



TAXI LIBRE

REVISTA MENSUAL INFORMATIVA NACIONAL

27 JUNIO 27 JULIO 1981

EJEMPLAR GRATUITO

La Administración se define:

**"NO A LA
HOMOLOGACION
DEL TAXI"**

**LA SEGURIDAD
DEL TAXISTA**

**ASAMBLEA
FEDERACION
MADRID**





LA VOZ DE LA CONFEDERACION

EDITORIAL

EL REGIMEN ESPECIAL DEBE
SER HOMOLOGADO AL
REGIMEN GENERAL

El día 27 de mayo, la Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi junto con la Federación de Madrid, mantuvieron una entrevista con el director técnico del INSALUD, José Antonio del Moral, para afrontar, una vez más, el problema del régimen especial de los autónomos del taxi.

La CSTAT, expuso al director técnico del INSALUD, la necesaria homologación con el Régimen General, ya que actualmente existe una manifiesta discriminación, con los trabajadores autónomos.

Los trabajadores autónomos del taxi, pagando las mismas cuotas que un asalariado, recibe a cambio unas prestaciones de Incapacidad Laboral Transitoria, y de Jubilación, notablemente inferiores, cuestión que también planteamos al director técnico

del INSALUD. Explicamos con detalle, que el asalariado, cuando cae enfermo o accidentado, cobra a partir del tercer día, mientras que el autónomo, lo hace a partir de los quince días de incapacidad. Igualmente, en cuanto a la jubilación, y esto es aun más grave, al asalariado se le computan los cinco últimos años cotizables, y al autónomo los últimos diez años.

La Confederación, como conclusión y

acuerdo de la entrevista, ha elaborado y enviado un amplio informe, pidiendo que estos problemas, sean resueltos lo más pronto posible, a través de la homologación con el Régimen general de la Seguridad Social.

SECRETARIADO de la
CONFEDERACION

TAXI LIBRE

Revista gratuita de difusión nacional para los Trabajadores Autónomos del Taxi afiliados a la Confederación Sindical.

Arroyo Fontarrón 51
Telf. 439 84 75
MADRID - 30

Director Ejecutivo:
MIGUEL TOMAS ROMERO
Secretaria de Coordinación:
CATY OLID
Colaboradores Redacción:
REGINA FARRE
LUIS M^a GONZALEZ
TANO GAVILAN
JAVIER XALEYAC

Redacción
JULIO CAYUELA TORMO

Publicidad
JOSE LUIS SUAREZ

P^o de Gracia, 78 2^o
Tel. (93) 215 64 88
BARCELONA - 8

Fotolitos:
EUROGAMMA
Composición textos:
EURO-TEXT

Imprime:
IMGESA

Deposito Legál: B. 15.991-81

taxitronic

SE APUNTA UN NUEVO EXITO PRIMERO FUE EL TAXIMETRO TAXITRONIC TX-10



Un taxímetro moderno, de tecnología super avanzada. Preparado para trabajar con 4 tarifas independientes. Con un manejo sencillo y con gran precisión en los cálculos.

...Y AHORA LA GRAN NOVEDAD TAXITRONIC LA IMPRESORA DE TICKETS

La impresora de tickets Taxitronic supone para Vd. el poder entregar a sus clientes el ticket comprobante del viaje, algo que nadie podrá hacer. Y para Vd. supone, además, un contable en su taxi ya que su memoria almacena todos los datos, jamás se borran y está dispuesta a darle el estado de sus «cuentas» al instante y tantas veces como Ud. lo desee.



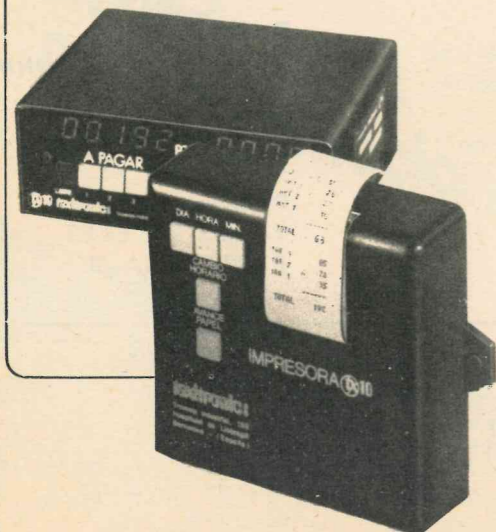
APUNTESE A TAXITRONIC

Todos los taxímetros Taxitronic TX-10 están preparados y concebidos para llevar incorporada impresora de tickets: por eso la impresora de tickets tenía que ser Taxitronic.

Y recuerde, todos los productos Taxitronic están garantizados por UN AÑO.

taxitronic

Travesía Industrial, 183 - Hospitalet de Llobregat (Barcelona). Tels. 335 55 50-335 55 54
BILBAO Ribera Botica Vieja, 22 - Tel. 447 86 42
MADRID 6 de Noviembre, 13 - Tel. 466 25 52 /o en cualquier representante autorizado.



LA ADMINISTRACION SE DEFINE:

NO A LA HOMOLOGACION DEL TAXI

En repetidas ocasiones hemos solicitado a la Administración correspondiente la homologación de un vehículo para el servicio del taxi que cubra todas las exigencias que nuestro trabajo precisa, a las que la Administración ha respondido con una rotunda y definitiva negativa. En una reunión mantenida por la Confederación con los responsables del Ministerio de Transportes, en las que se solicitó que por parte de la Administración se homologara un vehículo. Se propuso igualmente como fabricante la marca SEAT, por ser una de las más interesantes en cuanto a las posibilidades que ofrece su tecnología y ser la que mayor

número de trabajadores ocupa a nivel nacional. La necesidad de poder acceder a un vehículo especialmente diseñado y fabricado pensando en el peculiar servicio que debe prestar, tanto a nivel de seguridad, confort, rentabilidad y como principal argumento el poder tener siempre un vehículo apto y autorizado que permitiría un cambio más frecuente por tener un precio lógicamente más económico, ha motivado constantemente nuestra preocupación y solicitud de que fuera homologado como tal. La Administración argumenta para su negativa el que no sería económicamente rentable el comercializar

por parte de las distintas marcas fabricantes de automóviles, uno que permitiera su producción en serie como vehículo especial para taxi y que deben ser los distintos Ayuntamientos quienes sigan homologando como hasta la fecha, los distintos vehículos para este servicio.

NOTA DE REDACCION

Se ha recibido en nuestra redacción una carta de nuestro compañero Andrés Gil Barrera de Bilbao, y en contestación a la misma, queremos puntualizar lo siguiente:

Queremos puntualizar que la Confederación no ha actuado en el conflicto de las paradas en Bilbao, sino en todo caso, la Asociación nuestra en esta ciudad. No obstante la línea sindical de la confederación con respecto a este problema es la de apoyar las paradas libres, pero la aplicación concreta en un municipio depende de la decisión de la mayoría de los trabajadores autónomos del taxi que prestan sus servicios y son los que tienen derecho a determinar el sistema de trabajo en el mismo.

LA VOZ DE LA CONFEDERACION

la seguridad del taxista

Consiguiendo a la solicitud de homologación de un vehículo para taxi, nuestra pretensión afirmada en reiteradas ocasiones de una mayor seguridad para el trabajo que realizamos especialmente por la noche, tenía la necesidad de que al poder disponer de un vehículo homologado éste llevaría instalados de fábrica los distintos sistemas de seguridad necesarios para llevar a cabo nuestro trabajo con absoluta integridad, tanto física como económica.

Son demasiadas las ocasiones en que hemos sido víctimas de asaltos, robos, asesinatos, etc. no están olvidados los casos recientes de violación a una compañera taxista en Cataluña, ni el asesinato en Madrid hace un año de otro compañero, ni tantos otros atracos sufridos recientemente y que de forma impune permite a los asaltantes volver a las andadas.

Pedimos protección y esta protección estaba incluida en este vehículo solicitado y que la Administración considera innecesario.

UN VEHICULO BLINDADO

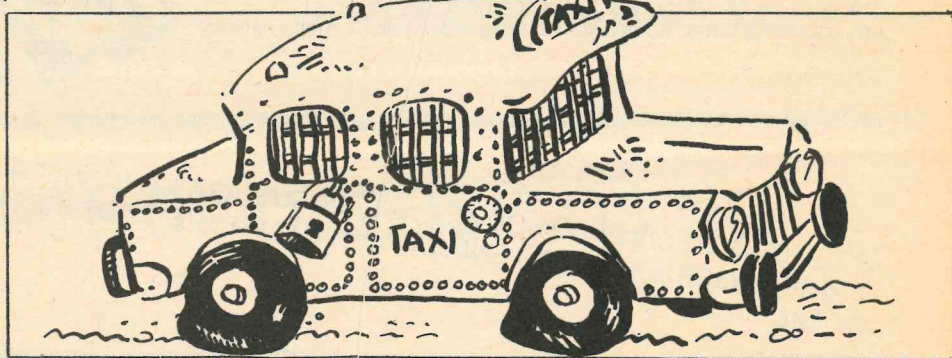
Nuestra vida y nuestra seguridad, son tan valiosos como el trofeo más importante y debe ser protegido como un tesoro. Un taxi blindado podría ser la solución disparatada pero, a estas alturas casi necesario. No obstante no es un blindaje lo que solicitamos, pero sí un sistema eficaz y seguro.

