

Taxi Metropolità de Barcelona
Setembre - Octubre 2002

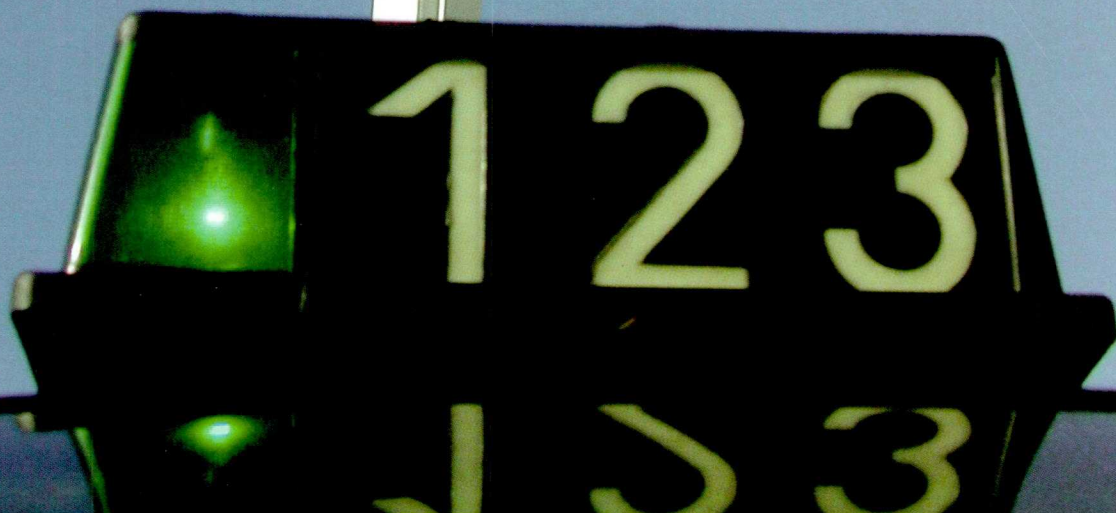
www.taxibarcelona.com
www.taxi.bcn.es

Des d'octubre, la Generalitat aplica la normativa comunitària als taxímetres i els mòduls

Editorial i pàgina 6

El Tribunal de Justícia de Catalunya desestima el recurs contra el sistema de funcionament de la parada a l'aeroport

El taxi, amb la mobilitat sostenible





Una sonrisa vale más que mil palabras



Àrea metropolitana de Barcelona
Institut Metropolità del Tax

Servicios gratuitos

- ▶ 1ª Visita (consulta y revisión)
- ▶ 1ª Visita Ortodoncia
- ▶ Revisiones periódicas
- ▶ Fluorización
- ▶ Radiografías intrabucales

Servicios por sólo 20 €

- ▶ Sesión de higiene + revisión
- ▶ Extracciones simples
- ▶ Urgencias*

* Gratuito al efectuarse todo el tratamiento en cualquiera de nuestros centros.

20% de descuento

en el resto de tratamientos, incluso
en Prótesis Dental, Ortodoncia e Implantes.

Y además...

- ▶ Elije la forma de pago: ▶ 12 meses sin intereses
▶ Y hasta 5 años de financiación
- ▶ No cerramos por vacaciones



Para otras zonas ponemos a su disposición la más amplia red de centros concertados a nivel nacional.

Tel. 902 20 21 12

BADALONA

Colom, 46, bajos
Tel. 93 464 43 63

BARCELONA

Floridablanca, 106, bajos
Tel. 93 325 44 00

CASTELLÓN

Gobernador, 20, bajos
Tel. 964 23 95 90

EL PRAT DE LLOBREGAT

Major, 6, pral.
Tel. 93 379 24 90

L'HOSPITALET DE LLOBREGAT

Progrés, 22, pral.
Tel. 93 448 22 02

MADRID

Lope de Rueda, 46, bajos
Tel. 91 504 17 42

MANRESA

Pº. Pere III, 90, entlo. 1ª
Tel. 93 877 44 34

SANT BOI DE LLOBREGAT

Francisc Macià, 11-15, bajos
Tel. 93 652 92 92

TARRAGONA

Prat de la Riba, 22, 1º 1ª
Tel. 977 23 24 73

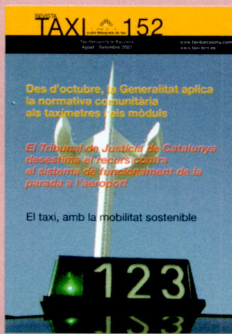
VILAFRANCA DEL PENEDES

General Prim, 7-9, local C
Tel. 93 819 91 11

ZARAGOZA

Pº María Agustín, 60, bajos
Tel. 976 28 03 94

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. Rocío Terán

Direcció de Comunicació

Xavier Sabaté

Direcció Periodística

P. Rocío Terán

Col·laboradors

Natàlia Arozamendi, Ferran Imedio, Gerardo Prieto, M. Àngels Pujol, Pierre Roca, 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

Vicente Lamata (fotografia coberta), Ramon Josa i Campoamor

Tiratge

15.000 exemplars de difusió gratuïta i domiciliada a tots els professionals taxistes, empreses, institucions i personalitats vinculats 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 Barcelona" 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

En vigor noves mesures comunitàries amb incidència en el taxi

A partir del 1 de octubre

La Direcció de Consum i Seguretat Industrial de la Generalitat de Catalunya exige el cumplimiento de la Directiva comunitaria 95/54 en la inspección de taxímetro y módulo de tarifas nuevos, así como en vehículos taxi de nueva aplicación6



Entrevista a Teresa Carrasco9

Intendente de la Guardia Urbana
de El Prat de Llobregat

Gran Angular12

Conductas no profesionales, un atentado
contra los clientes y la gran mayoría de taxistas

Tribuna del taxi14

¿Cómo observa la movilidad del taxi en el área metropolitana de Barcelona?

El Taxi, el teu millor aliat de l'estalvi econòmic, energètic i de temps16

Què opina el client?18

El carril taxi, qualitat de vida per a l'usuari i per al taxista

La nova transformació de Barcelona amb motiu del Fòrum 200420

Tauler25



- El Tribunal de Justicia de Catalunya desestima el recurso al sistema de funcionamiento de la parada del aeropuerto
- Autoritzat el model Citroën C5 per a taxi
- Horaris a la graella de l'aeroport
- Nous cursos de formació contínua dirigits a taxistes en actiu
- 324 taxistes tenen encara pendent la revisió metropolitana
- Edictes
- Actes de la Mesa Tècnica del Taxi

Així són, així ens veuen34

Els suecs

Taxi-Motor36

- Amb la tardor, el Citroën C5 s'incorpora al taxi
- NISSAN Primera 2.2DI: Cambio radical

El meu taxi40

"Tengo confianza en la marca" / Antonio Bermúdez

Taxi-Lleure44

- Cultura, teatre i exposicions
- Cinema, TV, vídeo
- Llocs per comprar
- Menjar de tres forquilles. Gastronomia
- Esport
- Pensat i fet
- La hoja de Maribel

La Bústia



Reflexión

A veces no se habla bien del servicio del taxi y algunas otras del comportamiento de algún que otro taxista, pero no se dice nada del excelente comportamiento de muchos otros por su civismo, su humanidad y delicada cortesía.

En el transcurso de cuatro días, el comportamiento de dos jóvenes taxistas ha sido ejemplar y poco habitual.

Lamento no haber pedido el número de la licencia del primero, pero seguro él sabrá que nuestro más sincero agradecimiento y felicitación va dirigido a él. Nos cogió en la calle Via Laietana, esquina Consell de Cent, el 9 de agosto a la una del mediodía para dejarnos posteriormente en esta última calle esquina Bruc.

Cuando esperábamos un taxi en la Via Laietana, dos taxis se nos habían pasado y, a pesar de no haber ninguno en los alrededores, no pararon. Posiblemente porque mi marido estaba como tambaleándose por flaquearle las piernas. En cambio, el taxista que finalmente nos recogió, frenó al darse cuenta de su estado, nos ayudó amablemente y, al llegar a casa, nos acompañó hasta el portal y se negó en rotundo a cobrar el importe de la carrera. Esto último no es lo importante, lo encomiable es la sensibilidad de un hombre que tan bien dignifica la profesión.

El segundo servicio lo tomamos el día 13 de agosto por la tarde. La

licencia del conductor era la 1062. A él le queremos felicitar por la pulcritud de su coche, el esmerado servicio, por el ambientador (sumamente discreto) por la música ambiental, tenue y agradable de oír que, en caso de no interesar, pasaba desapercibida. Le damos las gracias por la gentileza y por el esmerado servicio.

No acostumbro a escribir a ningún medio de comunicación, pero creo que mi comentario puede servir de ejemplo y reflexión para muchos.

Nuevamente gracias.

M^a Teresa Gibert
Barcelona



Gràcies per la jaqueta

Desitjo agrair al taxista de la llicència 6046, amb vehicle matrícula B 3318 VZ, la devolució d'una jaqueta que vaig deixar-la oblidada en el seu vehicle. El servei es va realitzar el dia 16 de setembre, a les 13 hores aproximadament.

Un usuari del taxi



Per a un taxista assalariat

El Cap del Cos de Guardamolls del Port de Barcelona posa de relleu l'actitud del taxista assalariat Adrián Ramírez Sánchez, conductor de la llicència 10.163, que el 30 de juny

passat va retornar la cartera del ciutadà nord-americà Dan Schmidt que s'havia deixat oblidada en el taxi quan es va desplaçar des de l'Estació Marítima Terminal B fins a un conegut cafè de la plaça de Catalunya.



Olvidados 300 CD en el maletero de un taxi

El miércoles 28 de agosto al mediodía, una chica cogió un taxi en la calle Villarroel y pararon en Consejo de Ciento esquina Rocafort. Allí esta pasajera bajó en busca de otras dos personas (una chica y un chico). Tardaron unos 15 minutos en volver al taxi. La última pasajera bajó en la calle Entença con avenida Tarradellas y sacó sus bolsas del maletero. El destino final de la primera chica y del chico fue la calle Cavallers con Pedralbes. En el maletero se quedó, desafortunadamente, una bolsa de tonos granates de la marca Milk Berlin que contenía dos archivos, uno con 250 CD (compact disc) y otro con 50; también había un jersey negro.

Agradecemos a quien pueda dar noticias de este bolso a Luis Casacubertas, llamándole al 639.331.594 o 932 682 295.

Esperamos que si alguien lo ha encontrado se hará cargo de la importancia que tiene una colección de discos como ésa.

Muchas gracias.

Luis Casacubertas

AUTO-
REPARACIÓN



MANUSAN, S.L.

REPARACIÓN GENERAL DEL AUTOMÓVIL

CONCESIONARIO OFICIAL LONDON TAXI

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

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

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. Lutxana, 115 - 08018 Barcelona


VENTA Y MANTENIMIENTO PARA TAXISTAS Y PARTICULARES



Editorial

El procés d'harmonització comunitari no té a veure únicament amb la moneda, sinó també amb un conjunt de lleis i normes que estan entrant en vigor en tots els estats membres per tal d'afrontar una nova realitat amb criteris comuns que garanteixin als ciutadans la seguretat i la qualitat dels productes i les activitats que genera la indústria a l'entorn comunitari.

És així com, a partir de l'1 d'octubre d'enguany, entra en vigor la Directiva comunitària que exigeix el compliment de la normativa referent a la compatibilitat electromagnètica dels vehicles i, en conseqüència, de tots els seus components. La vigència d'aquesta Directiva europea té la seva translació immediata al vehicle taxi i, per aquest motiu, a partir d'aquesta data, tot aparell taxímetre i mòdul que s'instal·lin per primera vegada, haurà d'haver superat la verificació primitiva, i a l'hora de fer una nova matriculació, la ITV exigirà el compliment de la norma europea.



EN VIGOR NOVES MESURES
COMUNITÀRIES
AMB INCIDÈNCIA EN EL TAXI

Sobre l'abast d'aquesta nova exigència de la UE s'informa en les primeres pàgines d'aquest número, però també sobre la línia de subvencions que l'IMT ha posat a disposició dels taxistes de l'àrea metropolitana de Barcelona per poder incorporar impressores expenedores de rebuts en el seu vehicle, tenint en compte que també, a partir de l'1 d'octubre d'enguany, tota nova aplicació de llicència de taxi a un vehicle, tant si és nou com de segona mà, estarà obligada a tenir-la ja incorporada.

Totes aquestes mesures s'han de veure com unes passes encaminades a millorar la qualitat del servei, la seguretat del taxista i del client i, sens dubte, són una aposta decidida envers la modernització del servei. Cal tenir en compte que el canvi de les modalitats de mobilitat a les ciutats és un debat que està en tots els fòrums nacionals i europeus que parlen de desenvolupament sostenible de les ciutats i, en aquest sentit, el transport públic hi té molt a veure. El taxi, també. El posicionament del transport amb taxi comença a tenir sentit en aquest debat, ja que, per la seva flexibilitat i per les característiques del servei que realitza, pot ser una alternativa real a la utilització abusiva del cotxe privat als nuclis urbans. Hem de congratular-nos, per això, que el taxi hagi estat present amb un estand, per primera vegada, en la setmana i en l'exposició que sobre *Mobilitat sostenible i segura* es va fer a Barcelona des del 16 fins al 23 de setembre i sobre la qual també parlem en aquest número. Juntament amb aquest exemplar, trobareu el díptic informatiu que es va lliurar als usuaris per tal que es familiaritzin molt més amb el sector i col·laborin a fer el treball del taxi més sostenible pel bé dels ciutadans i de les ciutats metropolitanes.

La Direcció de Consum i Seguretat Industrial de la Generalitat de Catalunya exige el cumplimiento de la Directiva comunitaria 95/54 en la inspección de taxímetro y módulo de tarifas nuevos, así como en vehículos taxi de nueva aplicación

A partir del 1 de octubre de 2002 entra en vigor, de forma obligatoria, la Directiva Comunitaria 95/54/CE, del 21 de octubre de 1995, que hace referencia a la compatibilidad electromagnética de los vehículos y de todos sus componentes.

En cuanto al taxi, la mencionada directiva determina que "todo aparato taxímetro que sea instalado por primera vez, a partir del 1 de octubre de este año, a parte de haber superado la respectiva verificación primitiva, deberá cumplir las exigencias de la Directiva 94/54/CE".

Además establece que, a partir de aquella fecha, "todo aparato taxímetro que sea instalado en un vehículo de nueva matriculación, deberá cumplir las exigencias de la ya referida directiva.

En consecuencia, todas las estaciones de ITV del área metropolitana de Barcelona y del resto de Catalunya, a partir del día 1 de octubre de 2002, exigirán el cumplimiento de esa Directiva en la inspección del taxímetro en vehículos de nueva matriculación y no se dará como favorable si no se ajusta a sus criterios.

Modelos de taxímetro que cumplen la Directiva 94/54/CE

Fabricante	Modelo de taxímetro	Impresora conectable
Interfacon, SA	TX-30	IR-30
VDO-Siemens	Hale MCT-05 Argo-1155 Hale Spt-01	NPD-01 Argo-1156 TPD-01
Nitax, SA	NITAX 100	PR 100

Pre-instalaciones de taxímetros

La Secció de Metrologia de la Direcció General de Consum i Seguretat Industrial de la Generalitat de Catalunya comunica que, hasta el 2 de agosto de 2002, ha emitido autorización administrativa de preinstalaciones de aparatos taxímetros con señales analógicas en el ámbito del área metropolitana de Barcelona a las marcas de vehículos que se relacionan en el siguiente cuadro:

Mercedes Benz España, SA	Mercedes	W 203	C200 CDI	Manual
	Mercedes	W 203	C200 CDI	Automático
	Mercedes	W 203	C220 CDI	Manual
	Mercedes	W 203	C220 CDI	Automático
	Mercedes	W 203	C270 CDI	Manual
	Mercedes	W 203	C270 CDI	Automático
SEAT, SA	SEAT	Toledo	1.9 TDI 66 KW	Manual
	SEAT	Toledo	1.9 TDI 81 KW	Manual
	SEAT	Alhambra	1.9 TDI 85 KW	Manual
	SEAT	Alhambra	1.9 TDI 85 KW	Automático
	Volkswagen	Passat	1.9 TDI 96 KW	Manual SV
	Skoda	Octavia	1.9 TDI 66 KW	Manual
Peugeot España, SA	Peugeot	406	HDI 66 KW	Manual
	Peugeot	406	HDI 80 KW	Manual
	Peugeot	406	HDI 80 KW	Automático
	Peugeot	406	HDI 98 KW	Manual
Automóviles Citroën España, SA	Citroën	C-5	HDI 66 KW	Manual
	Citroën	C-5	HDI 80 KW	Manual
	Citroën	C-5	HDI 80 KW	Automático
	Citroën	C-5	HDI 98 KW	Manual
	Citroën	C-5	HDI 98 KW	Automático
Nissan España, SA	Nissan	Almera	2.2Di 81kW	Manual

También el módulo de tarifas

A partir del 1 de octubre, la Direcció General de Consum i Seguretat Industrial de la Generalitat de Catalunya aplica también la Directiva comunitaria 95/94 a los módulos luminosos. Eso significa que todo módulo que sea instalado a partir de aquella fecha en el vehículo taxi deberá cumplir la normativa comunitaria de compatibilidad electromagnética de los vehículos y de todos sus componentes.

Las marcas y modelos autorizados por la Direcció General de Consum i Seguretat Industrial de la Generalitat de Catalunya son hasta la fecha:

Marca y modelo autorizado	Validez de uso
Jasil TSD 52	30 de abril de 2007
Tydesa JS 98	24 de junio de 2007
Led Piraña	1 agosto de 2007

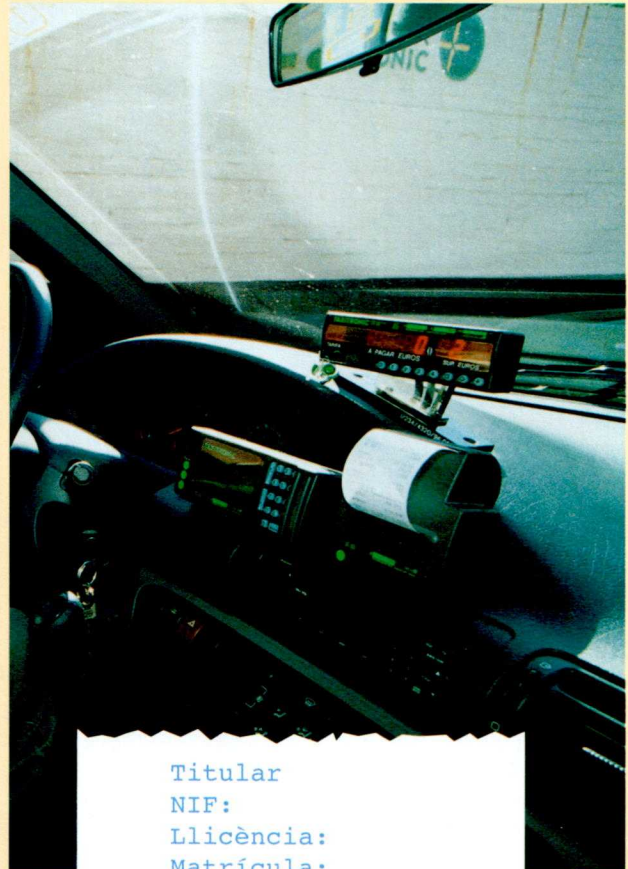
Los vehículos que se apliquen para taxi deberán tener la impresora incorporada al taxímetro

También desde el 1 octubre de este año, el IMT exigirá en la aplicación de vehículos para taxi, tanto si son nuevos como de segunda mano, que las impresoras de recibo estén incorporadas al taxímetro.

Con el fin de que todos los taxistas puedan ir incorporando progresivamente en sus vehículos la impresora, el Consell d'Administració del IMT aprobó, el pasado 25 de mayo, una línea de subvenciones que cubre el 50% del coste de la implementación de la impresora al taxímetro. Asimismo, desde el IMT se ha extendido una solicitud a la Generalitat de Catalunya para que asuma el otro 50% del coste.

A partir del 1 de enero de 2009, todos los vehículos taxi del área metropolitana de Barcelona estarán obligados a llevar la impresora de recibos.

Todas las impresoras deberán, asimismo, expender un modelo de recibo normalizado con los datos que se muestran en el cuadro siguiente.



Titular
NIF:
Llicència:
Matrícula:
Núm. rebut:

Data inici:
Hora inici
Hora final:
Recorregut km:

Tarifes aplicades
Import servei:
Import suplement:
Import total:
IVA inclòs

Origen:
Destí:

Troballes/Objectes perduts
Tel.: 932 234 012
Institut Metropolità del Taxi
Carrer 62, núm. 18
Zona Franca.
08040 Barcelona
Tel. 932 235 151
www.taxi.bcn.es

Modelo de recibo normalizado >

¿Qué hacer para solicitar y recibir la ayuda del 50% para la instalación de la impresora en el taxímetro?

- Ser titular de una licencia.
- Estar al corriente de las obligaciones fiscales, sociales y laborales.
- No tener pendiente el pago de ninguna sanción firme ante el IMT.
- Tener el vehículo aplicado a la licencia.
- Se debe tener instalada y en servicio la impresora conectada al taxímetro.
- Formular la solicitud de subvención correspondiente.



Documentación que se debe aportar junto con la solicitud

- Certificado que acredite estar al corriente de pago de las correspondientes obligaciones fiscales y con la Seguridad Social.
- Factura de compra y/o contrato de alquiler o similar de la adquisición e instalación o alquiler de la impresora.
- Número de cuenta corriente en la que se abonará la subvención.
- Certificado de comprobación de la instalación y funcionamiento por parte de la Oficina Técnica del IMT.

Recibirá mayor información llamando al teléfono: 922 235 151 (Oficina de Atención al Taxista).

Entrevista a Teresa Carrasco

Intendenta-Jefa de la Guardia Urbana de El Prat de Llobre-

“Todo el mundo sabe que la seguridad y la gestión de la convivencia son importantes en la calidad de vida de los ciudadanos”

Teresa Carrasco es desde abril pasado Jefa de la Guardia Urbana de El Prat de Llobregat, y se ha convertido así en la única mujer con esta responsabilidad en el conjunto del área metropolitana de Barcelona. Es también una de las primeras mujeres que accedió a este cuerpo y, seguramente, una de las pocas que será homenajeada cuando, el próximo año, se celebre el 25 aniversario de la incorporación de la primera mujer a la Guardia Urbana de Barcelona. Su carácter extremadamente afable y abierto pone de manifiesto el ímpetu de esta mujer para enfrentarse a grandes retos. Llega a la Policía Local de El Prat con el aval de haber sido Intendente de la Guardia Urbana de Ciutat Vella y de haber ostentado cargos de mucha complejidad en los distritos de Sants y Sant Martí. Este verano, a tan sólo cuatro meses de su nombramiento, supo dar solución con la máxima eficacia y rapidez al problema de estacionamientos indebidos planteado en el aeropuerto y que entorpecía el buen funcionamiento del servicio de taxi en aquel espacio.

■ ¿Qué balance puede hacer del funcionamiento del aeropuerto durante este verano en cuanto a los temas de circulación y, en concreto, al servicio del taxi?

Aún no dispongo de datos objetivos. Al inicio de verano ya se organizan unas reuniones de coordinación con las autoridades del aeropuerto y allí planificamos el trabajo. Hasta el último fin de semana de agosto estuvimos proyectando el operativo para el retorno de las vacaciones y establecimos un servicio más potente. A final de temporada dispondremos de estos datos y siempre solemos analizarlos.

■ ¿Ha recibido la Policía Local algún tipo de observaciones respecto al servicio de taxi?

No recuerdo que se hubiesen producido denuncias en este sentido; en cualquier caso, las que se hubiesen podido dar han podido estar motivadas por la falta de respeto de los espacios de los taxis o de los autobuses, pero nunca derivado de la actuación incorrecta por parte de los taxistas. No hay esa percepción por nuestra parte. Lo que sí existen son problemas derivados de la ordenación de los espacios, del estacionamiento, que evidentemente son tratados conjuntamente con las autoridades del aeropuerto y que, si repercuten en el taxi, se solicita nuestra colaboración desde la dirección de servicios del IMT. De hecho



así se ha producido este verano. Es cuando actuamos para corregir.

