisto. Trate de limitar sus gastos porque su economía se verá sujeta a altibajos preocupantes. A pesar de todo, estos aspectos negativos podrán aliviarse con el coraje que imprime a sus cosas, propio de su signo en momentos difíciles.



VIRGO

Todos los aspectos relacionados con el trabajo pasan por un buen momento. Si usted está pensando renovar la casa o su vehículo es el mejor momento para hacerlo. No obstante, es muy importante que vigile la salud, especialmente los problemas estomacales.



SAGITARIO

Después de pasar por un periodo expansivo en el ámbito familiar y laboral, ahora le vendrá una etapa de mayor calma. Podrá sentirse, en consecuencia, algo despistado y con una sensación de vacío. No se alarme, las cosas volverán a su cauce pero, eso sí, con un cariz diferente. Mientras tanto, aproveche todo aquello que hoy le proporciona la vida.



PISCIS

Este es un periodo ideal para la expansión personal y profesional de los nacidos bajo este signo. Si tiene las cuestiones económica y laboral solucionadas, es una buena época para dedicarse a sus aficiones y hobbies. También es un momento propicio para cambiar de ambiente y hacer un viaje.

Argument de pes al carrer Pau Claris



A mitjan dècada dels noranta, el senyor Vittorio Giordano, un industrial italià que pesava uns cent-seixanta quilos, es va cansar de no trobar roba esport a la seva mida i va decidir posar-se a la feina, creant una empresa especialitzada en roba per homes amb sobrepès.

El petit negoci va prosperar i créixer, i l'any 1998, una professional de casa nostra, la Núria Llivis, va conèixer al senyor Giordano i junts van decidir intentar-ho aquí, començant per un servei de venda per catàleg.

L'èxit els va sorprendre i, el juny del 1999, van obrir la primera botiga Allegro Fortissimo, al costat de l'actual seu de l'empresa, al número 90 del carrer de Pau Claris, entre la Gran Via i el carrer de Casp.

En haver-se desvinculat la part barcelonina dels socis italians, el negoci va passar a ser totalment d'aquí.

L'oferta, per als que no coneixen el món i la problemàtica de les persones amb sobrepès, és sorprenent. A Allegro Fortissimo hi trobem roba d'home a partir de la talla 50 i fins a la 84, que correspon a persones que pesen uns

270 quilos... Es tracta de roba esport, seguint les darreres tendències en disseny, moda i colors, i lluny dels vestits de pantaló i americana de colors apagats i tristos.

Els productes vénen sobretot d'Itàlia, d'Alemanya i, ben evident, dels Estats Units. Camises, pantalons de tota mena, texans bermudes, samarretes virolades, arilles plenes de butxaques, polos Fred Perry, etc. L'assortit és tant extens com pot ser-ho el de qualsevol botiga de moda i els responsables del negoci, que practica la venda al detall i al major, es preocupen per crear col·leccions noves, seguint l'habitual cicle de les temporades.

Fabricar roba per a gent amb les característiques del sobrepès no és únicament augmentar les talles indefinidament. Cal utilitzar teixits naturals que minimitzin la transpiració, un problema habitual d'aquestes persones, dissenyar cises folgades que no produeixin irritacions, reforçar traus, botons i costures... Ara mateix estan creant patronatge específic per encarregar bona part de la producció a empreses nacionals, disminuint les compres a l'estranger i donant resposta, a la vegada, a les necessitats



d'un col·lectiu que malauradament creix i creix al nostre país.

Els d'Allegro Fortissimo, únic negoci especialitzat en roba masculina d'aquestes característiques, no celebren desfilades de models, però convoquen reunions, s'anuncien als vestíbuls dels cinemes, reparteixen informació pel carrer i celebren l'elecció anual de *Mister Fortissimo*, un certamen on s'exhibeix la producció i on la seva clientela, que ve de tots els racons de l'Estat, passa per una estona agradable i pot fer-se una idea de les possibilitats al seu abast. Unes possibilitats i uns assortits vestimentari que eren impensables fa només quatre anys.