La Confederación, realizó este boceto de instalación, pensando como base la seguridad del taxi, que incluye un bloqueo eléctrico de las puertas desde un dispositivo colocado al lado del taxímetro, que en caso de llevar a un sospechoso lo deja incomunicado y listo para comisaría y que en caso contrario, no llegaría a enterarse.

Igualmente lleva la incorporación de un cristal antibala que permite una total visibilidad pero que evita-

co en lugares descampados, conectándose dos minutos más tarde de efectuada la conexión y de forma automática.

Este podría ser el sistema de seguridad para el taxi ideal para ser instalado en un vehículo homologado para taxi y que ahora falta proponer directamente a los distintos fabricantes y esperar respuestas de los mismos. Mientras, alguno de los modelos existentes ya de fábrica, llevan dispositivos de cierre magnético en



ría los atracos, separando el habitáculo del pasaje con el del conductor. Un sistema de luz, que sería el pirulí verde intermitente ayudado por otro de color rojo, ambos encendidos a la vez y que darían una señal de emergencia silenciosa especial para caso de sospechosos o de atracos nocturnos.

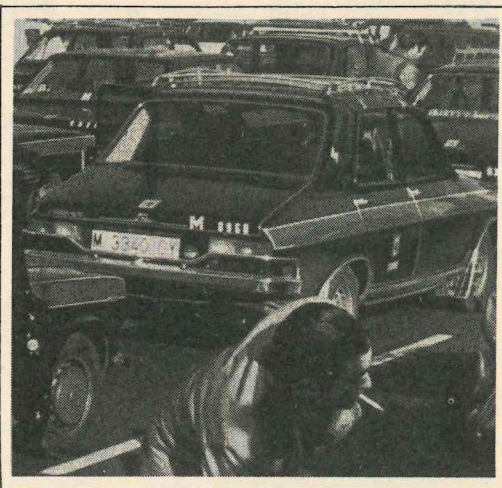
También incluye un eficaz sistema de bocinas acústicas tipo IFAMM de gran potencia que sería la sirena de las ambulancias y permitiría el rápido traslado a comisaría en caso de necesidad o que avisaría del atra-

las puertas que permitiría, con alguna ligera modificación, bloquear las puertas y solo faltaría la instalación del cristal antibala y las intermitencias de los pilotos rojo y verde. De momento, seguiremos con nuestra preocupación y con el recelo de tener que defendernos solos si llega la ocasión.

ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DE LA FEDERACION SINDICAL DE TRABAJADORES AUTONOMOS DE MADRID Y PROVINCIA

Con amplio Orden del Día se celebró la Asamblea, debatiéndose punto por punto dicho orden. La Junta presentó un informe, de gestión, realizado durante el período que lleva al frente de la F.S.T.A.T. donde se valora globalmente como positiva la labor realizada, siendo aprobada por la Asamblea General.

Igualmente se aprobó y por una amplia mayoría, el punto más debatido de la misma y que fue la respuesta de la Federación ante la celebración de un Congreso para el próximo mes de septiembre. Para este acto, se celebrará una asamblea extraordinaria para designar a los delegados que deberán asistir, debatir y aprobar, si cabe, las distintas ponencias de política sindical,



organización y finanzas, estatutos y al mismo tiempo al nuevo secretariado ejecutivo de la Federación.

Es digno de destacar el perfecto orden del desarrollo de esta Asamblea, en la que fueron debatidos todos los problemas planteados en el sector y fueron muy numerosas las intervenciones de distintos afiliados, manifestando su opinión o realizando varias propuestas a la Asamblea.

En nuestro próximo número ofreceremos a nuestros lectores, especialmente a los compañeros más interesados de Madrid, un amplio resumen y comentario de esta Asamblea, que por motivos de fechas de cierre del presente número, no fue posible conceder una mayor extensión.

REUNION CON EL DIRECTOR DE ENERGIA

DEPOSITOS SI, DEPOSITOS NO.

La Federación de Madrid, se reunió el pasado mes de junio, con el Director de Energía, para solicitar información acerca de los puestos de butano a granel. La normativa que regula la puesta en marcha de dicho carburante para el taxi, fué aprobado hace dos años, por lo que la Federación, pidió su inmediata disposición. El Sr. Martín Díaz, aclaró que la Administración no tenía ningún inconveniente en tramitar dicha solicitud, y que únicamente está pendiente de la iniciativa privada.

Para la Federación, la entrada en vigor de dicha normativa viene determinada, no solo por las disposiciones legales, sino porque su embase y distribución reducirían el coste del mismo.



La Administración estaría dispuesta a asumir la diferencia que podría existir entre el coste total y la inversión de las entidades privadas.

La Federación Sindical de trabajadores Autónomos del Taxi, emplaza a todas las Cooperativas, y en concreto a la de Madrid,

para que acepte esta responsabilidad, en beneficio de los taxistas, porque de lo contrario, difícilmente habrá butano a granel para el taxi.

JUNTA DIRECTIVA de la
FEDERACION SINDICAL de
MADRID

PRIMER ANIVERSARIO DE TELE-TAXI MADRID

El pasado día 26 de junio se ha cumplido el primer aniversario de TELE-TAXI de Madrid cuya implantación ha resultado ser un éxito total y cuenta con casi 350 "tele-taxistas".

La idea de instalar una nueva emisora partió de un grupo de taxistas que no estaban de acuerdo con las normas de la ya existente, la de la Cooperativa de Radio-Taxi. Al ser ésta la única que funcionaba en la capital, se había convertido en un "coto cerrado" de difícil acceso para quien pedía ingresar en ella. Al mismo tiempo, el coste del equipo móvil resultaba muy elevado para la, por general débil, economía de los taxistas que se encontraban aquí con un grave condicionamiento.

Los más perjudicados con este monopolio eran los madrileños, ya que al haber pocos Radio-taxis en la calle, las demoras en ocasiones eran bastante largas.

TELE-TAXI ha surgido como una sección más dentro de la Federación de Autónomos del taxi de Madrid. Para instalar el equipo la única condición que se requiere es que el propietario del vehículo este federado.

En la actualidad el servicio funciona además en Malaga, Sevilla, Granada, Vigo, Palma, Cartagena... y se espera que en un futuro no lejano todas las Federaciones de la Confederación Nacional los instalen.



MEDIOS TECNICOS

La empresa INTAL ha sido la encargada de preparar los equipos; al ser éstos de fabricación nacional se ha conseguido un precio total bastante asequible. Se puede instalar por 70.000 ptas.

Técnicamente la emisora está preparada para trabajar con doce canales independientes entre sí. La capacidad media por canal es de 400 vehículos.

Durante el pasado año solamente han funcionado tres canales, habiéndose dividido la capital en otras tantas zonas: centro-canal 3, este-canal 1, oeste-canal 2.

La ventaja de tener canales diferentes, es poder atender en el mismo espacio de tiempo y sin ninguna interferencia distintas llamadas, con lo que el servicio se agiliza.

El radio de acción de la emisora alcanza a Madrid y su periferia.

Desde hace varios meses, la emisora-central conecta con Radio España, informando a los conductores sobre las incidencias de la ciudad, atascos, calles cortadas, grua, etc. habiéndose conseguido, en ocasiones, verdaderas primicias informativas.

Desde el punto de vista humano, es de destacar en este Año Internacional del Minusválido la labor de la emisora de Tele-Taxi, en cuanto a personal empleado en la misma; de las 10 personas que prestan sus servicios en la Central, ocho son disminuidos físicos. Para algunos es su primer trabajo, y todos coinciden en decir, que son considerados como cualquier trabajador y no se sienten discriminados en absoluto.