■ Se presentó algún problema con el estacionamiento indebido de algún autocar en un espacio de circulación de taxis. ¿Quedó solucionado?

Sí, sí se solucionó. A principios de julio mantuvimos unas reuniones en las que pudimos comprobar que se estaban produciendo unos hechos que ocasionaban una serie de abusos por parte de las personas que ocupaban las zonas de reserva de autocares y que no hacían uso de los tiempos de estacionamiento permitidos. A veces se considera más cómodo utilizar otros espacios aún teniendo una zona reservada. Para solucionar el problema y evitar que se repitieran tuvimos que destinar personal específico y fijo. Al cabo de un tiempo se me informó desde el aeropuerto de que la medida había sido eficaz y así también se me comunicó desde la dirección de servicios del IMT. El hecho no se ha vuelto a producir.

■ ¿Qué equipo humano destina la Policía Local de El Prat al aeropuerto?

Los 365 días del año destinamos unos efectivos de forma fija y constante, que oscilan entre los 14 a 20 agentes al día en los turnos respectivos. Cuando hay un volumen o afluencia mayor de pasajeros en determinadas fechas o eventos, nos coordinamos y mantenemos una relación muy fluida con los servicios del aeropuerto para aumentar nuestra presencia. En un día normal, el número mayor de agentes se concentra durante las horas de mayor actividad de tráfico y disminuye lógicamente por la noche porque nuestras competencias son únicamente en el área de circulación. Allí ya hay una comisaría y Guardia Civil a quienes prestamos también toda nuestra colaboración.

■ ¿Cuáles son los comportamientos más comunes que reclaman la presencia de la Guardia Urbana?

Se produce siempre el abuso del estacionamiento y el uso indebido de los espacios. La grúa debe estar trabajando constantemente. Este tipo de comportamiento se da en todos los usuarios del aeropuerto, no sólo por parte del taxi; al fin y al cabo, éste es un servicio público que tiene un nivel de rotación muy importante. El aeropuerto tiene viales amplios que intentamos gestionar para evitar esos problemas. Pero hay un hecho importante en los comportamientos relativos a la circulación en aquel espacio o en cualquier otro similar: las personas que lo utilizan nunca son las mismas. En consecuencia, educar a las personas para que se comporten y respeten las normas es imposible. En esa vigilancia de las normas de circulación es donde nosotros debemos tener atención y con ello tiene que ver el taxi. No obstante, el servicio de vigilancia del IMT que se encarga de gestionar las colas y la circulación de los taxis nos facilita enormemente el trabajo. Pero, aún así, en más de una ocasión a este mismo servicio se le plantea algún que otro problema y es cuando nosotros estamos presentes.



■ Este año el taxi ha estrenado nueva parrilla, ¿qué opina respecto a su funcionamiento y en relación con la anterior?

La he visto, la he observado, pero no tengo suficientes elementos para evaluar lo que es ahora respecto a lo que era antes. Estoy a cargo de la Policía Local de El Prat desde el mes de abril, aún es pronto para dar una opinión comparativa.

■ ¿Qué consejos podría transmitir al servicio de taxi del aeropuerto para facilitar y mejorar el comportamiento vial?

El comportamiento allí no es nada diferente al de otros espacios. En el aeropuerto hay una cosa muy atípica a otros espacios y es que existe una parrilla de taxis, un hecho diferencial que no está en otro espacio similar de las ciudades que yo conozca. En relación a nosotros lo que pedimos siempre es un máximo de respeto por las personas que estamos trabajando. La Policía Local entiende que el taxi es un servicio público y que los taxistas están allí para trabajar, pero ambos estamos trabajando en la vía pública y debemos entender cuál es nuestra situación y comportamiento. En definitiva, aconsejaría no más de lo que diría a un servicio público.

■ El aeropuerto tiene en perspectiva una nueva ampliación que también incidirá en el trabajo de la Policía Local de El Prat...

La conozco sobre papel. No tengo aún encima de la mesa ni fechas ni sé cuándo se producirá. Lo que sí sé es que cuando llegue el momento, al igual que hay una coordinación con los representantes del aeropuerto en relación a los proyectos –en algunos próximos al recinto ya estamos trabajando y planificando conjuntamente con los servicios de AENA–, la habrá con todo aquello referido a la ampliación. Estaremos todos implicados: aeropuerto, policía local y servicio de taxi. Creo que debemos trabajar todos conjuntamente porque allí se producirá una gran transformación que, para bien, tendremos que sufrir todos.

■ Usted estuvo antes en la policía local de Ciutat Vella. ¿Muchas diferencias con la de El Prat?

La organización de donde provengo está formada por 2.500 personas y ésta es mucho más pequeña. Las formas de dimensionar los problemas son diferentes y también de abordarlos. La Policía Local de El Prat tiene un servicio importante bajo su responsabilidad: el aeropuerto, y sabemos que debemos responder de una forma diferente. Esta policía está dimensionada porque contamos precisamente con este espacio que debemos gestionar en todo aquello que tenga que ver con el tráfico (circulación, seguridad viaria...). Como ya dije antes, en el aeropuerto hay un equipo humano permanente y es un servicio que no dejamos de cubrir nunca.

■ ¿Es la única mujer que está al frente de una Policía Local en Catalunya?

No lo sé. En mi categoría no creo que haya mujeres intendentes.

■ ¿La mujer tiene otra sensibilidad para “mandar”?

Una sensibilidad diferente.

■ ¿Cómo ha respondido el equipo humano a su jefatura teniendo en cuenta que ha sido un sector tradicionalmente masculino?

Creo que ha respondido bien porque han reconocido en mí a un miembro más de la Policía Local ya que no hay un hecho diferenciador por ser mujer. Lo que sí reconocen es que soy policía, igual que ellos. No provengo de otra organización ni de otras formas de trabajar. Hay una historia detrás de mí: ya llevaba dieciocho años en la Guardia Urbana de Barcelona. No tengo *inputs* ni indicaciones de que se hubiesen dado posiciones encontradas por el hecho de que una mujer fuera una jefa de policía. Sí puedo decir una cosa: la acogida ha sido positiva. Me siento bien.

■ ¿Qué dejó en Ciutat Vella?

Muchos recuerdos gratos y haber trabajado intensamente. Antes de ser intendente de Ciutat Vella ya había estado en otros dos distritos de Barcelona, también con un alto nivel de complejidad. Para mí todo fue maravilloso porque, de entrada, Barcelona me parece que lo es. Cualquier profesional a quien le toca trabajar en Ciutat Vella sabe que está ante un reto, porque allí tienes algo muy potente. Allí pagas el peaje de la centralidad; tienes representada toda la ciudad y se dan todos los contrastes. Desde la riqueza cultural hasta la pobreza en algunos espacios; la mayoría del poder político junto con la emigración y la diversidad cultural. Allí tienes las calles más importantes de la ciudad. Fui a Ciutat Vella con mucha ilusión, a intentar hacer bien mi trabajo. Me empleé todo lo que pude, la verdad es que disfruté mucho, pero también sufrí.

■ A usted le gustan los retos, así lo ha manifestado en alguna ocasión; ¿cuál es su máximo reto ahora en El Prat?

Que las personas que formamos la policía local seamos un equipo potente, capaz de dar el servicio que se merecen los ciudadanos y, además, espero que todos trabajemos para conseguir la mejor profesionalización de los que estamos dentro y un modelo policial muy cercano al ciudadano. Ahora mismo lo que estoy haciendo es encontrarme con esta organización, conociendo a todos ellos y sus formas de trabajo. Y si hay que iniciar un proyecto de trabajo lo vamos a iniciar todos juntos y lo configuraremos entre todos. Cuento con todos ellos. Yo no cambiaré nada sola. Lo tengo claro.

■ ¿Está ante un municipio con grandes transformaciones?

El Prat de Llobregat es un municipio con una gran potencialidad y con una gran transformación a todos los niveles. Es una ciudad que está empezando a experimentar unos cambios importantes. Hemos hablado del aeropuerto, pero está el AVE, el Plan Delta, la modificación del río, las playas. Creo sinceramente que la Policía Local tiene que estar a la altura de esa ciudad y poder gestionar la ciudad y el marco de convivencia. La Policía de El Prat o cualquier otra debe participar activamente en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, porque todo el mundo sabe que la seguridad y la gestión de la convivencia es importante en esa calidad.

■ ¿Ha tenido la oportunidad de valorar cómo funciona el servicio de taxi en el resto del municipio?

He visto las paradas de taxi y también a los taxistas del



Teresa Carrasco, junto al edificio de la Policía local de El Prat

municipio. He observado que hay mucha proximidad. Creo que son taxistas del territorio, que se conocen perfectamente al policía, al vecino y a las empresas. En alguna ocasión también hemos mantenido reuniones con algunos de ellos por un problema concreto que se planteó. Recuerdo de este encuentro especialmente a uno que planteaba el tema con mucho interés y me pareció fantástica su postura de querer mejorar la situación para bien del servicio.

■ Algunos taxistas tienen ciertos reparos a la hora de trasladar pasaje al barrio de San Cosme por sentirse inseguros. ¿Qué puede decir al respecto?

Es un tema que está ahí y es innegable que hay espacios —no el barrio, que está formado por personas humildes y honestas, como en cualquier barrio de Barcelona— en los que se produce esa inseguridad por el comportamiento de algunas personas. Hay ese temor para llegar a algún destino. Es cierto. Lo que puedo decir a los taxistas es que sepan que la Policía Local está en la calle Riu de Llobregat, junto a la avenida 11 de septiembre, precisamente en el barrio de San Cosme, y que, ante cualquier circunstancia de peligro, estamos aquí y los vamos atender.

■ ¿El Prat es entonces un municipio no menos inseguro que otros?

Es de los más seguros. En la encuesta de criminalización de este año, quisiera recordar que se llegaba a la conclusión de que era un municipio del área metropolitana con un índice de victimización muy inferior al del resto de municipios próximos. No obstante, la inseguridad no está producida únicamente por los hechos delictivos.

■ Finalmente, no puedo dejar de preguntarle: ¿qué opinión le merece la conductora taxista?

Estoy absolutamente convencida de que la mujer tiene una orientación de servicio muy potente en el taxi porque, además, lo he podido comprobar en algunos taxis conducidos por mujeres. Me dan mucha seguridad; veo que se sienten seguras en la conducción. Además, ¿qué hecho diferencial existe para que conduzcan diferente a un hombre? Ninguno. Todo el mundo reconoce —son datos objetivos y no lo manifiesto yo que soy una mujer— que el riesgo de sufrir accidentes de tráfico de las mujeres es menor porque hay unas variables en la conducción de la mujer hacen que no tengamos tantos accidentes, como mínimo los graves. De lo contrario vayámonos a las estadísticas para constatar cuántos muertos son mujeres que conducen.

P. R. Terán

Conductas no profesionales, un atentado contra los clientes y la gran mayoría de taxistas



El IMT ha recibido este verano varias denuncias de los usuarios relativas a cobros abusivos y otras conductas que dicen poco de la profesionalidad del taxista. Incluso se puede afirmar que en el verano 2002 se ha producido un mayor número de reclamaciones respecto al mismo periodo del año anterior. Aún así hay que decir también que aquellos que actúan con absoluta desconsideración hacia sus clientes y el resto de sus compañeros son pocos, porque la mayoría de taxistas son profesionales honrados que trabajan con responsabilidad y son conscientes de que cualquier actitud que atenta contra el respeto y los derechos del cliente en tanto que consumidor de un servicio, así como contra la credibilidad del servicio, recaerá, a corto o medio plazo, en el propio tejado.

Las normas que regulan el taxi y la legislación vigente protegen al consumidor contra cualquier tipo de abuso y, para ello, no hay vuelta de hoja. En este sentido, el Juzgado de lo Contencioso Administrativo núm. 3 de Barcelona ha desestimado un recurso contencioso administrativo presentado por un taxista ante el referido juzgado por mostrarse disconforme con la resolución de la Gerencia del IMT que desestimaba un recurso de alzada al habersele abierto un expediente sancionador por cobro abusivo, con una multa de 100.00 pesetas.

Los hechos sucedieron cuando un grupo de personas que salían de una empresa decidieron coger dos taxis para ser conducidos a un mismo destino. Finalizado el servicio, uno de los grupos, al comparar el importe del servicio que habían pagado sus compañeros con el suyo, constataron que el taxista les había cobrado el doble. Los clientes se indignaron y denunciaron el hecho al IMT avalando la denuncia con sus correspondientes firmas por no haber solicitado el recibo reglamentario. El hecho se investigó y el IMT llegó a la conclusión de que el taxis-

ta denunciado había incurrido en un cobro abusivo y había infringido claramente el art. 37 c) de la Norma Complementaria XVI del Reglamento Regulator del servicio y se le abrió el correspondiente expediente sancionador.

La resolución del Juzgado de lo Contencioso Administrativo, después de hacer hincapié en la absoluta corrección legal de los trámites del expediente sancionador abierto por el IMT y en su posterior seguimiento, ahonda en la legislación para analizar el hecho y manifiesta no encontrar mecanismos legales para aceptar el recurso del taxista. Por el contrario, concluye que la infracción cometida por esta persona afecta "no sólo a los concretos perjudicados en esta ocasión, sino a todos los consumidores en general, dadas las características de servicio público del taxi". Y concluye asegurando que la sanción impuesta está ajustada a Derecho, considerando, además, que aquel taxista ya había recibido denuncias por conductas similares. La sentencia finaliza puntualizando que "el deber de la Administración actuante es perseguir estas conductas con tanta diligencia como en este supuesto ha demostrado."

Toda persona, cuando contrata un servicio, reclama unas prestaciones que están de acuerdo con lo que paga por ellas. El cliente del taxi no exige otra cosa que un buen y correcto servicio y el taxista está en la obligación de cumplir lo que su cliente solicita con el máximo rigor profesional y ético. El taxi es una actividad privada de interés público y, en consecuencia, toda actuación que altere el buen servicio, el cobro reglamentario, las normas de circulación o la corrección en el trato al cliente encontrará siempre la sanción correspondiente, de acuerdo con las Normas que lo regulan y las leyes que se relacionen, sin perder de vista, pero, que todo expediente sancionador tiene un proceso, unos plazos y una trayectoria legal.

POR SÓLO 2,76 €/día
todo incluido

Sin necesidad de comprar emisora

Instalación y mantenimiento de los equipos

*Pago quincenal de revertidos, sin descuento, sin vales,
sin desplazamientos, sin sorpresas, sin derramas...*

Asignación automática de servicios (sin voz)

Cobros con tarjeta de crédito

Sistema de seguridad vía GPS

Inversión continuada en publicidad y promociones

Calidad y variedad en los servicios

*Empresas, agencias de viajes, hoteles,
particulares, eventos masivos,...*

*Más de 2 millones de euros
en facturación a empresas abonadas*

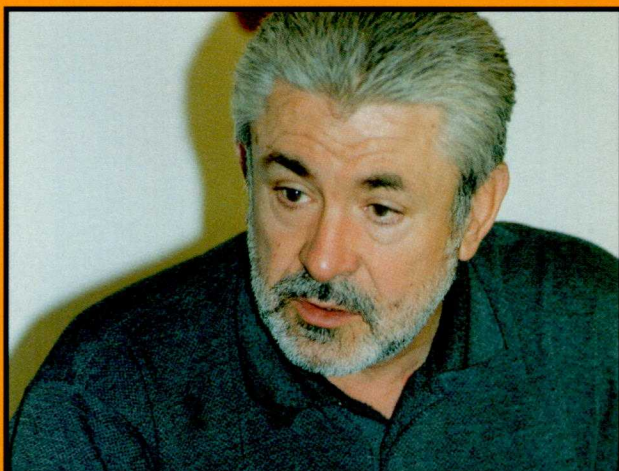
*...y si tu taxímetro es Taxitronic, mantenimiento
y cambio de tarifas GRATIS*

ven a Ràdio Taxi 033



Tribuna del taxi

¿Cómo observa la movilidad del taxi en el àrea metropolitana de Barcelona?



Miguel Tomás
President del Sindicat del Taxi
de Catalunya (STAC)



Carmen de Tienda
Presidenta AET
Coalición AET-ABEAT

La movilidad en Barcelona cada vez se complica más, a pesar de que algunas infraestructuras, como las rondas, han intentado mejorar esta situación.

Sigue habiendo los mismos problemas, que ya son endémicos, y más para nuestro sector, que debido a la situación del tráfico no puede mejorar su velocidad comercial, objetivo principal del taxi, sino al contrario.

Las principales calles (rondas, Gran Vía, Diagonal, Meridiana) están colapsadas precisamente en las horas punta de la ciudad, cuando más se necesita trasladarse rápido.

Por ello son necesarios los carriles exclusivos para el taxi, no sólo en la ciudad de Barcelona sino en toda el área metropolitana (Gran Vía, Diagonal, Meridiana, rondas...) y es fundamental la disciplina que se debería seguir en cuanto a los carriles para el taxi que ya existen en la ciudad. No haremos nada si una vez creado el carril no se ponen las condiciones necesarias para que éste se respete.

Si el colapso persiste (según las estadísticas existe mayor presencia de vehículos este año que el anterior), nuestra alternativa sería limitar o cerrar el tráfico al vehículo privado en la zona centro de Barcelona dejando libre el transporte público.

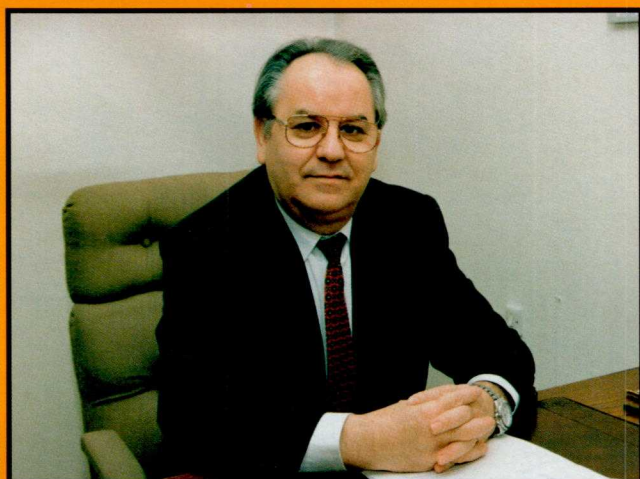
El taxi en el área metropolitana de Barcelona tiene la misma problemática que los que son calificados como vehículos de uso privado. La única ventaja que en teoría tienen los profesionales es la posibilidad de acceder a los carriles de taxi-bus habilitados en el área, pero lamentablemente la velocidad de desplazamiento de quienes utilizan estos carriles es cada vez menor al tenerlo que compartir con los autobuses urbanos y añadir los obstáculos que suponen la cantidad de infracciones que los ciudadanos cometemos al invadir, mediante aparcamientos indebidos, adelantamientos, etc. dichos carriles.

El taxi tiene la calificación de servicio privado de interés público, pero sólo es considerado público en lo que a intervención administrativa se refiere y es considerado privado para negarle los derechos que el servicio colectivo disfruta.

En cualquier foro en el que se debate sobre la movilidad sostenible en el área metropolitana, la mención taxi brilla por su ausencia y, de este modo, las facilidades de acceso a diferentes zonas de la ciudad o la participación del servicio de taxi en los diferentes acontecimientos que los municipios ofrecen de manera puntual son nulas. El taxi es sistemáticamente el gran olvidado por parte de las administraciones públicas que deberían velar por la integración de todos y cada uno de los medios de movilidad de los que la ciudad dispone.

Hay que hacer hincapié en que el servicio de taxi no le cuesta al erario público absolutamente nada ya que los profesionales cargamos con todos los costos como cualquier otro empresario y, a cambio, somos considerados servicio público de segunda categoría. Todas las obligaciones y ningún derecho. ¡Escandaloso!

Taxi metropolità de Barcelona



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

Con cierta preocupación, me explico: No se respeta, como debiera, los carriles taxi, nuestra principal vía para una ciudad con intensidad circulatoria como Barcelona. Ello hace que en los últimos años se haya perdido velocidad comercial.

No nos conceden nuevas paradas que se solicitan; no se respetan las existentes. Concedidas, bien pintadas y respetadas revertirían en descongestionar la circulación.

Hay más respeto y preocupación por los carriles bici, hasta el punto de que los controvertidos tramos de Consejo de Ciento y Diputación lo único que han proporcionado al taxista son denuncias. ¡Inaudito!

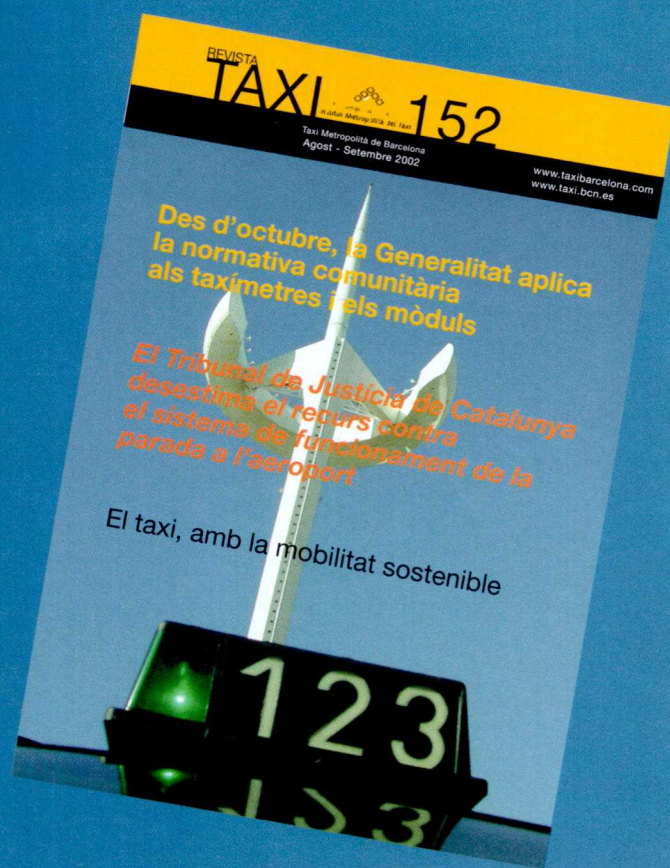
En las campañas navideñas, después de habernos indicado las autoridades que los taxis no tendrían problemas, el guardia de turno no ha permitido dejar o coger servicio en las calles del centro.

Entendemos que para una ciudad como Barcelona hay poca Guardia Urbana dirigiendo la circulación.

Solicitaríamos, desde esta tribuna, una campaña agresiva sobre la mencionada Guardia Urbana respecto de los vehículos situados en doble fila, auténtica lacra de la circulación de Barcelona.

Asimismo solicitaríamos un mayor escalonamiento de las obras públicas que no sabemos por qué motivo se realizan todas a la vez.

De todas formas y, en positivo, creemos que aún con todo lo expuesto —siempre mejorable— de las ciudades españolas y europeas importantes, Barcelona es la menos caótica.



Per informar-se sobre la forma de contractar espais publicitaris en aquesta publicació, truqui al telèfon: 934 850 426 o envï'ns la seva proposta a l'adreça electrònica següent:

revista-taxi@amb.es

El taxi, el teu millor aliat de l'estalvi econòmic, energètic i de temps



Aquest va ser l'eslògan amb què es va presentar l'estand del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona a l'exposició *Mobilitat segura i sostenible* que, des del 16 fins al 24 de setembre, es va fer a la plaça Universitat de Barcelona tot coincidint amb la celebració del "Dia sense cotxes" convocat per la Unió Europea i celebrat el diumenge 22 de setembre.

Per primer cop, el sector del taxi va participar en aquesta mostra, juntament amb els principals operadors de transport públic, així com institucions locals i autonòmiques responsables de la seva regulació i administració.

