

taxi LIBRE

JUNIO 1987

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSION NACIONAL
2.^a EPOCA, AÑO VI N.º 47

CIRCULACION EN BARCELONA



PEQUEÑA HISTORIA DEL TAXI • TAXI '92

Neumáticos desarrollados con el soporte
de la más avanzada tecnología
de computadora

Nueva Línea Firestone



F-560

Para el coche familiar.
En serie 82, 70 y 65.
Símbolo de velocidad
«S» y «T» (180/190 km/hora).
Economía de consumo.
Rodaje comfortable.
Alto kilometraje.

F-630

Para coches de mayor
«Performance».
En serie 82, 70 y 65.
Símbolo de velocidad «H».
(210 km/hora).
Agarre sobre mojado,
a alta velocidad.
Manejabilidad y rodaje
comfortables.
Alto kilometraje.

FIREHAWK-660

Estilo deportivo.
En serie 65 y 60.
Símbolo de velocidad «H».
(210 km/hora).
Excelente respuesta a
alta velocidad.
Muy rápida respuesta
al volante.
Rodaje silencioso.

FIREHAWK-SV

Superancho. Para
muy altas prestaciones.
En serie 55 y 60.
Símbolo de velocidad «V».
(240 km/hora).
Gran estabilidad a alta
velocidad.
Con características de
competición. Para los
coches más sofisticados.



Firestone
EN MARCHA

taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSION NACIONAL
2.ª EPOCA, AÑO VI N.º 47

Portavoz de la Confederación Sindical
de T. Autónomos del Taxi de España

Primera revista del Taxi de España
Fundada el año 1980

Editorial

HOY HABLAMOS DEL GOBIERNO

El gobierno, en los temas fiscales, es un alumno aventajado de los gobiernos más conservadores de Europa. Se lo sabe montar.

Este primer semestre nos ha sorprendido con el incremento de las retenciones de la Estimación Objetiva Singular, pero claro, no ha aumentado las retenciones en un 5% como predicaba para los demás, léase los salarios a los trabajadores, tarifas de taxi, etc., sino que el incremento con respecto al año pasado será de más del 200%, buen ejemplo, claro que luego se escuda diciendo que esto favorece a los que, en la declaración de la renta positiva, tienen que pagar, pues no sueltan la totalidad del pago de golpe. Esta argumentación, es peregrina, pues en el sector taxi, el 90% de las declaraciones son negativas y por lo tanto a devolver. Claro que para el gobierno es un buen sistema de recaudar dinero, retenerlo durante más de un año y devolverlo luego sin intereses.

Este negocio no es bueno sólo para el Gobierno, lo sería para cualquiera de nosotros, más si se tiene en cuenta el montaje de millones que eso representa y que los intereses bancarios están por el 18% anual, o sea que nosotros hacemos de prestamistas de dinero por amor al arte. Claro, que, por el otro lado no te olvides de pagar la retención en el plazo previsto, pues entonces, sí, el gobierno te cobra la liquidación más el 10% y si te sale luego, a devolver lo hace usurpando el 10%. Buen negocio, señores.

Los bancos tienen buen ejemplo y maestro en el gobierno, para enriquecerse a costa de todos nosotros. Así no es de extrañar los beneficios que tiene anualmente la banca con el beneplácito del gobierno.

Mientras, claro, este dinero sirve para comprar tanques y aviones para que se fortalezca la defensa nacional, no vaya a ser que vengan los rusos y nos colonicen, aunque la sorpresa es mayúscula cuando circulas por Zaragoza, Torrejón, Rota, etc., con tu taxi y descubres vehículos militares con matrícula extranjera y soldados uniformados extranjeros, piensas: "Nos habrán colonizado ya" y claro, resulta que sí, pero los americanos.

Mientras por el otro lado, al señor Hassan (el de Marruecos), le vendemos lanchas y vehículos Todo-terreno para que machaquen a los saharahuis y de paso para que si reivindicán Córdoba lo tengan fácil a la hora de atravesar el Estrecho.

Como vemos la política del gobierno es clara y coherente. Habría que decirle al gobierno: "señores, aunque Vds. lo crean, no somos tontos ni memos, vemos y entendemos cuál es su política económica y hacia dónde van. Cada día más alineados con la banca y los monopolios y a los currantes, claro que para eso estamos, a trabajar, pagar y callar".

Director: MIGUEL TOMAS ROMERO
Secretario de Redacción: FRANCISCO MURILLO
Colaboradores: RAFAEL ARNAL MAÑEZ
Fotógrafo: LUIS BERGEL FLORO
Redacción: STATC. Carlos I, 82 - 08018-Barcelona - Tel. 300 23 14

Exclusiva de Publicidad: RECURSOS PUBLICITARIOS, S. A.
Villarreal, 204-206 - 08018-Barcelona - Tel. 239 41 67
Director de Publicidad: FRANCISCO GIBERT PERRAMON

Imprime: Ràpid-Text. Travesera de Gracia, 123. Barcelona. Dep. Legal: B. 40053/80

taxi



'92



BARCELONA '92

METRO CABIN



METRO CAB
UN VALOR POR SI MISMO
(Extraído de la revista "Motor"
de 25 de abril de 1987)

TAXIS

El venerable taxi FX4 ha tenido la exclusiva de la actividad del taxi en Londres durante cerca de tres décadas. El modelo Metrocab, de la empresa Metro-Camell Weyman (a partir de ahora M-CW), con motor Ford, intenta poner fin a la hegemonía. John Simister ha producido el Metrocab.

¿Cuál es el coche británico en serie más antiguo? No se trata del Mini como podría pensarse, ni del exclusivo Caterham Seven. Ni del actual Land Rover que ha reemplazado totalmente a su predecesor de 1948. Se trata del familiar taxi FX4, el taxi negro que se ha paseado por las calles de Londres y alrededores en busca de pasajeros durante los últimos 29 años. Se ha convertido hasta tal punto

en un elemento característico de la imagen de Londres, que los turistas compran reproducciones del FX4 en los tenderetes callejeros de souvenirs engalanados con la bandera británica, del mismo modo que compran osos de peluche vestidos con el uniforme de la Guardia Real o colecciones de postales de Carnaby Street.

Por ello un nuevo modelo de taxi es una idea importante y arriesgada, que realmente puede modificar el aspecto de Londres. Anteriormente se intentó ya en otras ocasiones, pero ni el Winchester ni el Beardmore tenían lo que era necesario. Incluso la poderosa firma Carbodies, que al principio fabricó lo FX4 y que actualmente utiliza su propio nombre comercial en lugar del anterior Austin, sufrió un duro revés financiero con el fracaso del CR6, con chasis de Range Rover, que se propuso como sustituto del FX4. Tras haber gastado varios millones de libras y haber construido sólo un par de prototipos, el CR6 puede ser llamado acertadamente el taxi más caro del mundo.

Entra entonces en escena la empresa de Birmingham Metro-Camell Weyman más conocida por ser la constructora de los autobuses de dos pisos. El hecho de que previos intentos de poner fin al monopolio del FX4 hayan fracasado, no significa que no existan posibilidades para sustituirlo. De hecho, los taxistas londinenses han protestado últimamente, hartos de la estrecha cabina del FX4 carente de comodidades y hartos también de las vibraciones que el motor causa al conductor y en el tablero de mandos. M-C W intenta eliminar estos inconvenientes en su nuevo modelo. "Un pasajero puede pasar diez minutos en el interior del taxi pero el conductor pasa diez horas diarias sentado al volante". Esta es la idea que ha guiado al equipo diseñador de M-C W. Un bajo volumen de producción, significa imitar la construcción del tablero de acero del FX4, sería económicamente deficitario en 1987, por ello el tablero del Metrocab estará construido con GRP. Uno podrá confiar en los proveedores de recambios para los paneles indicativos, así en caso de que los intermitentes delanteros o

traseros, resulten afectados en algún incidente en Hyde Park Corner, éstos pueden ser fácilmente reemplazados. Bajo una capa de plástico se encuentra un robusto chasis metálico, fabricado con piezas procedentes de distintas fuentes, entre otras de los autobuses fabricados por M-C W.

La suspensión delantera no es ningún invento nuevo, funciona con el mismo sistema usado por el FX4 de un brazo que levantará la espoleta, responsable del círculo rodatorio obligatorio de 25 pies. Tampoco lo es la suspensión trasera particularmente notable, puesto que el eje trasero del nuevo modelo dispone de elevadores telescópicos que sustituyen a los del FX4. El motor tiene todavía mayor importancia. Es un motor diesel de inyección directa de 2496 cc. de la casa Ford, que se ha usado en los últimos vehículos del modelo transit.

Este motor transmite 67 bhp a 4.000 rpm., empujado por 105 pies de libras de gasóleo a 2.700 rpm., justamente donde le hace falta a un taxi. Esta fuerza motriz se transmite a las ruedas traseras por el automático sistema de transmisión A4LD de la casa Ford, con un cuarto engranaje de seguridad, sistema que también ha sido usado en las versiones automáticas de los modelos Sierra, Granada y Transit.

Otros servicios que el Metrocab ofrece y que el FX4 no puede efectuar es el acceso de pasajeros que utilizan sillas de ruedas. Esto se logra adelantando al máximo el asiento delantero contiguo al del conductor dejando entre éste y el asiento trasero espacio suficiente para colocar la silla de rue-

das. La silla se sujeta al vuelo con un par de cintas resistentes que sujetan el freno de las ruedas de la silla, siendo estas cintas tensadas por un motor eléctrico que se acciona simplemente apretando un botón. El pasajero que viaja en su silla de ruedas queda sujeto en su asiento por un cinturón de seguridad ordinario. La pequeña distancia entre el suelo y el Metrocab facilita la operación de acceso de la silla de ruedas al interior del vehículo, de todos modos, en caso de que no hubiera ningún otro punto de apoyo el vehículo dispone de un par de rampas escondidas en el bajo del coche. M-C W está orgullosa de su sistema de facilidades para los usuarios de sillas de ruedas, bautizando así su vehículo como "el taxi con conciencia social".

A mayor número de servicios más puntos a su favor. Pero, aun con todo esto, ¿puede el Metrocab desafiar al FX4 en la carrera por conquistar al mundo del taxi en Londres? Visto que el Metrocab supera al FX4 en lo que se refiere al número de servicios que presta y a las modernas especificaciones técnicas, falta por analizar lo referente a la calidad de construcción y a los accesorios.

En lo que a la construcción se refiere el Metrocab consta de paneles lisos, carentes de arrugas, que encajan bien y dan la impresión de haber sido diseñados por un buen conocedor de las normas básicas de diseño. El interior está limpiamente acabado con materiales duraderos, y todo el vehículo tiene el aspecto de haber sido cuidadosamente fabricado. La única nota de brillo la dan los tapacubos de formidable aluminio auténtico.

CONFIA EN TU MECANICO

Más vale prevenir que curar...

Slick 50
Una única aplicación mejora la vida de tu motor y cuesta menos.

Aplica SLICK 50 en tu motor y te lo agradecerá de por vida. "NO ES UN ADITIVO". Una única aplicación es suficiente. Slick 50 es un producto revolucionario a base de P.T.F.E., el primer tratamiento antifricción del mundo para motores.

Tu motor te lo agradecerá. Slick 50 llegará hasta disminuir el 50% del desgaste de las piezas del motor, ahorrar un 18% de combustible, incrementar su potencia un 17% y reducir su fricción en un 16%.

Prueba SLICK 50, la piel joven que vitaliza tu motor. Te lo dice un profesional por experiencia.



Motores de cuatro tiempos.
Motores de dos tiempos.
Cajas de cambio y diferenciales.

DE VENTA EN TIENDAS DE RECAMBIOS
Y TALLERES ESPECIALIZADOS

Importador en España:
SAFETRADE, S.A.
Doctor Fleming, 51-2º D
Tels. 250 63 96 - 457 11 76 - 28036 Madrid

Deseo obtener más información
sobre SLICK 50 para mejorar el
rendimiento de mi motor.

Nombre _____
Dirección _____
Población _____ D.P. _____



El motor puede también ser calificado de suave. No es totalmente silencioso, pero dista mucho de parecerse a esa desagradable sensación del FX4. El runruneo del motor del Metrocab, a cualquier velocidad, parece más una música que un ruido.