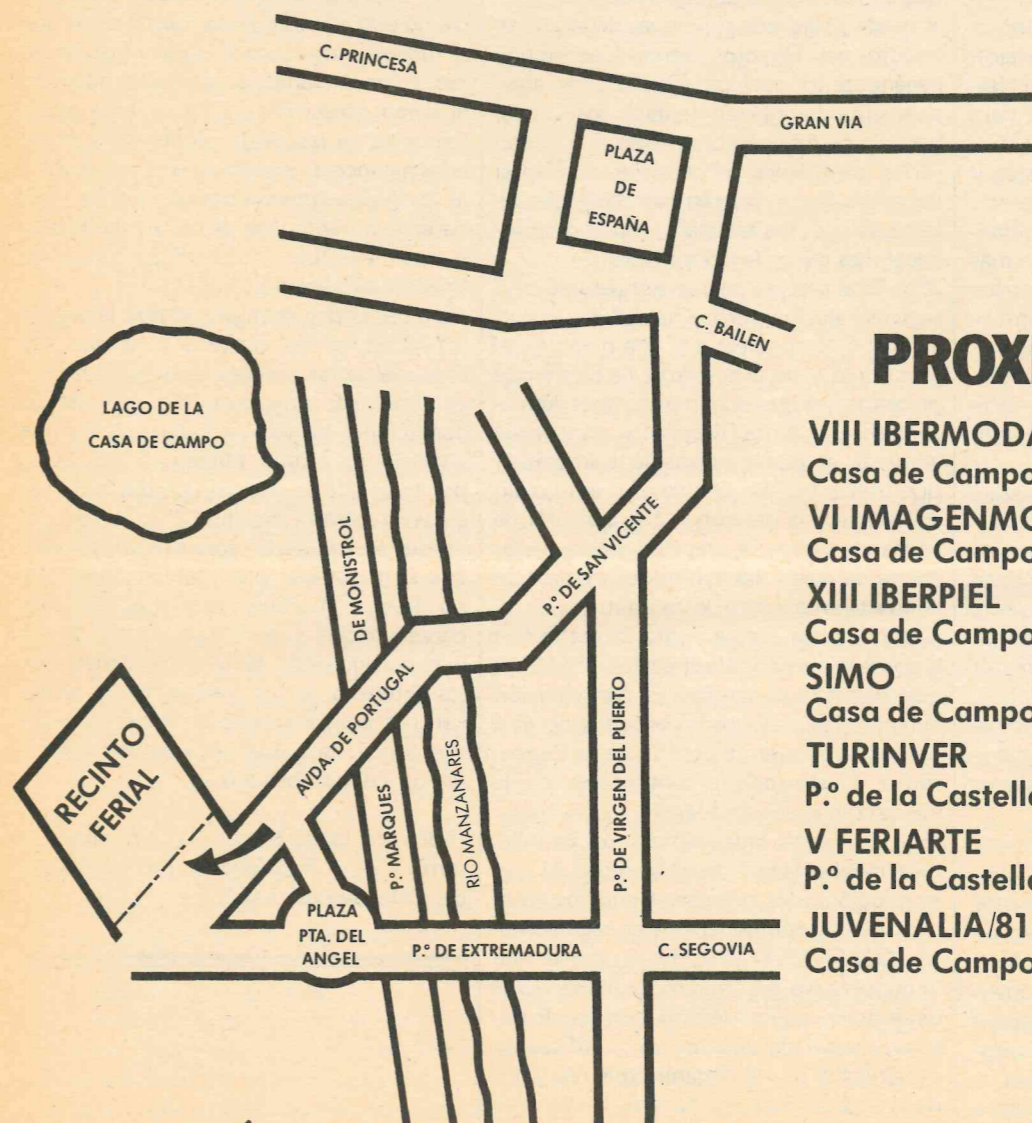
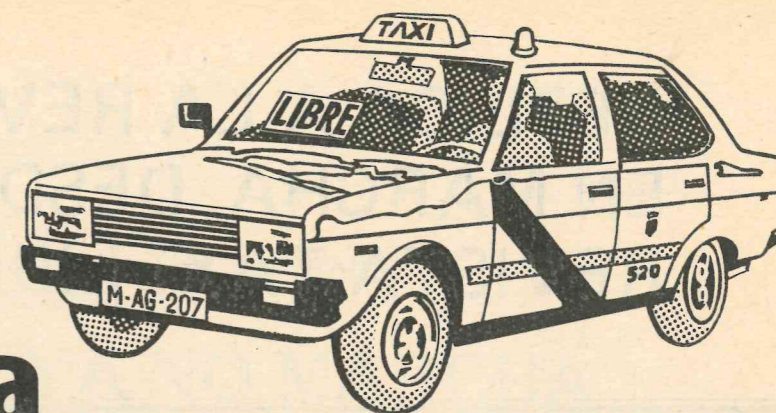
El obligado señalar la labor de colaboración ciudadana que prestan éstos taxistas. Los actos de solidaridad son hartos frecuen-

tes. Los conductores, tras un aviso, atraviesan la ciudad para ayudar a cualquier compañero, conductor o persona que lo necesite. Más que las ventajas económicas que puedan derivarse de la utilización del Tele-Taxi, es fundamentalmente este espíritu de servicio y cooperación, lo que impulsa a los conductores a instalar el móvil: el saber que en cualquier momento pueden ayudar y el saber que ellos también serán ayudados.

Por último, algunos tele-taxistas piden que se aclare un rumor, que no saben con qué intención ha sido difundido, y es que la emisora de TELE-TAXI no ha sido montada ni es dirigida por grupo o partido político alguno. Todo lo que tienen los han conseguido gracias a la iniciativa, colaboración y trabajo de todos y cada uno de los federados.

Consuelo MARCOS LOPEZ

Así es el acceso al recinto ferial de la Casa de Campo de Madrid



PROXIMAS FERIAS

VIII IBERMODA	18-19-20 de Septiembre
Casa de Campo	
VI IMAGENMODA	2-3-4 de Octubre
Casa de Campo	
XIII IBERPIEL	24 al 28 de Octubre
Casa de Campo	
SIMO	13 al 20 de Noviembre
Casa de Campo	
TURINVER	4 al 8 de Noviembre
P.º de la Castellana, 257	
V FERIARTE	28 Nov. al 9 Diciembre
P.º de la Castellana, 257	
JUVENALIA/81	26 Dic./81 al 5 En./82
Casa de Campo	



REPLICA A LA REVISTA AMAT EN MARCHA, DESDE LA REVISTA TAXI LIBRE

Acogiendonos al derecho a réplica, los abajo firmantes queremos responder al artículo titulado "Los radicales de izquierda" denuncian a la cooperativa" publicado en el último número de su revista.

En primer lugar, no entendemos cómo el Director-Gerente, Consejo de Redacción o quién sea el autor "anónimo" del citado artículo se inventa calificativos para los que componemos el COLECTIVO DEL TAXI y entra en juicios personalistas y subjetivos, poniendo en duda o falseando nuestras intenciones que son la de defender los intereses de los taxistas, y más cuando en esas mismas páginas se escribe un editorial denunciando "Ataques infundados" para "acabar con AMAT". Mal método señores el utilizar contra nuestro COLECTIVO DEL TAXI los mismos procedimientos de los que se quejan si se utilizan contra ustedes.

Así es de el mismo título que se empieza a sembrar la confusión al calificarnos de "radicales de izquierdas" y de acusarnos de denunciar a la Cooperativa; ya en el desarrollo de su "noticia", llega a decir que lo que pretendemos es burocratizar la entidad con el nombramiento del Director Gerente y de gravarla económicamente. Ante tales afirmaciones de AMAT, cargadas de ironía cuando no falsedad queremos dejar las cosas en su sitio puntualizando lo siguiente:

1º.— Nuestra denuncia no ha sido contra la Cooperativa, cosa que sería absurda cuando como taxistas somos parte integrante de ella, sino contra el incumplimiento de los estatutos y las irregularidades cometidas por una Junta Directiva que se salta a la torera la misma Ley de Cooperativas; con nuestra actitud se ha conseguido simplemente la aplicación de tal normativa.

2º.— Quienes gravan económicamente a la Cooperativa son esos grandes sueldos fijos, al margen del trabajo realizado, de los burócratas de profesión; sueldos ilegales al no ajustarse tal como deberían sólo al cobro de las gestiones realizadas.

El que la Junta Directiva controle y dirija la entidad, no significa el continuar como empleados permanentes con sueldos fijos, exceptos en el caso del Director Gerente que sí tiene funciones concretas.

Y desde luego que si después del nombramiento del Director Gerente continúan pagándose los sueldos injustificados, efectivamente habrán aumentado los gastos; pero si con éste nombramiento se eliminan varias cantidades innecesarias como así debe hacerse, se habrán cumplido uno de los deseos de los taxistas: reducir gastos y hacer más eficaz la Cooperativa.

3º.— Si el gerente en cuestión es acto o nó según su alusión porque ha sido taxista, es algo que le compete a él y a quién le ha nombrado y no a nosotros. Es cierto que pretendemos que se quiten poderes desmesurados a la Junta Directiva y, en especial eliminar el presidencialismo burocrático que utiliza la Cooperativa a su antojo sin someterse a la opinión y a la consulta de todos los socios. Y creemos que la mejor forma de cortar las arbitrariedades es con la puesta en práctica de los estatutos, (congelados por la propia Junta Directiva con el consentimiento de la dirección de AMAT) que permitan y amplían la participación democrática de todos los socios, y no sólo de unos pocos en la gestión de la Cooperativa. ¡Justo todo lo contrario de lo que nos pretende acusar AMAT!

4º.— Es cierto igualmente y así lo venimos manifestando desde siempre, el que la solución a los problemas que hoy tenemos los autónomos debe pasar, según nuestro COLECTIVO DEL TAXI, por el que la cooperativa unifique todos los servicios de gestoría, radio-teléfono, compra de butano, mutua de seguros, etc., unificación de servicios que tendríamos que realizar a nivel estatal pues de hacerse localmente por separado no tendríamos fuerzas para hacer frente a las multinacionales que nos llevan a la ruina, como reconoce la misma AMAT al hablar de la nueva Ley de Seguros.

5º.— Es una verdad a medias y por tanto también una media mentira, decir que en la asamblea no expusimos nuestro programa, y callarse como hace "AMAT en Marcha" el porque no lo hicimos y la denuncia de esas causas que no fueron otras que el manejo antidemocrático que hizo la derecha con la asamblea, manejo al que hizo el juego consciente o inconsciente algún sector de la izquierda moderada y entre ellos algunos dirigentes de la misma AMAT al permitirse intervenciones de la extrema derecha durante más de hora y media a la vez que al COLECTIVO DEL TAXI se nos impedía expresarnos.