L'exposició *Mobilitat sostenible i segura*, amb totes les activitats paral·leles que durant la setmana es van organitzar, va voler conscienciar els ciutadans dels avantatges que ofereix la utilització del transport públic respecte al cotxe privat i la necessitat d'impulsar un nou model de mobilitat més sostenible que promogui la utilització racional i segura del vehicle privat i dels espais públics.

Amb la seva presència i l'edició d'un díptic informatiu dirigit als ciutadans, el taxi va posar de manifest que és una alternativa de transport en el marc d'un model de desenvolupament sostenible de les ciutats metropolitanes. I, en aquest sentit, ha transmès la idea que és un mitjà de transport públic que pot guanyar progressivament més terreny al cotxe privat en els desplaçaments que es realitzen dins de les ciutats, fent possible, en primer lloc, la creació de més zones de carril bus-taxi (ja n'hi ha més de 100 quilòmetres a l'àrea metropolitana), incorporant progressivament noves tecnologies i models de vehicles amb tecnologies netes i més respectuosos amb el medi ambient, a més de proporcionant seguretat i qualitat a l'usuari mitjançant la garantia d'unes revisions periòdiques dels vehicles i una bona xarxa de parades i radiotaxis a l'entorn metropolità.

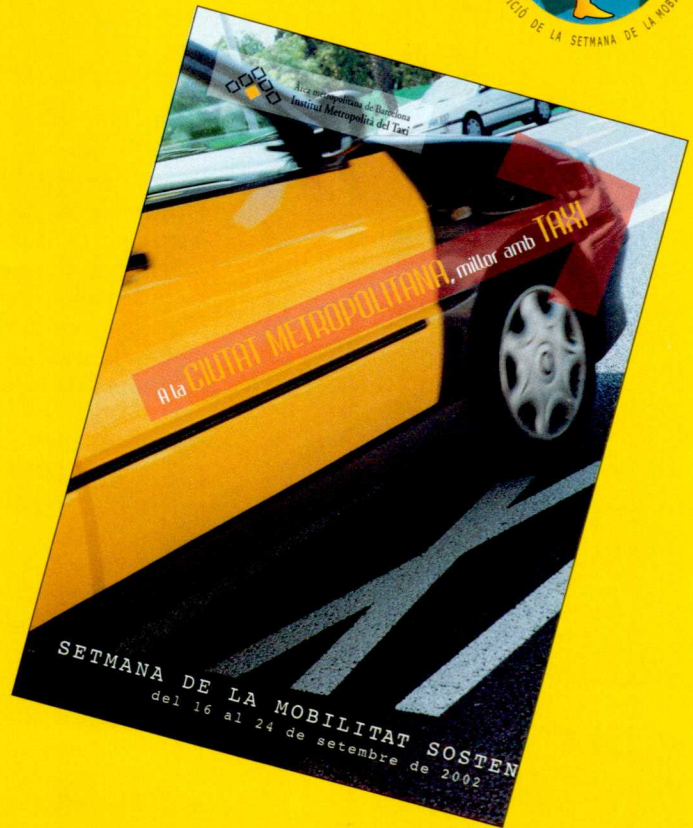
L'impacte de l'ús irracional del vehicle privat sobre el medi ambient portarà ineludiblement a mig termini a la seva substitució per altres mitjans de transport públic amb criteris de sostenibilitat. Si el ciutadà racionalitzés la utilització del cotxe particular,



Dia de la inauguració de l'exposició. Les autoritats autonòmiques i municipals visiten l'estand del taxi.

Principis bàsics del Pacte per la Mobilitat de Barcelona

- El principi de sostenibilitat és la base del Pacte.
- Cal assegurar, avui i en el futur, una mobilitat que resti agressivitat a l'entorn i a la ciutadania, i que incrementi la planificació, l'eficiència, l'estalvi de recursos i el respecte al medi ambient.
- Cal establir mecanismes per defensar el dret a la mobilitat de tothom.
- S'ha de garantir la qualitat de vida de tots els ciutadans i ciutadanes.
- Convé fomentar un canvi d'actituds de les administracions i dels ciutadans amb sistemes que garanteixin la seguretat i la disciplina viària.
- S'han de planificar les noves actuacions urbanístiques segons les necessitats de mobilitat que generaran.



Dptic informatiu que es va editar per a la mostra *Mobilitat segura i sostenible* dirigida particularment als ciutadans.

Agraïm la col·laboració fotogràfica en aquesta exposició de: Vicente Lamata (taxista), Ramon Josa i Josep Maria Lago.

s'adonaria que, amb les despeses que li comporta el manteniment del seu vehicle, podria tenir una millor qualitat de vida, i si utilitzés el taxi amb els diners que inverteix per mantenir-lo podria fer, per exemple, durant un any milers de viatges amb taxi.

El model actual de mobilitat és insostenible en pràcticament totes les ciutats europees. L'Agència Europea del Medi Ambient mitjançant els seus estudis constata que, malgrat els avenços tecnològics aplicats als vehicles i als combustibles, la salut del medi ambient continua sent molt greu a nivell mundial i europeu. Els estudis realitzats sobre l'ús del cotxe privat revelen coses tan incomprensibles com que el 80% dels vehicles van ocupats habitualment per una persona quan circulen; que gran part dels cotxes particulars passen el 95% del seu temps en el pàrquing i perden valor dia rere dia. A Barcelona, segons l'enquesta realitzada per l'Autoritat del Transport Metropolità, la mobilitat es veu molt afectada perquè molta gent viu fora i per desplaçar-se al seu lloc de treball utilitza el cotxe privat, origen del col·lapse diari de la ciutat. De fet, l'enquesta de distribució de desplaçaments interns

en un dia laborable a Barcelona l'any 2000 revelava que el 38% de la població (4,2 milions de persones) utilitzava el transport públic, el 37% anava a peu o en bicicleta i el 25% utilitzava el cotxe privat. En canvi a l'hora de tractar la distribució dels desplaçaments interns/externs de 2 milions de persones, també en un dia laborable, es despenia que el 31% utilitzava transport públic, un 65% vehicle privat i un 4% anava a peu o amb bicicleta.

Com que la mobilitat a les grans ciutats és responsabilitat de tots, des de la Unió Europea, des dels governs nacionals, autonòmics i des de les diferents administracions d'àmbit municipal s'estan adoptant i estudiant mesures per fer l'entorn urbà més respectuós amb el medi ambient i amb les persones. En aquest sentit, l'Institut Metropolità del Taxi forma part del grup d'institucions i organismes que, conjuntament amb l'Ajuntament de Barcelona, van subscriure el Pacte per la Mobilitat de la Ciutat, que té com a principi bàsic la sostenibilitat.



Què opina el client?



Ole Thorson

Professor Associat,
Departament d'Infraestructura
del Transport i Territori,
ETSECCPB



Glòria Serra

Directora i editora del programa
Ciutat Oberta de Barcelona
Televisió (BTV)

■ **¿Qué opina usted del taxi del área metropolitana de Barcelona?**

El servicio de taxi es, dentro del área metropolitana, un complemento al transporte público y a la marcha a pie. La mayoría de los ciudadanos salen de casa sin su vehículo por lo que necesitan de este servicio en algún momento de la semana o del mes. La cobertura por radio permite, normalmente, llamar a un taxi para que acuda al lugar en el que se le necesita. Si no estás en el centro de los núcleos densos es difícil conseguir un taxi en plena calle y si lo llamas cuesta más, por lo que este par de euros extra se pueden considerar como un agravio comparativo hacia los de la periferia. En horas de baja demanda, fuera del centro, siempre hay que esperar. Me gustaría ver una mayor integración entre taxi y transporte público –especialmente en aquellas horas con muy poco transporte público.

■ **¿Cree que los taxistas hacen buen uso del carril taxi? ¿Respetan los conductores con coche privado estos espacios específicos para el transporte público? ¿Dónde hacen falta más espacios de carril taxi?**

El carril bus es un buen invento y en general tanto los taxistas como los conductores de coches respetan los carriles. No estaría mal que el taxista tuviese un poco más de paciencia cuando circula detrás de un bus en su parada. También debe señalarse que los taxistas deberían pararse más en las intersecciones que no en medio de los tramos de calle. Hay carriles reservados pero aún faltan bastantes más. En los accesos a Barcelona llevamos años esperando este espacio, tanto para los autobuses como para los taxis, y los pasajeros lo agradecerían. Los carriles bus-taxi no son solamente tramos sino que deberían componer una red en las ciudades que diese una mayor prioridad a este transporte colectivo. Sería de gran ayuda el instalar, en estos carriles, semáforos especiales que hagan avanzar al transporte colectivo, con lo que se mantendría una velocidad comercial mayor – situación que a su vez podría conllevar a un ajuste de las tarifas.

■ **Què opina vostè del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona?**

Com a usuària des de fa molts anys del taxi a Barcelona he pogut comprovar amb satisfacció la imparable millora del servei. En aquest sentit, em va cridar molt l'atenció quan vaig anar a viure a Madrid el 98, perquè allà vaig detectar alguns dels problemes que a Barcelona, sortosament, havien desaparegut. En general, els professionals tenen molta més cura del seu vehicle, tant en l'habitacle com en la part més mecànica, i les "ovelles negres", que hi ha en tota professió, han disminuït força. L'únic punt negre que posaria és la manca de suficients taxis a determinades hores i en determinats dies de la setmana.

■ **Cree que els taxistes fan bon ús dels carrils taxi? Respecten els conductors amb cotxe privat aquests espais específics per al transport públic?**

El taxista entra i surt del carril taxi quan vol, particularment per evitar el pes mort que suposen els autobusos amb les seves parades. No sempre indiquen prou bé quan en surten i això destarota una mica la resta de conductors. Crec que la resta de conductors respecten prou aquest carril, especialment si ho comparo amb Madrid, on és com si no existís si no es per circular-hi indiscriminadament i com a aparcament permanent.

El carril taxi, qualitat de vida per a l'usuari i per al taxista

No fa gaire es va celebrar el "Dia sense cotxes" a moltes ciutats europees, una magnífica oportunitat per constatar un cop més que és necessari racionalitzar l'ús del vehicle privat i recuperar els espais per a les persones.

Quan creuem la ciutat d'un punt a l'altre moltes vegades comentem amb els meus taxistes el fet incompreensible que pràcticament hi ha un cotxe per individu, ja que en més del 85% dels casos a l'interior s'hi veu una sola persona: el conductor. Aquest fet indigna molta gent –és clar, molt més aquells que com jo apostem pel transport públic–, especialment a les hores punta i quan estem pendents d'arribar puntuals a la feina, a l'escola o al lloc que es tingui previst o programat i no podem perquè hi ha un embús que, molt probablement, no seria tal si la meitat dels que es consumeixen de nervis a l'interior d'un flamant vehicle el deixessin al pàrquing de casa seva.

L'existència de carrils per al transport públic és, per això, una idea magnífica, encara que crec que el conductor del cotxe privat, i moltes vegades els motociclistes, es pensen que aquests espais són també de la seva propietat. És aquí on també es posa de manifest l'educació i el respecte de la gent pels altres. Als països nòrdics, per exemple, el respecte pel veí és tal que, fins i tot per pujar per les escales del metro, es reserva el costat esquerre per a la gent que té pressa, i si algú gosa trencar la disciplina rep com a recriminació la mirada de totes les persones de la cua.

També per això, quan utilitzo el taxi, m'agrada que el taxista faci ús dels carrils taxi que hi ha a les ciutats. Aquest gest em dóna confiança i em fa pensar que no ho fa únicament per donar més rendibilitat al seu treball o per comoditat seva, sinó també perquè està pendent que el seu client arribi al seu



destí de la manera més ràpida i racional possible. Aquest simple gest l'anomeno "professionalitat". Ara, també –i ho dic amb sinceritat– m'indigno molt quan el taxista aprofita els embussos per "marejar la perdu". Segons la meua experiència, n'hi ha pocs, però també n'hi ha.

M'informen que hi ha més de 100 quilòmetres de carril taxi a l'àrea metropolitana, més de 90 quilòmetres a Barcelona. Són molts quilòmetres, però considero que encara no n'hi ha prou. S'hauria de fer un esforç per guanyar molt més espai al cotxe privat i afavorir més la velocitat comercial del transport públic, especialment del taxi. ¿Per què no pensar en la possibilitat d'un carril únicament per a taxis en determinats carrers com ara al carrer d'Aragó. La resta de municipis metropolitans, els que estan experimentant un més gran procés de transformació, haurien de pensar que els carrils taxi-bus són elements que ajuden a donar qualitat de vida a tots els ciutadans o ciutadanes que, com jo, apostem dia rere dia pel transport públic com a millor alternativa per desplaçar-se per les ciutats metropolitanas.

Natàlia Arozamendi



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 Matriculas
Láminas Solares

TALLER CONCERTADO
POR COMPAÑIAS
DE SEGURO
PRECIO ESPECIAL
PARA PROFESIONALES
DEL TAXI



La nova transformació de Barcelo

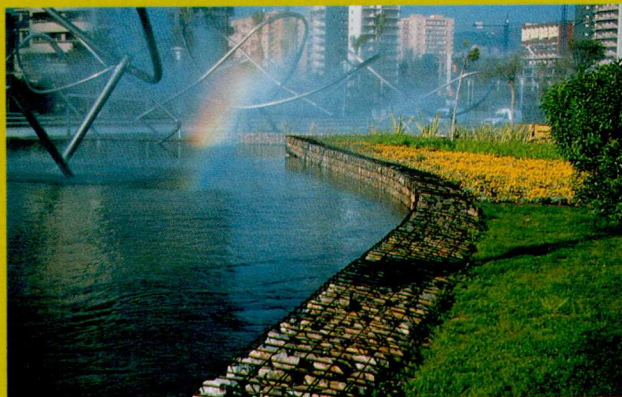
El Fòrum de las Cultures 2004 és el motor de la gran transformació que reclamava una de les zones més maltractades del districte de Sant Martí i del municipi de Sant Adrià del Besòs. Una transformació que, a més, representa la continuïtat d'un concepte urbanístic que ja va sorgir a la ciutat amb motiu dels Jocs Olímpics del 92, que va fer possible que Barcelona recuperés una part important de la seva façana marítima.

Aquesta vegada les actuacions s'estan realitzant al voltant de 274 hectàrees de terreny (una superfície cinc vegades més gran que la de la Vila Olímpica) amb la participació financera del sector públic, amb el suport dels fons de cohesió europea, i del sector privat.

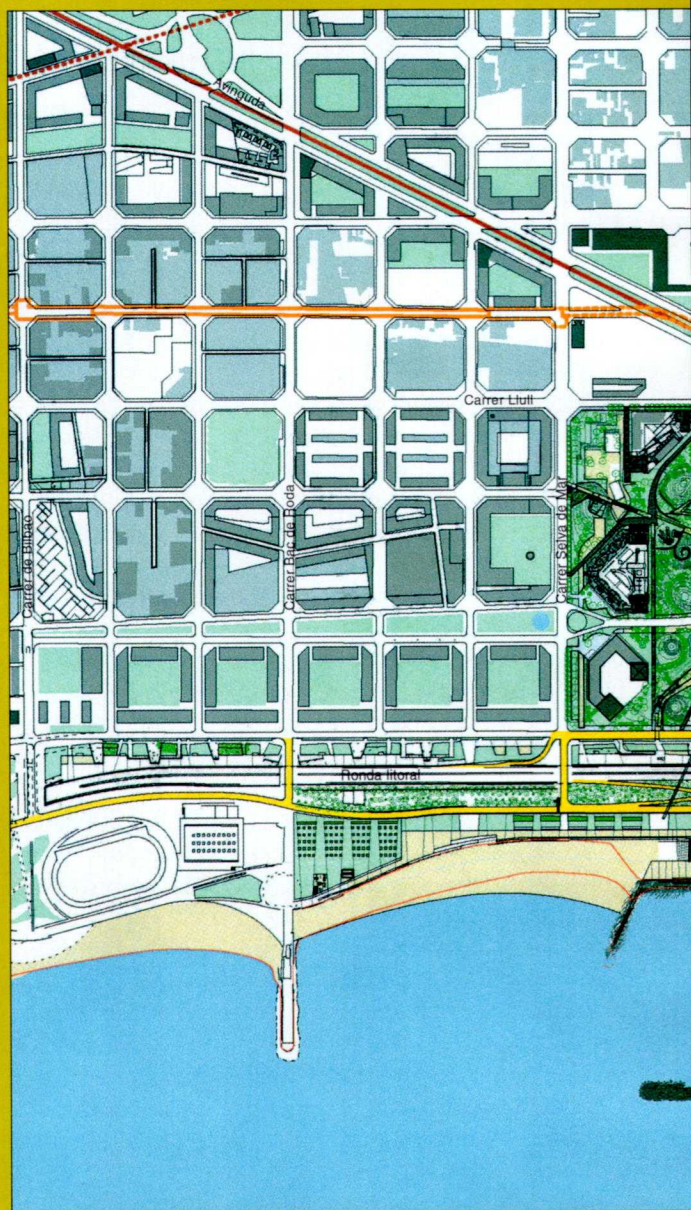
Les diferents intervencions urbanístiques contempen la construcció d'equipaments que el 2004 acolliran les activitats organitzades amb motiu del Fòrum, la creació de nous espais d'oci i de lleure, millores en la façana marítima i en les comunicacions per a una adequada accessibilitat i connectivitat amb la nova zona, així com una millora de les principals infraestructures bàsiques sota una aposta ferma i diferent pels aspectes ambientals i la sostenibilitat. Els nous equipaments i infraestructures que s'integraran progressivament a la realitat quotidiana de la ciutat van, doncs, molt més enllà dels propis compromisos i necessitats del 2004 i, en particular, del Fòrum de les Cultures. L'impuls i l'interès que Barcelona dóna a l'arquitectura els darrers anys han estat reconeguts recentment a la Biennal de Venècia on ha rebut un premi especial pel seu liderat en el camp de l'arquitectura d'àmbit internacional.

Millora i renovació de les comunicacions

Els treballs per millorar l'accessibilitat de l'àrea que uneix Barcelona amb Sant Adrià es troben en plena



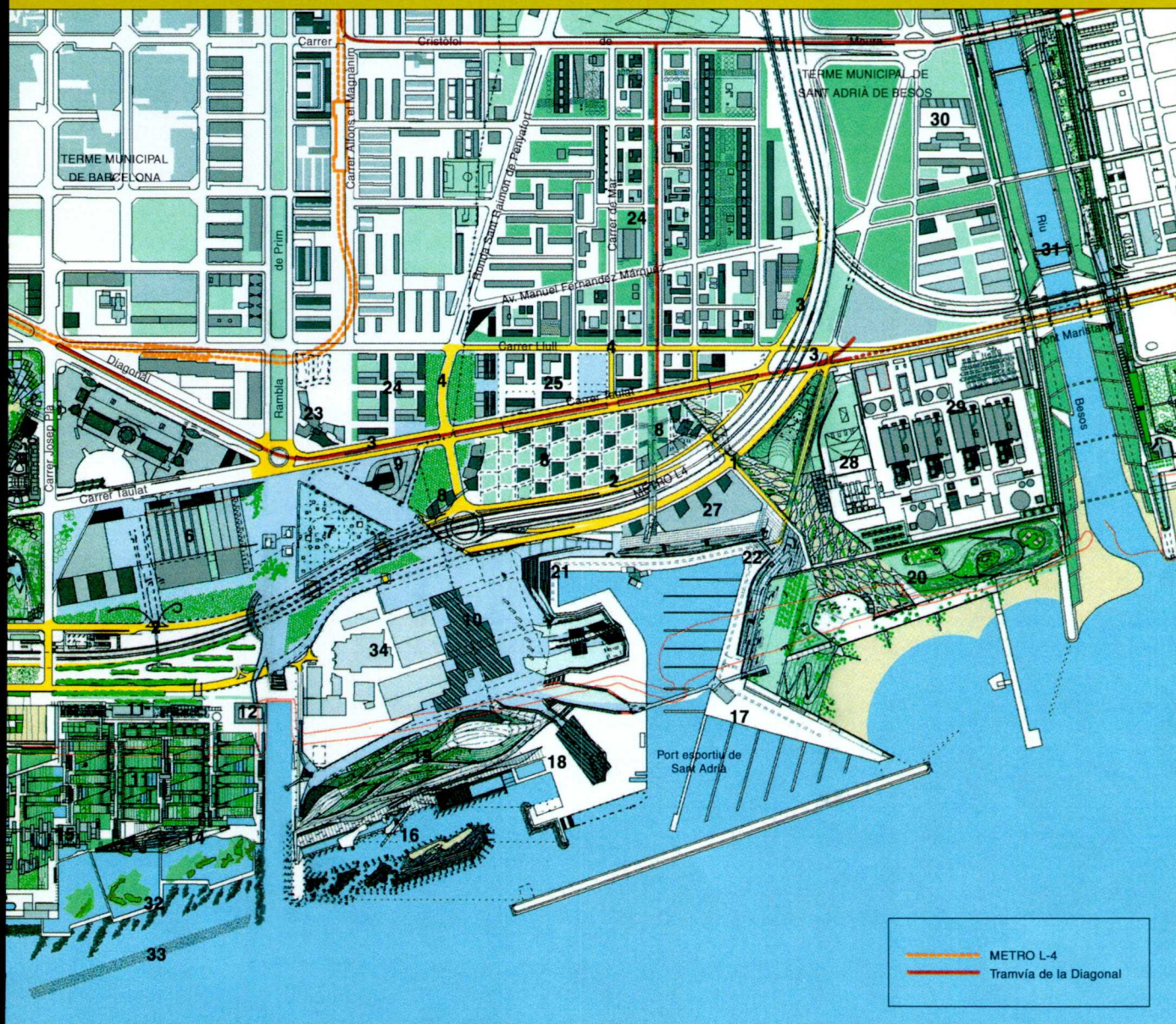
Parc Hines de Diagonal-Mar



fase d'execució. A la ronda Litoral es fa una nova calçada lateral en sentit mar. D'altra banda, a l'altura del carrer de Josep Pla, sentit Llobregat, s'està obrint un accés que permetrà els vehicles passar al tronc central. A més, el costat mar de la ronda es perllongarà des del carrer de Bilbao fins a trobar-se amb el futur carrer de Taulat, on hi ha un punt d'intersecció format per tres vies noves: Taulat, Lluïa i ronda Litoral. Des d'aquest punt s'inicia una nova urbanització del carrer de Maristany que inclou la construcció d'un pont sobre el riu Besòs amb el mateix nom del carrer. Les actuacions de la zona alliberaran el passeig de Garcia Faria dels tres carrils de circulació que tenia fins ara en sentit Besòs.

El carrer de Taulat s'obre des de Selva de Mar per finalitzar al costat del riu Besòs, i es converteix en aquella nova via que comunicarà Barcelona amb Sant Adrià del Besòs i a partir de la qual l'avinguda

ona amb motiu del Fòrum 2004



1. Infraes. Viàries-Laterals ronda Litoral (costat mar), 2. Infraes. Viàries-Laterals ronda Litoral (costat muntanya), 3. Infraes. Viàries carrer de Taulat/pont de Maristany, 4. Infra. Viàries barri Lluís-Taulat, 5. Infra. Plataforma zoo i platja Nova Marbella, 6. Centre Internacional de Convencions, 7. Edifici i Plaça Fòrum 2004, 8. Campus Universitari de Llevant, 9. Hotel Plaça del Fòrum, 10. Explanada Fòrum i planta fotovoltaica, 11. Zoo aquàtic. Ordenació gral. Infraes. de serveis. Urbanització. Passatge i àrea logística., 12. Zoo espai de l'evolució i la diversitat, 13. Zoo instal·lacions marines, 14. Zoo aviari, 15. Zoo terrari, 16. Zona de banys, 17. Capitania, edifici de direcció i club social, 18. Esports nàutics i subaquàtics, 19. Parc litoral sud-oest, 20. Parc litoral nord-est, 21. Port esportiu zona sud-oest, 22. Port esportiu zona nord-est, 23. Illa d'oficines Diagonal-Prim, 24. Habitatges Lluís i Taulat, 25. Barri Lluís-Taulat, 26. Renovació de La Mina, 27. Àrea hotelera, 28. Ecoparc, 29. Parc elèctric, 30. La Catalana 31. Recuperació de la llera del Besòs (2a part), 32. Llacunes i torals, 33. Recuperació dels biòtops marins, 34. Depuradora.