Els preus de les peces de roba, curiosament, no són més cars en funció de les mides. Són preus equiparables als de qualsevol establiment de confecció. Per posar un exemple, un clàssic polo Fred Perry d'unes dimensions impressionants val tretze mil pessetes, una mica per sota del preu habitual en qualsevol altra botiga.

Ah! I per deixar clar que la cordialitat és a la mida de la clientela, Allegro Fortissimo ofereix descomptes del 15% als professionals del taxi, parents o amics que portin un exemplar de la revista *Taxi metropolità de Barcelona*. Tot són avantatges.

Nom: Allegro Fortissimo
Adreça: c. de Pau Claris, 90
08009 Barcelona
Telèfon: 933 022 662

Un mundial de motociclismo igualado

No parece que éste sea un año triunfal para nuestros pilotos. Comienza otro Mundial de motociclismo (Japón, 8 de abril) con la mayoría de ellos subidos a unas buenas monturas pero con unos rivales duros, muy duros. Tanto en 500 cc, en 250 cc como en 125 cc. Habrá podios y victorias (quién duda de su talento), pero difícilmente alguno luchará por convertirse en campeón del mundo. La igualdad, como ocurrió a menudo la temporada pasada, dominará el panorama. Y lo podremos ver en España: Jerez (6 de mayo), Montmeló (17 de junio) y Cheste (23 de septiembre).

En 500 cc, la categoría reina, la fórmula 1 de las dos ruedas, Àlex Crivillé, campeón hace dos años, luchará contra un puñado de buenos y atrevidos jóvenes. Empezando por Valentino Rossi, el divertido y simpático italiano que tiene tanto talento como Doohan. El australiano ha confiado tanto en él que le ha puesto un equipo (Honda) a su servicio. Es el gran favorito para la victoria final. Kenny Roberts, el vigente campeón, corre con una Suzuki al lado de Sete Gibernau. Pero ni uno ni otro han hecho un buen trabajo durante la pretemporada. Los resultados cantan y parece que sus motos no van tan bien como el año pasado.



Crivillé (Honda) parece que tendrá problemas otra vez este año: se ha pasado el invierno lesionado, el aborto sufrido por su novia le ha descen-trado y él mismo ha confesado que no se adapta a la moto. En cambio, Carlos Checa (Yamaha) sí que está en forma. Es, de lejos, el que mejor lo ha hecho esta pretemporada. Su compañero de equipo seguirá siendo el irregular Max Biaggi. En Yamaha también está un japonés que viene de las superbikes (motos de cuatro tiempos). Ojo con él, porque allá donde corre marca los mejores tiempos. Pero una cosa son los entrenamientos y otra, las carreras. Veremos.

Sito Pons sigue con su equipo (Honda). Mantiene el mismo dúo que tan bien lo hizo la temporada pasada. Capirossi y Barros pueden volver a exprimir su veteranía para dar sorpresas a sus rivales. También oiremos hablar de otro español en 500, aunque en este caso, al mando de una

moto. Es Cardoso, enrolado en el equipo Yamaha que dirige otro de los nuestros, Luis d'Antín. Con él estará el japonés Abe, otro buen piloto.

En 250 cc, destaca, por encima de todos, Emilio Alzamora, que se preparará para dar el salto a 500 cc. Estará en el equipo de Fausto Gresini con el japonés Katoh como compañero. Tardará en ganar lo que tarde en adaptarse a la categoría.

La mayoría de las alegrías españolas llegarán en 125 cc. Ahí estará Derbi con su potentísimo equipo y con el japonés Ui y Pablete Nieto al mando de las balas rojas. Todos los pronósticos apuntan al equipo de Martorelles como favorito al título. Pero en Derbi saben, como en Honda, Yamaha y Suzuki, que la victoria cuesta mucho. Y que hay que correr mucho para alcanzarla.

FERRAN IMEDIO

Publicitat

CATALANA DEL TAXIMETRO, S. L.