Así pues si por combatir el que la cooperativa sea un coto privado y cerrado a la mayoría de los taxistas y defender las reivindicaciones que permitan mejorar las condiciones de vida y trabajo de los que viven de su propio trabajo con el taxi si por todo ello se nos califica desde las páginas de "AMAT en Marcha" como de "radicales de izquierda" sólo nos queda decir que sí lo somos, y sin comillas para que no haya confusionismos, lamentando las consecuencias y repetidos errores de los que persiguiendo también la defensa de los intereses de los taxistas luego terminan por apoyar a personas y métodos que van contra esos intereses y actúan a espaldas de los mismos taxistas.

(Fdo. por Isidro Martín Gavilán y por Lorenzo Muñoz Rodríguez en representación del Colectivo del Taxi).

RESPONDIENDO A
PACO ESTEBAN SECRETARIO
GENERAL DE AMAT:

AMAT YA NO MARCHA

JUAN VAQUERO

En la revista "AMAT EN MARCHA", de mayo-junio, Paco Esteban, director ejecutivo de la misma, simula una respuesta a un artículo firmado por mí, en "TAXI-LIBRE", del mes de mayo.

Empiezo por aclarar que Paco Esteban, me dedica un trato señorial excesivo, para personas que comparten el taxi, desde hace varios años. Que me perdone, pero yo, voy a dirigirme a él, con la misma confianza de siempre.

AMAT EN BANCARROTA

A lo largo de su explicación, Paco Esteban utiliza una argumentación defensiva, más basada en viejos hábitos, que en la dinámica de la realidad. AMAT, ha visto reducida su presencia, a un pequeño círculo de amigos, mal avenidos. La información de la última asamblea de AMAT, no es producto de un mal sueño, sino de la relación directa con uno de sus afiliados. No es la primera vez, que cuando se acierta en emitir una radiografía de lo que realmente ocurre, surgen epígonos de la ficción, que en el estrecho marco de sus intereses personales, tratan de alargar la agonía de su organización; AMAT ha visto truncados sus ambiciosos objetivos de antaño, y de nada sirve esconder la cabeza debajo del ala. El SU antes, y AMAT ahora, son claro reflejo de un comportamiento incoherente, vanguardista, y objetivamente en convergencia, a veces, con los más oscuros intereses corporativistas.

Respecto a los turnos, ciudadano Paco Esteban, quiero aclarar dos cosas para tu consideración: En primer lugar, que no lo hace mejor, quién más simplemente se define, sino quién más se acerca a las preocupaciones de los taxistas. En segundo lugar, que la Federación, en esa línea, siempre ha mantenido una posición inequívoca: decimos sí a los turnos, pero deben ser

los propios taxistas quiénes democráticamente decidan en referendun; así lo acordamos en nuestra asamblea general, y estamos convencidos, de que es la posición más digna y acertada. De nada sirve, realizar grandes afirmaciones, si las mismas no conectan con el sentir mayoritario del sector.

Siempre existe una tendencia en el individuo, a poner en funcionamiento un mecanismo de autodefensa, cuando la realidad no coincide con sus propias convicciones. Este es el caso de Paco Esteban. Porque en mi artículo, yo analizaba aspectos concretos de la trayectoria de AMAT, y de su última asamblea; y en su réplica, el Secretario General de AMAT, recurre a un desfasado procedimiento, que consiste en glosar un elogioso canto de todo lo que ha conseguido AMAT, en su corta y contradictoria vida.

Por qué, no nos cuenta también cuando estaba al frente del Sindicato Unitario su actuación con los puestos de butano o su nefasta intervención contra el aumento de tarifas? Los taxistas tendrán en su memoria, todas las vicisitudes de la actividad sindical, y a buen seguro, sabrán formar su propia opinión, al respecto.

Dice el Secretario General de AMAT, que ha sido ésta organización, quién ha marcado la pauta, en la actividad reivindicativa del sector. "Dime de lo que presumes..." Estimado ciudadano, como es posible que esa brillante actividad, arroje lamentables resultados? Hay que resignarse amigo, y no seguir afirmando lo que no se piensa.

JUAN VAQUERO Y EL PCE

Quizá la parte más podre de su artículo, sea la que hace referencia a mi posición política. En el franquismo, los esbirros de la vertical, lanzaban acusaciones subterráneas, que de acuerdo con la Brigada polí-

tico social, utilizaban para nuestro descrédito. Ahora Paco Esteban, antes muy politizado, camina por el mismo sendero, de manera incomprensible. Yo espero que semejante actitud, haya sido producto de un pequeño lapsus, y el Secretario General de AMAT, no caiga más en dicha telaña, porque no necesito delatores en la democracia. Es bien sabido que mantengo una determinada militancia política, de la que estoy muy orgulloso; y es precisamente esto, lo que me ayuda a saber respetar, en todo momento, la independencia de la Federación.

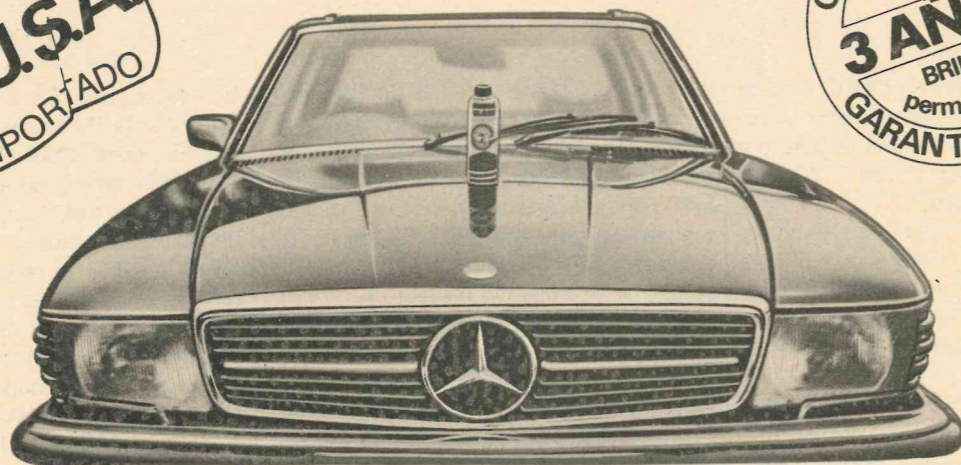
LA FEDERACION Y EL ESPACIO SINDICAL DE AMAT

En su escala acusatoria, no podía faltar la referencia a nuestra afiliación. Es lógico, porque está en relación directa con su propia debilidad. Paco Esteban me hace responsable de una supuesta baja afiliativa en la Federación, que según sus cálculos, ha perdido más de dos mil afiliados. Como miembro de la Junta Directiva, debo aclararle a Paco Esteban, que cuando nos hicimos cargo de la Federación, contábamos con 3.770 afiliados, y en la actualidad sumamos 4.200. Yo estoy convencido de que el Secretario General de AMAT, confunde los deseos con la realidad y esto le lleva a una desproporcionada competencia, fruto de su manifiesta impotencia.

Quiero terminar, diciendo algunas cosas sobre el espacio sindical de AMAT. Para disponer de un marco de actividad sindical, no basta con deseárselo, hay que ganárselo. Yo decía, y me reafirmo, que AMAT no tiene espacio sindical; su sindicalismo, es una traducción adulterada del de la Federación, y tal situación no debería perpetuarse. AMAT tiene dos opciones: alargar su agonía, hasta quedar reducida a una secta, o reflexionar con seriedad sobre una posible eutanasia.

PERMA GLASS

la coraza de cristal...



**45 minutos
bastan para acorazar su coche**

- * Saque partido a su dinero y use **PERMA GLASS** si quiere asegurar a su coche protección y brillo permanente.
- * Un abrigo de cristal protege su coche con **PERMA GLASS** y garantiza larga vida a la carrocería.
- * Un garage impermeable recubre su automóvil con **PERMA GLASS**. ¡Un garage invisible que todos apreciarán por el brillo permanente que proporciona a su coche.
- * Ahorre y alargue la vida de su dinero. Porque **PERMA GLASS** revaloriza su inversión al proteger por tres años su automóvil.