Diagonal trobarà continuïtat en encreuar-se amb la rambla de Prim. És en aquest punt on precisament es troba l'explanada del Fòrum i on s'aixequen les infraestructures que acolliran els diferents esdeveniments i activitats el 2004.

El carrer de Lluís estrenarà un tram nou que va des del carrer de Sant Ramon de Penyafort i el pont de Maristany fins a la confluència amb el nou carrer Taulat.

La comunicació entre els dos laterals de la ronda es beneficia de l'ampliació del pont de Josep Pla i la

construcció d'uns altres dos, el de Bac de Roda i el de Selva de Mar. Una altra actuació molt important és el cobriment de la ronda entre la rambla de Prim i el carrer de Sant Ramon de Penyafort.

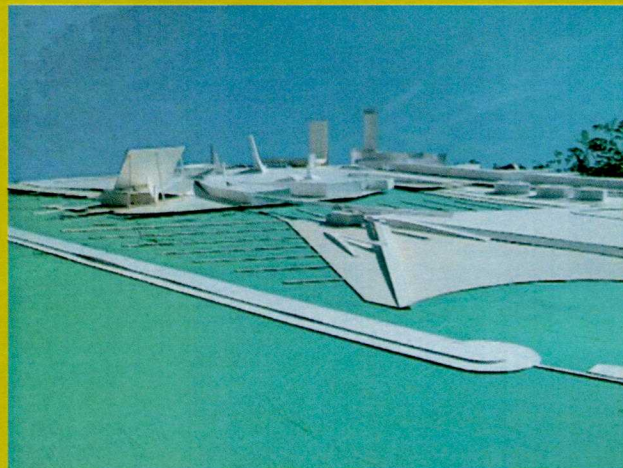
Equipament per a la ciutat després del Fòrum

En el terreny format per la intersecció de l'avinguda de Diagonal, la rambla de Prim i la ronda del Litoral ja està agafant forma l'edifici que acollirà les principals activitats del Fòrum de les Cultures 2004. És un edifici de forma triangular i ha estat projectat per l'equip dels Herzog&De Meuron, que també va fer la famosa

remodelació de la Tate Modern Gallery de Londres. El seu prestigi internacional ve avalat, a més, pel Premi Pritzker 2001, un guardó molt apreciat en el món de l'arquitectura moderna. En el seu interior se situarà un auditori per a 3.200 persones, amb la particularitat que el pati de butaques estarà sota la planta baixa de la plaça Fòrum on s'aixeca l'edifici. L'interior de l'auditori serà visible des del nivell de la plaça a través d'un mur de vidre que s'enfosquirà quan es faci una activitat en el recinte. Una macroestructura triangular serà el cos de l'edifici, on hi haurà una sala d'exposicions de 5.000 metres quadrats, que a la vegada servirà de sostre de l'auditori. El triangle estarà reforçat per 17 pilars blaus, un color que els creadors de l'edifici relacionen amb el Mediterrani, i unes perforacions que tindran la funció de donar-li llum. L'espectacularitat de la construcció va més enllà encara; en la coberta hi haurà un estany d'aigua també amb fons blau. Darrere d'aquest efecte decoratiu i espectacular hi ha, però, una raó tecnològica: servirà per refrigerar l'edifici durant els mesos d'estiu.

La ciutat guanya un nou espai de congressos

El Centre de Convencions Internacional de Barcelona CCIB serà l'altra construcció significativa que definirà l'explanada i la Plaça Fòrum. El projecte està dirigit per l'arquitecte José Luis Mateo. Tindrà forma rectangular, amb un soterrani i tres plantes. A la planta baixa hi haurà una gran sala d'estil mediterrani. La primera planta de l'edifici està pensada per albergar una varietat de sales destinades a exposicions, reunions i congressos que no reclamen grans espais. Finalment, la tercera planta acollirà serveis de restauració i altres activitats. Amb aquest nou equipament, Barcelona i l'entorn metropolità guanyen un espai molt important per a l'activitat congressual, una de



Port esportiu

les activitats que incideix en l'economia de molts sectors; el transport n'és un.

En el Centre de Convencions Internacional de Barcelona s'instal·larà, d'altra banda, un hotel de 460 habitacions i un centre de negocis amb accessos des de la ronda Litoral. Ambdós projectes són dirigits també per l'arquitecte José Luis Mateo.

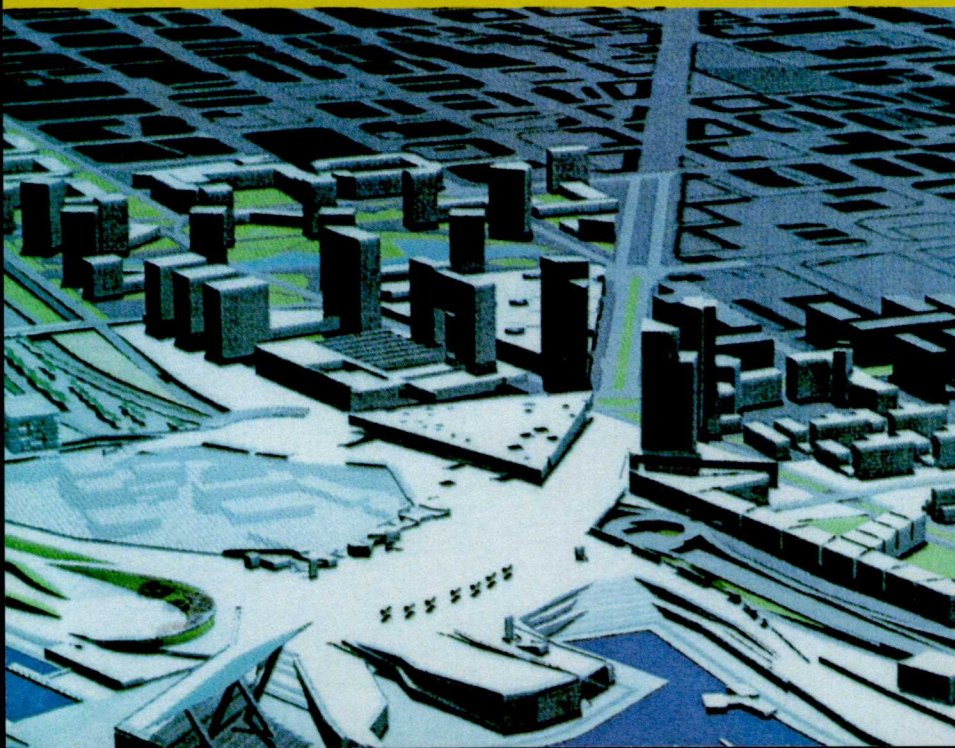
No obstant això, l'hotel del Centre no serà l'únic, a l'explanada del Fòrum, es construirà l'hotel Plaça Fòrum. Es tracta d'un projecte dirigit per l'arquitecte Enric Massip. L'edifici, de 110 metres d'alçada, allotjarà un hotel de quatre estrelles.

Hi ha també altres iniciatives privades a la zona i no relacionades estrictament amb el Fòrum. A la cantonada formada per l'avinguda de Diagonal i el carrer de Taulat s'aixecarà un hotel vinculat a Diagonal-Mar i dissenyat pel taller d'arquitectura d'Òscar Tusquets. Amb 26 plantes i una altura de 100 metres, disposarà de 368 habitacions, amb categoria de luxe.

A la cantonada de la rambla de Prim i el carrer de Taulat, el taller d'arquitectura Lluís Clotet i Ignacio Paricio s'encarrega de la construcció d'un edifici d'ús mixt, en el qual conviuran oficines i un establiment d'hostaleria.

Clotet i Paricio són també els que dirigeixen les obres d'un centre geriàtric que comptarà amb unitats d'atenció sociogeriàtrica i sociosanitària, centre de dia i hospital de dia. L'edifici es trobarà en la rambla de Prim, cantonada carrer de Llull, i s'espera que doni el servei que reclamen els ciutadans del districte de Sant Martí i del municipi de Sant Adrià del Besòs.

Imatge virtual de l'explanada del Fòrum



Sabemos la importancia que tiene **tu trabajo.**

**La mejor financiación a medida.
Tarjeta VIP con inmejorables prestaciones.**

**Taller a tu disposición. Servicio Rápido.
Chapa, Pintura, Mecánica, Electricidad, Recambios ...**



Auto 95

Lumacar

GRUP START
CONCESSIONARIES

Carretera de Mata, 115 - 117
08304 MATARÓ
Tel.: 93 790 64 18

Concepción Arenal, 17-21
08027 BARCELONA
Tel.: 93 352 12 11

Roselló, 340 - 352
08027 BARCELONA
Tel.: 93 457 38 00

406



PEUGEOT

Mar i parcs, un mateix concepte

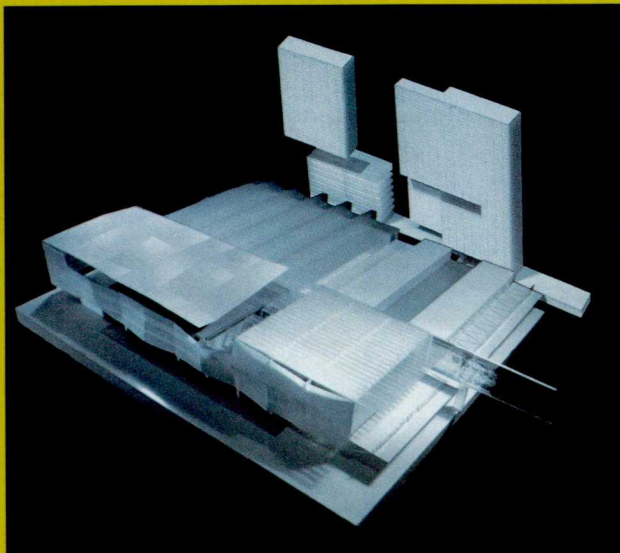
La façana marítima tindrà un nou port esportiu de mil amarradors i diversos equipaments relacionats amb el món marítim. Però sobretot es recupera el darrer tros de platja que resta a Barcelona i que es perllongarà des de la platja de la Marbella fins al riu Besòs. En aquest punt se situaran una zona de banys, dues noves platges i el zoo aquàtic.

La zona de banys, construïda sota el projecte de l'arquitecta Beth Gali, presentarà com a novetat un espai d'aigües termals alimentat per aigua de mar tractada. L'espai estarà situat entre l'espigó de Prim i el port esportiu nou.

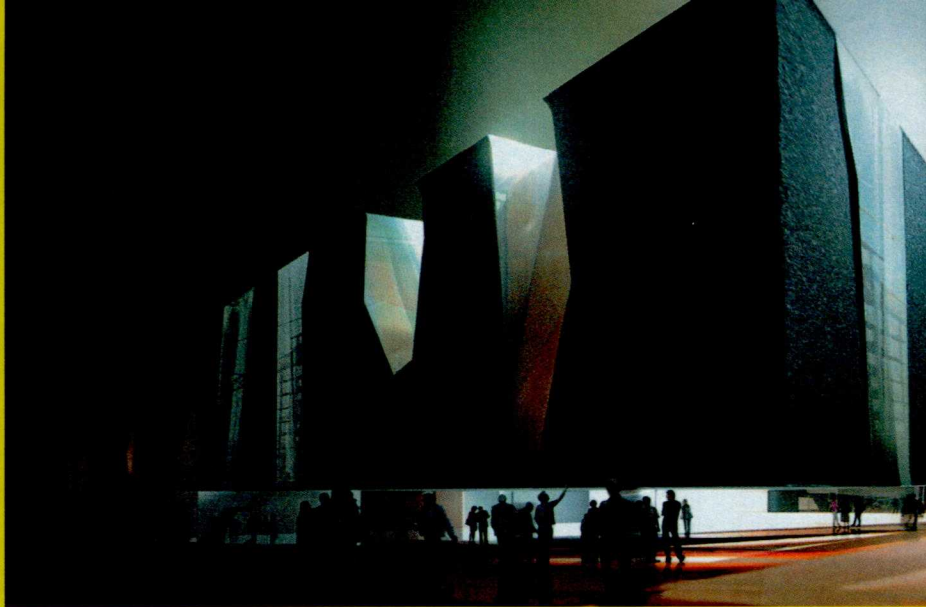
Com a perllongació de la Plaça Fòrum es construeix el Parc dels Auditoris, sota la direcció d'Alejandro Zaera. Un dels seus espais ha estat concebut per donar cabuda a esdeveniments a l'aire lliure, amb un sistema d'escenaris i grades sostingudes al talús que unirà el parc amb l'explanada del Fòrum.

Iñaki Ábalos i Juan Herreros són els realitzadors del parc de Litoral Nord-est de 110.000 metres quadrats d'extensió i que es perllongarà fins a la desembocadura del riu Besòs, comunicant-se amb el mar, el passeig marítim i el Campus Universitari de Llevant, un equipament també nou que ocuparà els terrenys en el límit de la ronda del Litoral, el carrer de Taulat i Sant Raimon de Penyaforat.

Una iniciativa privada d'urbanització dels antics terrenys de la fàbrica Macosa, situada entre l'avinguda de Diagonal i els carrers de Lull, Josep Pla, Selva de Mar i passeig de Fària, ha fet possible Diagonal-



Imatge virtual del Centre de Convencions Internacional de Barcelona



Imatge virtual de l'edifici Fòrum

Mar, una iniciativa privada que promou, a més d'habitatges i el centre comercial del mateix nom (en ple funcionament), el nou parc dissenyat per l'arquitecte Enric Miralles i obert al públic el 23 de setembre. Per les seves dimensions és el tercer gran parc de Barcelona, després del Park Güell i del de la Ciutadella. Miralles ho ha concebut com un arbre que té el seu naixement en el mar i penetra en el territori ramificant-se en forma d'una mà oberta. El disseny fa èmfasi en la intercomunicació entre l'avinguda de Diagonal, el parc i la platja de la Mar Bella, incidint en el criteri de parc públic. La idea de comunicació, de continuïtat entre l'avinguda de Diagonal i el mar, està recolzada pel gran llac central que, al marge de les funcions estètiques, forma part dels sistema de regulació de recollida d'aigües pluvials. Una arquitectura molt moderna i útil i una vegetació molt pensada es combinen en aquest espai amb un objectiu bàsic: fer del Parc Diagonal Mar un espai obert a tothom. De fet, l'empresa promotora ha escoltat els veïns impulsant un programa de participació i les seves propostes han estat incorporades en el disseny final.

Actuacions amb criteris de sostenibilitat

- Nova central tèrmica de cycle combinat
- Planta de valoració energètica
- Depuradora
- Recuperació del biòtop marí

Recuperació del riu Besòs

Continuació de les obres iniciades en el tram de Santa Coloma de Gramenet l'any 1999, Actuació des del pont del Molinet fins a la desembocadura al mar a Sant Adrià del Besòs.

Més de sis mil places d'aparcaments

- Port esportiu: 500 places
- Àrea del zoo: 500 places
- Plaça Fòrum: 700 places
- Oficines Diagonal-Mar: 450 places
- Centre Comercial Diagonal-Mar: 4.625 places

Informació i fotos facilitades per Infraestructures de Llevant, SA i Diagonal-Mar.

Del servei

El Tribunal de Justícia de Catalunya desestima el recurs interpuesto al sistema de funcionamiento de la parada del aeropuerto

El Tribunal de Justícia de Catalunya (Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección tercera) ha desestimado el recurso interpuesto a la Norma que regula la utilización de la parada de taxis del aeropuerto de El Prat aprobada el 10 de julio de 1997 por el Institut Metropolità de Taxi.

El recurso argumentaba, entre otras consideraciones, que el IMT había adoptado la medida sin estudios previos y, a la vez, argüía que se carecía de una prueba de conveniencia para aplicarla.

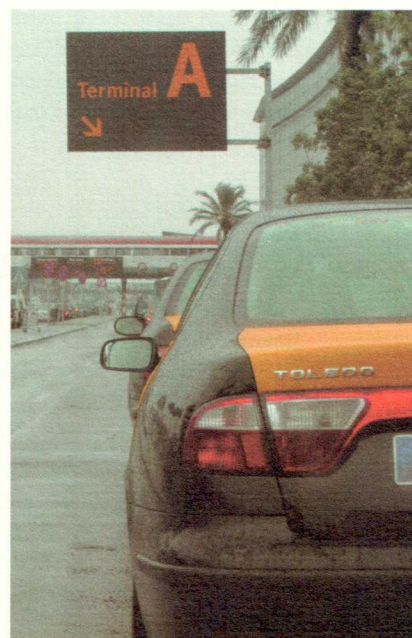
Analizados todos los aspectos que llevaron al IMT a adoptar aquella medida, el fallo del Tribunal concluye que con la regulación establecida no se ha mermado o perjudicado el servicio que se dispensa a los usuarios del taxi porque debe partirse de la base de que se ofrece una cobertura de la demanda suficiente.

En un segundo punto la sentencia destaca que, gozando la actuación administrativa de presunción de legalidad, está claro que el régimen puesto en marcha por el IMT busca lograr y asegurar una importante disminución de los tiempos de espera con lo que ello representa para benefi-

cio del usuario y que, en consecuencia, no existe ninguna razón para suponer que se actuó con disconformidad a Derecho.

Responde, por otra parte, a los recurrentes en relación a su argumentación de abogar mayores tiempos de espera para otras actividades con el siguiente planteamiento: “habrá que convenir que la racionalidad exige que esas actividades, entre ellas las del descanso de taxistas, se practiquen en lugar idóneo y no aprovechado en la forma que se pretende”.

Finaliza la sentencia señalando que existe cumplida convicción de que el sistema por turnos empleado de lunes a viernes no se aparta de la defensa de los intereses públicos propios de la ordenación del servicio del taxi y especialmente en la parrilla del aeropuerto de Barcelona, sino todo lo contrario. En cuanto al resto de referencias efectuadas –en concreto las relativas a la



libertad de empresa– concluye apuntando que “aparecen como retóricas y carentes de motivar la necesaria fuerza de convencimiento para obstar o evidenciar la disconformidad a Derecho de la ordenación efectuada”.

El fallo de la sentencia del Tribunal de Justícia de Catalunya finaliza subrayando que: “No se aprecia mala fe o temeridad en los litigantes a los efectos de lo dispuesto en el artículo 131.1 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso Administrativa de 1956, aplicable al caso por razón de lo dispuesto en la Disposición Transitoria 9ª de la Ley 29/1998, de 13 de julio”.

Vehicles

Autoritzat el model Citroën C5 per a taxi

Des del mes de juliol està autoritzat per al servei de taxi el model Citroën C5. Aquest vehicle, que va ser presentat al Saló de l'Automòbil de Barcelona de 2001 i que ja es comercialitzava des de llavors com a vehicle particular, s'incorpora ara al servei del taxi per tractar-se d'un cotxe del segment mig-alt, molt adaptable a les exigències de l'actual parc de vehicles que defineix el model de taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona.

El Citroën C5 presenta un habitacle ampli i confortable per al conductor i per als passatgers, amb un espai molt comparable al de qualsevol altre vehicle situat en el segment de luxe. En aquest model, Citroën ha incorporat importants novetats com ara la reducció dels sorolls aerodinàmics, dels que produeixen el motor, la direcció assistida o la climatització. Cal ressaltar també la capacitat del maleter, amb la particularitat de poder canviar l'alçada del pla de càrrega per minimitzar l'esforç que reclamen els equipatges o embalums pesats. Un altre element destacable d'aquest model és la suspensió, diferent a l'anterior Xantia, ja que controla l'alçada de la carrosseria en funció de la velocitat i de l'estat de l'asfalt.



El Citroën C5 és un vehicle de segment mig-alt

Les versions amb motor dièsel autoritzades, ambdós d'injecció directa, presenten un rendiment de 110 CV per al de 2 litres (2.0 HDI) i de 136 CV per al de 2,2 litres (2.2 HDI). El consum de combustible és bastant reduït, 7,6/4,6 l per ciutat/medi interurbà en el model 2.0 HDI, i 8,8/5,1 l per a la versió 2.2 HDI.



L'habitacle és ampli i confortable per al conductor i per al client



Zona d'ubicació del taxímetre

Característiques de les versions autoritzades

TIPUS	VARIANTS	MOTOR	CILINDRADA	POTÈNCIA	CAIXA CANVIS	COMBUSTIBLE
D*RHY*	DCRHYP	RHY	1.997 cm ³	66 kW	Manual	Gasol A
D*RHZ*	DCRHZB	RHZ	1.997 cm ³	80 kW	Manual	Gasol A
	DCRHZE	RHZ	1.997 cm ³	80 kW	Automàtica	Gasol A
D*RHY*	DC4HXB	RHZ	2.179 cm ³	98 kW	Manual	Gasol A
	DC4HXE	RHZ	2.179 cm ³	98 kW	Automàtica	Gasol A



Del servei

Torns de treball a la graella de l'aeroport

Per a la bona dinàmica de funcionament del servei de taxi a l'aeroport d'El Prat recordem a tots els taxistes que els sistemes de torn de treball en aquest espai és el següent:

De dilluns a divendres

Els mesos parells (febrer, abril, juny, agost, octubre i desembre) poden treballar les llicències parells, i el mesos senars (gener, març, maig, juliol, setembre i novembre), les llicències senars.

Caps de setmana

El dissabte o el diumenge es treballa en funció de si la llicència és parell o senar. Cal tenir present, no obstant això, que els taxistes amb les llicències nocturnes que porten en el vehicle el distintiu N no tenen l'obligació de descansar ni els dissabtes ni els diumenges i, e conseqüència, poden ser a la graella de l'aeroport a partir de les 20 hores amb independència de la terminació del número de llicència.

Del servicio

Turnos de trabajo en el aeropuerto

Para la buena dinámica de funcionamiento del taxi en el aeropuerto de El Prat, recordamos a todos los taxistas que los sistemas de turno en este espacio son los siguientes:

De lunes a viernes

Los meses pares (febrero, abril, junio, agosto, octubre y diciembre) trabajan las licencias acabadas en número par.

Los meses impares (enero, marzo, mayo, julio, septiembre y noviembre) trabajan las licencias acabadas en número impar.

Fines de semana

El sábado o el domingo se trabaja en función de si la licencia es par o impar. Hay que tener presente, no obstante, que los taxistas con las licencias nocturnas que llevan el distintivo N no tienen obligación de descansar ni los sábados ni los domingos y, en consecuencia, pueden estar en la parrilla del aeropuerto a partir de las 20 horas, con independencia de la terminación del número de licencia.

TRÁFICO
CENTRO MÉDICO

CERTIFICADOS MÉDICOS PARA PERMISOS DE CONDUCIR, ARMAS Y OTROS

10% DESCUENTO PARA TAXISTAS Y FAMILIARES

FOTOS GRATIS

GRAN VÍA DE LES CORTS CATALANES, 164
08038 BARCELONA TEL. 93 421 61 37

Dins la xarxa

Auxili virtual per al conductor

Assessoria per a la reparació i el manteniment de l'automòbil

La xarxa ens acaba de donar una bona sorpresa: la possibilitat de gaudir d'una assessoria virtual de reparació i manteniment de l'automòbil en línia. És una pàgina web molt completa i molt útil

per a qualsevol tipus de conductor, també per al taxista. Té més de vint seccions i s'hi pot trobar tot allò relacionat amb la temàtica que promou la pàgina. L'internauta té fins i tot la possibilitat d'auto-diagnosticar l'estat del seu vehicle. Són interessants per a qualsevol automobilista els articles, reportatges i notes d'actualitat que s'hi ofereixen. Una pàgina prou professional com per tenir-la present i incorporar-la al llistat de favorits.