Poner en marcha el Metrocab es realmente sencillo, lo mismo sucede para detenerlo (debemos advertir que el Metrocab conserva el sistema de frenos del FX4, el más idóneo para este tipo de trabajo) y también para aparcarlo.

Realmente el aparcamiento no es un problema. De hecho el Metrocab puede aparcarse tranquilamente cerca de una esquina, sin peligro para las luces, que están protegidas y la posibilidad de que reciban golpes se ha evitado calculadamente. Como consecuencia de todo ello, y para el aparcamiento, el Metrocab es más pequeño que el FX4. Esto redundará negativamente en el espacio trasero del maletero, menos espacioso en el Metrocab. Pero no en el interior donde la posición del conductor facilita las operaciones de aparcamiento y de circulación.

Con el Metrocab la M-C W ha logrado dejar por los suelos el actual taxis de Londres. Desde febrero de 1987, fecha en que se produjo la primera entrega de un Metrocab, los distribuidores en Londres han vendido 103 coches en Londres de este modelo, todos ellos a propietarios de vehículos que afirmaron optar por el cambio preocupándose de su propia comodidad. Pronto aparecerá una nueva versión para las grandes flotas de taxis, que de momento pueden también adquirir el modelo 2.5 Diesel GLS. El vehículo tiene un coste de 13.950 libras (aproximadamente 2.845.800 pts.) y, por supuesto, no es obligatorio comprarlo de color negro.

Sólo el tiempo dirá si el Metrocab tendrá el éxito que otros han buscado antes sin conseguirlo. Pero parece que no existe ninguna razón de peso que impida que pueda convertirse en el modelo dominante entre los taxis de Londres, que se calculan en 14.350.

No es ninguna sorpresa que el Metrocab haya optado por los sistemas FORD en lo que se re-

fiere a su componente mecánico. Es fácil adivinarlo con sólo mirarlo. Su estilo es una mezcla del viejo aire del Ford Granada y del nuevo del Nissan Pradera. Del Ford Granada ha heredado la rejilla del radiador y las luces delanteras. El techo y los intermitentes delanteros son simples variaciones de los del Granada, mientras las piezas para abrir las puertas, los cerrojos modelo Chubb y las luces traseras proceden también de la producción del imperio creado por Henry Ford.

Una vez sentado en el asiento del conductor uno tiene la sensación de estar más bien en un Austin Rover gracias al volante y a la caja de cambios del modelo Maestro Montego. Con un diseño moderno y pensado para facilitar el trabajo del conductor, el aspecto que el Metrocab ofrece es muchísimo más moderno que el del FX4. El diseño alcanzado en el Metrocab causa el efecto deseado: el conductor tiene espacio para moverse, la visibilidad es amplia gracias a un ancho y curvado parabrisas cuyo tamaño es aproximadamente el doble que el del parabrisas plano y pequeño del FX4.

¿Y qué es todo esto? Seguro central para abrir y cerrar las puertas. Sistema eléctrico para accionar las ventanas delanteras. Radio. Reloj digital. Limpiaparabrisas en los cristales traseros. La cabina del conductor de hoy en día es cada día más completa...

Buenas noticias para los conductores cansados de FX4, pero aún mejores para los pasajeros. Para empezar, en el Metrocab hay cinco plazas para pasajeros en vez de cuatro, como sucedía en los primeros taxis que circularon por las calles de Londres. Los taxis de Londres dejaron de tener cuatro plazas en 1907, fecha en que se fabricaron 40 taxis numerados de cinco plazas del modelo Hackney Carriage. Ahora esta numeración de los 40 taxis ha sido recuperada por los usuarios del Metrocab, por lo que los taxis de Londres con la numeración del uno al cuarenta son todos del modelo Metrocab. Y no se trata simplemente de la numeración, también las 40 placas de matrículas hoy ya octogenarias han sido rescatadas de los archivos, limpiadas y colocadas en los Metrocab.



LA ESCUELA DE TAXISTAS

La idea de la escuela del taxista surge en la iniciativa de mejorar la imagen del taxis.

Para acercarnos a este objetivo partimos de la necesidad de conocer el espacio urbano donde el taxista desarrolla su actividad, el Area Metropolitana, y como medio de acercarse a un cliente concreto, el turista, y ante el estímulo que supone un idioma nuevo, se intenta trabajar aquel contenido con el aprendizaje del inglés. En un primer momento se contratan los servicios de un profesor para los diferentes grupos a crear, los contenidos, inglés y turismo, se impartirían de forma globalizada, pero la demanda, quinientas inscripciones, nos obligó a un nuevo replanteamiento. De esta forma se organizan dieciséis grupos, contratando un nuevo profesor. Posteriormente se contratan los servicios de dos nuevos profesores y dos coordinadores a tiempo parcial.

El INEM se hace cargo de la selección y contratación del personal docente, más los gastos de material, hasta una cierta cantidad mientras que la Corporación Metropolitana sufraga el resto y se dedica a la coordinación de los grupos que se formen. En cuanto a los locales se dispone en principio de la infraestructura de los ayuntamientos, que ceden aulas de sus centros cívicos y culturales. De esta forma tenemos cuatro grupos en el Aula Cultural

de St. Josep de L'Hospitalet, tres grupos en el Casal de Joves de Sta. Coloma de Gramanet, cuatro grupos en el Centro Cívico de Sants, otros tres en el Centro Cívico de Sarrià, y uno en los Centros Cívicos de Torre Llobeta y Hostafrancs.

A lo largo de estos tres meses la labor del equipo pedagógico se ha orientado a adecuar los diferentes enfoques, poniendo en común, con mayor o menor fortuna, aquellos aspectos que nos interesaban a todos respecto a nuestro trabajo, reelaborando prácticamente al completo las materias, en función de la experiencia diaria. De esta forma se han modificado programas usando como mejor hemos podido el material a nuestra disposición.

A continuación presentamos algunos datos recogidos en el curso ya realizado.

Respecto a la edad, de una muestra de 122 alumnos, la media son 40 años distribuyéndose como sigue:

menos de 25 años	5 %
de 26 a 30 años:	19 %
de 31 a 35 años:	12 %
de 36 a 40 años:	15 %
de 41 a 45 años:	19 %
de 46 a 50 años:	11 %
de 51 a 55 años:	11 %
de 56 a 60 años:	6 %
más de 61 años:	2 %



Radio Taxi

EL MOVIL IDEAL PARA EL TAXI

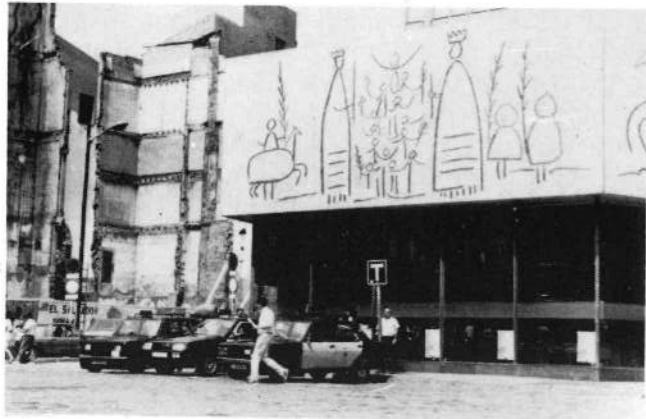


FM-017-S



FM-016-M

Polígono Industrial Camino Cortijo Grande, s/n 04007 - ALMERIA



En cuanto a los estudios realizados con anterioridad por los alumnos, sobre una muestra de 169 alumnos, la distribución es la que sigue:

16	SIN ESTUDIOS PRIMARIOS	9 %
69	CON ESTUDIOS 1.º	40 %
31	CON FORMACION PROFESIONAL	18 %
26	CON BACHILLER ELEMENTAL	15 %
11	CON BACHILLER SUPERIOR	6 %
14	TECNICOS MEDIOS	8 %
2	ESTUDIOS SUPERIORES	1 %

Respecto al conocimiento del catalán, sobre la misma muestra, 169 alumnos, la distribución es:

- 34 Hablan, entienden y escriben el catalán (20 %).
- 92 Hablan, y entienden el catalán, no lo escriben (55 %).
- 32 Entienden el catalán, ni lo hablan, ni lo escriben (19 %).

11 Ni lo hablan, ni lo entienden, ni lo escriben (6 %).

En los cursos finalizados realizamos una encuesta con un grupo de los alumnos asistentes a las clases de inglés y turismo. La mayoría de los encuestados está de acuerdo con la posibilidad de mejorar el servicio del taxi, en concreto consideraron que una vía importante para su consecución puede ser por medio de cursos. Relacionada con esta pregunta, respecto a los intereses de los alumnos entre varias opciones un 52,6 % optó por continuar los estudios de inglés y turismo, por lo que en septiembre esperamos continuar la escuela planteada con otros criterios, una vez superados aquellos que nos guiaron en los cursos "pilotos" ya finalizados.

Los próximos cursos se realizarán en un mismo día de la semana, para que aquellos taxistas que lo deseen puedan realizarlo coincidiendo con su día de fiesta. Los programas se amplían, la duración del curso será de nueve meses. A la vez se incluirán nuevas materias como catalán, para castellano-parlantes y para catalano-parlantes, mecánica y formación compensatoria para todos aquellos que deseen ampliar sus conocimientos. Al respecto, para todo aquel que esté interesado, en la Corporación le informarán. Los próximos cursos se inician en septiembre. Hasta el día cuatro de ese mes se pueden matricular los taxistas que así lo deseen.

Angel Macarro
Coordinador

UNA PAREJA AYUDARA AL TURISTA QUE SUBA A UN TAXI EN EL PRAT

Dos jóvenes uniformados con llamativas americanas de color amarillo orientarán desde este domingo a los turistas extranjeros que pretendan coger un taxi en el aeropuerto de Barcelona. El servicio ha sido creado por la Corporación Metropolitana de Barcelona (CMB), cuyos responsables aseguran que los chaquetas amarillas no estarán en el Prat para vigilar a los taxistas, sino para ayudar a los visitantes y dar una buena imagen de la ciudad.

La experiencia está prevista en principio sólo para el verano, pero si tiene éxito podría convertirse en indefinida. Además de atender peticiones concretas, los chaquetas amarillas entregarán a los turistas unos trípticos en varios idiomas, en los que



se especifica el precio aproximado de diversos viajes hasta puntos concretos de Barcelona y otras ciudades de Catalunya.

NO VAN CONTRA EL FRAUDE

Los responsables de la CMB que presentaron ayer los chaquetas amarillas insistieron en que el servicio no se ha creado para combatir los hipotéticos fraudes de los taxistas a sus clientes. "Para eso ya están los servicios de inspección", aseguró Joan Laporta, director de los servicios de Transportes, mientras Mercè Sala, vicepresidenta de la CMB, comparaba a los chaquetas amarillas a informadores similares que trabajan en los aeropuertos de París o Bruselas, pese a que éstos pertenecen a empresas privadas.

No obstante, quienes asistieron a la presentación pensaban más en la imagen de ciudades tercermundistas como El Cairo, en cuyo aeropuerto policías armados acompañan al visitante hasta los

taxis, se interesan por el recorrido a hacer e informan del precio a pagar.

Precisamente, el calificativo tercermundista es de aplicación corriente a la situación de los taxis en el aeropuerto, dispuestos en colas interminables y con no pocos de sus conductores agrupados en timbas al lado de la carretera de acceso.

SITUACION DEGRADADA

Para Miguel Tomás, secretario general del Sindicat de Catalunya (STATC, progresista), la creación de los chaquetas amarillas es positiva, "como todo lo que contribuya a mejorar la imagen y la credulidad del sector y paliar la situación degradada del aeropuerto".