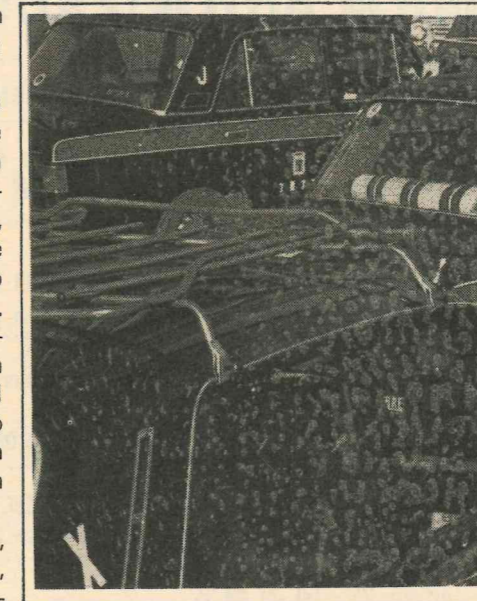
Protección integral para el automóvil



IDESA s.l.
Jaime Casanovas, 102
Telf. 370 20 61
PRAT DE LLOBREGAT.
Barcelona - Spain

ASAMBLEA ORDINARIA DE MUTAXI

El pasado día 15 de junio, se celebró la Asamblea general ordinaria, de Mutaxi, en un clima presidido por duros debates. Desde el primer momento, se respiraba un aire tenso y de enfrentamiento, que se materializó cuando se dió lectura, al Acta de la asamblea anterior. Dicha acta, fué rechazada por la mayoría de los asistentes, al no recoger los acuerdos y propuestas de la anterior asamblea, detallados en el libro del entonces secretario. El presidente, Sr. Zori, le retiró el mencionado libro de actas al secretario anterior, lo que también fué motivo para rechazar el informe. El desacuerdo en torno al acta, fué saldado con el nombramiento de una comisión, en la asamblea, encargada de redactar con mayor rigor, el acta en cuestión. En ese marco de posiciones encontradas, la Junta Directiva planteó a continuación, la necesidad de dar de baja a varios mutua-



listas, en base a torpes razonamientos y afirmaciones, en ningún caso comprobadas. Después de un amplio y fuerte debate, dicha propuesta fué mayoritariamente denegada por el pleno, por lo que los mencionados mutualistas continuaron participando en el desarrollo de la asamblea. Finalmente, y avanzada ya la noche, se entró en la elección de los tres censores de cuentas, con la presentación de distintos candidatos. Fueron elegidos, los mutualistas, por todos conocidos, Miguel Segovia, Fernando Menes e Isidro Martín. La asamblea concluyó, como antes señalábamos, a las 2,30 de la madrugada, merced a asistentes, y sin discutir el punto de ruegos y preguntas.

ANTONIO RIVERA



**Usted merece
La Primera Marca.
No pida menos.**



CS: Un lubricante completo para cada caso.



ASAMBLEA GENERAL PROVINCIAL DE MURCIA

El pasado día 23 de Mayo, se celebró una Asamblea General de la Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi de Cartagena y Comarca, acto que tuvo lugar en Murcia.

Entre los puntos del día, fueron tratados distintos temas entre los que figura la aspiración actual de la Asociación consistente en conseguir la Federación Regional con Albacete y poder llevar así la representación de esta Región en defensa de los intereses de todos los compañeros del taxi.

Los Estatutos ya están en la última fase de preparación y legalización.

SUBEN LAS TARIFAS DE LAS AMBULANCIAS

Recientemente se ha autorizado la subida del servicio de ambulancias en un 12% por parte del Ministerio de Trabajo, Sanidad y Seguridad Social, INSALUD y la Asociación N. de Empresarios de Ambulancias.

La A.N.E.A. había solicitado un aumento del 15% y el establecido del 12 ha sido aceptado por la patronal.

Esperamos que podamos solucionar de una vez los innumerables casos de intrusismo que se realiza con ambulancias, en algunos casos oficiales, como las de la Cruz Roja, que no son tales y sí taxis camuflados, como las de Sabadell y Lérida.

Esta nueva subida de tarifas de dichos servicios tendrá que analizarse por parte de los organismos competentes para que, en los casos precisos se utilice taxi y no ambulancias para el traslado de afiliados a las S.S. que pueden llegar por su propio pie.



NUEVO BOLETIN INFORMATIVO PARA EL TAXI EN BARCELONA

La Corporación Metropolitana de Barcelona, ha editado recientemente y con caracter gratuito, un boletín informativo, que con caracter mensual, llegará a todos los taxistas del Area Metropolitana. Revista

Taxi Libre felicita a la Corporación por esta feliz idea, que aporta mayor información al taxista complementaria de otros medios de comunicación profesional.



PRIMERA FIRMA AL SERVICIO DEL TAXI

Q Auto Quer
Servicio **FIAT**

CENTRAL: Autopista de Valencia, Km. 7 **SEAT**
Telf. 777 80 00

SUCURSALES: Av. Ciudad de Barcelona, 206
Av. de la Albufera, 74
Av. de la Albufera, 232
Av. de Palomeras, 135
Carlos Martín Álvarez, 69
Av. Marqués de Corbera, 50 (Elipa)
Antonio López, 149 (Usera)
Av. Generalísimo, 7 (Leganés)

TALLERES: Autopista de Valencia, Km. 7

RECAMBIOS: Avenida Ciudad de Barcelona, 208
Antonio López, 149

y en...

Autopista
de Valencia, Km. 7 **Q Quer** GRAN CENTRO

Condiciones especiales para los señores asociados

italauto

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA



FIAMM

+ — — -

39 AÑOS AL SERVICIO
DEL AUTOMOVIL

PRESENTA,
su nueva SERIE 3000 de
avisadores acústicos para,

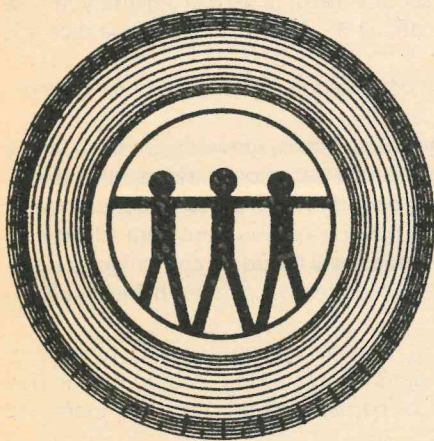
- camión
- moto
- coche
- náutica

Avda. San Antonio M.^a Claret, 179 - Tels. 255 73 04 - 235 41 16 - BARCELONA-26

PUBLICIDAD EN LOS TAXIS EN HUELVA

LA PRIMERA CIUDAD
ESPAÑOLA DONDE YA
LLEVAN PUBLICIDAD

Desde el pasado mes de Junio, los taxis de la capital ya llevan publicidad en sus laterales. Esta ha sido la primera ciudad española donde se ha implantado este sistema de publicidad rodante aunque son varias las que ya han solicitado a los distintos organismos oficiales la utilización del taxi como sistema de explotación complementaria publicitaria. Este puede ser un sistema ideal para que los taxistas puedan acceder a unos ingresos extraordinarios con que variar los efectos de la ya típica crisis que padece el sector nacional



del taxi.

Este será igualmente un tema importante a tener en cuenta para los próximos Mundiales de Fútbol a celebrar en nuestro país y del que la Confederación está muy interesada como explotación directa a través de las distintas Federaciones Provinciales para unificar y fortalecer la posible explotación de este sistema de publicidad muy utilizado en otros países tanto europeos como americanos,



de donde procede este sistema publicitario.

NUEVO DISTINTIVO DE LA ASOCIACION

Felicitemos a nuestros compañeros de Huelva por ser los primeros en conseguir implantar el sistema de publicidad en los taxis y también queremos aprovechar para felicitarles por su nuevo distintivo que a par-

tir de ahora se identificará a la Federación Gremial Provincial de Autotaxi, Autoturismo y Servicios Especiales de Abono de Huelva, que tienen su sede en la calle San Juan, 45 de la capital.

LA VIGILANCIA DE LOS TAXIS Y LOS "LISTOS"

Un compañero anónimo de Barcelona, remitió para su publicación en el periodico La Vanguardia, la siguiente nota que reproducimos por su interés, desconociendo su identidad.

Sr. Director:

Permitame que a través de ese gran rotativo me dirija a la Dirección de Servicios de Transporte de la Corporación Metropolitana de Barcelona, sobre tres puntos que considero de interés. El primero con una nota aparecida en su diario según la cual se daban por establecidas unas tarifas fijas entre hoteles-aeropuertos para el servicio del taxi, por una determinada entidad de industriales taxistas. Considero que la Corporación no debe limitar su actuación al telegrama dirigido a los sindicatos, sino que debe indicar a través de ese mismo medio la actuación a seguir por el resto de los taxistas afectados cada vez que estos detectan y pueden testimoniar una irregularidad de ese tipo, bien dirigiéndose a la autoridad municipal más cercana o por escrito a la Corporación pero con la certeza de ser no solamente atendido sino el infractor ejemplarizado. No olvide esa Dirección de Transportes que el servicio que se está gestando y otros que pueden estar en embrión tienen unas miras muy profundas y certeras de cara a monopolizar los miles de servicios a realizar el próximo Mundial-82. Y eso ni está bien ni es competencia leal.

El segundo punto es la sugerencia de que por el Ayuntamiento se establezca, para todo taxista que lo desee, un curso acelerado de idiomas a impartir en cualquiera de los centros de enseñanza. No queda mucho tiempo pero ahí está la idea, once

meses por delante y sin duda la buena voluntad de aprovecharlos.

Por último y con relación al visor optico a instalar en el techo del taxi que servirá para advertir una alteración de la tarifa aplicada en ese momento, considero que no hay necesidad de esa instalación y el gasto consiguiente. Una simple idea. Ordenes severas a la Policía Municipal motorizada de mirar la tarifa con la que se circula.