<http://1autochovil.fiestras.com>



Formació

Nous cursos gratuïts de formació contínua dirigits a taxistes en actiu

El 16 de setembre passat, en les aules de la *Consultoría y Desarrollo de Estudios de la Conducción* (CDEC), es van iniciar uns nous cursos de formació contínua dirigits a tots els taxistes de Barcelona i àrea metropolitana. Aquesta oferta formativa està promoguda per la *Confederación del Taxi de España* (CTE), amb el cofinançament del *Ministerio de Fomento*. L'oferta presenta els cursos següents:

- Atenció al turista de parla anglesa
- Gestió i fiscalitat en la professió del taxi
- Seguretat i salut en la professió del taxi
- Tècniques en la conducció

Tota l'oferta formativa és eminentment pràctica i adaptada a les necessitats específiques del taxi.

Els taxistes interessats a inscriure's o que desitgin informació complementària encara ho poden fer dirigint-se a la *Consultoría y Desarrollo de Estudios de la Conducción* (CDEC).

ADREÇA:

carrer de Roc Boronat, 115, 3a planta. 08018 Barcelona

HORARI:

de 9 a 14 hores i de 16 a 19 hores.

TELÉFON D'INFORMACIÓ:

902 158 875

Fe d'errades

El 29 de juny passat es va celebrar el 25è aniversari de la Cooperativa Ràdio Taxi Metropolità de Barcelona. Coincidint amb aquesta celebració, el gerent de l'IMT, Daniel Fernández, va lliurar una placa commemorativa al president de l'esmentada Cooperativa, Francisco Ramírez.

Aquesta nota rectifica el peu de fotografia publicat en la revista *Taxi Metropolità de Barcelona*, núm. 151. Cal subratllar també que Àngel Abellán és el soci més antic de la Cooperativa i no el president com dóna a entendre la nota publicada en la revista.



TALLERES NILO

AL SERVICIO DEL TAXISTA
SINIESTROS EN GENERAL

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

DAVID BRU GALIANA Abogados

SI TIENE USTED UN ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN, NO SE CONFORME CON LA INDEMNIZACIÓN PACTADA ENTRE LAS COMPAÑÍAS ASEGURADORAS. SOMOS ESPECIALISTAS EN DERECHO DE CIRCULACIÓN. OBTENGA CON NOSOTROS UNA MÁXIMA INDEMNIZACIÓN. PRECIOS ESPECIALES PARA TAXISTAS Y FAMILIARES. PRIMERA CONSULTA GRATUITA.

C/ Santaló, n°14, Entres. 1ª. 08321 Barcelona.
Tel / Fax. 93 414 13 01. Mòvil 607 81 84 85. (LAS 24 H.)



Restaurante
Tres Hilas

**CARNES A LA BRASA Y PESCADOS FRESCOS
TAPAS Y BOCADILLOS
ESPECIALIDADES GALLEGAS**

*Bodas-Bautizos-Comunion-Convenciones
de Lunes a Viernes Menú Especial de la Casa*

Abierto 7:30 a 2 Noche

Berlín, 22
08014 Barcelona

Tels: 93 410 38 01
93 439 51 20

Del servei

324 taxistes tenen encara pendent la revisió metropolitana

Fins al 15 de setembre, no havien complert amb l'obligació de passar la revisió metropolitana els titulars de les llicències que aquí es relacionen. En cas que la situació persisteixi, l'IMT actuarà d'acord amb la normativa vigent.

La revisió metropolitana és una de les obligacions de tot professional taxista. Amb aquesta el client té la garantia que el vehicle que condueix el taxista és apte per prestar 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.

Les persones que són transportades per cada taxista tenen el dret de ser ateses de la millor manera, amb un vehicle en les millors condicions tècniques i totes les garanties de seguretat i cobertura en cas de produir-se un accident.

80	812	1515	1939	2576	3417	4379	5089	6062	7199	8047	8612	9935
93	824	1517	1973	2583	3422	4406	5096	6077	7204	8052	8622	9979
108	857	1530	2010	2618	3448	4441	5166	6139	7223	8092	8769	9985
155	932	1567	2015	2621	3488	4490	5243	6170	7260	8097	8792	10004
233	975	1579	2032	2671	3568	4491	5361	6173	7298	8111	8817	10069
268	1006	1625	2075	2772	3668	4508	5424	6366	7363	8114	8831	10071
272	1007	1636	2153	2842	3805	4540	5425	6406	7384	8139	8856	10183
290	1060	1648	2167	2862	3830	4543	5429	6415	7451	8188	9005	10298
295	1080	1673	2211	2879	3850	4551	5462	6460	7457	8207	9101	10308
433	1102	1678	2242	2882	3973	4608	5547	6543	7483	8241	9137	10317
446	1183	1718	2300	2950	3976	4626	5555	6561	7546	8247	9225	10340
483	1203	1747	2311	2956	3980	4641	5577	6604	7567	8259	9300	10397
537	1211	1769	2324	2963	4066	4659	5593	6698	7661	8273	9319	10426
543	1215	1784	2368	2967	4094	4720	5645	6734	7666	8291	9356	10606
544	1288	1787	2375	2969	4105	4734	5716	6748	7692	8342	9384	10693
577	1347	1790	2390	2992	4118	4766	5753	6771	7697	8371	9388	10714
578	1351	1793	2399	3057	4137	4821	5759	6941	7725	8396	9589	10725
609	1376	1821	2423	3279	4168	4846	5792	6959	7743	8413	9733	10748
620	1401	1844	2443	3298	4188	4919	5850	6964	7815	8467	9797	10836
630	1424	1852	2454	3309	4195	4943	5873	7024	7823	8474	9844	10887
639	1462	1855	2468	3326	4232	4964	5890	7037	7858	8484	9861	10900
670	1468	1893	2513	3327	4322	4994	5920	7055	7907	8504	9888	10930
682	1480	1909	2548	3378	4325	4995	5953	7159	7956	8514	9900	10948
755	1494	1912	2556	3383	4358	4996	5983	7178	7982	8551	9905	10989
805	1496	1929	2565	3388	4378	5059	6049	7194	8031	8559	9910	



TEOCAR TAXI

GRATIS

Empresa moderna en expansión necesita taxis urgentemente para cubrir una gran cartera de clientes. En estos momentos no damos abasto a tanta demanda.

Te regalamos la 1ª cuota. AYUDATE Y AYUDANOS



93 308 34 34
649741773

Del servei

Edictes

Al ser impossible l'entrega de la notificació en el domicili del Srs. que es relacionen se'ls notifica per mitjà del present edicte el que segueix:

De les dades que consten en aquest Institut hem comprovat que durant el període comprès entre el 15 de maig de 2001 i el 15 de maig de 2002, vostè no ha presentat el vehicle a la revisió metropolitana, bé perquè no li corresponia o perquè no ha passat la revisió en la data que li pertocava, i per tant no ha presentat el seu certificat de vida laboral.

Amb l'objectiu de finalitzar la inspecció extraordinària a tots els titulars de llicència, el requerim perquè en el termini de 15 dies presenti el certificat de vida laboral a les oficines d'aquest Institut a la Zona Franca.

Se li 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 no comparèixer, sense causa justificada suposaria una obstaculització de l'activitat inspectora, tipificada com a falta molt greu en l'art. 53. e) de la Llei 12/87, abans esmentada, i que té prevista una sanció de 1.382,33 euros a 2.764,66 euros

Cordialment, Eulàlia Perarnau
Cap d'oficina IMT

RELACIÓ DE TITULARS CITATS:

Nom	Núm. de Llicència
Antonio Donoso Masalles	295
Ramon Prats Aguiló	609

Benito Domínguez Pérez	805
Luis Salamo Castillejo	902
Francisco Medina Capdevila	1351
Manuel Diago Vives	1409
Benjamín Boyero Remedio	1462
Carmen González Lopera	1480
Mateo Bravo Ureña	1494
José Mainar García	1515
Juan Canals Matamoros	1548
Francisco Ruiz Carrillo	1784
José Luque García	2242
Paulina Sanjuán Ruiz	2311
José Mora Martínez	2390
Carles Pujol Pairo	2879
Eustaquio Rubio Muñoz	2956
Carlos Ruiz González	3326
Miguel Ángel Pérez Navarro	3448
Bernardo Ramoneda García	3568
Pedro Hernández Sanisidro	4204
José M ^a Sánchez Calleja	4379
Encarnación Martín Gilarranz	4730
Antonia Montero López	4943
José Gabriel Ferré Denche	6062
Manuel Serrano Pérez	6604
Alfonso Galdón Santos	6964
Santiago Rebaque Fernández	7451
Joaquín Burgada Fernández	7546
José Luis García Corvo	8092
Emilio Valbuena Moreno	8622
José Navarro Pastor	9101
Luis Robles Correa	9630
Jorge Morros Mercader	9900
Javier Laso Lorenzo	9979
Fernando Gómez Chacón	10069
Ignacio Lomero Martín	10071

Exp. Informatiu:	2002/850
<i>Denunciat:</i>	<i>C.M.J.</i>
Llicència:	8912
Exp. Informatiu:	2002/846
<i>Denunciat:</i>	<i>R.C.J.</i>
Llicència:	3862
Exp. Informatiu:	2002/867
<i>Denunciat:</i>	<i>S.G.J-A.</i>
Llicència:	2506
Exp. Informatiu:	2002/820
<i>Denunciat:</i>	<i>S.C.F.</i>
Llicència:	982
Exp. Informatiu:	2002/786
<i>Denunciat:</i>	<i>M.C.M-A.</i>
Llicència:	10338
Exp. Informatiu:	2002/852
<i>Denunciat:</i>	<i>G.N.S</i>
Llicència:	5878
Exp. Informatiu:	2002/797
<i>Denunciat:</i>	<i>V.D.A.</i>
Llicència:	5432
Exp. Informatiu:	2002/948

Dins d'aquest marc d'actuacions li agrairem que en el termini de 15 dies comptats a partir de la publicació del present edicte, passi per aquestes dependències per tenir una entrevista personal en el Departament de Sancions.

Se li 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 no comparèixer, sense causa justificada suposaria una obstaculització de l'activitat inspectora, tipificada com a falta molt greu en l'art. 53 e) de la Llei 12/87, abans esmentada, i que té prevista una sanció de 1.382,33 a 2.764,66 euros.

Barcelona, 13 de setembre de 2002
Dep. de Sancions
M^a Teresa García Millán

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:

<i>Denunciat:</i>	<i>D.P.S.</i>
Llicència:	6200
Exp. Informatiu:	2002/854
<i>Denunciat:</i>	<i>M.C.A.</i>
Llicència:	6502

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)

RADIADORES AUTOMOVILES
RADIAUTO

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

TALLERES

DITRANS, S.L.



ANTES RECICLAJES TRADER
Reparación y sustitución de:
Transmisión Direcciones

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

Esferas suspensión
CITROËN
Servicio especial al
amigo taxista
(mano de obra gratis)

SERVICIO RÁPIDO
Pasaje Milans, 20
Tel. 93 261 20 55
08907 L'HOSPITALET

Mesa Tècnica del Taxi

Acta

A Barcelona a la seu de l'Institut Metropolità del Taxi, a les 12:00 hores del dia 17 de maig de 2002, i com a conseqüència de la convocatòria corresponent, es reuneix la Mesa Tècnica del Taxi.

Hi assisteixen els membres següents:

En representació de l'IMT, el senyor Daniel Fernández Ponce, Gerent; la Sra. Pilar Molina Mesa, Directora de Serveis i el Sr. Jordi Ventayol Lázaro, Secretari Delegat.

En representació de l'STAC, els senyors Miguel Tomás Romero, Luís Berbel Salcedo, Alejandro Dena Abiol, Alfonso Orihuella Ferrer, José M^a Sánchez Baena i José López Castro.

En representació del GUT, els senyors Bernardo Rodríguez Cancio, Jesús Reyes Morales i Jorge Quero Manrique.

En representació de la coalició AET-ABEAT, la senyora Carmen de Tienda García, el senyor Miguel Ángel Cazcarra Palacio i el senyor Carles Brillas Quílez.

En representació de l'STAB, els senyors Dionisio Gracia Fajardo i Antonio Ruiz Sanz.

Hi assisteixen en qualitat d'observadors el senyor Xavier Sabaté i la senyora Rocío Terán de l'IMT.

Un cop constituïda la Mesa s'inicia la reunió conforme als punts de l'ordre del dia:

- 1.- S'aprova l'acta de la sessió anterior.
- 2.- La Sra. Pilar Molina informa del contingut de la Memòria de l'exercici 2001. Exposa la situació de les revisions metropolitanas realitzades en el decurs de les quals s'ha detectat menys d'un 1% de casos d'incompatibilitats. Informa que al llarg de l'any s'han aplicat 1.500 vehicles, 74 dels quals són de segona mà. Informa també de la gestió relativa a les parades, de les senyalitzades, revi-

sades, tancades, noves sol·licituds, etc.

Durant l'any 2001 ha entrat en funcionament la nova graella de l'aeroport; s'ha produït el canvi de la pesseta a l'euro, i tot això s'ha realitzat sense problemes.

També s'ha posat en marxa la recaptació executiva.

Passa comptes del nombre d'inspeccions realitzades, les denúncies rebudes, els expedients informatius oberts, els expedients sancionadors incoats i els resolts.

Finalment informa sobre la gestió del servei d'objectes perduts.

El Sr. Quero planteja que a l'aeroport sembla que, a vegades, hi hagi instruccions o ordres contradictòries i que cal revisar els protocols de funcionament amb el servei de vigilància per evitar-ho (tema pont aeri, autocars, pont d'accés a les terminals).

El Sr. Gracia considera que és una Memòria molt completa i en demana una còpia. D'altra banda, considera que cal contestar les cartes que apareixen als mitjans de comunicació.

3.- El Gerent informa del certificat de fets concrets sobre l'estat del Pla de Viabilitat a 31 de desembre de 2001. Informa de l'errada existent al document a la columna "cobraments - pagaments" en la qual diu 2000, en lloc de 2001.

El ròssec, a 31 de desembre de 2001, és de 125,677 milions de pessetes.

Els membres de la Mesa demanen que es torni a aplicar les subvencions a l'impost de vehicles existents fa un temps.

4.- El Gerent informa del programa d'implementació de l'obligatorietat que els taxímetres incorporin la impressora expenedora de rebuts, que entrarà en vigor de forma obligatòria a partir de l'1 d'octubre de 2002.

El Sr. Bernardo Rodríguez afirma que el col·lectiu no té per què pagar per quatre incomplidors. La norma està en vigor

des de 1994 i no veu quina pressa hi ha ara a activar-la.

El Sr. Berbel diu que li sembla bé que l'Institut en subvencioni el 50%, però s'hauria d'aconseguir que el 50% restant fos subvencionat per la Generalitat. Totes les organitzacions de la Mesa hi estan d'acord.

El Sr. Rodríguez es pregunta què passarà amb la incompatibilitat electromagnètica i els taxímetres a partir del proper 1 d'octubre.

5.- La Mesa acorda autoritzar els titulars de les llicències núm. 5027 i 5920 perquè puguin contractar i donar d'alta un conductor assalariat que haurà de reunir els requisits exigits reglamentàriament.

Amb relació a aquest tema, el Sr. Gracia creu que s'hauria d'acceptar la contractació d'assalariats amb un simple informe mèdic.

El Gerent informa que el vehicle autotaxi, el titular del qual n'havia falsificat un d'igual, està ingressat al dipòsit. S'informa que s'obrirà expedient a l'emissora.

La Sra. de Tienda pregunta si la revista del taxi és bilingüe o no.

El Sr. Cazcarra informa de la presència de taxistes amb vehicle tipus classe C a l'aeroport.

El Sr. Rodríguez es queixa pel retard en començar la reunió i per la presència de persones que no són membres de la Mesa.

El Sr. Sánchez diu que s'hauria de dur un control acurat dels vehicles monovolums i que la mesura a adoptar passa per exigir la seva transformació a vehicle de 5 places amb el canvi corresponent en la fitxa tècnica del vehicle.

Finalment el Sr. Ruiz recorda que molt sovint la pintura delimitadora dels carrils taxi desapareix a causa d'obres i caldria garantir que després es torna a pintar.

I sense més assumptes a tractar s'aixeca la reunió, i se n'estén aquesta acta.

Mesa Tècnica del Taxi

Acta

A Barcelona, a la seu de l'Institut Metropolità del Taxi, a les 13:00 hores del dia 8 de juliol de 2002, i com a conseqüència de la convocatòria corresponent, es reuneix la Mesa Tècnica del Taxi.

Hi assisteixen els membres següents:

En representació de l'IMT, el senyor Daniel Fernández Ponce, Gerent, la Sra. Pilar Molina Mesa, Directora de Serveis i el Sr. Jordi Ventayol Lázaro, Secretari Delegat.

En representació de l'STAC, els senyors Miguel Tomás Romero, Lluís Berbel Salcedo, Alejandro Dena Abiol, Alfonso Orihuela Ferrer, José M^a Sánchez Baena i José López Castro.

En representació del GUT, els senyors Bernardo Rodríguez Cancio, José Antonio Alonso Simón i Jorge Quero Manrique.

En representació de la coalició AET-ABEAT, la senyora Carmen de Tienda García, el senyor Miguel Àngel Cazcarra Palacio i el senyor Carles Brillas Quílez.

En representació de l'STAB, els senyors Dionisio Gracia Fajardo i Antonio Ruiz Sanz.

Hi assisteixen en qualitat d'observadors els senyors Ramon Pesqué de CCOO, Xavier Sabaté, i la senyora Rocío Terán de l'IMT.

Un cop constituïda la Mesa s'inicia la reunió conforme als punts de l'ordre del dia:

- 1.- S'aprova l'acta de la sessió anterior esmenant l'errada consistent en el fet que a la reunió hi havia present el Sr. José Antonio Alonso del GUT en lloc del Sr. Quero.
- 2.- El secretari informa de diverses sentències dictades en matèria de sancions.

- 3.- El Gerent informa de la proposta de conveni amb la Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat de Catalunya per a la delegació de competències en matèria d'inspecció del servei de transports de viatgers en automòbils lleugers (VTC), així com vigilància i inspecció del règim tarifari del servei de taxi interurbà (tarifa 3) dins l'àmbit territorial d'actuació de l'Institut.

El Sr. Rodríguez demana si s'inspeccionarà la tarifa 3 dins de l'àrea. S'informa que això és el que es vol fer però que cal la col·laboració activa de la Generalitat.

- 4.- El Gerent informa de la petició formulada a la Generalitat per tal que subvencioni el restant 50% del cost de l'instal·lació d'impressores expenedores de rebuts. El Sr. Rodríguez demana si la impressora es farà obligatòria i se l'informa que, si en els terminis informats a la Mesa anterior.

- 5.- El Gerent informa d'una nova convocatòria pública de sol·licituds per a l'adjudicació de llicències, quines bases són idèntiques a les anteriors i que es publicarà passat l'estiu.

- 6.- El Gerent informa sobre les resolucions judicials dictades en matèria de Contribució Especial. L'Institut complirà la Sentència del Suprem i les que es dictin. S'informa que si arriba el cas que els Tribunals estableixin que la resolució judicial és extensiva, es demanarà la col·laboració de les Organitzacions de la Mesa per a gestionar-ho.

- 7.- El Sr. Tomás informa que darrerament han aparegut enganxines amb la frase "No a Tomás" i que als voltants de la seva vivenda hi ha hagut una campanya molt potent de crítica contra la seva persona. Informa que la seva família ha rebut trucades amenaçadores. Per la seva condició de representant del sector accepta que se'l pugui criticar però no està disposat a acceptar sota cap forma

les amenaces o difamacions a la seva família o al seu entorn. Ja ha posat en coneixement de les autoritats competents que els Srs. Marcial i Soto hi participen molt activament empaperant el seu poble i que els del grup Maresca, de l'aeroport i del GUT es dediquen a dur aquesta campanya.

El Gerent informa que a les revisions es treuran totes les enganxines, siguin les de "No a Tomás" o les de "No a la Llei".

El Sr. Gracia lamenta la situació en què es troba el Sr. Tomás i se solidaritza plenament amb ell.

Demana que s'informi puntualment sobre l'evolució del tema Contribució Especial i s'ofereix a col·laborar, com sempre, amb l'Institut pel que faci falta si s'actua amb justícia.

La Sra. de Tienda demana que es faciliti un identificatiu als membres de la Mesa per poder deixar el vehicle privat a la reserva de taxi de l'Institut sense tenir conflictes.

El Sr. Pesqué alerta sobre la crisi que comença a viure el sector. La recaptació ha baixat un 20%. En relació amb els fets denunciats pel Sr. Tomás diu que el joc ha de ser net i que les famílies han de quedar-ne sempre al marge.

El Sr. Dena intervé per manifestar que la reconversió va ser un èxit de la majoria i una minoria se l'ha carregat.

I sense més assumptes a tractar es tanca la reunió estenent-se la present acta.

Nota

Les esmenes que els representants de la Mesa Tècnica del Taxi puguin fer a l'acta quedaran reflectides en l'acta de la reunió següent.

PURIFICADOR AMBIENTAL
ELECTRÓNICO DE OZONO
PARA VEHÍCULOS

✓ ambient mini

Eliminación de olores y
desinfección ambiental

OZOGAS, S.L. ☎ 934 070 054
C/. Francese Bolós, 27 08031 - BARCELONA
ozogas@infonegocio.com

Auto
Evasion

MECÁNICA Y ELECTRICIDAD
DEL AUTOMÓVIL

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



ABOGADOS

PRECIOS ESPECIALES PARA TAXISTAS

Preguntar por Pilar Pérez

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

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



Nueva Clase E. Territorio tecnológico.

► Seguramente no hay nada de la nueva Clase E que no sepa ya.

► Todos aquellos que saben apreciar el valor tecnológico de un automóvil conocen que incorpora BAS, ESP, SBC, Airmatic Dual Control y el revolucionario sistema Armada,

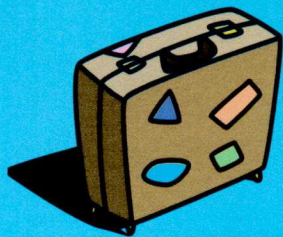
entre otras muchas innovaciones que hacen de la nueva Clase E un vehículo de vanguardia.

► En definitiva, todo lo que le puede pedir a un automóvil, tecnología en automoción de la que nadie más podrá hablar hasta dentro de un tiempo. A todo esto le llama-

mos innovación. ¿Cómo lo llamaría usted?
Nueva Clase E. Nuevos deseos.



Mercedes-Benz



Així són, així ens veuen

Annika Tingström es Canciller del Consulado General de Suecia en Barcelona y Directora de la Cámara de Comercio Hispano-Sueca. Vive en esta ciudad desde hace treinta años y, como otras tantas personas de otros países, se siente catalana de corazón y adopción. Dice haber sido testigo de todos los cambios del país desde los años setenta, vibró con la democracia y la transición, y con la apertura de la ciudad al mundo a través de las Olimpiadas. Nos confiesa que cuando sube a un taxi le gusta hablar con el taxista y se muestra muy agradecida con el sector porque muchos profesionales se acercan hasta el Consulado para hacer entrega de los objetos olvidados por sus compatriotas en los taxis.

“Al sueco le gusta ver la cultura del país también dentro del taxi”

■ La pregunta de rigor: ¿es usted usuaria del taxi?

No soy una usuaria de cada día, porque sufro las colas desde mi coche particular todas las mañanas. Vivo en San Feliu de Llobregat y siempre tardo tres cuartos de hora en llegar a Barcelona.

■ Pero supongo que utiliza el taxi alguna vez para desplazarse por Barcelona...

Sí, esto sí. Usted me preguntará por qué. Bien, porque es más barato ir en taxi que con mi coche y me ahorro de ir de *parking* en *parking*. Además es mucho más cómodo y gano tiempo, que hoy es oro.

■ ¿Usted sabe que con el dinero que se destina anualmente al mantenimiento del coche privado se podrían hacer más de dos mil carreras de taxi?

No lo sabía, pero me lo creo. Además, el precio del taxi en Barcelona es muy razonable.

■ Usted llegó a Barcelona en 1971, ¿ha cambiado mucho el modelo de taxi?