CATAX S.L.
C.Lepanto, núm. 217-219
(Barcelona)
Tel.: 93 231 11 07
Fax: 93 231 96 60
Laborables: de 07.00 a 22.00 h
Sábados: de 08.00 a 19.30 h
Domingos y festivos 9 a 13 h
No cerramos al mediodía

taxímetros Barcino®

itax

HALE

TAXITRONIC

Taxímetros Barcino informa: Los taxis que tengan instalado

Taxitronic	TX 4	NITAX	80
	TX10		85
	TX12		
	TX14		

Deberán cambiarlo antes del 1 de enero del 2002 ya que no pueden adaptar su cobro a euros. Aconsejamos soliciten día y hora para efectuar el cambio de aparato.

La Hoja Maribel

per Maribel Silva



Una carrera accidentada

Me cogieron en la plaça de Virrei Amat. Yo prácticamente empezaba la jornada laboral. Era pronto, las 7 más o menos. Eran dos hombres, uno con bastante buen aspecto, el otro... no tanto.

Me dijeron dónde querían ir y arranqué. Se trataba de una dirección de la Zona Franca. En un primer momento, pensé: "buena carrera", aunque a decir verdad en seguida me di cuenta de que el sitio a donde íbamos dejaba mucho que desear y, para acabarlo de arreglar, el aspecto de uno de aquellos dos individuos no me tranquilizaba en absoluto. El que iba "normal", para entendernos, se puso a hablar de cosas triviales: de la circulación, de cómo estaba el mundillo del taxi, y terminamos charlando del Barça, que es un tema que da para mucho.

Yo me sentía algo más tranquilo, parecía que la cosa no estaba tan mal. El otro, que era más bajito y fornido, no paraba de preguntar cuánto faltaba para llegar..., que si iba muy despacio, que cuánto le iba a costar el viaje. Se le veía nerviosillo, ya me entienden. Y yo, para que

la cosa siguiera como hasta este momento, pues no paraba de charlar, así parecía que me sentía mejor.

Cuando llegamos al sitio, yo ya me imaginaba a lo que iban aquellos dos, y lo único que yo quería era salir bien de aquello, aunque no me pagaran. ¡Fíjense si estaba tomando mal cariz la cosa! Porque eso, uno lo presiente, se ve venir.

El caso es que al llegar, les digo el importe, y el bajito saca una navaja del bolsillo y me dice: "Tu padre, te va a pagar, venga dame lo que llesves...". "Ya está", pensé, "lo que me imaginaba".

En ésas estaba que no movía ni un músculo, cuando el otro, el más normal, le dice: "Pero tú ¿eres idiota o qué? Anda, guarda eso que nos vamos a meter en un lío, pedazo de animal". Yo seguía sin moverme, era lo más inteligente, ¿no? En ésas que los dos se ponen a discutir (todo eso en el asiento de atrás), y la navajita iba y venía. Yo estaba aco.... Total, que el bajito le sacude al otro (claro, él tenía la navaja...) y le hace un corte en el brazo. Aquí sí que me

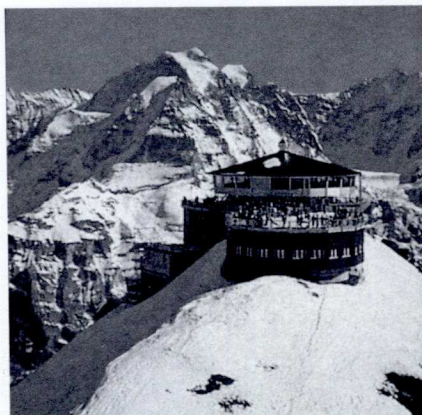
quería desintegrar. No sabía qué hacer; no podía arrancar porque ellos seguían dentro, y a lo mejor se escapaba otro viaje para mí. Abandonar el coche ya se me ocurrió, ya, pero pensé que tampoco era una idea muy brillante.

Total, que el alto logró coger al otro por las muñecas, yo salí del coche y lo sujeté también. Al agredido le salía bastante sangre de la herida, pero no paraba de insultar al otro. Le dijo de todo, menos bonito..., y yo, pensando: "Bueno, y ahora ¿qué hago?" Pudo más el agradecimiento hacia aquel hombre que en definitiva me había ayudado, que el miedo, la rabia, así es que le dije que se subiera que lo llevaría a que lo curaran. Le dí un pañuelo para que se lo pusiera en el brazo, dejamos al otro individuo allí y salimos a toda pastilla para Peracamps.