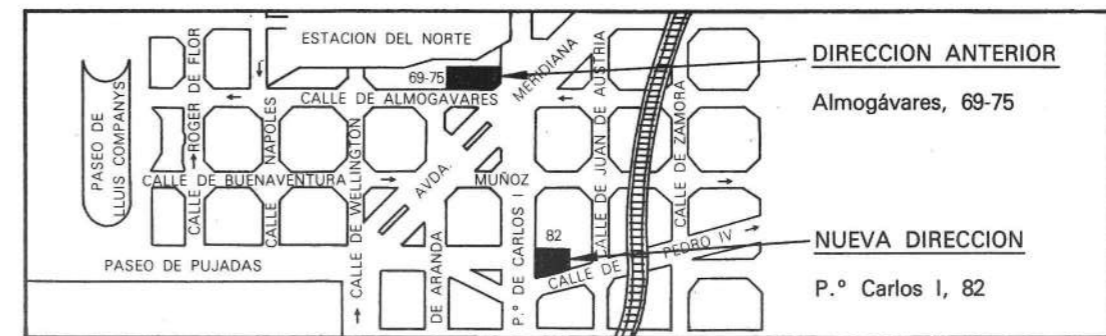
El dirigente del STATC piensa que ningún colectivo sindical de taxistas se opondrá al nuevo servicio —"a quien lo hiciera se le vería el plumero", dice—, que sí puede molestar a grupos no organizados formalmente que actúan de manera poco clara en el aeropuerto.

ARTIL Bazar del Automóvil, S.A. ARTIL

« APERTURA NUEVO LOCAL »

Venta y montaje de neumáticos, equilibrado y alineación de dirección. Exposición y venta de accesorios, baterías, ruedas, fundas.

NUEVA DIRECCION Y TELEFONOS:
P.º Carlos I, 82 - ☎ 309 76 12 - 309 94 80 - 309 49 20 - 08018 BARCELONA



PRECIOS ESPECIALES PARA TAXISTAS EN NEUMATICOS, SERVICIOS, ACCESORIOS Y RECAMBIOS

LLIURAMENT DE PREMIS FOTOGRAFIA "ALBERT FIGUEROA" I DIPLOMES DELS CURSETS PER TAXISTES

El passat dia 20 de Maig a les 19 h. a la sala Catalunya de la CMB, va tenir lloc l'acte de lliurament de premis i diplomes, que va iniciar el Sr. Montfort, assistent en substitució del Sr. Acebillo del INEM, cap de la secció.

"Bona tarda, en primer lloc volia felicitar aquesta iniciativa de la Corporació, i sobretot volia felicitar els instructors i a tots vostès que han assistit, em consta que han fet un esforç, complementari, per a poder fer possible aquest curs. Possiblement una mica curt. Bé, jo volia ser molt breu, comentar-los-hi un parell de coses.

Primerament que en un moment en què tots sembla que estem molt capficats, crec justament, en el tema de les noves tecnologies, crec que és molt interessant que pensem també en aquestes professions que ja podem considerar tradicionals i que pensem, no en la dicotomia entre noves professions i tecnologies, que tothom s'atreveix ja a definir, sinó que són professions o bé que es renoven o estan condemnades a desaparèixer, i que, per tant, es parla en termes de professions que han d'anar renovant-se, i que aquestes noves tecnologies no estan tendint a nosaltres, és a dir, les tenim al nostre abast i que tots tenim força ganes d'entrar en nous temes.

En segon lloc, volia dir-los-hi un desig, un desig que sempre, fonamentalment, és que aquesta iniciativa tingui una continuïtat. Si nosaltres en l'INEM, i penso que les institucions implicades en el tema de la formació del treball, pensem que la formació té sentit i sobretot cobra gran sentit quan no passa un any o passen dos anys i algú de vostès digui allò de què alguna vegada vaig fer un curset, alguna vegada vaig anar a València, o alguna vegada vaig anar a París. Penso que això és important, que la formació, aquesta formació, s'integri dintre d'una formació permanent perquè sinó, dintre d'un any o dos ja s'haurà perdut.

En aquest sentit, dir-los-hi que els desitjo molta sort i que de part de l'INEM els ofereixo la nostra màxima col·laboració. Moltes gràcies."

Ara el Sr. Laporta, que és el director de Serveis de Transports de la Corporació Metropolitana.

"Volem agrair a tots els participants dels cursos de formació el vostre esforç i la vostra participació. Vosaltres, a la vegada, en treieu un rendiment



personal de l'assistència als cursos i esteu fent un servei important a tot el sector del taxi.

L'opinió del ciutadà respecte als taxistes va millorant, i això és bo per tothom. També hem de mencionar les col·laboracions de les associacions professionals i sindicats del sector per la seva labor en la captació de persones que han assistit a aquests cursos.

No cal dir que hem tingut molta sort amb els professors que hem trobat per a donar aquests cursos: l'Adela, la Mercedes, el Josep M.ª, l'Alfons, ... i els coordinadors: l'Àngel i la Victòria que, a la vegada, capitalitzen l'experiència per als nous cursos que es faran en un futur.

No cal dir que organitzar aquests 16 cursos amb prop de 500 participants és una labor important que difícilment hauria tingut èxit sense el treball de la Pilar Molina.

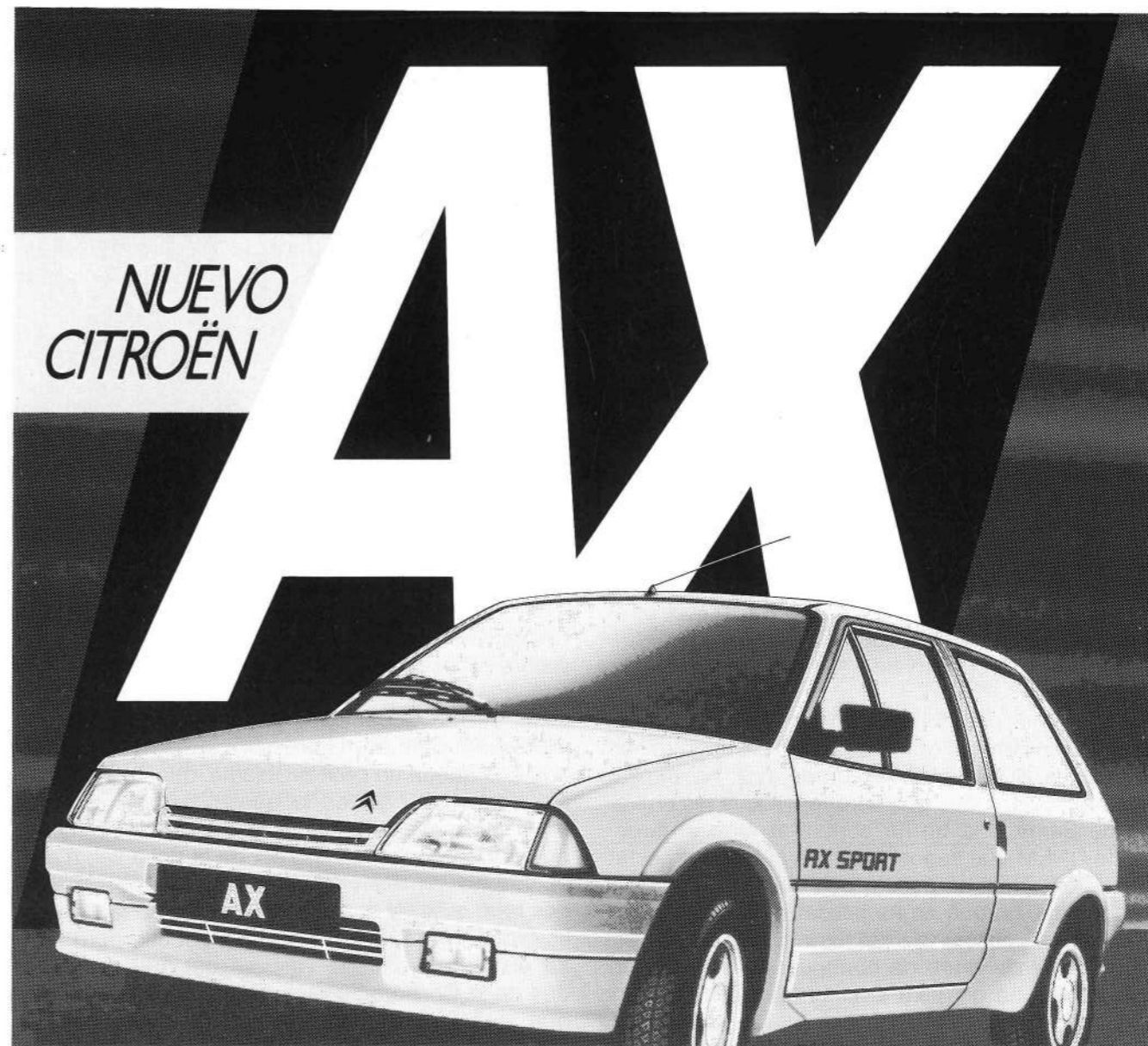
No cal dir, molts m'ho han preguntat, que aquests cursos continuaran, en farem més i aplicarem temes d'acord amb les necessitats que vosaltres cregueu més interessants.

Ara es repartiran els diplomes d'aquests cursos. Només donarem els diplomes dels cursos que ja han acabat o que acaben immediatament, la setmana que ve; els que els seus cursos acaben molt més enllà perquè van començar molt més tard, ja els farem arribar quan acabi el curs.

Evidentment que alguns dels que estan apuntats, per les raons que siguin, no han pogut acudir amb regularitat. Els diplomes només es donaran a les persones que hagin assistit al curs en el qual participaven.

El diploma que donarem és un diploma de l'INEM, que ja sabeu pot tenir un gran interès per diferents motius de tipus laboral, a part de ser la constatació de què heu fet aquest curs.

També la Corporació ha volgut fer un diploma que esperem que tindrà la seva importància per a vosaltres en el futur, ja n'anirem parlant. Aquest diploma de la Corporació us el farem arribar d'aquí uns dies, perquè en aquests moments no el tenim preparat per un motiu molt senzill. Quan els vam



La Revolución por encima de todo.

El nuevo Citroën AX marca un hito en la historia del automóvil. Un coche por encima de lo normal, que revoluciona todo lo conocido. Un coche por encima de lo corriente que deja a cientos de miles de coches irremediablemente anticuados.

Un coche por encima de lo de siempre que sobresale por la belleza de su línea y por su clase. Un coche revolucionario por sus prestaciones, su seguridad, habitabilidad, aerodinámica y fiabilidad.

Así es el AX, creado para apasionar por encima de todo.

LAS PRESTACIONES POR ENCIMA DE TODO

Desde el AX 11 TRE hasta el AX Sport ofrecen las mejores prestaciones de su categoría. Coches ágiles, nerviosos, con brío.

Gracias a su extraordinario nuevo motor TU, de alta tecnología, aleación ligera, árbol de levas en cabeza y con una disposición utilizada en competición

que presenta una robustez excepcional, el AX consigue una velocidad máxima y una recuperación fabulosas, así como un récord absoluto en consumo: 3,9 litros.

La alegría de su conducción se transforma en un verdadero placer por su comportamiento en carretera.

LA SEGURIDAD POR ENCIMA DE TODO

La precisión de la dirección, la absoluta estabilidad, su comportamiento en curvas y su eficacia de frenado, dan como resultado una inigualable seguridad activa.

En materia de seguridad pasiva, la seguridad de los Citroën se materializa en los AX, con unos resultados tres veces superior a las normas vigentes, gracias a los materiales de alta resistencia y a la concepción ultramoderna de su estructura.

LA HABITABILIDAD POR ENCIMA DE TODO

Nunca un coche había resultado tan extraordinariamente amplio como el AX, que conjuga la máxima habitabilidad con la mejor distribución del espacio.

El diseño y dimensiones racionales de su compartimento motor permiten liberar un máximo de espacio consiguiéndose la mejor superficie habitable de su categoría.

El AX está pensado por su cuidada terminación y por su completo equipamiento, para sentir el máximo confort, sobre todo en viajes largos por su resistencia a la fatiga.

LA FIABILIDAD POR ENCIMA DE TODO

El AX ofrece un nuevo concepto de fiabilidad integral. Con una disposición de los órganos mecánicos de cómoda accesibilidad.

El AX ofrece los más bajos gastos en mantenimiento. (Revisión cada 25.000 Kms; cambio de aceite cada 12.000

Kms). Caja de cambios lubricada de por vida. Tratamiento anticorrosivo excepcional.

La política comercial agresiva de la Marca se traduce en las piezas de recambio más económicas del mercado.

Un mínimo entretenimiento y una simplicidad mecánica se unen para conseguir una calidad total.

El AX es la revolución por encima de todos y por encima de cualquier exigencia:

El AX es el más rápido y el más económico.

El AX tiene el mejor coeficiente aerodinámico de su categoría y la máxima habitabilidad disponible.

El AX tiene la mejor relación peso/potencia y la mayor robustez.