Naturalmente ha subido el precio, pero la calidad del servicio y lo que saben los taxistas de la ciudad ha mejorado mucho. Es increíble. Muchos taxistas comprenden más el inglés (a todo ello creo que han ayudado mucho las Olimpiadas). Yo hablo mucho con los taxistas de Barcelona de todo, de mi país, del turismo... En fin, lo paso muy bien porque mientras estoy en un taxi no hace falta que me concentre en el tráfico.

■ ¿Cómo se desplazan los ciudadanos suecos que llegan a Barcelona, por lo general?

Como estoy al frente de la Cámara de Comercio Sueca en Barcelona, recibo muchas visitas de profesionales, industriales, médicos, ingenieros o arquitectos —

por cierto hay muchos que vienen a conocer las infraestructuras que se han hecho y se están construyendo en Barcelona—, y en general, si es un grupo con menos de 10 personas prefieren moverse por Barcelona en taxi antes que alquilar un autocar.

■ ¿Alguna queja de un mal servicio, de algún engaño, de alguna negligencia?

Hoy en día no pasa. Hace algunos años sí. Me acuerdo que cuando mis hijos eran pequeños, volvíamos muy cansados de Suecia a Barcelona —entonces el viaje era más largo— y a la salida del aeropuerto intentamos coger un taxi; el conductor nos preguntó primero dónde queríamos ir. Al conocer nuestro destino (Sarrià), se negó a llevarnos. Estoy segura de que si hubiésemos dicho Lloret de Mar, entonces nos hubiese cogido. Lo que quería aquel taxista era un recorrido largo para ganar más dinero. Aquélla fue una experiencia de hace 25 años. Ahora no creo que suceda una cosa así porque en el Consulado nos enteraríamos por los visitantes suecos. Por aquí pasan muchos turistas de mi país porque les roban cuando pasean por la ciudad y necesitan ayuda —hay muchos robos, desafortunadamente, en Barcelona. Hasta ahora no he tenido ninguna queja de los taxistas. Al revés, al Consulado ha venido más de un taxista a lo largo de estos últimos diez años a devolver algún que otro monedero o documentación de un ciudadano o ciudadana sueca que habían sido olvidados en algún taxi.

■ Algo muy loable...

Sí, desde luego, porque se molestan en averiguar a quién corresponde el objeto olvidado y en venir hasta aquí a entregarlo, cuando podían tranquilamente hacerlo en la Oficina de Objetos Perdidos. Por eso digo: *chapeau* por todos esos taxistas.

■ No siempre las costumbres son iguales en los países europeos. ¿Qué espera el sueco cuando sube a un taxi?

Que el servicio sea justo, que no se les cobre de más ni que se les dé una vuelta porque no conocen la ciudad. Esta forma de actuar es impensable en Suecia. Allí, el taxista te lleva de forma directa al destino solicitado. Dicho esto, cuando un sueco viene a Barcelona o a España desea experimentar algo diferente porque allí todo es más frío. Cuando se accede a un taxi en Suecia, por ejemplo, la relación con el conductor es bastante distante; aquí lo que atrae es la amabilidad y alegría del taxista. Al sueco le gusta ver la cultura del país también dentro del taxi.

■ ¿Es el inglés el mejor idioma de relación?

En mi época de estudiante, el inglés era el primer idioma extranjero que se aprendía en la escuela sueca, después venía el alemán, el francés y el castellano. Ahora, este último se aprende más que el alemán o el francés. Cuando algún grupo visita el Consulado General o la Cámara de Comercio Sueca en Barcelona casi siempre hay una o dos personas que hablan castellano.

■ ¿Hace uso del radiotaxi?

Sí, al vivir fuera de Barcelona, cuando tengo extranjeros o amigos a cenar, siempre llamamos a un radiotaxi.

■ ¿Cómo valora el servicio que realizan?

El servicio es bueno y si en el momento en que llamas no tienen taxis a su disposición, te comunican el tiempo que debes esperar y, por lo general, ese tiempo se cumple.

■ Seguramente cuando usted llegó a Barcelona no había mujeres taxistas. ¿Qué le parece ahora?

Me parece estupendo que la mujer se incorpore al taxi. Yo siendo mujer apoyo mucho que hayan mujeres en la vida profesional. Debemos congratularnos.

■ El taxi de Barcelona tiene unos colores que lo distinguen, ¿qué le parecen?

Es perfecto que el taxi tenga algo que lo diferencia de un coche normal. Aquí es fantástico, porque son claramente perceptibles a la hora de pararlos tan sólo salir a la calle. Es, sin duda, otro elemento, que lo diferencia del modelo de taxi sueco.

■ ¿Qué le falta al taxi del área metropolitana de Barcelona?

Debo pensarlo... Que se pueda pagar con tarjeta de crédito. Es un sistema que, por ejemplo, en Suecia está muy generalizado.



“En Estocolmo es poco habitual parar un taxi por la calle”

Estocolmo es una ciudad mucho más pequeña que Barcelona, tiene alrededor de un millón de habitantes. Los taxis que circulan por esta ciudad no son de un color específico como en Barcelona. Antes el servicio estaba regulado por el municipio. Hoy funcionan empresas de taxis.

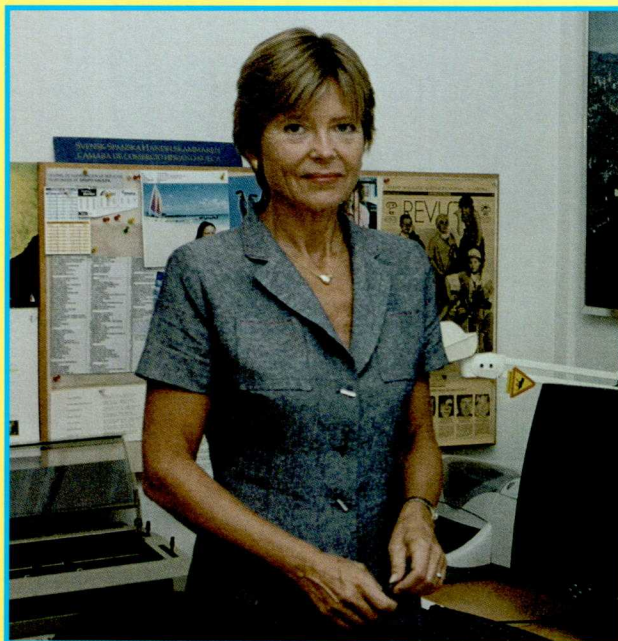
El sistema para coger un taxi es diferente al que existe en Barcelona. Es poco habitual parar un taxi por la calle; si se desea uno, hay que ir expresamente a la parada o llamar a un radiotaxi. El pago con tarjeta de crédito está generalizado. Los taxis llevan publicidad y es muy común el soporte publicitario sobre el techo del vehículo.

Hay libertad de precios en los taxis del aeropuerto. Por ejemplo, cuando se llega al aeropuerto de Estocolmo, antes de subir al taxi, la persona interesada pregunta al conductor el precio que le aplicará por el recorrido solicitado. No es que se improvisen las tarifas, pero cada compañía de taxis las aplica de diferente manera. En la ciudad, sin embargo, todos los taxis funcionan con taxímetro. También en el aeropuerto, el taxista suele agrupar a los pasajeros que van a un mismo destino y, por otra parte, es factible contratar un taxi desde cualquier otra ciudad, el cual estará esperando al cliente cuando éste llegue al aeropuerto. Si hay varias personas que contrataron el recorrido solicitado desde fuera de Estocolmo, el taxista puede también agrupar a los pasajeros.

En la carrocería de los vehículos se puede distinguir el nombre de la compañía de taxis. Por otra parte, existen algunos otros vehículos que se conocen como “taxis baratos”, un nombre que figura así en el propio taxi. Cabe puntualizar, sin embargo, que el taxi en Suecia es un transporte de lujo.

El parque de vehículos-taxi en Estocolmo está en muy buenas condiciones, porque la ITV es muy rigurosa. No se ven circular vehículos viejos o en mal estado. Los taxis son generalmente de la marca Volvo, que como es sabido es sueca. También hay muchos de la marca Mercedes.

Para el acceso a la profesión de taxista hay que tener un carné específico y pasar unas pruebas. En el taxi de Suecia hay muchos jóvenes, algunos de ellos estudiantes, trabajan algunas horas para ganarse la vida o ayu-



Annika Tingström.

darse en los estudios. En mi país la gente acostumbra distribuir su tiempo. Si su economía lo permite, se intenta distribuir el tiempo de trabajo, estudio, hobby y, como no, la familia, teniendo en cuenta que la gran mayoría de mujeres trabajan fuera de casa. En Suecia es posible tener un trabajo a 30 o a 70%.

Para las personas con problemas de movilidad, los taxis suecos tienen un servicio especial que debe contratarse previamente y éste puede ocuparse con más de una persona en las mismas condiciones y que, naturalmente, siga la misma ruta.

Las paradas de taxi en los diferentes puntos de la ciudad tienen toda la información necesaria para el usuario y son muy ordenadas como casi todo en Suecia.

La circulación de vehículos en Estocolmo no puede compararse con la de Barcelona. Primero, no circulan tantas motos, y segundo, allí la gente es mucho más tranquila y conducen calmados. Lo importante es llegar al destino sano y salvo, ¿verdad?

Annika Tingström

Canciller del Consulado General de Suecia en Barcelona y Directora de la Cámara de Comercio Hispano-Sueca de Barcelona



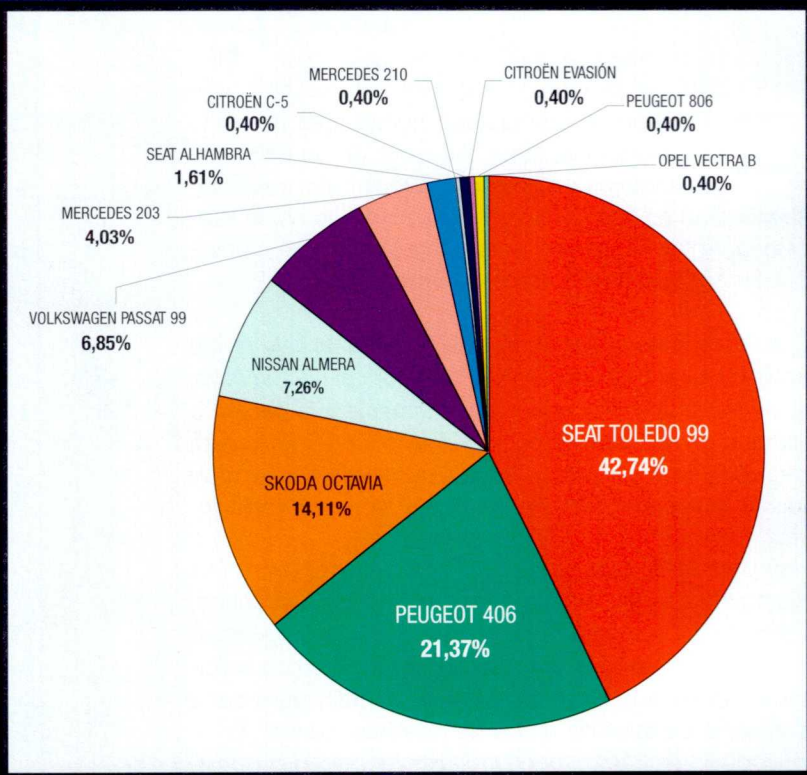


Motor

Amb la tardor, el Citroën C5 s'incorpora com a taxi

Vehicles aplicats a llicències d'autotaxi actives en data 15 de setembre de 2002

MARCA I MODEL	QUANTITAT	PERCENTATGE
SEAT TOLEDO	1.584	15,58
PEUGEOT 406	1.549	15,24
SEAT TOLEDO 99	1.184	11,65
SKODA OCTAVIA	855	8,41
CITROËN XANTIA	810	7,97
RENAULT 21	599	5,89
OPEL VECTRA B	576	5,67
NISSAN ALMERA	319	3,14
NISSAN PRIMERA	253	2,49
OPEL VECTRA	230	2,26
MERCEDES 210	228	2,24
RENAULT LAGUNA	227	2,23
VOLKS. PASSAT 99	195	1,92
FIAT TEMPRA	149	1,47
PEUGEOT 405	146	1,44
VOLKSWAGEN PASSAT	129	1,27
MERCEDES 202	125	1,23
FIAT MAREA	109	1,07
NISSAN PRIMERA -97	107	1,05
FORD MONDEO	92	0,90
MERCEDES 124	70	0,69
VOLKSWAGEN JETTA	69	0,68
FORD ORION	67	0,66
CITROËN BX	58	0,57
FIAT ULYSSE	54	0,53
ALTRES	382	3,75
TOTAL	10-166	100,00



Vehicles aplicats a llicències d'autotaxis entre l'1 de juliol i el 15 de setembre de 2002

MARCA I MODEL	QUANTITAT
SEAT TOLEDO 99	106
PEUGEOT 406	53
SKODA OCTAVIA	35
NISSAN ALMERA	18
VOLKSWAGEN PASSAT 99	17
MERCEDES 203	10
SEAT ALHAMBRA	4
MERCEDES 210	1
CITROËN C5	1
CITROËN EVASIÓ	1
PEUGEOT 806	1
OPEL VECTRA B	1
TOTAL 115	247

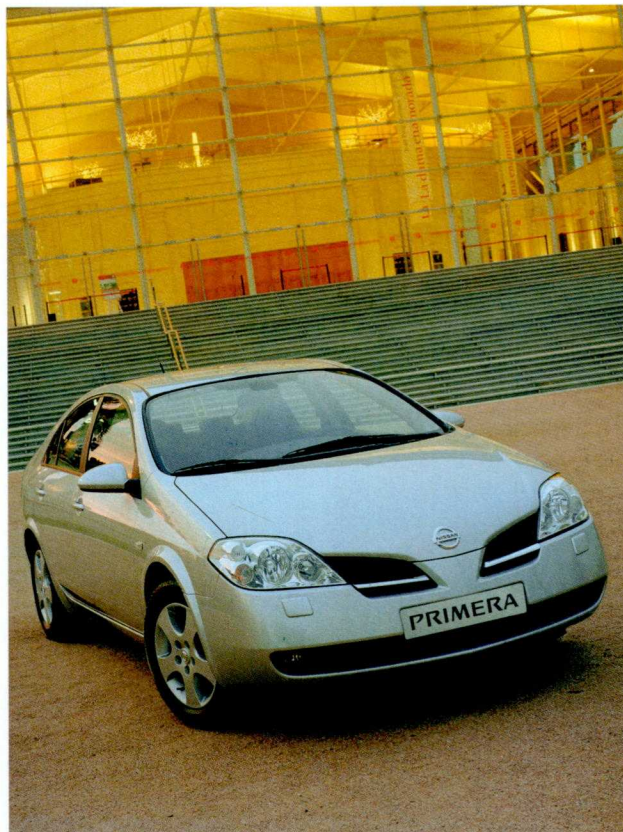
Cambio radical



Cuando Nissan lanzó por primera vez el Primera, sentó unos precedentes dentro del segmento que los demás fabricantes asimilaron con rapidez. Después llegaron otras generaciones del Primera pero sus cambios fueron tan poco evidentes que no podía hablarse de un modelo nuevo. De hecho es ahora cuando por fin la marca ha efectuado un giro total con esta última generación llevando a cabo un cambio muy radical, especialmente en lo que concierne a diseño.

La plataforma del nuevo Primera es nueva y más grande ya que ofrece 8 cm más de distancia entre ejes y las vías se han ensanchado 6 cm, lo que le confiere una base de apoyo superior a la generación precedente. La carrocería ofrece una estética muy en la línea ya vista en el Almera y el Tino; quizá lo menos positivo sea el diseño de los retrovisores, menos prácticos de lo que aparentan y fuente de ruidos aerodinámicos.

Las cuatro puertas tienen un buen grado de apertura y facilitan un cómodo acceso al interior. El maletero de formas muy regulares, tiene una buena capacidad con 485 litros pero tiene el inconveniente de que el acceso no es muy amplio para bultos voluminosos. El habitáculo ofrece espacio en todas sus plazas. El conductor dispone de 1,83 metros desde los pedales hasta el respaldo del asiento, mientras que en altura libre al techo tiene entre 93 y 96 cm según el reglaje del asiento, una de las mejores cotas del segmento. Por lo que respecta a las plazas traseras, la altura libre al techo está también entre las mejores con 90 cm pero no ocurre lo mismo con la distancia para las piernas que se sitúa entre las menos generosas con 76 cm, mientras que la anchura a la altura de hombros se queda en 1,34 metros, una medición que no es para tirar cohetes.



Lo más sorprendente del interior es el salpicadero de diseño ultramoderno, con un cuadro de instrumentos compuesto por tres relojes de fácil lectura pese a que no están ubicados frente al volante, sino en el centro del salpicadero. Lo más complejo sin duda es la concentración de mandos en la consola central porque aunque es cierto que con el tiempo uno se habituará a su manejo, la multifunción de algunos de ellos obliga a estar pendiente de lo que hacemos cuando se manipulan. La presencia de huecos para guardar pequeños objetos está bien resuelta aunque la guantera no ofrece gran capacidad.

Para el servicio público del taxi se ha homologado la versión con el motor 2.2 litros turbodiésel. Se trata del mismo propulsor que monta el Nissan X-Trail con inyección directa por sistema *common rail* y un turbocompresor de geometría variable con *intercooler* que le permite ofrecer una potencia de 126 CV. Este motor por debajo de las 2.000 vueltas tiene una respuesta algo perezosa por lo que su mejor rendimiento lo ofrece entre 2.000 y 4.000 vueltas. Bien es cierto que si la marca quisiera, con incrementar la presión de soplado del turbo podría ofrecer mejores prestaciones, pero la verdad es que han apostado por un motor que además de fiable garantice una buena longevidad sin problemas. La



FICHA TÉCNICA

2.2 DI

Cilindrada (cc)	2.184
Diámetro x carrera (mm)	86,0 x 94,0
Nº cilindros (válvulas)	4 en línea (16)
Relación de compresión	18,0 a 1
Alimentación	Inyec. directa + turbocompresor
Potencia máxima (CV / rpm)	126 / 4.000
Par máximo (mkg / rpm)	28,6 / 2.000
Tracción	Delantera
Cambio (nº velocidades)	Manual (6)
Suspensión del./tras.	Independiente/independiente
Dirección (asistencia)	De cremallera (sí)
Frenos del./tras. (ABS)	Discos ventilados/discos (sí)
Neumáticos	205/60 R16
Llantas (pulgadas)	Chapa (16 x 6,5)
Peso en vacío (kg)	1.360
Largo/ancho/alto (m)	4,57 / 1,76 / 1,48
Batalla (m)	2,68
Vías del./tras. (m)	1,52 / 1,53
Depósito combustible (litros)	62
Capacidad del maletero	485 litros
Velocidad max (km/h)	198
Aceleración 0-100 km/h (s)	10,9
Consumo homologado (l/100 km)	
Urbano/extraurbano	7,9 / 5,1
Mixto	6,1



YD22DDTI

caja de cambios es manual de seis marchas; los desarrollos de las cuatro primeras están bien escalonados pero en quinta y especialmente en sexta son tremendamente largos con el fin de asegurar unas cifras de consumo bajas.

Uno de los aspectos más positivos del Primera es su comportamiento dinámico. La estabilidad es muy buena y aunque las suspensiones han sido revisadas conservando el mismo esquema, mantienen un excelente equilibrio entre confort de marcha y eficacia, absorbiendo muy bien las irregularidades y evitando oscilaciones de carrocería. La dirección además de suave es muy precisa y los frenos son de disco a las cuatro ruedas, ventilados los delanteros.

Mª Ángeles Pujol



TALLERS A. GALOFRÉ

SERVEI OFICIAL PEUGEOT

PEUGEOT

Al servicio del taxi desde 1958

SERVICIO RÁPIDO PARA TAXIS / DESCUENTOS ESPECIALES
 Mantenimientos especiales para taxis con precios cerrados
 Con nuestra tarjeta pagará sus reparaciones a plazos

Cardener, 11 (sota Trav. de Dalt) 08024 Barcelona Tel.: 93 284 26 94



406 ST-HDi

CONSULTE PRECIOS



**Diputació
Barcelona**
xarxa de municipis

TurismeTotal

TurismeTotal

A prop de Barcelona

Turisme Blau
oci aquàtic al litoral
terra endins

Càmpings
70 ofertes a mar
i a l'interior

**Turisme
Industrial**
Museus i fàbriques
que són història

**Rutes
Culturals**
Les 8 rutes modernistes

Termalisme
Tots els balnearis
de la província

Agroturisme
166 cases rurals

Oficina de Promoció Turística

Mallorca, 244 Barcelona Tel. 934 022 900

Informació: de dilluns a dijous, de 9 a 15 i de 16 a 18 h, i divendres, de 9 a 15 h

www.diba.es/turismetotal

“Tengo confianza en la marca”



Antonio Bermúdez, Licencia 10495, en su flamante taxi Citroën C5.

Antonio Bermúdez es el primer y único taxista que disfruta de la titularidad de la licencia conduciendo un Citroën C5 y después de que este modelo haya sido autorizado para taxi por el IMT. El buen resultado que le dio su también Citroën BX le ha impulsado a apostar nuevamente por esta marca de vehículo. Destaca de su nuevo taxi el alto nivel de confort a la hora de conducir y la moderna tecnología que incorpora y no duda en recomendarlo a todos los taxistas, aunque con la salvedad de no saber aún los resultados que pueda dar. Este taxista con la licencia 10495 está en el sector desde la década de los setenta y sabe lo que dice a la hora de valorar su nueva herramienta de trabajo.

■ ¿Qué coche conducía antes de comprar el C5?

Empecé en el taxi como dependiente. Entonces llevaba un Seat 1500, luego el 1400 y el 124. Cuando pude ser titular de licencia, allá por 1981, me compré un Renault 12. Más tarde tuve un Ford Escort, me salió muy mal y sólo

me duró dos años. Fue entonces cuando me incliné por un Citroën BX y me dio muy buen resultado. Estuve con él catorce años y medio y, cuando me tuve que decidir por el C5, hasta me dio pena dejarlo, pero no podía sustituirlo porque me empezó a fallar el embrague.

■ ¿Por eso se inclinó por un Citroën?

Sí. Estuve esperando a que fuese autorizado el C5 para taxi. La espera fue larga, casi un año, pero tengo confianza en la marca.

■ ¿Cómo le funciona su nuevo vehículo?

Es muy confortable, la suspensión es muy buena, se conduce perfectamente y los pasajeros también van muy cómodos. Aún llevo pocos kilómetros y es algo pronto para dar una valoración más precisa —lo tengo desde el 6 de septiembre—, pero por el momento me va muy bien. El otro día tuve la oportunidad de ir, por primera vez a Girona por autopista, y realmente se va de maravilla.

■ ¿El asiento del conductor es confortable?

Vas cómodo porque el espacio que se tiene es muy amplio.

■ ¿El cambio de marchas?

Mi coche es automático y estoy comprobando que, al final del día, termino menos cansado. Con el cambio manual debes ir constantemente pisando el embrague y las piernas se cansan.

■ ¿Capacidad del maletero?

Es muy amplio y, al disponer de una bandeja que puede plegarse, las maletas caben muy bien. Hace poco llevé a un pasajero con cuatro maletas que cupieron perfectamente.

■ ¿Qué puede decir sobre la carrocería?

Es un coche grande pero muy manejable. Los giros se hacen sin problemas.

■ ¿Ubicación del taxímetro?

Eso sí, por las características del vehículo, el taxímetro está algo distanciado del conductor. No obstante no se puede hacer otra cosa porque lleva también airbag. El taxímetro que llevo ahora es un T-30, pero aún no he puesto la impresora.

■ ¿Y la motorización?

Tengo un motor excelente. Es un 110 HDI. El Xantia, el Skoda Octavia y el Peugeot 406 llevan también esta motorización y está muy experimentada. Ahora, los resultados que dará en mi vehículo aún no lo sé; es pronto para emitir una opinión.

