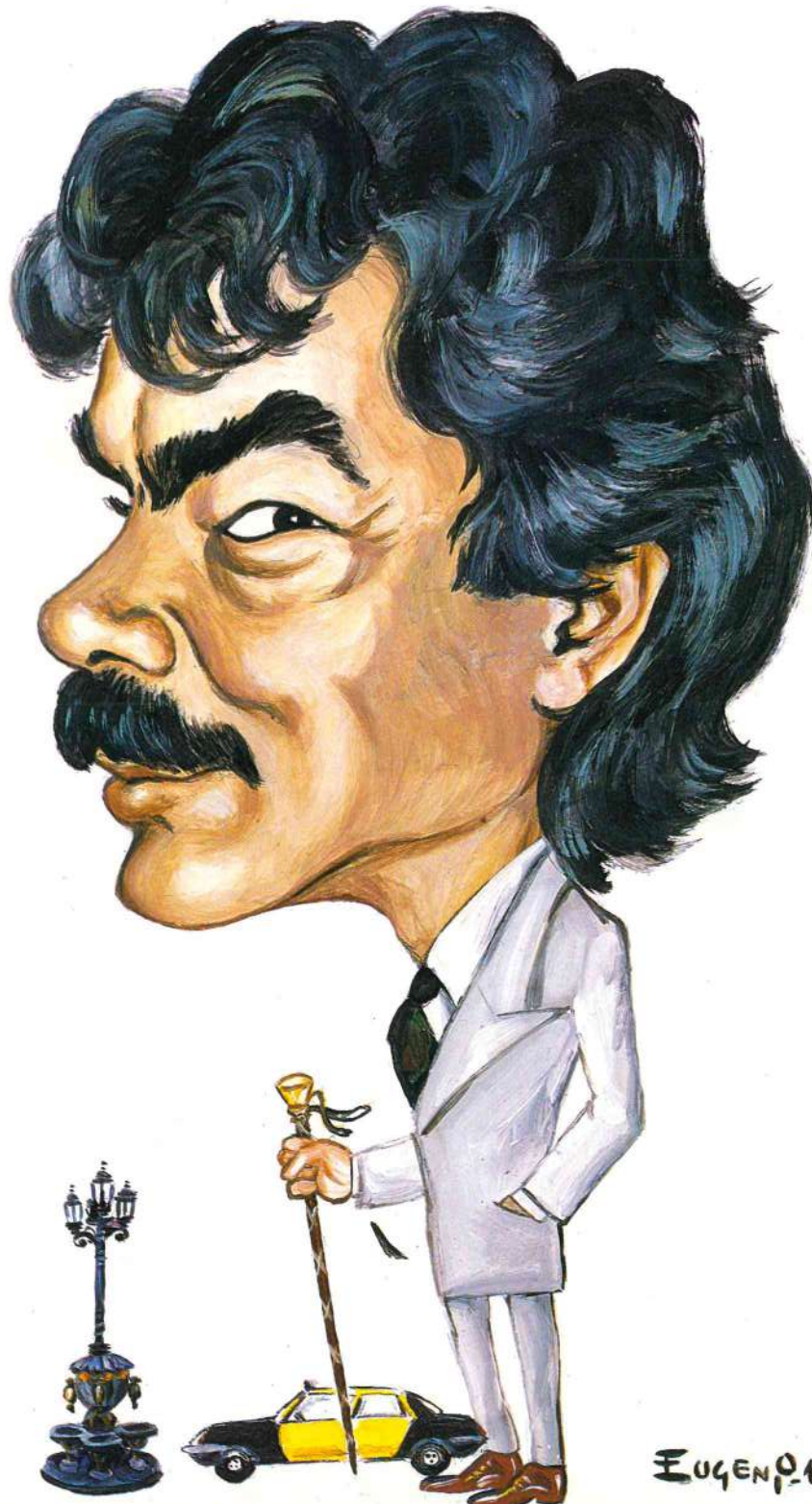


taxi LIBRE

SEPTIEMBRE 1987

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSION NACIONAL
2.º EPOCA, AÑO VII N.º 48



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

Nueva Línea Firestone

F Plus



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 confortable.
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
confortables.
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 VII N.º 48