Cuando la infracción sea atajada con ejemplaridad fuera de lo comun, yo le aseguro a Vd. señor Director, que en una semana se acabarían esos topes que minan y dañan la imagen de una industria ya de por si mal considerada. Tal vez los puntos expuestos sean pura utopia, propia de mente soñadora.

Un Taxista

Señores de la OCUC:

Yo quiero pensar que Vds están mal informados en lo que al taxi se refiere, si no fuera así, habría que pensar que sólo son una organización con mucha publicidad pero de defender al usuario nada. Digo esto por que en el Diario de Barcelona del día 13 de mayo pasado se dice que la OCUC apoya el cambio de tres tarifas a una sola, a pesar, añadido yo, de que represente un aumento de un 90% con respecto a las tarifas actuales, que se tenga que implantar todo un sistema de suplementos por pueblos, nocturnos, estaciones, etc., lo que para el usuario es más engorroso y da una sensación de menos seriedad. Permitanme dudar de que todo esto sea defender al usuario, por el contrario, pienso que sí exigieran a la

Corporación Metropolitana de Barcelona que ponga de inmediato las medidas de control necesarias, ejemplo: módulos; que de curso a los expedientes aunque sean de personas influyentes; que los recién creados inspectores salgan a la calle a ejercer un control real, no a hacer relaciones públicas; que los guardias municipales tomen parte de este control comprobando de vez en cuando en los semáforos con qué tarifas va circulando el taxi; que la C.M.B. pase las revisiones correspondientes; que sancione por igual al que cometa cualquier irregularidad; que la Corporación difunda eficazmente entre los usuarios el modo en que funcionan las tres tarifas, lugares, días y horas.

Porque, Sres. de la OCU, sin medidas de control no sirve de nada el que se ponga una o veinte tarifas.

Con todas estas medidas se resolvería el problema y se evitaría que unos profesionales que están gravísimamente afectados por la crisis no tuvieran que hacer un gasto económico innecesario en el cambio de tarifa que además no resolvería el problema de las irregularidades.

JOSE A. BOTANA BOTANA

ASAMBLEA NACIONAL DEL S.T.A.T.C.

En Barcelona recientemente se realizó la primera Asamblea Anual del STATC desde la celebración de su II Congreso, Asamblea que reúne a todo el Secretariado Nacional de este Sindicato y a los Secretariados de las Uniones Locales. Asistieron a este acto los representantes de las Uniones Locales y Comarcales que vinieron acompañados de sus respectivas esposas. Mientras se celebraba este acto, visitaron el Parque de la Ciudadela.



NO A LA UNIFICACION DE TARIFAS

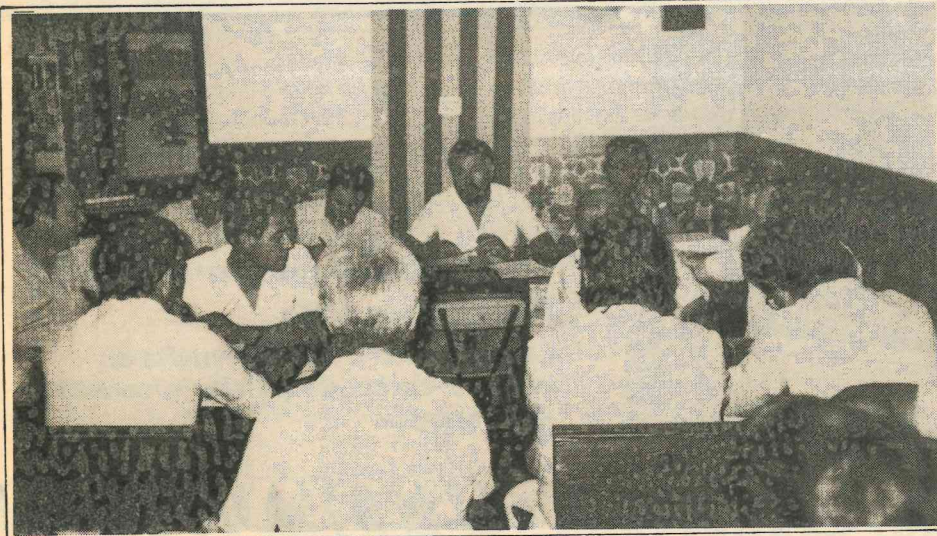
Se informó por parte del responsable de finanzas del estado de cuentas del S.T.A.T.C. quién solicitó el aumento de las cuotas de aportación en vista de los graves problemas económicos que actualmente padece el

Una vez más se reafirmó la necesidad de mantener la total oposición a la pretendida modificación, por parte de algún sector minoritario, de las tarifas actuales y de su sistema triple por una tarifa única que sólo beneficiaría a aquellos que tienen intereses empresariales determinados y con esperanzas monopolistas de una

esos grupos monopolistas creando una verdadera mafia industrial.

Estos y otros temas de interés fueron ampliamente debatidos y aprobados por mayoría, cerrando el acto con una exposición de la situación real y futuro del taxi en Cataluña por parte del Secretario General del S.T.A.T.C.

Fue ofrecida una comida a todos los presentes, desplazados desde otras provincias la mayoría de ellos, junto con sus esposas que resultó un nuevo aliciente a repetir en otras ocasiones.



S.T.A.T.C. y de los que es imposible cubrir los gastos mínimos necesarios para el mantenimiento de servicios.

Se aprobó la nueva subida de cuotas que será del 35%, en la actualidad era del 25%.

industria, que como la del taxi, es deficitaria en estos momentos pero que con su pretendido sistema sería mucho más catastrófica para los trabajadores autónomos, que no pudiendo subsistir con sus ingresos operarían por transferir su licencia a

EL TRIUNFO DE LOS SOCIALISTAS EN LAS ELECCIONES FRANCESAS

UN MOTIVO PARA LA ESPERANZA

Por Luis M^a González

El pasado domingo día 21 de junio, el partido socialista obtenía la mayoría absoluta en las elecciones parlamentarias celebradas en Francia. Se rompía así, la tendencia conservadora que había gobernado Francia durante más de veinte años. Al mismo tiempo, la posibilidad de cambio y avance social se abría paso, con el acuerdo entre socialistas y comunistas.

Desde que en 1976, el partido comunista italiano logró un importante avance electoral, situándose en el 34% de los votos, la crisis de la izquierda en Europa occidental, había ido en ascenso, mientras que la derecha conseguía afianzarse en las distintas contiendas electorales. En Italia, Francia, Inglaterra y Portugal, las opciones conservadoras y reaccionarias, consolidaban su mayoría gubernamental, e incluso, desplazaban a la izquierda del gobierno, como fué el caso de Inglaterra.

Con el triunfo de los socialistas, ahora en Francia, dicha tendencia se ve frenada para dar paso a un gobierno de izquierdas, compuesto mayoritariamente por socialistas —Con cuatro ministros del PCF— que a buen seguro, empujará a la sociedad francesa a una nueva forma de vida, en beneficio de los trabajadores y de las clases populares.

Curiosamente, tanto Estados Unidos como la Unión Soviética, han reaccionado con recelo, ante la abrumadora victoria socialista. Evidentemente las razones de unos y otros, no se parecen en nada. Para los Estados Unidos, el giro a la izquierda originado en Francia, va a aumentar sus contradicciones con el viejo continente, actualmente bastante deterioradas. Para la Unión Soviética, el descalabro del PCF, supone, en cierta medida, la desautorización de sus posiciones políticas, últimamente defendidas por el PCF.

Unos y otros tendrán que reflexionar acerca de sus respectivas políticas exteriores. El imperialismo de corte clásico, de Esta-



dos Unidos, choca con el fuerte desarrollo industrial y político de las burguesías europeas, que no se conforman con el papel subsidiario, a que se ven sometidas. Por otro lado, el hegemonismo a ultranza, que practica URSS, en la Europa del Este y otras zonas del mundo, y su estrecha visión del socialismo, a nivel internacional, no se corresponden con la sociedad actual.

De todas formas, para la izquierda europea, la victoria socialista en Francia, tiene que servir de estímulo, para revitalizar su lucha, y para avanzar por la vía del entendimiento y la unidad.

En España, las reacciones de las distintas formaciones políticas, han sido, como era de esperar, para todos los gustos. La derecha ha mostrado un tono escéptico en sus declaraciones; en realidad, temen que el pueblo español siga el mismo camino, en los próximos comicios a celebrar en nuestro país. El PSOE y el PCE, han valorado, como altamente positivos, los resultados electorales, tanto para España como para Europa. La torpe política intervencionista,

practicada por la derecha en Francia, había tocado techo; la participación de los trabajadores en las principales decisiones económicas y políticas, es fundamental para recobrar la confianza en las instituciones democráticas, y dar solución a los principales problemas del país.

Durante los próximos años, Francia va a ser el centro de atención de la política europea. Mitterrand y su gobierno, tienen que imprimir un nuevo ritmo a la vida de su país para despertar la ilusión popular. Pero sin lugar a dudas, la principal conclusión que se puede sacar de las elecciones francesas, es el necesario entendimiento que debe existir entre las fuerzas de izquierda, para avanzar en la nueva situación.