Y allí se quedó, en manos de un médico. Yo me fui para casa. ¡Oigan, yo ya no estaba para otra vueltecita! Es comprensible, ¿no?

Cosas del taxi

Publicitat



**VIAJES COLECTIVO DEL TAXI
PARA TAXISTAS, FAMILIARES Y AMIGOS**
Ahora vamos a: SUIZA
Días: 21 al 29 de julio, ambos inclusive

Recibirá más información:
Sr. Tous (restaurante Hermanos Méndez (Ciutat Grog, Lutzana,
115), de 10.30 a 13.00 horas, lunes, miércoles y viernes)



Correduría de Seguros, S.A. Grupo Caja de Ingenieros



Caja de Ingenieros



EMPEZAMOS CON LO QUE MÁS TE PREOCUPA

SEGURO DEL AUTOMOVIL PARA EL TAXI

EL PRIMER GRUPO FINANCIERO DE LOS PROFESIONALES, A TU DISPOSICIÓN

SEGUROS

- Seguro a terceros
- Defensa criminal
- Adelanto de indemnización
- Defensa para infracciones de tráfico
- Rescate y salvamento
- Peritaje del vehículo
- Fallecimiento e Invalidez
- Rotura de Lunas
- Reclamación de daños y lesiones
- Insolvencias
- Remolcage
- Defensa de la Responsabilidad Civil
- Reclamación de derechos de otros seguros
- Asistencia sanitaria

INDEMNIZACIÓN DE 2000 PTS. POR BAJA POR ACCIDENTE DURANTE LOS PRIMEROS 15 DÍAS
(carencia por autónomos)

FLOTAS

Tratamiento especial e individualizado para cada caso, dependiendo del número de taxis.

ii Compromiso de continuidad de seguro !!

SERVICIOS FINANCIEROS

- Financiación para la adquisición de: Viviendas, Taxi, etc.
- Apertura Cta./Cte. Sin comisiones, ni cuota de mantenimiento.
- Tarjeta RESSA, devolución de 5 pts. por litro de combustible consumido y facturación a 45 días, sin coste de tarjeta.
- Tarjeta VISA, sin coste de tarjeta.
- Tarjeta SERVIRED, sin coste de tarjeta.
- Abono de 7 pts. Por recibo de servicios domiciliado.
- Servicio de cambio de moneda sin límite de 9h a 20h. Parking gratuito 1h.
- Inversión: Unit Linked, Fondos, IPF, etc.

INFORMESE EN EL
902 41 14 14

C/. Rocafort , 180-182 entlo 08029 BARCELONA

Auto Fuber

SERVEI OFICIAL **SEAT** DEL POBLENOU



En Auto Fuber el protagonista es el taxista

No deje su vehículo en manos extrañas.

En Auto Fuber su vehículo se sentirá como en casa.



Mecánica y Electricidad



Chapa



Pintura

Sin entrada
Desde 44.270 ptas.
al mes.

Toledo Selec, TDI 90 CV
Operación a 60 meses



¡Seat Toledo TDI, tu mejor inversión!

Grandes detalles que hacen grande un taxi:

- Aire acondicionado, dirección asistida, radio y airbag conductor, de serie.
- Toma de alimentación para taxímetro y radio emisora.
- Asiento conductor reforzado con regulación en altura y zona lumbar.
- Espejo derecho exterior mayorado.
- Tapicería confeccionada en polipiel/textil.
- Parte posterior con alfombrillas de protección.
- Iluminación interior reforzada.
- Aumento de la potencia de la batería.
- Tres motores: el 1.6 y 100 CV gasolina y dos motores TDI, el 90 CV y el 110 CV diesel.
- Consumo de combustible (Norma MVÉG). Motor TDI 110 CV Consumo mínimo 4,1 L/100 km.

Ven, informate y pide tu Seat Toledo, tendrás un regalo muy especial.

Los mejores precios en recambios y servicios de pieza urgente.

Su taxi parado le cuesta dinero. ¡Recuérdelo!

Badaioz. 52 (entre Ramón Turró y Lluís) tel.: 93 485 00 49*