El mejor comportamiento en carretera y el máximo confort.

Pruebe un AX, y ese será su mejor argumento.



tenir preparats, el President de la Corporació, el Sr. Pasqual Maragall, ens va manifestar la seva voluntat de signar-los personalment, un per un, i això no ens donava temps de tenir-los avui tots signats perquè són 450. Immediatament que tinguem aquests diplomes signats també els portarem, també us els farem arribar.

Bé, i ara, abans d'entrar en el lliurament de diplomes, voldria comunicar-los-hi que ens acompanya també la Sra. Figuerola, que és família, bé, filla, de la persona que porta el nom del premi de fotografia, que és un antic taxista i que és el que ha donat el nom (persona que ja va morir). Ens acompanya també l'alcalde de Tiana, que és un poble de la Corporació Metropolitana, i a més a més, casualment segons m'han dit, va fer de taxista durant un temps i per això ha volgut acompanyar-nos.

Són molts els taxistes i els que han estat encara ho volen ser més.

I ens acompanya el senyor Joan Torres, que va ser Director de Serveis de la Corporació Metropolitana de Transports i que ara és el regidor de Transports i Circulació de l'Ajuntament de Barcelona.

Bé, fetes les presentacions només queda comentar molt ràpidament que..., bé, jo també quan m'han dit que es lliuraven els diplomes avui, he pensat 'Si va fer quatre dies que vam fer l'inici a les cotxes de Sants', i ja ho he comentat amb el director de l'INEM que segurament els cursos han estat curts. Jo mateix he pensat que només han passat tres mesos, perquè no ha passat molt més.

En tenim consciència del tema i també parlarem amb l'INEM de veure de continuar-ho això. Ja, pel que ell ens ha dit, això continuarà, i caldrà veure que segons quin tipus de cursets hauran de ser més llargs perquè sinó amb prou feines deu donar temps perquè es pugui començar.

Dir-los-hi que la Corporació Metropolitana està amb això i amb la idea que de mica en mica i amb un programa de treball que inclou moltíssimes coses, que potser ara no és el moment de comentar, el que volem és que es vagi millorant el servei de taxistes, perquè, realment, el taxi és la representació de la ciutat. És una representació de la ciutat molt important, de Barcelona, pel seu color! Molt més important que altres ciutats! A d'altres ciutats espanyoles, els taxis, si fa o no fa són del mateix color que els altres vehicles, en canvi a Barcelona ja tenen una significació. Després els que vénen de fora el primer que es troben és al taxista, parlen, li pregunten, és a dir, que... i nosaltres mateixos, quan agafem un taxi també li preguntem quantitat de coses al taxista i això vostès ho deuen saber. Per tant és interessant doncs que el taxista i el servei vagin millorant, no només per la formació, no només pel que vostès puguin explicar, sinó perquè es vagin fent totes les millores tècniques que calguin. És difícil!, però jo penso que ho hen engegat



ja! potser algú dirà: 'Oh! els ha costat engegar-ho!', però en aquests moments penso que ho hem engegat i estem disposats a anar-ho engegant.

I encara que la Corporació com a entitat i com a institució segons la llei del Parlament, desapareix, jo el que els voldria dir és que els que hi estem responsabilitzats i els que representem els Ajuntaments on vostès han donat el servei, tenim molt clar que si desapareix la Corporació existirà una cosa que la substituirà, i allò que la substituirà continuarà amb el mateix camí que em portat fins ara. Ens queda un petit problema, que és el problema de la nova llei en la que hi ha una sèrie de municipis que estan en la Corporació i que, en canvi, no estaran en l'àmbit de l'eix de la nova llei; d'això encara no en tenim la solució, perquè encara no ens hem assegut a discutir el tema amb la Generalitat, que és amb qui ho hem de discutir, però també els voldria dir que l'esperit del que volem fer des de la Corporació Metropolitana és aconseguir que tot el que s'està fent en el servei del taxi és, que no canviï res! Inclús a veure si es pot aconseguir que no canviï l'àmbit i que no tinguem problemes amb els taxistes que d'alguna manera són de Molins de Rei o són de Sant Vicenç dels Horts i que són els que podrien tenir problemes efectius en aquests moments, o són de Sant Cugat del Vallès, o..., em sembla que també està fora, no? o Cerdanyola, que també està fora!

Per tant, que hi ha problemes! que els problemes d'alguna manera, al nostre entendre s'han creat d'una forma que no es tenien d'haver creat perquè no era necessari crear aquests problemes de divisió de la Corporació, però, molt bé! si s'han de fer perquè les lleis ho aproven, s'han d'acatar, que pensin que la nostra voluntat és això que no causi cap dificultat ni al ciutadà, ni sobretot a vostès que són els que estan aquí.

Bé, amb això ja acabaria, agraint la dedicació i agraint, doncs, la consciència de què vostès ho estan fent voluntàriament perquè tenen ganes de millorar. I pensin que si de veritat milloren, els millorarà tot. Potser a curt termini no es nota, però a llarg termini, quan un va millorant se n'ado-

na de què treu un profit de les millores, per tant, que no decaiguin (que diuen) i que vagi endavant, i més cursets i més coses per a millorar el Taxi, i moltíssimes gràcies a tots."

"Ara procedirem al lliurament dels premis del Concurs de Fotografia, i a continuació donarem els diplomes del primer curs d'anglès i turisme. Llegiré l'acta del primer Concurs de Fotografia 'Albert Figuerola'."

"Reunits a la Seu Social de la Corporació Metropolitana de Barcelona, el jurat del primer concurs fotogràfic 'Albert Figuerola' el dia 15 de maig de 1987, amb l'assistència dels senyors: Francesc Català Roca, Obiol Maspons, Colita, Rafael Prades, Joan Laporta i Simó Fàbregas, han pres els següents

ACORDS

PRIMER. – Concedit el primer premi al reportatge fotogràfic dotat amb 50.000,- pessetes, a la senyoreta M.^a José Fernández García per l'originalitat del tema abordat i de la qualitat de la seva resolució.

SEGON. – Concedir el primer premi de fotografia solta, dotat amb 50.000,- pessetes, a la senyoreta M.^a José Fernández García pel valor fotogràfic i simbòlic de l'obra presentada.

TERCER. – Concedir el segon premi de fotogra-

fia solta al Sr. José M.^a Moreno Campos pel tractament singular donat a una imatge habitual del taxi a la ciutat, dotat amb 25.000,- pessetes.

QUART. – Concedir el tercer premi de fotografia solta, dotat amb 10.000,- pessetes, al senyor Marcial Pelufo Imorte per la bona captació de l'ambient de misteri i grandària a la nit barcelonina.

I, 2 accessits, en un **CINQUÈ** punt, concedir un accessit dotat amb 15.000,- pessetes al Sr. Àngel Fernández García per la presentació del lligam entre el sector del taxi i l'aspiració olímpica de la ciutat de Barcelona.

I **SISÈ**, concedir també un accessit, dotat amb 5.000,- pessetes al Sr. Marcial Pelufo Imorte per reflectir un aspecte poc corrent en el món del taxi."

"Si us plau. Es prega s'acostin a recollir els premis: Reportatge fotogràfic i primer premi de fotografia solta, senyoreta M.^a José Fernández García."

APLAUDIMENTS.

"Segon premi de fotografia solta dotat de 25.000 pessetes, al Sr. José M.^a Moreno Campos."

APLAUDIMENTS.

"Un premi de 10.000,- pessetes al Sr. Marcial Pelufo Imorte. El primer accessit de 15.000,- al Sr. Àngel Fernández García; i un altre accessit al Sr. Marcial Pelufo Imorte."

APLAUDIMENTS.

Recambios y equipos de inyección diesel

BOSCH

ENASA

GM y FB

CONDIESEL

CATERPILLAR

Recambios y equipos eléctricos

BOSCH

Filtros de aire y aceite

Recambios adaptables a PEGASO

Distribuidores de Turbo Compresores

KK

recambios auto diesel. s.a.

Jacinto Verdaguer, 13.

Tels.: 331 37 98 - TELE X 54824 RAD-E

HOSPITALET (Barcelona)



INGLES PARA EL TAXISTA

Dada la importancia del conocimiento del idioma inglés por parte del profesional taxista, a partir de este número y con continuación en los sucesivos publicaremos unas lecciones a cargo de D. **Alfonso Corcuera Linares**, profesor de inglés de la Escuela de Taxistas de la CMB.

T. L.

El inglés es hoy en día el idioma universal, alegrándonos muchísimo en este sentido de que nuestro castellano le vaya a la zaga. Pues en el mundo occidental al que pertenecemos, e incluso el Japón, es decir en todos los países de vanguardia en cuanto a la industria, el comercio y los servicios (estos últimos de suma importancia y en los que situamos al taxi) son el inglés y el castellano la vía de comunicación idiomática principal, razón por la que se considera muy importante conocer estos dos idiomas actualmente, asegurándose imprescindibles en un futuro cercano. Debemos tener en cuenta que aparte de los países anglosajones que tienen el inglés como lengua materna, y España el castellano como la suya, estos dos idiomas son el lenguaje hablado y escrito de las dos terceras partes de la población mundial, y precisamente de los pueblos como ya dije antes, que están en la cumbre de la producción, como EE.UU., Inglaterra, Japón y Europa Occidental, y aquellos que forman el inmenso mercado y fuente de materias primas que es Latinoamérica, cuyos límites naturales son el Río Grande, entre Méjico y EE.UU. y la Tierra del Fuego en el Polo Sur.

Consideradas estas razones, así a tan grandes

rasgos, publicaremos en nuestra revista, una serie de elementales, pero básicas, lecciones de inglés, siempre orientadas a las necesidades del profesional de nuestro sector.

Primeramente debemos conocer los pronombres personales:

Se escribe:	Se pronuncia:	Significa:
I	(ai)	Yo
You	(yu)	Tú
He	(ji)	él
She	(shii)	ella
It	(it)	ello, lo (neutro)
We	(ui)	nosotros
You	(yu)	vosotros, ustedes
They	(dei)	ellos, ellas

Seguidamente del verbo TO BE, que significa SER o ESTAR. Conjugamos el presente:

I am (ai am)	Yo soy o estoy
you are (yu ar)	Tú eres, tú estás; usted es, usted está
he is (ji is)	él es, él está
She is (shii is)	ella es, ella está
it is (it is)	es, está
we are (ui ar)	nosotros somos, nosotros estamos
you are (yu ar)	vosotros sois, estáis; ustedes son, están
they are (dei ar)	ellos-ellas son, ellos-ellas están

EJEMPLOS:

I am in Barcelona
You are my friend
He is driving a taxi
She is here
It is nice
We are taxidriver
You are from Germany
They are very kind

VOCABULARIO:

in (in) - en
Friend (frend) - amigo, amiga
a (e) - un, una
nice (nais) - bonito
from (from) - desde
very (veri) - muy
my (mai) - mi
driving (draiving) - conduciendo
here (jia) - aquí
taxi-drivers (taxidreivers) - taxista
Germany (yermani) - Alemania
kind (kaind) - amable
thank you very much (cenquiu veri mach) - muchas gracias
to be continued - Continuará

CONDUZCA MAS Y MEJOR CON UN CITROËN BX



Los nuevos Citroën Bx, son vehículos que, además de sus reconocidas virtudes de robustez, estabilidad y confort, ofrecen a los profesionales del taxi, las siguientes ventajas:

RECOMPRA DE SU ANTIGUO TAXI: Para empezar bien lo haremos en las mejores condiciones.

GARANTIAS: Su BX durante un año en piezas y mano de obra y la suspensión hidroneumática durante dos años con el límite máximo de 100.000 Km.

BAJO CONSUMO: Por ejemplo, el BXD: 4'6 1/100 Km. a 90 Km/h, a razón de menos de 3 pts. Km.

MINIMO MANTENIMIENTO: Sólo hará una visita al taller cada 22.500 Km.

FINANCIACION: Con Financiaciones Citroën encontrará la que se adapte a sus necesidades. Completamente a su medida.

VENTAJAS EXCEPCIONALES

PRECIO ECONOMICO: Usted puede tener un Citroën BX desde 1.051.024 Pts. (Precio especial taxi.) Una sólida inversión a largo plazo.

Y si lo prefiere diesel, puede disponer de un BXD por 1.273.307 Pts., o de un BX 19 TRD con cristales tintados, aire acondicionado y dirección asistida por 1.678.780 Pts.