La socialdemocracia y el estalinismo, han demostrado su impotencia para transformar la sociedad. Sólo la profundización de la democracia y la organización y movilización de todos los sectores progresistas, podrán hacerlo.

LAS MUJERES TAXISTAS

Por: JULIO CAYUELA

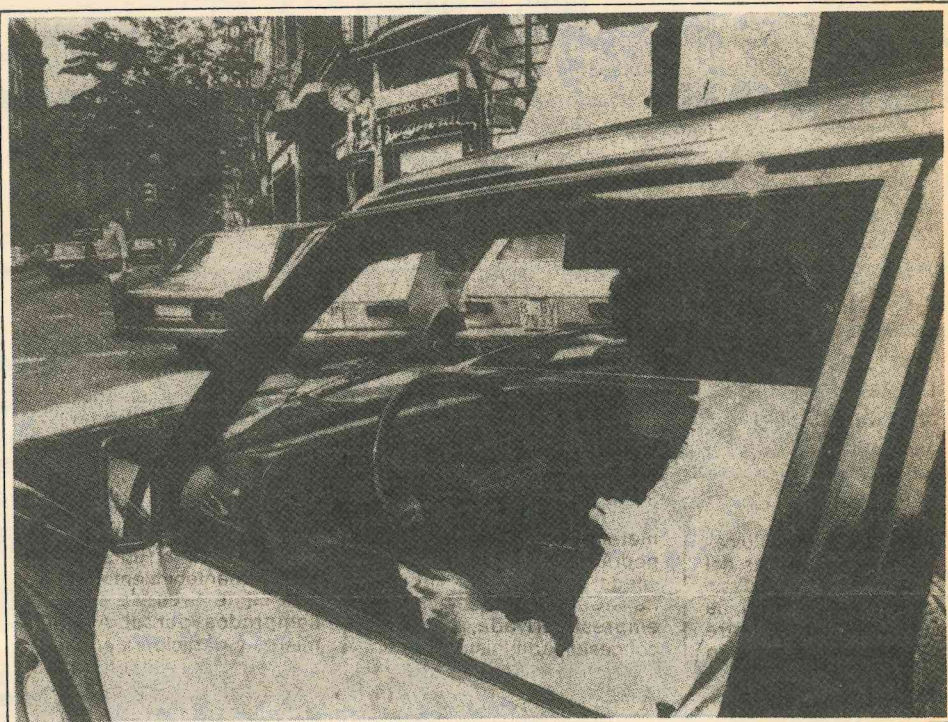
¿Quién no recuerda el revuelo que se organizó cuando la mujer decidió ser taxista? seguramente los más veteranos, recordarán los proverbsos que se lanzaron en pro de la defensa de la profesión, ¡lo que faltaba! la mujer haciendonos la competencia en el taxi, ¡idone llegaremos! etc., etc.

Pero afortunadamente, no paso nada, gracias a ello ha sido posible la integración de la mujer en esta profesión al igual que lo ha hecho en otras que, hasta hace poco, eran exclusivismo del hombre y que hoy son más de 100 en todo el país.

Solamente en Barcelona es posible encontrar a más de 75 mujeres taxistas y en Madrid más de 30 y en otras capitales igualmente la mujer desempeña esta profesión.

No hace muchos días, presencié una discusión entre dos mujeres que para un veterano ya jubilado resultaría más que inimaginable. Esta discusión era entre una mujer guardia y una mujer taxista, la cosa no paso de palabras leves y no llegó a más que unas palabras, ¡iso taxista!, tía guardia, podían haber sido las palabras utilizadas entre hombres, pero entre ellas la cordura pudo más y no llegó la sangre al río, cosas de mujeres.

La guardia señora está, según supe después, casada y madres de dos niñas al igual que la taxista señora, madre igualmente de un niño y una niña, los maridos suponemos no estarían haciendo la colada o la comida, aunque buenos cocineros si los hay.



DE MODISTA A TAXISTA

En Madrid de las muchas mujeres taxistas, las hay de todas las edades y procedencias, al igual que en otras ciudades por supuesto. Dña. Nieves Gálvez es una taxista de Madrid que llegó a esta profesión por circunstancias de un accidente de su marido, chofer de profesión y desde hace tres años es una compañera más. Igualmente Dña. Carmen Sanz es otra taxista que antes del taxi era modista y desde hace algunos años dejó la aguja por el volante.

En Barcelona, Susana Rodriguez es

otra compañera del taxi que desde 1979 se dedica a esta profesión, es madre de dos niños y su marido también es taxista.

Cosa de la vida moderna, que diría Dña. Engracia la abuelita, cosas que pasan en nuestra profesión y que no es de extrañar si consideramos al mayor número de mujeres en relación al hombre, lógico pues que la mujer se preocupe en ocupar puestos antes reservados al hombre. Cirujanas, abogadas, Capitanas de Barco, pilotos, guardias, soldadas, etc., etc. en cualquier caso serán preferibles las suaves manos de una mujer a las rudas de un hombre.

¡NUEVO; EL METANOL

LOS TAXISTAS DE BERLIN EXPERIMENTAN UN NUEVO CARBURANTE,

En nuestro número anterior, hicimos un análisis de carburantes, centrándonos especialmente en los más utilizados en la actualidad en el servicio del taxi en nuestro país. El problema del coste de los carburantes y la grave crisis que atraviesa el viejo continente, sumado a la continua subida de los precios de los crudos producidos en los países árabes, agudiza y plantea a la vez la búsqueda de nuevas alternativas para sustituir los derivados del petróleo utilizados actualmente.

EL METANOL, NUEVO COMBUSTIBLE

Esa búsqueda iniciada en la década de los años setenta, impuesta por los conflictos bélicos en extremo oriente, los aumentos constantes y la escasez del petróleo en el mundo, han llevado a investigar con otros derivados capaces de ser utilizados por el automóvil, así, en Brasil se utiliza para el servicio público, autobuses y taxis, una mezcla de alcohol con éxito total y puede adquirirse en las gasolineras de todo el país.

Igualmente en Sudafrica, las investigaciones están centradas en un derivado, mezcla de aceite de girasol y alcohol y han conseguido resultados espectaculares para vehículos inclusive del tipo diesel.

Ahora en Alemania Federal, ha comenzado la puesta en práctica de un nuevo carburante líquido, el METANOL. Un líquido energético con una síntesis química sencilla que hasta la fecha ha sido empleado en la industria química para elaborar materias plásticas.

Como combustible, el metanol posee características similares a la gasolina, pero con la ventaja de que su antidetonancia es considerablemente mayor que la de la gasolina super, ya que no contiene cantidad alguna de plomo.

El metano pues ofrece una esperanza a la sustitución y reducción de los costes de los carburantes, así como la solución a la escasez de los combustibles tradicionales

evitando la total dependencia de ellos a países deficitarios en la producción interna de los mismos.

TAXIS MERCEDES 280-SE, EXPERIMENTALES

Los taxistas de Berlín, demuestran una vez más su utilidad para colaborar en la investigación de estos nuevos carburantes. Fomentado por el Ministerio de Investigación y Tecnología (BMFT) y realizado por la mundialmente famosa Mercedes Benz en su fábrica de Stuttgart, se han modificado algunas de las características de serie de los modelos 280 SE para po-

der utilizar metano, y que especialmente han consistido en una nueva instalación de arranque en frío, con dispositivos de precalentamiento en base a su reducida tendencia a la evaporación del metanol así como algunas pequeñas modificaciones en el tubo de escape y sistema de inyección. Los taxistas de Berlín tienen suerte. El Ministerio les financia con importantes subvenciones la compra del vehículo Mercedes SE, así como la adquisición del combustible que puede adquirirse en cualquiera de las cinco instalaciones construidas especialmente para surtir a los taxis de metanol.



TAXI-CAMELLOS CON CINTURON DE SEGURIDAD

Aunque la noticia puede parecer insólita, no por ello deja de ser realidad. En las Islas Afortunadas y más concretamente en la Isla de Tenerife, son muchos los visitantes que desean conocer sus maravillosos paisajes y como no, subir por las eternas nieves del Teide para ver su majestuosidad y la grandeza de su cráter humeante.

Esos turistas, calculados en más de 600.000 visitantes extranjeros y na-

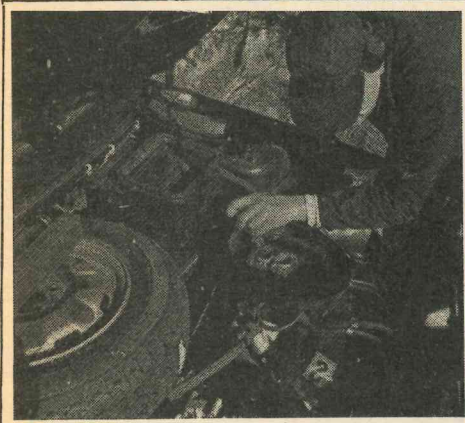
cionales, son los que diariamente utilizan el taxi o camello-taxi para trasladarse a la cumbre y en ocasiones han sido motivo de algún accidente.