■ **¿Gasto de combustible?**

Al ser automático gasto entre 8 y 9 litros/100 km. Pero si hago pista se me puede ir a los 10 litros.

■ **¿Disfruta el conductor de una buena visibilidad?**

Estupenda, mucho más cómoda que en otros modelos. Se domina toda la calle y a ello también ayuda la situación de los espejos retrovisores. Encuentro un gran confort a la hora de conducir porque, en general, se ha incorporado una mejor y más moderna tecnología.

■ **¿Tuvo algún problema a la hora de la adaptación para taxi?**

Al ser el primer taxista —y creo el único hasta el momento— que compré este modelo, me tuve que esperar porque se presentó alguna dificultad con la adaptación de la manguera del taxímetro y, además, todo ello coincidió con las vacaciones de verano. Pero, finalmente, todo quedó solucionado.

■ **Hablemos del precio**

Es un coche caro. A mí me costo

19.833 euros (3.330.000 pesetas) en agosto. No sé lo que costará ahora.

■ **¿Algún problema con el seguro?**

No, yo desde hace mucho tiempo estoy en la misma compañía y no me han puesto ninguna dificultad. Aunque sé que muchos compañeros tienen serios problemas para poder asegurar su taxi. Algo incomprensible porque por nuestro trabajo debemos ir con seguro. Hace muy poco tuve la oportunidad de llevar en mi taxi a un responsable de una aseguradora y, mientras hablamos del tema, le dije: "¿Qué le parecería a usted que yo lo dejara en el camino porque la carrera no me interesase?"

■ **¿Qué dicen los pasajeros de su flamante Citroën?**

Les gusta y quieren subir en él. Alguno me ha dicho que parece una nave espacial. Es muy confortable para el pasajero y como tiene tanto botón llama la atención. El otro día en una parada un señor quería subir en el mío y no en el que estaba primero en la



Confort por la amplitud del habitáculo.

cola. Le dije que no podía ser porque todos debíamos respetar el orden de la cola, pero el señor no me hizo caso y se espero hasta que llegó mi turno.

■ **¿Es, por tanto, un modelo que recomendaría a sus compañeros?**

Sin duda, aunque aún no puedo decirles los resultados que a medio y largo plazo nos pueda dar porque no hace ni un mes que lo tengo.

PRTH

¿Te sientes seguro/a trabajando?

Nuestra mampara le ofrece SEGURIDAD REAL.



● NO pierda ni un centímetro del habitáculo por ir protegido.

● NO le obliga a modificar la posición de su asiento.

● NO ponga barreras a sus días de fiesta.

DESMONTABLE EN 3 MINUTOS

ASIENTOS BLINDADOS

¿ A que esperas ?

Atención al cliente de 16- 20 h Tel. 93-296-91-02 Fax 93-422-57-49

Faller autorizado de montaje, Taxímetros Barcino.

www.ceima.net

Sistema homologado y patentado

L'usuari li agraeix



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

Fins al 30 d'agost, els titulars de llicència que a continuació es relacionen van donar solució als casos de pèrdua reclamats pels clients del taxi al telèfon del servei d'Objectes Perduts de l'IMT:

932 234 012.

Agenda

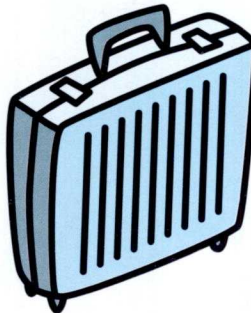
Nom del titular	Llicència
José Castro M.	00056
José Cuello S.	00455
José de Abajo N.	01257
Jaime Bernaus T.	02321
Demetrio Ramírez P.	03169
Javier del P. Saguar G.	04492
Francisco Blanco M.	08021



José Antonio López P.	02267
Francisco J. Vázquez G.	04349
Joaquín Plana V.	04836
Jorge Hervas S.	05363
Juan M. Pulido L.	05751
Alberto Mas M.	06436
Julián González G.	06541
Santiago Carranza M.	07783
Roberto Vázquez L.	07854
Javier Acezat M.	09033
Ramón León Vallejo	09947

Bossa

Julio López B.	04861
Jesús Esmoris Q.	00743

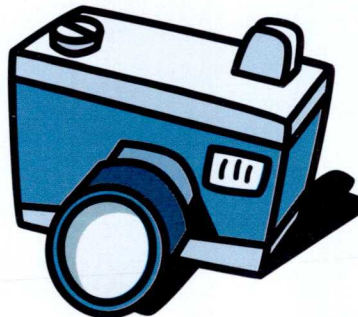


Documentació

Vicente Escalera A.	00302
Jesús Esmoris Q.	00743
Víctor Verdera C.	02789
Mariano Polo C.	04247
Ricardo Marzábal R.	07883

Càmera

Ángel Abián M.	03363
Ramón Mateu N.	05686
David Colmenero A.	06906
José M. Pérez M.	07949



Maleta

Jesús Castro C.	04456
José M. Negrillo A.	04522
Jorge Franch P.	05801
Antonio Ribas C.	06340

Cartera

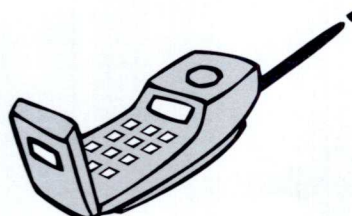
Francisco Martínez G.	00176
Ginés Bleda V.	00019
Antonio Criado T.	01967
Manuel Martínez N.	02217
José Campillo T.	04340
José M. Casas G.	05147
José Molina H.	06046
Antonio Sepúlveda L.	06367
Sebastián Marchal C.	07273
José Martínez L.	07609
Juan A. Franco R.	07774
Antonio Escuder B.	07792
Santiago Sánchez R.	08063
José L. González V.	08142
Miguel Gallardo G.	08225

Mòbil

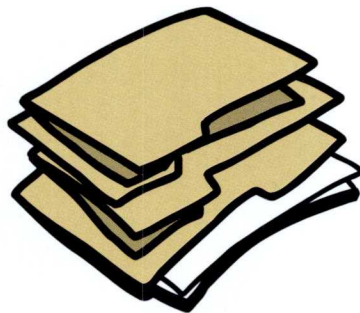
José Castro M.	00056
Ignacio Villén M.	00132
Francisco Martínez G.	00176
Antonio Anido C.	00247
Roberto Salazar Jaén	00838
Antonio Recalde L.	01481
Agapito-Argi Beneitez V.	01556
Carlos E. González R.	02386
Justo Sereno A.	02606
Jacinto Gañán C.	02758
M. Carmen Monteagudo S.	04070
Maach Bouarfa B.	05532
Aquilino Busto B.	05600
Antonio Sepúlveda L.	06367
José Ramón A.	06389
Constantino Díaz F.	06442
Francisco Molina A.	06516
Manuel Martínez O.	06691
Joaquín Gener F.	06851

Claus

Fidel Viñado F.	00081
Armando Anido B.	00799
Francisco Fuentes A.	00329



Vallcarca Taxi, S.L.	07268
Serafín Lahoz B.	07172
Alfredo García P.	07292
Antonio Tesouro M.	07302
Máximo Pacho del Río	07460
Jesús Taboada Q.	07572
Crisanto Sánchez N.	07707
Juan A. Franco R.	07774
David García R.	08041
Santiago Sánchez R.	08063
José L. González V.	08142
Miguel Gallardo G.	08225
Ramón M. Feliu F.	08731
Carlos Benedicto S.	10876
Eudaldo F. González F.	10925



Carpeta

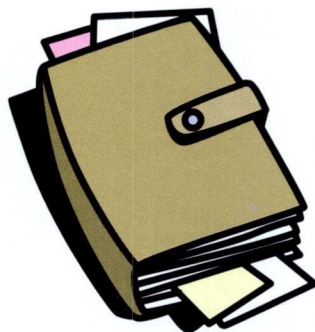
Nicolás Sánchez A.	03665
José M. Casas G.	05147
Rafael López S.	05261
Manuel Estévez A.	07341
Francisco Bujalance M.	09703
Florentino Moreno F.	09977

Paraigua

Fco. Javier Serrano C.	06753
------------------------	-------

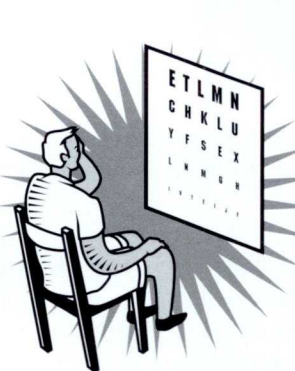
Ulleres

José Telo G.	00570
Ramón Botet B.	00649
Domingo Carrasco T.	00658
Sandomil, S.L.	00678
Alberto Bodas D.	02476
Mariano Medina R.	03151
Julián Corbacho H.	06866
José A. Calvo G.	08356
Tito A. Taboada G.	08561
Manuel Navarro S.	10648
Francisco Sánchez T.	10666



Altres

Vicente Escalera A.	00302
Agustín Palacios Q.	00760
Enrique Termens V.	01142
Gabriel Camino S.	03105
Jorge Silvestre G.	03451
Antonio S. Benítez O.	04143
Joaquín Torralbo P.	04871
Aureliano Vázquez B.	05456
José Hernández T.	06057
Luis Martínez E.	06554
Tomás Pérez G.	07630
Roger R. Acuña S.	07660
Carlos Fernández C.	08412
Antonia Camero M.	09308
Antolín del Río M.	09415
Antonio Ramírez V.	10496



OPTICA Castillo

Descuento:

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

Provença, 117 (Urgell) 08029 Barcelona



Tel.: 931 635 968

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



MAMPARAS DE SEGURIDAD CON VENTANA CORREDERA Y EXTRAÍBLE PARA TAXI



FÁBRICA: C/ Sevilla, 122 y 99
08226 Tarrasa (Barcelona) Tel. 93 785 92 07

“Atapuerca i l'evolució humana” visita el Museu de Ciències Naturals de la Ciutadella

El Museu de Ciències Naturals de la Ciutadella presenta, a partir del 15 d'octubre i fins al 2 de febrer del 2003, l'exposició *Atapuerca i l'evolució humana*, una mostra itinerant que ofereix una panoràmica general de la importància d'Atapuerca per al coneixement de l'evolució humana.

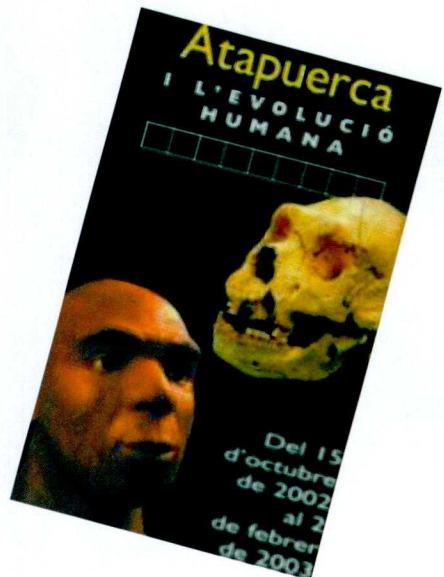
La mostra va ser creada pels investigadors d'Atapuerca per acostar als ciutadans la realitat d'un dels projectes científics més excepcionals en la història de la ciència del país i que més alta consideració internacional ha assolit.

L'exposició presenta en primícia mundial, entre altres objectes de gran valor i interès, la primera reconstrucció del cap de l'*Homo antecessor* (Nen de la Gran Dolina), l'humà més antic trobat a Europa, de fa almenys 800.000 anys, realitzada a partir del crani fòssil trobat al nivell TD6 de Gran Dolina.

A Barcelona es completa amb la reconstrucció de l'únic fèmur complet, de fa uns 400.000 anys, recollit en el registre paleontològic mundial, descobert el mes de juliol de 2001. Aquest fòssil permet, per primera vegada, establir la complexió i l'alçada dels preneandertals heidelbergensis de la Sima de los Huesos.

Passeig per l'exposició

L'exposició es presentarà en un itinerari molt interessant de nou zones, que culminarà en una sala de projeccions on es podrà veure la pel·lícula de Javier Trueba, el documental més premiat de la història del cine científic espanyol, dedicat a Atapuerca i que té



una durada de deu minuts. El Museu també podrà projectar la versió completa de la pel·lícula, que té una durada de 55 minuts.

Paral·lelament a l'exposició s'han organitzat, amb la col·laboració de diverses universitats del país i del Centro UCM-ISCIll de Evolución y Comportamiento Humanos, un cicle de conferències que es perllongaran fins al gener del any proper.



LLOC:

Sala de la Balena del Museu de Zoologia.
Museu de Ciències Naturals del Parc de la Ciutadella

DIES:

Del 15 d'octubre de 2002 al 2 de febrer de 2003

MÉS INFORMACIÓ:

Tel. 933 196 912 o a través la pàgina web:
www.museuzoologia.bcn.es

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

Consell de Cent, 130-136
BARCELONA Tel. 93-423 22 11

MISTRAL EUROMOTOR

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

MOGADEALER

Rbla. Guipuzcoa, 89 (interior) BARCELONA
Tel. 93-314 23 06

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

K-19



Cinema TV Vídeo

per Marc Sanchís



Aquesta pel·lícula va de submarins. Els submarins, amb els seus espais claustrofòbics, les escotilles estretíssimes i els periscopis delators, han esdevingut tot un subgènere del cinema bèl·lic (honor que, per exemple, no tenen els tancs) i només cal recordar les recents *A la caça del Octubre Rojo* o *Marea Roja*. Doncs bé, ara la cosa també va de "rojos", perquè la pel·lícula es basa en un incident real: l'accident que va patir, el 1961, el submergible més modern de la flota soviètica a només 400 quilòmetres de la costa dels EEUU. Com sol passar amb els

ginys nuclears (especialment amb els construïts pels russos) la refrigeració del reactor es va espallar, amenaçant d'enviar tota la tripulació en orris... fent esclatar, de pas, els míssils balístics que portava la nau. Harrison Ford interpreta el capità Volnikov, un paio d'allò més tossut que ha estat triat pels capitosos de la Marina per dirigir el submarí en el seu viatge inaugural, ja que l'anterior comandant, Polenin (Liam Neeson, el de *La lista de Schindler*) insistia massa en aspectes tan banals com la seguretat (o sigui, que els cargols estinguin ben collats o que els cables elèctrics no toquin l'aigua); Volnikov, en canvi, només viu per obeir ordres i força la tripulació fins al límit mentre prova les capacitats de la nau i és clar, es baralla sovint amb Polenin, que

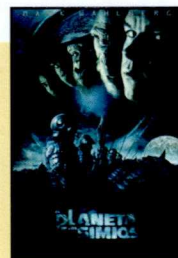
ha estat rellegat al paper de segon i que és molt estimat pels mariners. Quan llencen amb èxit un míssil i estan a punt per tornar, des de Moscou els arriba l'ordre de navegar cap a la costa dels Estats Units per, com diuen els castellans, *chulearse*. Aleshores és quan el reactor s'espalla i apa, correm-hi tots. Volnikov, atrapat entre l'amenaça que plana sobre els seus homes i la perspectiva humiliant d'entregar el submarí als ianquis, optarà per intentar el retorn a casa... *K-19* es va començar a rodar just després de l'enfonsament del *Kursk* (ja saben, un altre submarí rus malhadat) i si la van a veure els aconsello que portin taps per a les orelles, perquè entre la banda sonora i els efectes sonors a tota pastilla poden acabar amb migranya. El millor d'aquesta pel·lícula són Liam Neeson i, sobretot, Harrison Ford, que broda el seu paper de militar inflexible, de llop de mar dur, però que al final, un cop arribat a terra ferma, també sap ser humà. Com a curiositat, podem afegir que la història real del *K-19* supera qualsevol ficció; després de l'entretingut períple inaugural que descriu el film, va ser reparat, però el 1968 va xocar amb el submarí americà *Gato* i el 1972 es va incendiar a les drassanes on el tornaven a reparar. En definitiva, que el trasto era una mica com aquesta pel·lícula: un autèntic foc d'encenalls. Esperin una setmaneta per anar-hi, que ara trobaran massa cua.

El señor de los anillos

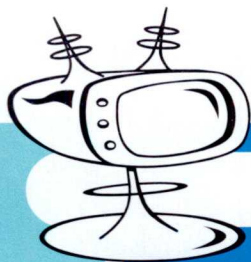


Próximo el estreno de la segunda parte de la trilogía; se pone a la venta y alquiler *La comunidad del anillo* con un enorme despliegue publicitario. En la película hay de todo: monstruos, trasgos, hadas, hechiceros, guerreros, etc., pero en definitiva la historia es tan vieja como el mundo; la lucha del bien, encarnada por el pequeño Frodo, contra el mal. El anillo malvado cae accidentalmente en manos de Frodo, quien debe destruirlo arrojándolo a un pozo de fuego situado justo en el centro del reino de las tinieblas. Para llegar hasta allí, deberá superar una larga serie de obstáculos, a cual más peligroso. En fin, se trata de una opción idónea para pasar las frías noches televisivas, aunque en vídeo perderá gran parte de su espectacularidad. Por cierto, tengan en cuenta los impacientes que dura más de dos horas y media.

El Planeta de los simios



Otro título que ya comentamos en su momento en la sección de cine: el director, Tim Burton, ha hecho cosas mucho mejores (recuerden *Eduardo Manostijeras* o *Sleepy Hollow*), pero el mayor *handicap* de esta película es que debía superar a su predecesora de 1968, con Charlton Heston. El final terrible con que concluía aquella primera versión (la casi aniquilación de los humanos después de una guerra nuclear) se convierte ahora en una especie de broma pesada (desde luego no se lo contare). ¿Qué más se puede añadir? *El planeta de los simios* es una de esas películas que se alquila automáticamente, porque todos los videoclubs la exhiben en lugar destacado. Está muy bien hecha, tiene toques de humor logrados, y sirve para pasar el rato *d'allò més bé*.



Caída en picado

Cuando escribo esta crónica mi intención es hacerlo sobre un único programa, pero cada vez resulta más difícil dedicar ni que sean diez escasas líneas a nada de lo que se emite actualmente. Es por ello que mezclo casos y cosas, datos y noticias; la última es reciente, apareció en los periódicos el viernes 13 (fecha fatídica donde las haya) y hablaba del nuevo endeudamiento de RTVE; no recuerdo cuántos millones de euros eran, pero recuerden ustedes que los vamos a pagar todos y cada uno de nosotros. ¿Y total para qué? Repasemos la nueva temporada; una segunda entrega de *Operación Triunfo* (cuando todavía tenemos que sufrir a Bustamante, Manu Tenorio y los amores fallidos de Chenoa y Bisbal día sí y día también) y otra temporada de *Cuéntame cómo pasó* (historietas de la vida cotidiana en la España de los 70, con Imanol Arias y Ana Duato) y, aparte de unas pocas cosas más, ya está; seguro que no quitarán el *Cine de Barrio* del amigo Parada y sus invitados conservados en formol ni al amigo José Luis Moreno y su casposa *Noche de Fiesta*. Por lo que respecta a las privadas, poco a añadir; les recomiendo que no se pierdan en Tele 5 una sandez mayúscula que se llama *Me gustas tú* sobre las 5 de la tarde, en la cual dos chicos deben competir por el amor de una chica, todos encerrados en un chaletito tipo *Gran Hermano*. Y, hablando del rey de Roma, el lunes 16 de septiembre regresan el inefable Sardà y su *troupe* de marcianos... no, si al final acabaré haciéndome del Canal Satélite.



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)

Tipo de combustible	1.6i	1.9TD-90 CV	1.9TD-110 CV
	Gasolina	Gas oil	Gas oil
Urbana	10,3/13,5	6,7	6,5
Extraurbana	5,9/6,7	4,2	4,1
Combinado	7,4/8,5	5,1	5,0

Unidades: l/100 km.



SEAT

mate en:

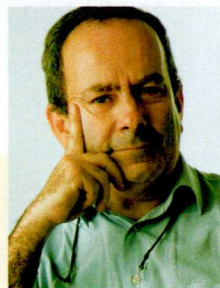
Servicio Prades, S.L.

C/ Pi i Margall, 46

SAN ADRIÁN DEL BESÓS - Tel: 93 462 08 77

C/ Alfonso XIII, 43-47

BARCELONA - Tel: 93 227 88 04



Pierre Roca

A Sant Cugat, com a Vitòria

És cosa ben coneguda que la carrera de dret és sovint un pas previ per dedicar-se a activitats ben diverses.

Coneixent aquesta màxima, en Juan, un jove advocat de Vitòria i que treballa a Sant Cugat, va decidir fa cinc anys tenir el seu restaurant propi, possiblement enyorant l'exquisida cuina de la seva terra. Per acostar el desig al seu ideal va posar-li el nom de Gasteiz, topònim basc de la capital d'Euskadi.

El Gasteiz és restaurant i sidreria. Per destacar aquest aspecte, dos imponents barrils de sidra presideixen els dos espais de l'establiment. Els clients hi són convidats a servir-se un got d'aquest vi de poma, que surt a gran pressió només en obrir l'espita de la monumental bóta. El producte també és basc, concretament de l'acreditada producció d'Astigarraga, natural, fresc i deliciós. La sidra té, a més, un interès afegit: una baixa graduació alcohòlica, molt inferior a la del vi, la fa especialment indicada per al consum dels qui, com els taxistes que en nombre creixent integren la parròquia del local, es guanyen la vida al volant d'un vehicle.

El Gasteiz, d'aspecte basc indiscutible, practica l'estratègia del menú i de la carta. El menú, de 8 euros, omple cada migdia el local –i quan fa bon temps la terrassa– de treballadors i professionals del complex en el qual està implantat. Infermeres i metges d'un centre mèdic, venedors del mercat, empleats dels diferents negocis i empreses que l'envolten i nombrosos passavolants, tenint en compte que tot plegat està a pocs metres d'una de les entrades a la vila vallesana. També hi acudeix personal dels estudis propers de TVE i taxistes, naturalment, que troben als amplis espais d'aparcament una de les facilitats que més valora el gremi.

La carta, i fins i tot el menú, té evidents connotacions de la millor i més prestigiosa cuina d'Euskadi, així con l'anomenat "Menú Sidreria", que per uns 24 euros proposa una estimulants immersió en les especialitats d'aquesta mena d'establiments: delicioses truites de bacallà, impressionants *chuletones* de boví... i tota la sidra que calgui o vi, és clar, d'un celler basat, per raons d'espai però també de criteri, en una selecció rigorosa, assenyada i sàvia dels millors productes de la Rioja alabesa.

Al vespre, el menú es transforma en una selecció de *katxuelitas* –cassoletes– de diferents receptes clàssiques de



la cuina del nord, i de diferents preus. En funció de la gana i del temps de què es disposi, una, dues o tres cassoles constitueixen un sopar contundent que aporta al client, a més

de l'energia indispensable, records evocadors de productes, preparacions i sabors que en pocs llocs reben un tractament tan respectuós.

Preocupat pel manteniment de l'esquema del negoci, per donar servei als diferents tipus de clients i per millorar continuament la proposta, la qualitat i l'atenció del Gasteiz, el duo format per l'advocat de Vitòria i per la seva companya i corresponsable del negoci ha apostat darrerament per incorporar a la direcció del local en Marc González, un jove i prestigiós professional format a diferents escoles i establiments nacionals i estrangers, que aporta una il·lusió ben tangible, i també coneixements, modernes estratègies de gestió i un criteri que sorprèn per la seva maduresa i que li és propi.

Amb tots aquests elements afegits a la situació estratègica, a l'assenyada política de preus i al tarannà de la casa, la fórmula del Gasteiz té el que cal per convertir la casa en un restaurant clàssic, conegut i freqüentat per un ampli ventall de clients espectre. Gent que arriba, menja, paga i surt contenta i amb ganes de tornar-hi. Just el que cal per prosperar i per mirar cap al futur amb raonables dosis de confiança.



RESTAURANT SIDRERIA GASTEIZ
Avinguda de Torreblanca 2
08190 Sant Cugat Tel. 936 750 031



“El plàtan és sensacional... a mi m'agrada una bestialitat”

Us en recordeu?... així deia la cançó televisiva que pretenia potenciar el consum del plàtan canari allà pels anys noranta per fer front a la forta competència dels plàtans procedents de les amèriques.