Estos precios con pintura normal, excepcionalmente bajos, incluyen todo salvo gastos de matriculación y son exclusivamente válidos para los taxis.

SEGURIDAD GARANTIZADA: Con servitaxi Citroën. El servicio que le compensa con 3.500 Pts. diarias en caso de que el coche quede inmovilizado durante más de 24 horas por causas técnicas hasta un máximo de 4 días. Eso que usted sale ganando. Los especialistas, nos dan la razón.

Esta oferta será mantenida excepcionalmente para los afiliados al CSTATE **hasta final de año** por



Comercial Citroën, S. A.
Sucursal Barcelona



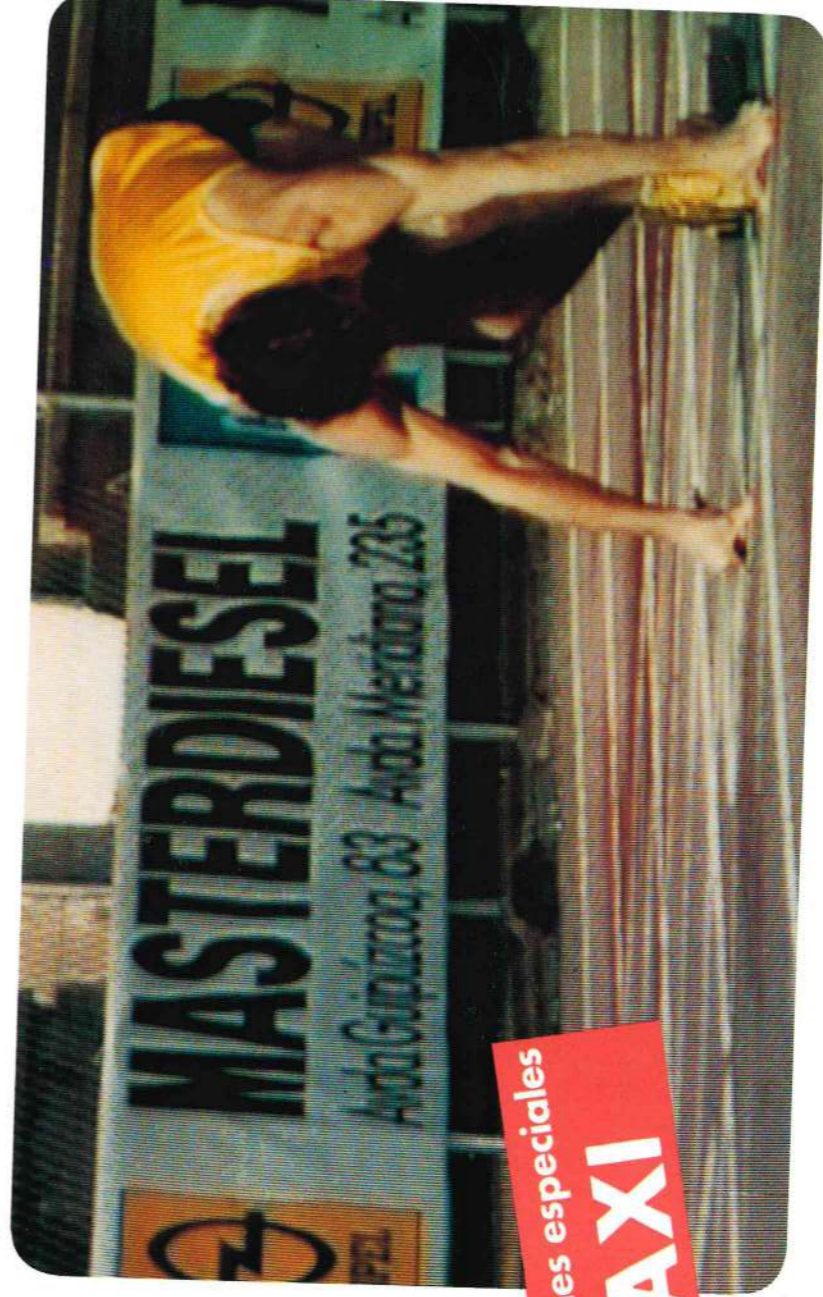
Guipúzcoa, 177 a 191 - 08020 Barcelona

☎ 314 73 11
314 76 51

**Ventajas
sin límites.**
Baterías Bosch.



El Servicio de un Líder



SU CONCESIONARIO OPEL



MASTERDIESEL



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

un profesional siempre busca los servicios de otro profesional.



EL SISTEMA CAESSER LE OFRECE

- CREDITO PARA SU EMPRESA.
- COLABORACION EN EL CONTROL DE SUS GASTOS.
- SEGURIDAD EN EL SUMINISTRO.
- ELIMINACION DE RIESGOS.
- COBERTURA EUROPEA.
- FACTURACION ESTADISTICA.
- RECUPERACION DEL I.V.A.
- SEGURO DE ACCIDENTES PARA LOS CONDUCTORES.

...Y EL PRESTIGIO DE UTILIZAR UNA TARJETA AVALADA POR 25 AÑOS DE SERVICIO AL PROFESIONAL DEL TRANSPORTE, EN ESPAÑA Y EL EXTRANJERO.

SIN NINGUN COSTE ADICIONAL PARA SU EMPRESA

Vd. puede comprobar todas estas ventajas, solicitando su tarjeta de crédito, en cualquiera de las estaciones de servicio asociadas o bien directamente al Departamento Comercial de CAESSER.
JORGE JUAN, 66. 28009 MADRID.



CAESSER. LA TARJETA DE CREDITO AL SERVICIO DEL PROFESIONAL DEL TRANSPORTE

Con motivo del pasado SALON INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL, nuestra revista se vio gratamente sorprendida por un multicolor Stand, donde a través de una pantalla de video y una cuidada exposición se hacian patentes las actividades de una empresa de servicios de automoción, cuyo nombre es CAESSER.



Al solicitar información en el citado Stand fuimos amablemente atendidos por personal del Departamento Comercial de la empresa, el cual nos explicó ampliamente las actividades de CAESSER.

Hace ya 25 años, se creó esta cadena de estaciones de servicio, con un solo y específico fin, facilitar a los transportistas un eficaz y definitivo sistema de "Medios de pago" en sus desplazamientos por todo el territorio nacional, que en aquellos momentos, nos remontamos a los años 60, constituyó la implantación en nuestro país de lo que luego fueron habituales, CHEQUES CARBURANTE.

CAESSER fue asimismo la primera compañía que implantó las tarjetas de crédito, o dinero de plástico, para el suministro en las estaciones de servicio de su red.

En el año 1980, se empezó a implantar en los puntos de venta, la informatización del suministro mediante Terminales de Pista, con tecnología totalmente nacional, creados y desarrollados para CAESSER, siendo también pioneros en esta actividad de alta tecnología. Hoy más del 30 % de la red dispone de este seguro y eficaz sistema de suministro.

Pero CAESSER es algo más, es una Asociación constituida por más de trescientos empresarios del sector de estaciones de servicio, los cuales forman una cadena constituida por 400 puntos de venta, entre los más importantes del país.

Estos puntos de venta están estratégicamente repartidos por las principales ciudades y carreteras de la nación.

Dado los acuerdos que CAESSER tiene concertados con las compañías SHELL, UNION TANK y GDB, el servicio en el extranjero se encuentra garantizado por más de 5.000 estaciones de servicio, desde el norte de Africa a la Unión Soviética y desde Irlanda a Turquía, con unos servicios adicionales de Autopistas, Peajes, Ferries, Asistencias de Aduanas, Talleres, Restaurantes y eficaces sistemas de ayuda las 24 horas.

Esto ha convertido a CAESSER, en la empresa líder en el sector y en una de las más importantes compañías internacionales de MEDIOS DE PAGO.

Existe una faceta muy importante en CAESSER como es la financiación de los suministros en España y en el resto de países donde opera.

A través de acuerdos con importantes entidades bancarias y financieras, CAESSER ofrece, sin ningún cargo adicional, un sistema de crédito, mediante el cual los clientes abonan el suministro y servicios efectuados a fin de mes y con una demora media en el pago de 30 días.

Antes los clientes han recibido una factura completa de repaso, donde figura el lugar de suministro, fecha y hora, servicios utilizados y lo que es muy importante el IVA aplicado y desglosado, soporte éste muy importante en el momento de la desgravación.

Por último el recibo se domicilia en la cuenta habitual del cliente, sin ninguna limitación en cuanto a entidades Bancarias o Cajas de Ahorros, ya que CAESSER pasa los recibos por todas y cada una de las citadas entidades establecidas en España.

Asimismo y como servicio adicional y sin costo para sus clientes, CAESSER tiene contratada una Póliza de Seguro de accidente para todos los conductores que utilizan sus tarjetas, por un importe neto de 1.500.000 Ptas. por muerte o incapacidad permanente.

Todo lo anterior que se nos expuso, hace que la tarjeta CAESSER, sea un eficaz medio de pago, no solamente de los carburantes sino de todas y cada uno de los servicios que se prestan en las estaciones, ya que todos ellos pueden ser abonados con la referida tarjeta.

Entre los más de 70.000 clientes con los que cuenta CAESSER, se encuentran las más importantes Flotas de Transporte, Autobuses, Agricultores, Profesionales del Taxi, y todas aquellas personas que necesitan un eficaz y seguro medio de pago, que les permita circular sin efectivo, con seguridad y sin riesgo. No cabe duda que esto lo proporciona un CAESSER en un Servicio sin Fronteras.

UN POCO DE HISTORIA SOBRE LOS TAXIS DE BARCELONA

— LA PRIMERA EPOCA

Los taxis aparecieron en Barcelona a partir del año 1916 en franca minoría al principio con respecto a los coches de caballos, sin bien en las postrimerías de la Primera Guerra Mundial (1914-1918) su número se incrementó. Recuerdo que al establecerse la paz empezaron a llegar los primeros coches de origen americano —“Buich”, “Chaulerds”, “Chamlers”—, poderosos vehículos hasta 30 H.P. en algunos casos.

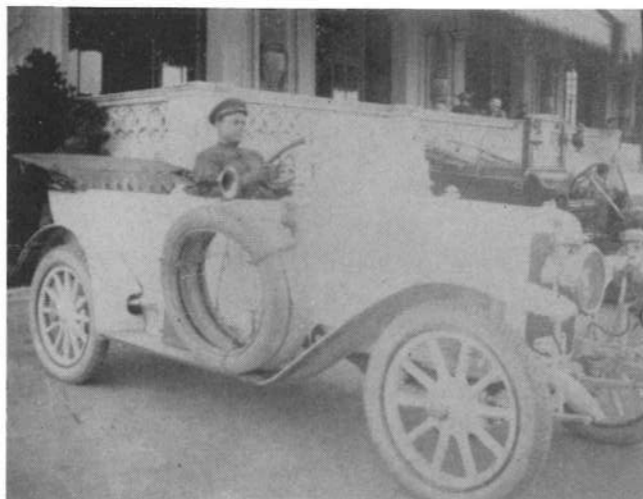
Por aquel entonces existían ya impuestos y el ayuntamiento percibía **mil pesetas anuales de derecho a parada**. Las paradas se hallaban ubicadas en el centro de Barcelona. Las había en Plaza Catalunya (donde está hoy el Corte Inglés, otra bajo las antiguas palmeras), Plaza Urquinaona, Plaza Universidad...

Recuerdo también, como dato anecdótico, la doble función que ejercían algunos coches —franceses en este caso— especialmente lujosos, cuyos conductores los ponían por la noche al servicio de sus propietarios, asiduos del Liceo, y durante el día al de los posibles clientes como cualquier “Taxi Vulgar”.

Era una época reposada y, a decir verdad, también de pobreza y poco trabajo. Por ello, los taxistas pasaban largas horas en las paradas y se les veía asar carne y tirar de la bota de vino bajo las palmeras de la Plaza Catalunya, para comer sin perder el puesto de parada.

La tranquilidad se acabó cuando hizo acto de presencia la “David, S. A.”. Se trataba de una empresa formada por los propietarios de unos cochecitos parecidos a los “Biscuters” de los años 40, cuya sede radicaba en el n.º 230 de la calle Aribau. En aquel edificio de nueve plantas, provisto de todos los adelantos de la época, se controlaba el trabajo incansable de los cochecitos con transmisión de correas, que introdujeron la tarifa de 60 centimos por kilómetro mientras que los demás taxis aplicaban 1 pesetas y 25 centimos y, además, no se movían de las paradas.