Precisamente para evitar estos accidentes, los camellos-taxi llevarán a partir de unos meses, cinturones de seguridad reglamentarios. No sabemos si también llegarán a incluir el taxímetro y la impresora, aunque un buen recuerdo de su original viaje en taxi de cuatro patas, no sería mala idea para utilizar por nuestros compañeros tinerfeños del camello-taxi.

? COMO UTILIZAR LOS FRENOS

Por JULIO CAYUELA

Siento cierta renuncia a tratar de temas aplicándoles cosas elementales ni, por otra parte, excederme en abstracciones de altos tecnicismos, siempre aburridos para el que lee y para el que escribe también. Voy, pues, a hablarles de frenos y de su utilización, procurando rehuir esos dos extremos tan peligrosos.



Quedarse sin frenos

En cierta ocasión, precisamente frente a un semáforo en rojo, en plena ciudad, de improviso el pedal del freno no respondió. Recuerdo que sentí una sensación como si me hubiesen estafado, como si alguien pretendiese gastarme una broma monstruosa. Volví a oprimir el freno varias veces y, cuando me di cuenta, me hallaba ya en medio de un cruce con una riada de coches que se echaban sobre mí. Afortunadamente no ocurrió nada y como pude, me dirigí a un taller a que reparasen el coche.

¿Qué podía haber hecho en tal circunstancia?

Entonces no lo sabía y lo tuve que aprender después. Se lo explicaré, aunque creo que como yo, harían una y otra vez lo natural lo instintivo, apretar el pedal varias veces hasta comprobar lo inconcebible: que los frenos no están ya allí, que han

dejado de ser válidos. Lo malo es que, actuando de esa forma, transcurren unos segundos preciosos en los que puede causar-se una verdadera catástrofe.

Si se queda sin frenos —y tiene tiempo de advertirlo de "aceptarlo"— lo único que puede hacer es detener el coche con el motor o, mejor dicho, por medio de la caja de cambios. Reduzca marchas rápidamente: de directa a tercera, a segunda, a primera. Hágalo incluso sin desembragar, aunque le conste que está rompiendo la caja de cambio. Su vida y la ajena valen mucho más que cualquier artificio mecánico.

Claro está que puede accionar el freno de mano, aunque con el coche en marcha es de escasísima utilidad. En realidad, su papel se concreta a inmovilizar a un automóvil estacionado. Además, la mayoría de los frenos de mano no valen gran cosa y se desajustan rápidamente. Por eso se aconseja que cuando se detenga el coche en una bajada dejen la primera marcha puesta, y si la calzada es ascendente, la marcha atrás.

Esta preocupación, excelente en el campo, es desaconsejable en la ciudad, pues si su automóvil es golpeado por uno de esos conductores que aparcan "de oído", será su costosa caja de velocidades la que pagará los gastos de la torpe maniobra.

FRENAR EN SECO

Se habla mucho de "frenar en seco", que además de constituir una utopía resulta contraproducente. Si se oprime fuertemente y con brusquedad el pedal del freno —como se hace cuando nos lo dice el instinto, claro— las ruedas de su coche pueden bloquearse, perder adherencia y salir el vehículo disparado como si marchase sobre unos esquís, sin control alguno posible.

¿Cómo habría que frenar entonces, en ca-

so de que no pudiese reflexionar lo suficiente antes de hacerlo?

— Dejando de presionar el acelerador, sin desembragar.;

— manteniendo sólidamente el volante, — apoyando el pie, con una serie de toques vigorosos y rápidos, sobre el pedal.

Quizá sorprenda un tanto esa afirmación que hemos hecho de que no hay que desembragar, pero es así. El coche se "calará", en efecto, pero eso no tiene ninguna importancia ante una situación de emergencia.

Resulta fácil persuadirse de la conveniencia de no desembragar. Haga usted mismo la prueba: en una carretera poco frecuentada y recta. Pise el acelerador hasta 90 kilómetros, por ejemplo. Después deje de presionarlo. El motor, revolucionando más despacio, imprime a su coche una importante disminución de velocidad que va, poco a poco, acentuándose. Vuelva a comenzar la experiencia, pero esta vez desembrague simultáneamente. Su vehículo no se calará, pero empleará bastante más tiempo antes de disminuir su marcha. Contra más corta se la marcha con la que realice la prueba, más efectivo será ese freno-motor.

Tiempo de reacción

Además del tiempo que materialmente se invierte en la acción mecánica de frenado, existe otro tiempo —el de reacción— que es el que tardamos en observar el obstáculo y actuar sobre el pedal. Fracción de tiempo muy importante si consideramos que aunque se marche a una velocidad tan prudente como cuarenta kilómetros por hora equivale a ocho metros y, si circulamos a 100, a 21 metros. Pero más elocuente que cuanto pueda explicarles es observar la tabla que reproducimos en este trabajo.

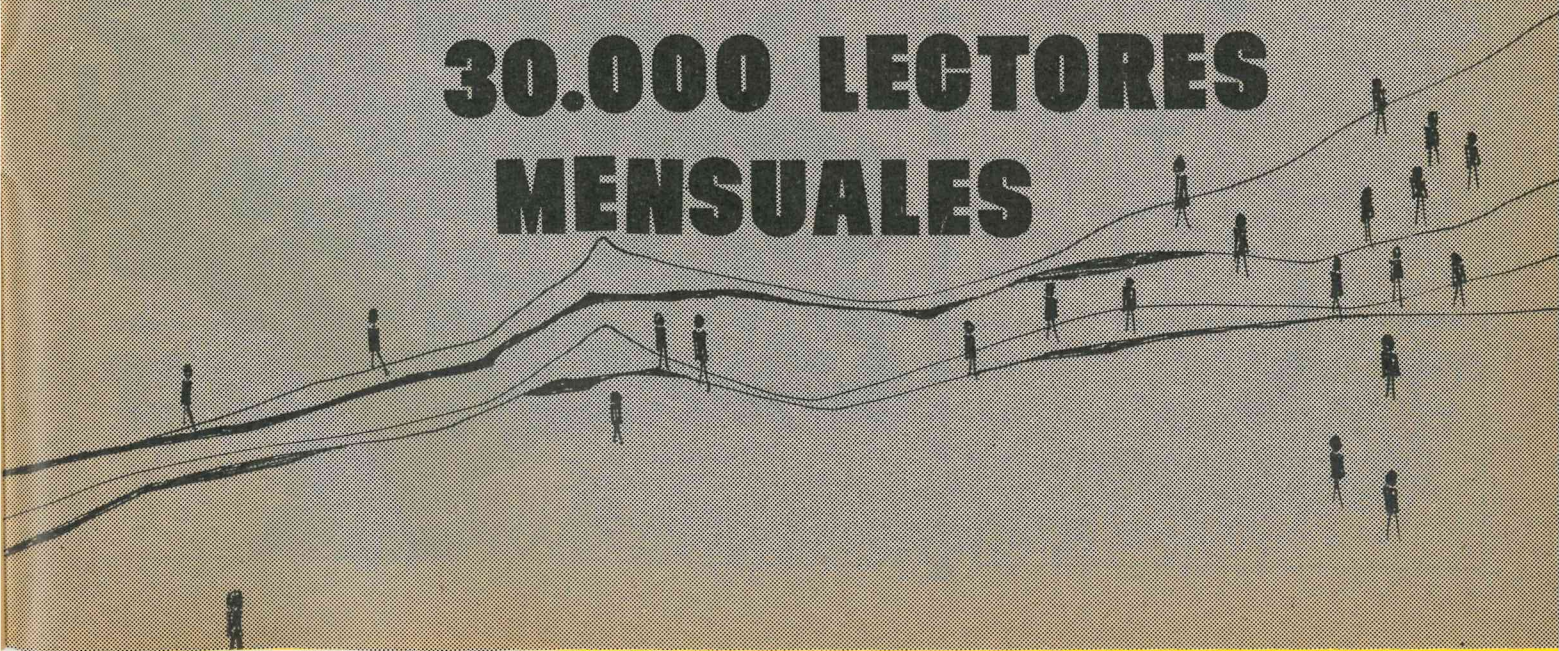


TAXI LIBRE

REVISTA MENSUAL INFORMATIVA NACIONAL

EJEMPLAR GRATUITO

**30.000 LECTORES
MENSUALES**





OFERTA TAXIMETROS PACO

VALIDA SOLO HASTA EL 31 DE JULIO

8.000 ptas. POR SU TAXIMETRO VIEJO

Y LE OFRECEMOS EL NUEVO MODELO

taxitronic TX-10
POR SOLO

39.140 ptas.

P.V.P.	46.000 Ptas.
Abono	8.000 "
	<hr/>
	38.000 Ptas.
3% I.T.E.	1.140 "
TOTAL	39.140 Ptas.



CON MONTAJE GRATIS
CON SEGURO DE ROBO GRATIS POR UN AÑO
UN AÑO DE GARANTIA TOTAL PARA EL
TAXIMETRO Y EL REDUCTOR

REPRESENTANTE EXCLUSIVO PARA CATALUÑA DE LOS TAXIMETROS E IMPRESORAS

taxitronic

PIDA INFORMACION AL TEL **(93) 255 22 11**

TAXIMETROS PACO

FRANCISCO SANMARTI
representante oficial
TAXITRONIC Y AMMA

PROVENZA, 467 BARCELONA-25