Qui ho havia de dir? Si recorrem a la història d'aquest fruit constatem que, cap a l'any 1516, va ser precisament de Canàries d'on va sortir la idea inicial d'introduir el cultiu del plataner en el continent americà. Cal tenir present, però, que l'apetitós i carnós fruit procedeix de l'Àsia tropical i va ser en l'època de les civilitzacions romana i grega quan se'n va generalitzar el cultiu pel Mediterrani. La producció industrial de les diferents varietats no es va consolidar, però, fins a final del segle XIX i avui és el continent americà el que domina el mercat.

Els preus, normalment baixos, n'afavoreixen el consum en molts països del món. En els més empobrits és, no poques vegades, l'aliment quasi diari acompanyat amb unes llesques de pa. És un fruit que té els mateixos valors vitamínics

que la taronja o el tomàquet i conté un grapat de sals minerals necessàries per a l'organisme. Es caracteritza també pel seu alt valor digestiu.

En el món de la gastronomia s'utilitza de les formes més diverses i també aquí cada zona geogràfica té les seves dèries. A les Canàries pot acompanyar tant un postre exòtic com ser l'element bàsic d'un aperitiu fent costat al tan famós *gofio*, o decorar l'arròs a la cubana en forma de llesques fines fregides, costum que, per cert, s'ha heretat i està en molts països del continent americà. Es podria fer una veritable tesi sobre les múltiples formes de tractament del plàtan a la cuina, però com que de moment aquesta no és la nostra missió, simplement es pot dir allò que deia el Moogly a la televisió: “El plátano es sensacional, tan rico y fácil de pelar, tan bueno y lleno de vitalidad. ¡Caramba! qué bueno que está”.

Apicia

Radiadores para el automóvil

La Polar

Reparación y venta
Los mejores precios

c. Provença, 18

Teléfono: 934 300 232

(Davant presó model)

**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. 93436 04 00
Fax 93436 04 05

Cartellá, 189
08031 BARCELONA
Tel. 93 357 44 54



TALLERES GARCÍA, S.A.

CONCESIONARIO PEUGEOT

BARCELONA

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

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

ESPLUGUES

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



V.P.P. Pintado sin matrícula

SR HDi 90
15.565,00 €

SR HDi 110
16.680,00 €

ST HDi 110
17.730,00 €

ST HDi 110 (automatic)
18.790,00 €

SV HDi 110
18.930,00 €

Ferros i metalls al carrer de Sepúlveda

El 1995, un grup de professionals vinculats d'una o altra manera a la venda i subministrament de ferro i metalls van pensar que calia incorporar més servei al negoci per facilitar així la feina al client i seguir la tònica que molts magatzems de fusta que havien estrenat anys enrere.

Amb aquest senzill punt de partida van obrir Ferro-Bric, un establiment de venda de ferro, metalls i determinats accessoris i eines per a professionals o per a qualsevol que ho necessiti, en qualsevol quantitat i –aquí hi ha la diferència– tallat a mida.

El local, de gairebé 400 m², inclou espais de magatzem i d'exposició i un taller de generoses proporcions on es talla el que se serveix, d'acord amb les mides o esquemes facilitats pel client, i amb diferents tipus de màquines o procediments.

Perfil, barra, platina i xapa de ferro, d'alumini, de coure, llautó, acer inoxidable, plom, etc., a més d'un considerable assortit de peces manufacturades, des de reixes fins a peus de taula, des d'escaires per suportar prestatgeries fins a accessoris per a llars de foc i, per donar un servei més complet, una selecció curta però essencial de les eines més bàsiques; aquesta és la gamma de productes de l'establiment.

La diferència entre aquest negoci i els grans magatzems industrials és la situació absolutament urbana, entre els carrers de Borrell i d'Urgell i la facilitat per a bon nombre de petits industrials o de gent afeccionada al bricolatge, d'entrar, demanar una peça de determinada mida, esperar pocs minuts i sortir amb el material necessari, havent-ne pagat el preu més ajustat.

L'avantatge és tan considerable que cada cop més empreses i tallers encarreguen els materials tallats a mida a Ferro-Bric, fins i tot grans sèries, estalviant-se així despeses de personal, d'espai i d'equipament.

El negoci segueix sent únic en el seu gènere a Barcelona i els seus gestors projecten, ara, afegir més proporció de servei al seu producte, proposant, a més del tall, forats i d'altres tipus de mecanitzacions que s'aniran incorporant sense pressa, a mesura que la demanda ho aconselli.



La rapidesa de la feina i la facilitat per arribar a la botiga, sense haver de desplaçar-se a la perifèria de la ciutat, n'ha fet el subministrador preferit per als industrials que treballen habitualment contra rellotge, com els muntadors dels stands per a les nombroses fires que se celebren al cap i casal, els especialistes en decorats per a cinema i teatre, els muntadors d'exposicions i en general totes les empreses i empresetes que fan del termini de lliurament la seva marca de fàbrica.

Un tomb per Ferro-Bric fa descobrir al profà, a més de la bellesa –sovint desconeguda– dels materials sense manufacturar, peces ja fabricades que estimulen la imaginació i suggereixen insospitades formes de solucionar necessitats de la casa, sense haver de fer despeses exagerades.

El negoci és, a més, una demostració viva de l'enginy i del tradicional esperit emprenedor de Barcelona, articulant una petita indústria a partir d'una idea aparentment tan poc complexa com el tall del ferro que dona feina a una reduïda plantilla, genera beneficis i vitalitza l'entorn alhora que facilita i agilita formes de treballar, i acostia i posa a l'abast de l'usuari una sèrie de materials i de procediments.



FERRO-BRIC

Sepúlveda, 134 08015 Barcelona
Tel. 934 269 847 / ferrobri@menta.net

Llibres llibres CD'S



Elvira Lindo
Algo más inesperado
que la muerte



Algo más inesperado que la muerte

Autora: Elvira Lindo
Editorial: Alfaguara
Precio: 16,10 euros

La escritora y periodista Elvira Lindo presenta este otoño un libro con un argumento mucho más serio de lo que tiene acostumbrados a sus lectores.

La autora que dio vida literaria, radiofónica y televisiva a Manolito Gafotas aborda en Algo más inesperado que la muerte la vida de Eulalia, una joven periodista casada con un escritor, treinta años mayor que ella, de izquierdas y con una actividad política destacada en los años del franquismo.

Bastará una llamada telefónica para que la protagonista de la novela saque a la luz el mundo de frustraciones y ambiciones que rodea a las glorias literarias. La buena crítica que está recibiendo en los primeros días de su salida al mercado literario, la podrían convertir en una de las novelas más leídas del otoño.

Després de tot
Miquel Martí i Pol

Poesia Internacional Premi de Poesia
Laurea Mela 2002

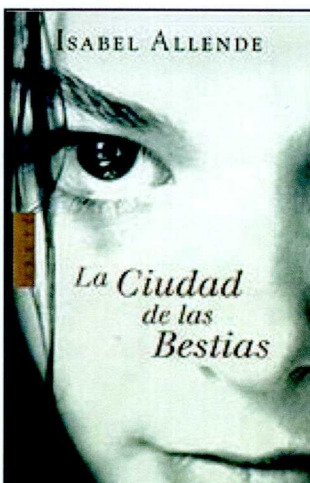


Després de tot

Autor: Miquel Martí i Pol
Editorial: Proa
Preu: 9,50 euros

Proa presenta una petita joia per als amants de la poesia de Miquel Martí i Pol. Després de tot, que va rebre el Premi Internacional de Poesia Laurea Mela 2002, ofereix un recull de poemes en què el poeta de Roda de Ter fa una revisió de la seva vida. Un veritable raïm de poemes d'una gran bellesa que revelen un cop més el valor artístic i humà de l'escriptor que també reflecteix molt bé l'Àlex Broch en el pròleg sota el títol: "L'ètica de la vellesa". Fantàstic i molt recomanable.

ISABEL ALLENDE



La ciudad de las bestias

Autora: Isabel Allende
Editorial: Areté
Precio: 18,90 euros

La escritora chilena dedica esta novela a los jóvenes — aunque también se ha hecho una edición para adultos. Con su peculiar forma narrativa cuenta en La ciudad de las bestias las aventuras llenas

de magia, riesgo y color que vive un joven de 15 años, Alexander Cold, con su abuela, en la selva amazónica de Brasil y Venezuela. Ambos protagonistas convivirán con personajes de una gran riqueza mágica y simbólica. Muy recomendable para los seguidores del estilo narrativo de la escritora chilena.

Más igualdad y menos dinero

Otra temporada de fútbol. Más igualdad y más emoción porque hay menos dinero para fichar estrellas que marquen la diferencia. El Barça, que admite en privado que no tiene un euro para fichar, buscará su primer título después de pasarse tres temporadas en blanco. El Madrid confía en que Ronaldo dé espectáculo (eso parece asegurado) y títulos. Y el Espanyol afronta un año difícil con un relevo de entrenador que ha cambiado la filosofía del club; para Juan de Ramos, la cantera es importante, pero no tanto como antes.

De buenas a primeras, el Barça ya se ha quedado con un título menos, la Copa del Rey. El Novelda, un equipo de Segunda B, le echó en treintadosavos de final con un 3-2 que se recordará durante mucho tiempo, tanto como el 1-0 que le endosó el Figueres el año pasado, también en la primera ronda del torneo. Suerte que tres días después ganó en Bilbao (0-2) y tranquilizó el ambiente. El buen rollo en el Camp Nou e incluso el puesto de Van Gaal dependerán de la actuación del equipo azulgrana en la Liga y la Liga de Campeones.

Y no lo tendrá nada fácil. Ya se sabe cómo es la Liga. Ahí acechan Real Madrid, Deportivo y Valencia, cuatro de los mejores equipos de Europa. Ahí aparecen secundarios de lujo como el Celta, el Betis, el Atlético, el Málaga, el Sevilla, el Alavés... En fin, una lista que hace temblar y que ha convertido la Liga española en la mejor del mundo, muy por encima ya de la italiana, sumida en una crisis económica sin precedentes.

Al menos tiene el consuelo de la Liga de Campeones. El grupo del equipo de Van Gaal es fácil, muy fácil, mucho más que el del Real Madrid (Roma, AEK de Atenas y Genk), València (Liverpool, Basilea y Spartak de Moscú) y Deportivo (Milan, Bayern de Múnich y Lens). El peor rival es el turco Galatasaray, sólo temible en su estadio porque fuera baja mucho su rendimiento. El Lokomotiv de Moscú es el segundo de los rivales, un equipo que no tiene palmarés ni estrellas. Y el tercero, el Brujas, tiene aún menos entidad que los rusos. Fallar en la primera fase es inadmisibles como lo fue caer en Novelda. El Barcelona no tiene excusas para no pasar de ronda. Con o sin Riquelme, que calentará más banquillo de lo que cree porque no le gusta a Van Gaal. Igual que el portero Enke. Y lo contrario que Mendieta, la niña de sus ojos.

Son los tres fichajes que ha realizado el club catalán esta temporada. Uno está cedido (el vasco), otro llegó con la carta de libertad (el alemán) y el tercero está comprado a



medias (el argentino). La verdad es que las cosas no pintan muy bien para el Barça esta temporada y las que viene.

Si mal empieza el Barça, casi peor es lo del Espanyol. También cayó en un 'miércoles negro' en la Copa del Rey. Fue frente al Alicante por 1-0, además de defraudar en su primer compromiso en Montjuïc, ante la Real (1-3). El proyecto de Juan de Ramos se tambalea desde el principio. Ya en la pretemporada acumuló críticas por no contar con la cantera y realizar demasiados fichajes. Si su fórmula, como sucedió en el Betis y en el Rayo Vallecano, funciona, todos callarán. Si, por el contrario, tropieza, será cesado antes de que se dé cuenta. Ni De la Peña, ni Milosevic, ni Maxi, ni Fredson, ni Boghossian, ni Roca, ni Sergio Sánchez, ni Amaya, que son algunas de las incorporaciones blanquiazules de este año, podrán salvarle la cabeza. Más les vale que la pelotita entre.

El Real Madrid sigue regodeándose en una grandeza comprada a golpe de talonario. Este año ha tocado Ronaldo. Una megaestrella planetaria que se ha convertido en el máximo goleador del Mundial tras pasarse dos años lesionado. Le dio portazo al Inter de mala manera y llega a la capital con la intención de dar espectáculo. Seguro que lo conseguirá. Tiene calidad para maravillar sobre el césped, pero también es capaz de armarla fuera del campo, con un entorno de agentes, representantes, amigos y fisioterapeutas particulares que puede convertir el vestuario blanco en un polvorín, que ya ardió tras el mal trato dispensado a Morientes. Los jugadores están de parte del extremeño. La cosa promete.

Como el resto de la temporada. Ya se sabe: el fútbol es así.

FERRAN IMEDIO

Pensat i fet

El turismo rural



Xavier Sabaté
sabate@amb.es

Si hay un montaje que funciona últimamente es el del turismo rural. Se trata del deporte nacional que antes se llamaba "ir al pueblo". La diferencia es que si vas a tu pueblo es gratis, y si haces turismo rural vas a un pueblo que no es tuyo y pagando una pasta.

Para hacer turismo rural no vale cualquier pueblo. Tiene que ser un pueblo "con encanto". ¿Y qué es un pueblo "con encanto"? Pues un pueblo que sale en una guía de pueblos "con encanto".

A estos pueblos se suele llegar a través de una carretera comarcal "con encanto", que es una carretera con tantos baches y tantas curvas que cuando llegas al pueblo estás encantado de bajarte.

Al llegar, preguntas: "¿Qué es lo típico de aquí?" Y el del bar piensa: "Pues aquí lo típico es que vengan los de la ciudad los fines de semana a dejarse 1.200 euros". Lo siguiente es alojarse en una casa rural o "casa con encanto", que es una casa adornada con muchas vasijas y ristras de ajos en el techo, que no tiene ni tele, ni radio, ni microondas. Eso sí, tiene unos mosquitos trompeteros que por la noche hacen más ruido que una Derbi Coyote.

Luego te das cuenta de que los del pueblo viven en unas casas que no tienen ningún encanto. Pero tienen jacuzzi, parabólica, Internet y portero automático.

Otra ventaja que tiene hacer turismo rural es que puedes elegir entre una casa vacía o vivir con los dueños. Estupendo. Te vas de vacaciones y además de la tuya tienes que aguantar una familia postiza. Por la noche tú quieres ver Lluvia de Estrellas y ellos La Noche Temática y te planteas: "¿Quién manda más, yo que he pagado seiscientos euros o este señor que vive aquí?". Pues gana él, que tiene garrote.

Y encima te dicen que tienes la posibilidad de integrarte en las labores del campo. Así que te levantas a las cinco para ordeñar las vacas. Que digo yo: ¿por qué hay que ordeñar a las vacas tan temprano? Si la leche está ahí, ¿no se pueden ordeñar después del aperitivo?



Pero el "encanto" definitivo son las actividades al aire libre como el senderismo, que es lo que habitualmente se llama andar, y consiste, pues eso, en poner un pie delante de otro hasta que no puedas más, mientras los del pueblo te adelantan en un todoterreno con aire acondicionado. Pero tú, encantado. Vas por el campo como abducido. Y todo, sea lo que sea, te sabe a gloria: en el mesón te ponen dos huevos fritos con chorizo y tú en la ciudad no te comes tú esos huevos con chorizo. En la ciudad no te tomas tú esa Coca-Cola.

Y le dices al camarero: "Oiga, ¿a que este chorizo es de matanza?" Pues casi, porque a punto estuvo de matarse en la curva el del camión de Campofrío.

De repente oyes unas campanadas y dices: "¿Ah.? ¡Qué paz! No hay nada como el taído de una campana." Y tu mujer te dice: "Pero si está grabado, ¿no ves el altavoz del campanario?" En ese momento te preguntas si los sonidos de las gallinas y de los grillos no vendrán en un CD: Rural Mix2002.

Yo creo que, de lunes a viernes, la gente de estos pueblos vive como todo el mundo, pero el fin de semana distribuyen por la carretera a unos tíos disfrazados de pastores y cuando ven que se acerca un coche, avisan a los del pueblo con el móvil: "¡Eh, que vienen los del turismo rural!" Y cambian el cartel de "Videoclub" por el del "Tasca" y sientan a la entrada del pueblo a dos abuelos haciendo alpargatas, que luego te compras unas y te salen más caras que unas Nike.



De todo, menos aburrida

Desde luego, la vida de un taxista es de todo menos aburrida. Seguro que muchos de los que leen esta página se han sentido identificados, en más de una ocasión, con el personaje de la historia. Cuántos de ustedes no se han dicho: "Pero si eso que cuenta Maribel me pasó a mí aquel día que me pararon en...". Más de uno se ha encontrado alguna vez con que alguien se había dejado "olvidado" a un perrito, ¿o una urna funeraria, quizás? ¿O tal vez un niño? Muchos, seguro.

Y otra cosa: ¿cuántos de ustedes han hecho de amigo, de paño de lágrimas... de psicólogo incluso, con un usuario? Yo creo sinceramente que este fenómeno no se da más que en nuestro país, y tiene que ver con la idiosincrasia de los "españolitos". ¿Se imaginan a un inglés (y que conste que no tengo nada en contra de los ingleses) acompañando a un incipiente papá hasta el hospital, ayudarlo con el ingreso, desearle suerte y marcharse sin cobrar porque con las prisas al hombre se le había olvidado la cartera en casa?

Nosotros enseguida nos sentimos involucrados en la vida y milagros de la persona que llevamos sentada ahí, en el asiento de atrás. Y cómo no hacerlo, si lo llevamos en "nuestro taxi", que es tanto como decir "nuestra casa"... Más o menos como si fuera un invitado que estuviera en el salón tomando café. ¿Cómo no vamos a querer saber sobre su vida, sus gustos, sus aficiones o sus inclinaciones políticas? Oigan, que no es lo mismo darle "caña" a un deportista que a un peluquero, pongamos por caso; ni a uno del PSC que a uno del PP. La cosa cambia; no mucho, pero cambia.

Por eso creo que es importante esa comunicación entre el taxista y el pasajero, para saber a qué atenerse y no meter la pata... Y ya no digamos cuando se trata de "usuaria". Ahí sí, ahí sí que hay que ir muy, pero que muy al tanto. Las mujeres tenemos ese punto especial que, ustedes me van a perdonar, no tienen los hombres, y es que las cosas nos afectan más. Hay que tener muchísimo cuidado con el tema de conversación. Imagínense que se les sube en el taxi una señora llorando. De entrada, no vayan a dar por sentado que ha tenido una pérdida de tipo personal, no sé... que se ha quedado viuda, o que la ha dejado el novio que tenía hacía quince años. Quizás no va por ahí, quizás solamente sale de la peluquería y el corte de pelo que le han hecho, y que a usted simplemente le parece aceptable, a ella le parece que se lo ha hecho la peluquera por venganza, porque el último día que estuvo no dejó suficiente propina, y el corte le parece hecho a "bocaos" en vez de a la forma tradicional...

No le vayan a preguntar, así de forma paternalista: ¿Qué le ha pasado mujer? No se preocupe, que todo tiene

solución." ¡No! Por ahí no va. Tampoco se les ocurra decirle con una sonrisa (que seguro que es de amabilidad) "¡Vaya, de la peluquería!" ¡Tampoco! Porque tienen ustedes todas las papeletas para que le mire como un toro de miura y le conteste que se meta usted en sus asuntos, que ella está para todo menos para hablar de su pelo...

Háblele de las ONG, o de las asociaciones para la defensa de los animales; de lo contento que está de que haya tantas "ministras" (sin dar nombres, por eso, ni ahondar mucho sobre la labor que desempeñan las que están ahora). Que ya era hora de que a las mujeres se les diera el valor que siempre les han escatimado los hombres, machistas ellos; que a la Araceli usted le deja hacer lo que quiere, que entre y salga cuando quiera, que, incluso, se vaya de vez en cuando a merendar con alguna amiga. En fin, entreténgala sin entrar en detalles, y si quiere, cuando se marche, cuando haya cerrado ya la puerta, le dice algo así como que su marido se sentirá muy contento porque en la "pelu" la han dejado guapííísimas...

Si la señora que entra va hablando por el móvil, cuando cuelgue no le diga lo que paga usted de factura de teléfono, porque la Araceli se pasa el día colgada del mismo hablando con sus cuñadas... Eso a un hombre sí, a un hombre puede darle tema para rato, despoticando ambos de lo que tienen que trabajar para poder pagar tantas facturas. A una mujer, no. A una mujer le sentará como una patada. "¿Es que su mujer no tiene derecho a hablar por teléfono?", le dirá ella. "¿Es que ella no trabaja?" Pues mire usted, no. Ella es "ama de casa." "¿Ama de casa? ¿Y qué? ¿O es que las amas de casa no trabajan? ¿Quién le tiene a usted la ropa limpia y la comida a punto?, a ver ¿quién?" Huy, no, mal rollo, ese tema ni tocarlo. Tampoco el del peso o el de las arrugas, ese tampoco. Puede herir susceptibilidades...

Difícil, ¿no? Mejor es empaparse de la llamada "prensa rosa" y saber, más o menos, con quien va mengaño o zutanito, o qué nuevo novio tiene "aquella", o si ya se ha divorciado "aquella otra".

Eso siempre sale bien, porque, a quien más quien menos, y a pesar de que no lo confesemos aunque nos pongan grilletas, a las mujeres nos "atrae" la vida y milagros de los famosos, y nos causa cierto morboso placer enterarnos de quién ha dejado a quién, o de cuántas operaciones de cirugía estética lleva ésta o aquella otra.

Bueno, queridos lectores, ánimo, y sigan siendo como son, que los taxistas de Londres, París o Asilah (mi pueblo) son muy aburridos...

Auto Fuber

SERVEI OFICIAL **SEAT** DEL POBLENOU



En Auto Fuber el protagonista es el taxista

SIN ENTRADA

desde 272,48 € al mes.

Toledo Selec, TDI 90 CV
Operación a 60 meses

**¡Garantía
2 años!**



**Venga y pida su
Seat Toledo,
tendrá un regalo muy
especial**

Seat Toledo TDI, una inversión segura.

Auto Fuber le ofrece el Servicio Post-Venta que Ud. necesita.

MANTENIMIENTOS:

- Sin cita previa
- Tiempo 30 minutos
- Precio económico



Pintura

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.



Chapa

- Asiento conductor reforzado con regulación en altura y zona lumbar.
- Tapicería confeccionada en polipiel/textil.
- Parte posterior con alfombrillas de protección.
- Iluminación interior reforzada.



Mecánica y Electricidad

- 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 MVEG). Motor TDI 110 CV Consumo mínimo 4,1 L/100 km.

Badajoz, 52 (entre Ramón Turró y Lull) tel.: 93 485 00 49*

OBLIGATORIA
(1)

AHORA
50%
DESCUENTO
(2)



(1) DESDE OCTUBRE DE 2.002, PARA AUTORIZAR UN VEHÍCULO COMO TAXI SE DEBERÁ INSTALAR IMPRESORA.

(2) AHORA PUEDES DISPONER DE SUBVENCIONES DE HASTA EL 50%.
VEN A VISITARNOS Y TE INFORMAREMOS SOBRE LAS AYUDAS QUE PUEDES CONSEGUIR EN TU CASO.

taxímetros® *Barcino*

MANTENIMIENTO GENERAL DEL TAXI S.L.
C. Onze de setembre 18 (L'Hospitalet)
Laborables de 8 a 20 h. sábados de 8 a 13h.
Abierto al mediodía.
Teléfono 93 440 36 59 Fax 93 440 36 49

CATALANA DEL TAXÍMETRO S.L.
C. Lepanto 217 - 219 (Barcelona)
Laborables de 7 a 22 h. sábados de 8 a 19.30 h.
Domin. y Fest. de 9 a 13 h. Abierto al mediodía.
Teléfono 93 231 11 07 Fax 93 231 96 60