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

Primera revista del Taxi de España
Fundada el año 1980

Editorial

La situación actual del taxi es una situación de descapitalización sobre todo si se tiene en cuenta que si bien los incrementos de costes nos afectan a todos igual, no sucede lo mismo en cuanto a los criterios de aumento de tarifas, hay ciudades en las que las tarifas se aumentan anualmente, otras no. Luego los incrementos no son unificados, en ciudades se aprueban en el 8%, en otras en el 1% como en Sabadell o Tarrassa, se lleva una dinámica perdida del poder adquisitivo, que sólo es contrarrestada con el incremento de la jornada laboral. Hoy en el taxi la jornada laboral es de una media semanal de 72 horas, casi el doble que la jornada laboral vigente en el país, más la situación de crisis general hace que el taxi sea el culo del saco de la crisis y aquí vienen a parar todos aquéllos que no tienen un puesto de trabajo en otros sectores, con lo que el número de taxistas en algunos casos se duplica, y es por ello que se debería trabajar en la perspectiva de la contingentación no sólo del número de licencias sino también del número de asalariado. La opción ideal sería un taxi, un conductor, con ello se regularía la oferta con la demanda, cada taxi sólo podría ser explotado o bien por un titular o un asalariado, nunca un taxi para dos personas. Otra posible alternativa sería la regularización de días festivos, donde no los hubiese dos por semana, y allí donde esta medida ha sido superada, como en el caso de Barcelona, los turnos de trabajo, hay que tener en cuenta que la solución de los problemas del taxi deben de partir de la iniciativa del propio sector, a la administración, la saturación de taxis ya le va bien, puesto que ofrecen más servicios en las ciudades y no corren con los gastos del déficit de explotación, las soluciones de la crisis debemos buscarlas, presionando a la administración para que tome medidas correctoras así como que parte del dinero que genera el taxi a través de los impuestos revierta en el propio sector a través de campañas de promoción del taxi y ayudas financieras en caso de siniestros y similares. Estas peticiones y soluciones posibles están planteadas ya a la administración por la confederación.

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.
Villarroel, 204-206 - 08018-Barcelona - Tel. 239 41 67
Director de Publicidad: FRANCISCO GIBERT PERRAMON

Imprime: Canigó SCCL. Mallorca, 206. 08007 Barcelona. D.L.: B-40053/80

taxi



UN TAXI MUY DEPORTIVO

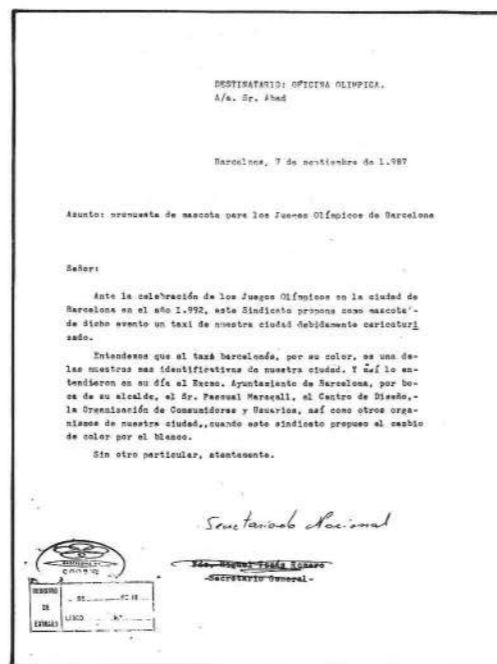
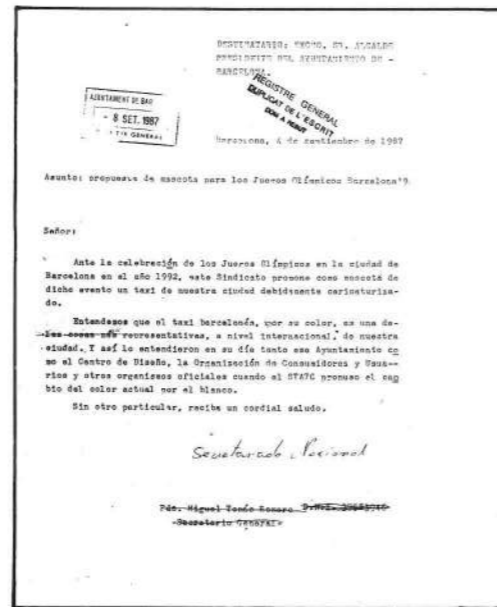
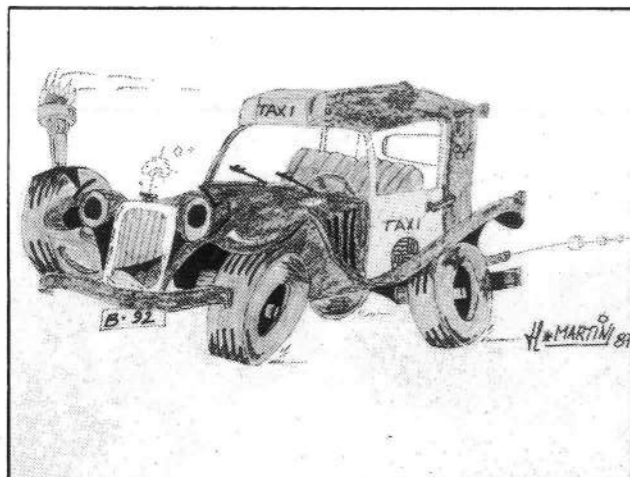
Dentro de nuestro programa de difusión del servicio del taxi y más en concreto de nuestra campaña TAXI'92, hemos procedido a presentar nuestra propuesta de mascota olímpica.

Esta será, como no, un taxi, un taxi simpático, alegre y deportivo, al cual todavía no hemos dado nombre y esperamos que nos lluevan las ideas para bautizarlo.