Al principio la gente los tomó a broma —los ociosos se divertían contemplando la bajada de señoras emperifolladas de los taxis diminutos— pero, poco a poco, en vista del éxito, los otros propietarios de taxis se alarmaron. Surgió entonces la **Federación de alquiladores de automóviles**, instalada en la calle Aribau n.º 19, con el fin de defender a los pequeños propietarios de la feroz competencia de los David, que acaba de establecer unos talonarios de “tickets” con un 10 % de



descuento. De inmediato, la **Federación** replicó con una rebaja del 20 % mediante unos carnets que regalaba al público. Al mismo tiempo, para diferenciarse, hizo pintar una franja blanca en la carrocería de los taxis federados y colocó en las puertas una calcomanía con su emblema.

A la guerra entre los grupos se sumó otra entidad, la “Unión de autociclos taxis”, con un modelo de coches franceses, marca “La Licorne”. Dicha entidad aplicó desde sus inicios el descuento del 30 %.

Hasta el año 1926 se mantuvo la tarifa de 60 céntimos por kilómetro y 4 pesetas por hora de espera. Sólo los coches más grandes, condenados a desaparecer con la paulatina popularización del taxi, mantuvieron una tarifa de 1,25 pesetas.

Los datos e informaciones correspondientes a esta primera época del taxi, se han recopilado del trabajo “Los Taxis Barceloneses” del Sr. Ortega.

Las fotografías que aparecen a lo largo del mismo han sido gentilmente cedidas por Bartolomé Serra de su colección particular.

DESDE EL AÑO 1928 HASTA EL ADVENIMIENTO DE LA REPUBLICA

LA EXPOSICION INTERNACIONAL 4.000 LICENCIAS

El año 1928 fue muy bueno para el taxi, pues la proximidad de la Exposición Internacional —que se inauguraría el 19 de mayo de 1929— atraía gran cantidad de personas a nuestra ciudad. Sin embargo, fue también durante este año de bonanza cuando surgieron dos problemas nuevos para el taxi. Por un lado, apareció otra empresa. Taxis de Barcelona, con un modelo francés, el Citroën B-14, pintado de azul y con ventanillas blancas, cuya característica diferencias con respecto a las otras compañías era la no aceptación de propinas. Además, sus empleados trabajaban con una disciplina todavía más férrea que los de la David, S. A. El



ayuntamiento fue el responsable del segundo de los problemas apuntados. Ante la inminencia de la apertura de la Exposición, a la que consideraba como un maná de duración ilimitada, concedió licencias a todo aquel que se presentó con un coche nuevo. Así llegamos a las 4.000 licencias, que resultaban en la época, tan excesivas como las 11.000 de hoy día.

NUEVAS EMPRESAS

Todavía surgieron, sin embargo, varias empresas que pretendían disputarse el reducidísimo mercado: Taxis Ciudad, Taxis Agreración, Taxis Catalunya, Taxis Alianza, etc. El bombazo final lo atestó otra entidad, Taxis Fortuna impuso la carrera a peseta para itinerarios fijos de distancias aproximadas. Sus carreras habituales eran Puerto-Hostafrancs, Plaza España-Cerdeña, Travesera de Gracia-Puerto. Tratando de no quedarse atrás, Taxis Agreración ideó otro método para captar clientes: ni más ni menos que devolver 50 céntimos por cada peseta del importe de la carrera. Al principio la medida constituyó un éxito; sin embargo, de inmediato se fue deteriorando el invento, tan pronto como los taxistas comenzaron a cobrar en vales prácticamente inútiles.

LA RESISTENCIA DE LOS PARTICULARES

Los particulares no podíamos competir en igualdad de condiciones con todas aquellas empresas y nos fuimos hundiendo paulatinamente. También la David se resintió, dado que su funcionamiento a base de asalariados la incapacitaba para rebajar precios. Vino entonces el final de la Exposición y se inició el breve mandato del general Berenguer. Entretanto, la David se las había ingeniado para sobrevivir creando otro nombre —“Goliat”—, con el fin de poder trabajar sin perder el ancestral prestigio —“La David nunca rebaja”— que poseía de forma absolutamente falsa, pues ella había sido la pionera de las rebajas.

Los taxistas nos defendimos como pudimos contra aquellos monstruos que todo lo intentaron para

arruinarse. Las empresas trataron de atraerse alguno de nosotros con la intención de dividirnos y, aunque en casos aislados lo consiguieron, la mayoría nos mantuvimos firmes hasta el advenimiento de la República el 14 de abril de 1931.

EL PERIODO REPUBLICANO

EL AÑO 1931. LOS “SEVILLANOS”

El dicho popular “para arreglar las cosas hace falta que estén rotas” era perfectamente aplicable a nosotros, los taxistas, pues estábamos destrozados social y económicamente, después de la larga lucha mantenida. El primer ayuntamiento republicano se hizo perfecto cargo de cual era la situación y prometió acabar con el caos imperante en el mundo del taxi. Las nuevas medidas empezaron a aplicarse ya en el año 1931 y hasta la David se sumó a la reforma del sector, vendiendo sus coches a los asalariados a cambio de que éstos se comprometieran a pagar una peseta diaria y a suministrarse en sus dependencias. Vendiendo asimismo un nuevo tipo de Citroën, el C-4, con estas condiciones, y a dicho modelo se le apodó “Sevillano”, nombre aplicado a unos duros de plata de difícil circulación.

LA CONFERACION. EL COLOR AMARILLO Y NEGRO

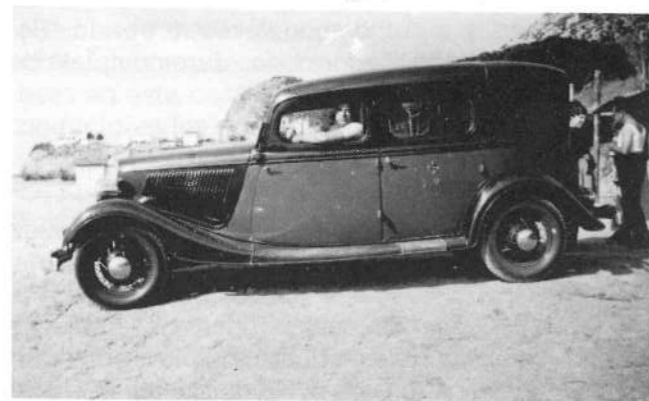
Lo más importante de este período fue sin duda la formación de la “Confederación de la Industrial del Taxi”, cuyas bases se aprobaron, previas reuniones a las que asistieron todas las entidades incluida la David. Sin embargo, cuando posteriormente se dio la orden del pintado de los taxis amarillo y negro, que ya estaba cumpliendo el ayuntamiento y la mayoría de los taxis, ésta se volvió atrás y se negó a cumplir el acuerdo del consistorio. Se declaró entonces la huelga general de taxis y los empleados de la David, los únicos esquirols, trabajaron protegidos por la guardia de asalto republicana, sin que esta presencia supusiera un freno efectivo a la violencia de los huelguistas.



La situación se arregló con la llegada a Barcelona de Don Marcelino Domingo, Ministro de Justicia, que alentó al alcalde a cumplir el acuerdo municipal y a liberar a los huelguistas detenidos. Inmediatamente después de establecer el orden, el teniente alcalde de transportes, Don Jaime Vachier Pallé, convocó una reunión en el Parque de la Ciudadela, para tratar de las licencias. Se adjudicó el número de calca por orden de representación y el número alcanzado con motivo de la Exposición -4.000- se redujo a 2.651.

EL AÑO 1932. LA DAVID OTRA VEZ

La David se negó a presentarse a esta reunión a lo que no dejaron de comparecer los propietarios de sus taxis-no de las licencias-. El Ayuntamiento les adjudicó la licencia que llevaban en su coche y David, S. A. reclamó judicialmente las 728 licencias de las que, a su entender, se la había desposeído ilegalmente. El escándalo se produjo cuando en pleno régimen republicano, la empresa ganó el pleito. El Ayuntamiento optó -la otra posi-



bilidad era pagar una indemnización de tres millones de pesetas- por devolver las licencias que en la práctica quedaron congeladas porque la ciudad no necesitaba un aumento de taxis.

A pesar de estos casos de prepotencia, se había logrado por fin la unificación de todas las entidades salvo la David, que no aceptó quitar las calcas y su pintura, aunque si lo hicieran los que habían comprado sus coches. Los antiguos asalariados de la David se convirtieron en la "Cooperativa de Taxistes Associats", pero, con anterioridad se había formado ya otra cooperativa, "Cámara del Taxi", afiliada a la Confederación, y ambas se repartieron el trabajo y las licencias hasta el estallido de la guerra el 9 de julio de 1936.

LOS TAXIS EN LA GUERRA CIVIL

"EL CUERPO DE TREN"

Ante la situación tan precaria, casados de la inactividad forzosa o bien identificados con la ideo-



logía de los sindicatos o con la causa republicana, muchos taxistas abandonaron su antiguo oficio para enrolarse en el "cuerpo del tren", una organización militar destinada a atender cualquier actividad relacionada con el transporte y que fuera necesaria para la guerra. Muchos de estos compañeros se convirtieron en oficiales. Resultaba curioso verlos en retaguardia con sus galones de capitán, de comandante... Algunos de ellos se habían quedado dedicados al taxi en unas condiciones tan precarias que los miraban con envidia.

Los hubo que se adhirieron a la otra central sindical. Estos fueron mucho más afortunados en el terreno estrictamente material y además corrieron menos riesgos. En general, pasaron a formar parte de servicios oficiales, de modo que conservaron sus coches y pudieron equiparlos y mantenerlos relativamente bien. De hecho, sus taxis fueron casi los únicos vehículos que se salvaron.

LAS CONSECUENCIAS DE LA GUERRA

Cuando por fin terminó la guerra, no quedaba nada de nuestras anteriores organizaciones y cooperativas. Teníamos que volver a empezar de cero. Entre los principales problemas que se nos planteaban, el más terrible era sin duda intentar reconstruir nuestros vehículos, convertidos prácticamente en chatarra.

El nuevo régimen dio los primeros pasos para intentar reconstruir el sector en marzo de 1939, pero fueron infructuosos. Convocados por alguien que nada tenía que ver con los taxistas, en los bajos de los edificios David, S. A., asistimos con desconfianza a una sesión que no dio resultados.



Posteriormente, constituido ya el Sindicato del Transporte, nos repartieron unos impresos con quince líneas, donde debíamos proponer a otras tantas personas para el grupo sindical y así nació el Subgrupo IV del Grupo 1.º del Sindicato de Transportes. Poco después se imponía de nuevo el color, tarifa y entidad única y se fue una época más de la historia del taxi de Barcelona.

En nuestra memoria perduraba todavía el grato recuerdo de la Confederación de la Industria del Taxi y los terroríficos momentos vividos durante la guerra, recuerdos que hoy se han vuelto muy viejos, y que pertenecen a unos tiempos que muy pocos de los taxistas barceloneses actuales vivieron.

ESTALLA LA CONTIENDA

En plena época republicana -los años de Ayuntamiento republicano fueron una de las etapas más normales que han vivido los taxistas de Barcelona- nos sorprendió el levantamiento militar. A partir de ese fatídico 19 de Julio de 1936, se inauguró un período de caos y amargura que afectó también, como no, al colectivo del taxi.

Sofocada la insurrección, con Barcelona leal a la República y habiendo adquirido las dos centrales sindicales mayoritarias, una de ellas de enorme

poder, tomó a su cargo casi la totalidad de los Taxis y del personal que dependía de ellos: propietarios y asalariados. De este modo comenzaban los años de la colectivización del taxi.

LA COLECTIVIZACION DE LOS TAXIS

Para el funcionamiento de los taxis colectivizados se dispusieron una serie de medidas para ordenar el sector y posibilitar el mantenimiento de los vehículos. A tal fin se requisaron varios garajes y postes de gasolina, así como piezas y herramientas pertenecientes a las dos cooperativas que funcionaban hasta el estallido de la contienda. Además se fijó una semana de 60 pesetas para todos los trabajadores.

Sucedió sin embargo, que la mayoría de los vehículos fueron a parar a unos locales situados en la Avenida María Cristina, donde quedaron hacinaados a la espera de mejores tiempos. Esos mismos locales se habilitaron para servir de taller de reparación. Sólo algunos cientos de taxis continuaron en servicio, aunque en realidad poco servicio pudieron prestar a causa de la escasez de gasolina. La gasolina se había convertido en un bien apreciadísimo para la guerra y prácticamente todo el combustible emprendía el camino del frente.



MONTEPIÓ DE SAN CRISTÓBAL

CHÓFERES DE BARCELONA

AUTOMOBILISTA



● DEFENSA JURIDICA PER RESPONSABILITAT CRIMINAL
● RECLAMACIÓ DE DANYS AL VEHICLE

Para una más amplia información e inscripciones dirijase personalmente, o por escrito, a nuestras oficinas:

PROVENZA, 173
BARCELONA-36

o bien llamando a| teléfono
253 40 05

y será debidamente atendido

CIRCULACION EN BARCELONA

CONSEJO CONSULTIVO DE CIRCULACION Y SEGURIDAD VIAL

El Area de Transporte y Circulación del Ayuntamiento de Barcelona ha elaborado la Memoria de su Consejo Consultivo de Circulación y Seguridad Vial, en la que se reflejan sus actividades durante el cuatrienio 1983-1987.

El consejo reúne a todas aquellas Entidades y Asociaciones que son representativas de los diferentes sectores que inciden en la circulación y el transporte en nuestra ciudad. El Area de Transportes y Circulación ha considerado necesaria la articulación, como elemento informador e inspirador de sus actuaciones, de la participación de los diferentes colectivos que se identifican como sujetos pasivos de movilidad.

Este Consejo está formado por treinta entidades. A fin de desarrollar sus funciones, el Consejo Consultivo estructura su funcionamiento en pleno y comisiones de trabajo, de carácter abierto y dedicadas al análisis de temas específicos.

DATOS GENERALES

El número de vehículos que circulan por nuestra ciudad ha incrementado rápidamente durante los últimos años, teniendo actualmente un parque automovilístico superior a 750.000 vehículos. De esta cifra unos 620.000 son turismos. Ello significa que por los 1.200 Km. de calles circulan alrededor de 1.100.000 vehículos por día y la distancia media de un viaje es de 3 a 4 Km. en los recorridos dentro de la ciudad.



REGULACION DEL TRAFICO

El tráfico está regulado actualmente por 900 instalaciones semafóricas, de las que unas 450 están conectadas al Centro Regulador, lo que permite una actuación dinámica de control. La ayuda a la regulación viene también determinada por 21 cámaras de T.V. en circuito cerrado que proporcionan las imágenes al centro de control. Además se están conectando 20 cámaras fijas desde el reciente inaugurado túnel de la Rovira.

SEÑALIZACION

Durante los últimos cuatro años se ha ampliado el kilometraje del carril bus-taxi, se han pintado más de 500.000 metros cuadrados de señales viales, se han colocado más de 4.000 nuevos módulos de señales informativas, se han renovado y pintado más de 20.000 señales de tráfico y se han efectuado 38 instalaciones semafóricas nuevas.

En este cuatrienio se han efectuado asimismo una serie de actuaciones especiales, como por ejemplo la operación Navidad, el cambio de sentido de las calles Mallorca y Valencia, la entrada restringida a las playas de la Barceloneta y la nueva ordenación de las esquinas del Ensanche (carga y descarga).

SEGURIDAD VIAL

Los accidentes de tráfico que se han producido durante estos cuatro años han sido inferiores respecto al año de mayor número de accidentes que fue 1970. Durante el pasado año el número de accidentes con víctimas fue de 9.900 y en ellos se registraron 12.500 víctimas con un total de 71 muertos.



CIRCULACION EN BARCELONA



A pesar de ello se ha conseguido frenar el aumento del número de accidentes durante los últimos años, y se espera que en el presente el número de accidentes sea ligeramente inferior. La mayor dificultad que tenemos para circular con relativa comodidad es la falta de vías de enlace, como pueden ser los cinturones. Por ello se han realizado diversas actuaciones municipales en la red vial básica que permite evitar el paso obligatorio por el centro de la ciudad, potenciando unos ejes alternativos, como por ejemplo: Entença-Numancia, Valencia-Mallorca, Túnel de la Rovira-Lepanto-Padilla y Felipe II-Bac de Roda.

Como consecuencia de estas mejoras el tráfico y las velocidades se han estabilizado en el centro de la ciudad, incrementándose en la periferia.

APARCAMIENTO

En lo que se refiere al aparcamiento, Barcelona tiene un déficit de unas 150.000 plazas en nocturnidad. La Societat Municipal d'Aparcaments ha actuado en este sentido:

- Aumentando la oferta de plazas para estacionamiento de corta duración mediante el programa Area. Actualmente existen 3.850 plazas, distribuidas en 28 zonas, con una media de utilización de 6,5 vehículos-día.
- Aumentando la oferta de plazas de aparcamiento para residentes. Actualmente existen 5 aparcamientos con un total de 1950 plazas, y se está procediendo a la construcción de 4 más (P. Valladaura, Francesc Cambó, Gal·la Placidia, Mercado de St. Antoni). Lo que significa un total de 1459 plazas nuevas.

VELOCIDADES

Las velocidades se mantienen estables, favorecidas, entre otros factores, por el mismo sistema de regulación de tráfico que permite la posibilidad de incrementar las fases de paso con zonas verdes, en los momentos en que se produzca una mayor demanda.

COMPOSICION DEL CONSEJO CONSULTIVO DE CIRCULACION I SEGURIDAD VIAL

- Area de Transportes y Circulación
- Transportes de Barcelona
- Sociedad Municipal de Aparcamientos
- Consejo Coordinador del Servicio Municipal del Taxi
- Corporación Metropolitana de Barcelona
- Amigos de la Ciudad
- Asociación de Transportistas Autónomos de Catalunya (ASTAC)
- Cámara Oficial de Comercio, Industria i Navegación de Barcelona
- Consejo de Gremios de Comercio de Barcelona
- Transprime
- Montepío San Cristóbal
- Unión de Consumidores de Catalunya (UCC)
- Asociación Catalana de Empresas de Transporte (ACET)
- Asociación de Consumidores y Usuarios
- Prevención de Accidentes de Tráfico
- Real Automóvil Club de Catalunya (RACC)
- Sindicato de trabajadores del Taxi en Catalunya (STATC)
- Transcalit (Viajeros)
- Transcalit (Mercancías)
- Federación Catalana Empresarial de Autotransporte
- Federación de Gremio de Detallistas de Productos
- Federación Provincial de Autoescuelas de Barcelona
- Gremio Provincial de Transportes y Maquinaria de la Construcción y Obras Públicas de Barcelona
- Gremio de Garajes
- Gremio de Talleres de Reparación de Vehículos
- Cruzada de Prevención en Ruta
- Eca. Inspección de Vehículos, S. A.
- Federación Asociación de Vecinos de Barcelona
- Federación Catalana de Transporte de Mercancías

- Sr. Antoni García Miñarro
- Sr. Jacint Humet i Palet
- Sr. Francesc Mir i Espinet
- Sr. César Mora



En París nos envidian

¡La TAXI CARD!

Una tarjeta para pagar el taxi. Y es que en Barcelona hay imaginación, ideas que nos están dando fama de innovadores en las grandes capitales del mundo.

La TAXI CARD. El pago limpio, cómodo y siempre a punto. Para dotar de un instrumento más de trabajo a quienes se desplazan continuamente por motivos profesionales. Para controlar de forma eficaz los gastos de transporte en la empresa. Para atender viajes imprevistos.

La TAXI CARD hace más rentable su tiempo y su capacidad de gestión.

La modalidad de «tarjeta temporal» une a todas las ventajas de la TAXI CARD la del prestigio, ya que vd. podrá obsequiar a invitados, congresistas, asistentes a ferias y convenciones, etc.

TAXI CARD, la manera más eficaz, rápida y cómoda de circular por el Area Metropolitana de Barcelona.

TAXI CARD, el placer de viajar en taxi.



CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA

Información: Tel. 336 00 00

 "laCaixa"
CAIXA DE PENSIONS

CONFEDERACION



CONFEDERACION SINDICAL
DE TRABAJADORES AUTONOMOS
DEL TAXI DE ESPAÑA

PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE REALIZAN DIVERSAS MODIFICACIONES EN EL REGLAMENTO NACIONAL DE LOS SERVICIOS URBANOS E INTERURBANOS DE TRANSPORTES EN AUTOMOVILES LIGEROS

En la prestación de los servicios urbanos e interurbanos de transporte de viajeros en automóviles ligeros, con origen o destino en puntos específicos de gran generación de transporte, como Puertos, Aeropuertos y Estaciones Ferroviarias o de Autobuses, se han puesto de manifiesto, que no siempre están garantizados los derechos de los usuarios en cuanto al importe de las tarifas a abonar. Ello aconseja instrumentar la posibilidad de que por los Entes en cada caso competentes, se pueda establecer tarifas fijas —no medidas por contador— de acuerdo con una fórmula adecuada que las haga variables, lo que obliga a modificar el artículo 2.º, párrafo primero y el artículo 22, ambos del Reglamento Nacional antes indicado.

De otro lado, resulta conveniente actualizar el contenido del artículo 46 del referido Reglamento, aumentando el importe del cambio de moneda que los conductores de los vehículos están obligados a facilitar a los usuarios.

Por último, conforme se deduce del Reglamento Nacional antes indicado, los autotaxis y los autoturismos son vehículos automóviles de idénticas características, que si bien en la prestación del servicio de transporte de personas al que están destinados, se encuentran amparados por licencias mu-

nicipales de distinta clase —Clase A) y Clase B)—, ambos realizan ese servicio tanto dentro como fuera de los núcleos urbanos de población, por ello resulta conveniente aproximar su denominación que pasará a ser de auto-taxi de clase A y de clase B, deberán llevar igual que los de la clase A, signos externos de identificación, y asimismo, que en determinados casos puedan ir provistos de aparatos taxímetro. Dicha aproximación de régimen jurídico y de denominación, además de los efectos racionalizadores que en sí misma encierra, permitirá que la legislación de otros sectores que haga referencia a los autotaxis, sea aplicada tanto a los de clase A como B lo cual, dada la similitud de las funciones que ambos realizan, resulta totalmente coherente.

En su virtud, a propuesta de los Ministerios para las Administraciones Públicas y Transportes, Turismo y Comunicaciones y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día.

DISPONGO:

Artículo único. El Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transporte en automóviles ligeros, aprobado por el Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, quedará modificado de acuerdo con la redacción que para aquéllos de sus preceptos que se citan, se establece en este Real Decreto:

1. El párrafo 5.º del artículo 1.º quedará redactado así:
"En la prestación de los servicios regulados en este Reglamento se deberán respetar las normas previstas en la legislación de transportes por carretera cuando los vehículos autorizados realicen servicios de transporte interurbano".
2. El artículo 2.º quedará redactado así:

CONFEDERACION

"Los servicios a los que se refiere este Reglamento podrán establecerse bajo las siguientes modalidades:

1.º Auto-Taxis clase A) Vehículos que prestan servicio medido por contador taxímetro, ordinariamente en suelo urbano o urbanizable definido por la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana o en su caso, en las Áreas de prestación conjunta, o Áreas unificadas de servicio, constituidas con arreglo a lo dispuesto en la normativa de Ordenación de Transportes Terrestres, o conforme a las previsiones sobre sistemas de coordinación regulados en la legislación de Régimen Local.

Se exceptúa de la medición de esta clase de servicio por contador taxímetro, el supuesto previsto en el párrafo tercero del artículo 22 de este reglamento.

2.º Auto-Taxis clase B) Vehículos que presten servicios dentro o fuera de los núcleos urbanos antes dichos, en principio sin contador taxímetro salvo que el órgano competente para el otorgamiento de la autorización interurbana determine expresamente lo contrario.

3.º Especiales o de abono clase C) Vehículos que prestan servicios dentro o fuera de los núcleos urbanizados, diferentes a los de las clases anteriores ya sea por su mayor potencia, capacidad, lujo, dedicación, finalidad, etc., ya porque los conductores tienen conocimientos acreditados superiores a los obligados e inherentes a los de su profesión y apropiados a la especialidad que les caracteriza (turística, representativa, etc.)."

No se podrán crear ni conceder licencias de Autotaxis clase B, cuando existiesen otorgadas en el mismo municipio licencias de Auto-Taxi A.

3. La totalidad de las referencias realizadas en el Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo y en las demás disposiciones que se refieran a los mismos a Auto-Taxi y a Auto-Turismo, se entenderán sustituidas respectivamente por Auto-Taxis y Clase A), las realizadas a Auto-Taxis y por Auto-Turismos, Clase B), las realizadas a Auto-Turismos.

4. El artículo 22 quedará redactado así:

"El régimen tarifario aplicable a los servicios urbanos e interurbanos regulados según este reglamento, se establecerá por las administraciones en cada caso competentes sobre el servicio, previa audiencia de las Asociaciones Profesionales de Empresario y Trabajadores representativa del Sector y las de los Consumidores y Usuarios.

Será obligatoria la colaboración del correspondiente cuadro de tarifas en el interior del vehículo, en lugar visible para el público. En dicho cuadro

se contendrán los suplementos y las tarifas especiales que proceda aplicar para determinados servicios con ocasión de traslados a Campos Deportivos, Aeropuertos, Puertos, Estaciones Ferroviarias o de Autobuses, Cementerios y otros, o la celebración de Ferias y Fiestas, en especial Navidad y Año Nuevo. En los Servicios que se realicen con origen o destino en puntos específicos de gran generación de transporte de personas, como Puertos, Aeropuertos y Estaciones Ferroviarias o de Autobuses, se resultase conveniente para mayor garantía de los usuarios, los entes en cada caso competentes, excepcionalmente, podrán establecer tarifas fijas que se determinarán en base al lugar de iniciación y finalización del trayecto, pudiéndose zonificar a tal efecto las ciudades o el territorio en que se preste servicio.

Las tarifas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios, habilitándose por las Administraciones competentes, en cada caso, sobre el servicio, los medios para el debido control de la aplicación de las que se establezcan".

5. El artículo 33 quedará redactado así:

"Los Auto-Taxis Clase B) deberán llevar signos distintivos que fijarán los correspondientes Ayuntamientos, tales como colores o franjas especiales, y el escudo de la ciudad estampado en las puertas, así como el número de licencia, que posibiliten su fácil identificación."

6. El artículo 46 quedará así:

"Los conductores de los vehículos que presten servicios de las Clases A) y B) están obligados a proporcionar al usuario cambios de moneda metálica o billetes hasta cantidad de 2.000 pesetas. Si tuvieran que abandonar el automóvil para cambiar moneda a la de 2.000 pesetas indicada, pondrán la bandera en punto muerto.

DISPOSICION ADICIONAL

Se autoriza a los Ministerios para las Administraciones Públicas de Transporte, Turismo y Comunicaciones para dictar las disposiciones que resulten necesarias para la ejecución y desarrollo de este Real Decreto.

CONFEDERACION

ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA PORTUGUESA Y EL GOBIERNO DEL REINO DE ESPAÑA SOBRE TRANSPORTE PUBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA EN VEHICULOS HASTA NUEVE PLAZAS INCLUIDO EL CONDUCTOR

Artículo 1.º

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 2.º y 3.º, no precisarán autorización los transportes de viajeros efectuados por medio de vehículo de transporte público de hasta nueve plazas, incluido el conductor, matriculados en el territorio de una de las partes contratantes y que circulen por el territorio de la otra parte contratante.

2. Para la realización de los transportes mencionados en el número anterior deberá cumplimentarse una hoja de ruta, cuyo modelo forma parte integrante del presente acuerdo.

Artículo 2.º

1. La entrada en vacío de los vehículos mencionados en el artículo anterior en el territorio de la otra parte contratante quedará condicionada al cumplimiento de los siguientes requisitos:

- Los viajeros a transportar deberán ser de nacionalidad del país de matriculación del vehículo.
- Deberá comprobarse que el servicio fue previamente solicitado.
- Salvo caso de fuerza mayor la salida en el viaje de vuelta deberá realizarse dentro de las veinticuatro horas siguientes a la entrada del vehículo.

2. A efectos de lo dispuesto en el número anterior, los nombres de los viajeros a transportar en el viaje de regreso deberán anotarse en la hoja de ruta antes de la entrada del vehículo en el territorio de la otra parte contratante.

3. En el viaje de vuelta podrá transportarse, como máximo, un viajero cuyo nombre no conste en la relación elaborada en los términos indicados en el n.º 2.

Artículo 3.º

En las entradas en carga queda prohibido el transporte de viajeros diferentes a los del trayecto de regreso.

En el autolavado más moderno de Europa los precios se encogen.



A-WAGON trabaja de manera totalmente electrónica con tecnología proveniente de Estados Unidos de América. Eso le convierte en el mejor de Europa, tanto en el lavado como en el secado.

Y ahora, si nos presenta esta postal, le descontaremos 250 ptas. en cualquiera de nuestros 12 amplios sistemas de lavado.

Traiga su coche a A-WAGON. Le aseguramos que le quedará todo limpio (menos su cartera, por supuesto).

Provenza, 323 (entre Gerona y Bailén)

250 ptas. de descuento
presentando este anuncio en
cualquiera de nuestros
12 sistemas de lavado

CONFEDERACION

Artículo 4.º

1. El presente Acuerdo entrará en vigor el primer día del tercer mes siguiente a la fecha en que las partes contratantes se hayan comunicado mutuamente por escrito, vía diplomática, que se han cumplido los requisitos establecidos por la legislación interna de cada una de ellas.

2. Este acuerdo será válido por un año a partir de la fecha de su entrada en vigor, prorrogándose automáticamente de año en año, salvo denuncia, por escrito, por cualquiera de las partes contratantes, seis meses antes de finalizar el plazo de validez.

HORARIOS Y DIRECCIONES DE ESTACIONES DE SERVICIO DE G.L.P.

POSTES Y FACTORIA. (Funcionan solamente en jornada de 8 de la mañana a 3 y 1/4 de la tarde, los días laborables, excepto Barcelona que cubre de 8 a 22 horas).

BARCELONA. P.º de la Zona Franca - c/. de los Motores, s/n. - Hospitalet de Llobregat - Tels. (93) 332 72 00 - 332 27 96 - 332 04 91. Horario: Laborable de 8 horas a 22 horas Sábados de 8 horas a 15 horas.

MADRID. Ctra. de Andalucía, Km. 9,2 - Villaverde. Tel. (91) 797 12 00.

PALENCIA. Carretera de Burgos a Portugal, Km. 80 Soto de Cerrato - Tel. (988) 77 34 56 (Incluye de 3 y 1/4 a 10 y 1/2 tarde laborables).

SEVILLA. Carretera Isla Menor, Km. 4 - Dos Hermanas - Tels. (954) 69 28 00 - 69 28 08 - 69 28 12 - 59 28 50.

VIGO. Carretera de Vigo a Madrid, Km. 4,5 Kmos. (Pontevedra) - Tel. (986) 27 11 00.

ALICANTE. Carreteras de Alicante a Elche Km. 8'5 (Esta factoría no funciona por trabajos de mantenimiento desde el día 13 al 19 de abril) Tels. (965) 28 27 22 - 28 28 90.

ESTACIONES DE SERVICIO

(Las 24 horas del día)

MADRID. M-30 en su confluencia con la c/. Menéndez Alvaro - Tel. (91) 239 67 67.

ZARAGOZA. Unión Profesional de Automóvil, S. A. Carretera de Castellón, Km. 4,9 Tel. (976) 49 80 66.

EL STATC Y LA MEJORA DE GLP PARA TAXI

Desde hace años el STATC planteó una serie de reivindicaciones que suponían una mejora importante en las condiciones de vida del taxista.

Dentro de estas reivindicaciones figuraba el uso del "butano" a granel.

Los taxistas catalanes miraban con envidia a sus colegas italianos que disfrutaban de un combustible barato y limpio y que además ¡oh, asombro! disponían de él al igual que la gasolina.

El STATC, gracias al tesón y esfuerzo de sus hombres consiguió que se pusiera en funcionamiento un surtidor en la Zona Franca de Barcelona. No obstante, ésta no es solución suficiente por lo que ahora nos hemos dirigido al Ayuntamiento de Badalona, para que conceda unos terrenos municipales a fin de ubicar una planta expendedora nuestra.

Asimismo es idea del STATC crear junto a esta planta unos talleres especializados en el butano del taxi, a fin de asegurar un perfecto mantenimiento del vehículo.

En fin, ideas y ganas no nos faltan, ahora sólo quedan dos cosas: que la Administración nos escuche y que todos los afiliados luchemos por conseguir estas mejoras, porque el Sindicato somos todos. y recordar que la Administración sólo nos oír si nos hacemos oír.

Francisco Murillo

ECOTEMP

NO TIRE EL CALOR VALE DINERO

MANTIENE LA CALEFACCION DE SU VEHICULO DESPUES DE HABER PARADO EL MOTOR



NO ESPERE AL INVIERNO, EL FRIO LE SORPRENDERÁ. PLANTEESE AHORA LAS VENTAJAS DE ECOTEMP. NOS LO AGRADECERÁ.

IDEAL PARA: Cualquier vehículo refrigerado por agua que efectúe paradas frecuentes.

BENEFICIOS: El vehículo puede estacionarse completamente bloqueado (freno y una marcha), mientras el interior se mantiene caliente. Elimina el engrase de bujías. Aumenta la vida del motor y los intervalos entre cambios de aceite y filtro. Reduce la contaminación y el peligro de asfixia para el conductor, por monóxido de carbono. Hace posible las patrullas estacionarias en tiempo muy frío. Ahorra combustible.

El sistema de conservación de energía ECOTEMP, permite el aprovechamiento del agua caliente, haciendo circular la misma a través del radiador de la calefacción del vehículo, durante el tiempo en que el motor está parado. Esto elimina la necesidad de tener el motor en marcha solamente para conservar el calor en el interior del vehículo. Ahorra una cantidad considerable de combustible y elimina el peligro de contaminación por monóxido de carbono. Asimismo disminuye las revisiones periódicas de mantenimiento del automóvil y aumenta la duración del mismo. Al no ser necesario tener el motor en funcionamiento, se suprime el ruido del mismo en ralentí, la salida de humos por el tubo de escape, la contaminación atmosférica y el desgaste del mismo en general.

Un pequeño motor eléctrico, acoplado magnéticamente, continúa automáticamente la circulación del agua caliente a través del radiador de la calefacción del vehículo. El vehículo puede dejarse debidamente aparcado y cerrado y su interior permanece cálido. Cuando la temperatura del agua baja a 35° C, un termostato desconecta automáticamente el sistema ECOTEMP.



 **APLICACIONES TECNOLÓGICAS VAMA S.A.**

C. DR. FERRAN, 7
08339 VILASSAR DE DALT (Barcelona)
Tel. 93 - 753 04 12 Telex 94453 ATVM-E

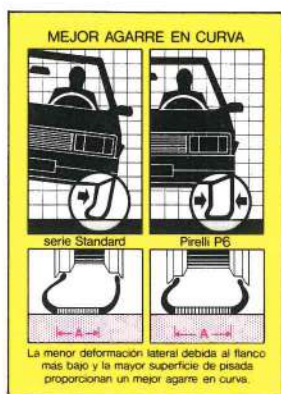
EQUIPAMIENTO PARA TAXIS

- **Linternas recargables**
- **Extendedor de recibos con archivo**
- **Elementos reflectantes para seguridad personal**
- **Bandas para reflectación de vehículos**

Pirelli. Emoción por la tecnología.



Pirelli P6. Parado, el mejor diseño. A alta velocidad, la mejor tecnología.



Cuando se observa un neumático Pirelli P6, impresiona inmediatamente la atractiva estética y la sensación de armonía que se desprende de su diseño.

Sin embargo, la banda de rodaje del Pirelli P6, creada por ordenador, no persigue, en principio, fines estéticos. P6, por el contrario, ha sido ideado para proporcionar la máxima fiabilidad en las más extremas exigencias de conducción.

Para apreciarlo póngalo a toda velocidad.

Comprobará por qué Pirelli P6 es el resultado de la mejor tecnología del mercado. La tecnología Pirelli.

PIRELLI