Aún no hemos procedido a adoptar el modelo definitivo de mascota, por lo que está abierto un plazo de presentación de ideas que deberéis remitir al Sindicato todos los que queráis colaborar en ello, donde quedarán expuestas al sector del taxi y posteriormente a la Opinión Pública.

Puede haber personas dentro de nuestro propio sector que estimen superficial esta idea, pero nosotros entendemos que sería una gran suerte que nuestro taxi fuera elegido. Razones para salir tiene, pues como ya han dicho cargos de la Administración Municipal y organizaciones sociales el taxi es una de las muestras más identificativas de nuestra ciudad.

A continuación pasamos a reproducir las propuestas presentadas ante el Ayuntamiento de Barcelona y la Oficina Olímpica.



LOS TURNOS

(ROMPER CON UN TAXI ANTICUADO)

Nosotros erre que erre, insistimos una vez más en que el taxi de Barcelona sólo tiene una manera de hacerse más humano: los turnos.

Sabemos que esta propuesta tendrá sus detractores, pero también los tuvieron los dos días de fiesta y al final el tiempo nos dio la razón.

Ahora los dos días de fiesta, que propusimos como una prueba, están suficientemente experimentados, y entendemos deben ponerse a prueba los turnos.

Los turnos que propone el STATC son unos horarios suficientes para hacer una buena recaudación,

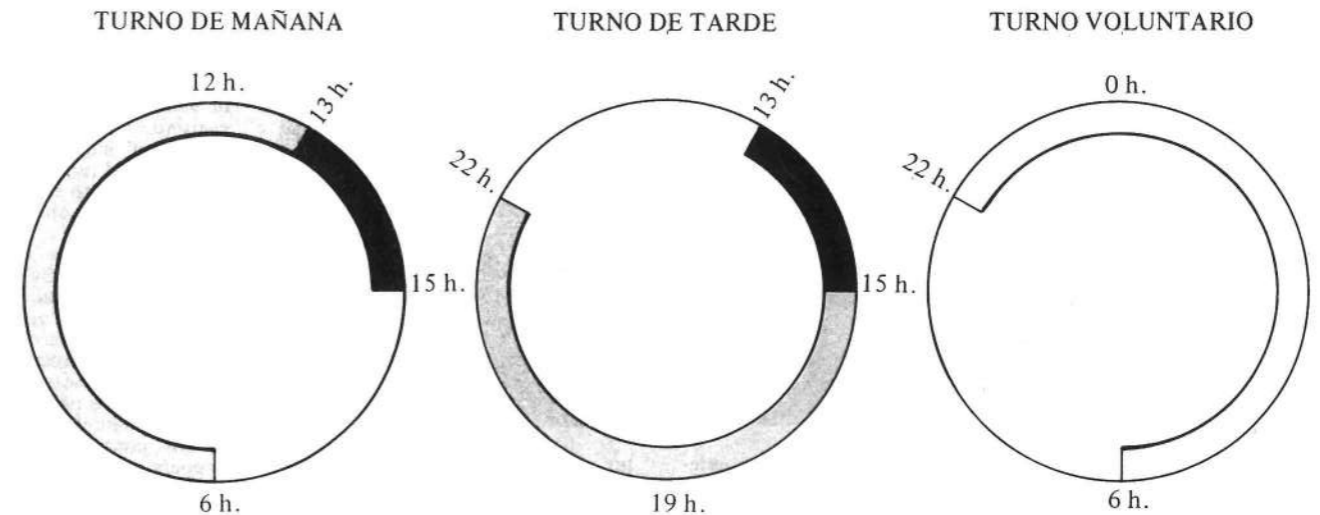
dejando además la oportunidad de ampliar la jornada de trabajo a aquéllos que así lo precisen o simplemente así lo requieran.

Estos turnos son los que venimos defendiendo desde hace años, o sea:

A) Turno de mañana: 50% de la flota, de lunes a viernes desde las 13 h. a 6 h. hasta las 15 h.

B) Turno de tarde: 50% de la flota de lunes a viernes desde las 13 h. hasta las 22 h.

C) Turno libre: de lunes a viernes desde las 22 h. hasta las 6 h.





Radio Taxi

EL MOVIL IDEAL PARA EL TAXI



FM-017-S



FM-012-SM



FM-016-M

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

TAXISTAS: PREPARACION OLIMPICA

70.000 TAXISTAS DE SEUL ESTAN DANDO CLASES DE INGLES Y JAPONES PARA ATENDER EL ALUD DE TURISTAS EXTRANJEROS QUE LLEGARA PARA LOS JJ.OO. APRENDEN 100 PALABRAS Y FRASES CORTAS.

Con entusiasmo olímpico creciendo día a día en Corea del Sur, 70.000 taxistas de Seúl están haciendo horas extras para aprender la «Conversación olímpica». Los Juegos de Seúl, a poco más de un año vista, están empujando a los surcoreanos hacia lenguas extranjeras como el inglés y otros. Esta circunstancia, sin embargo, es mucho más notoria entre el colectivo de los conductores.

Lo que se ha dado en llamar «conversación olímpica» es una compilación de 100 palabras y frases simples que cualquier taxista necesita para entenderse con pasajeros extranjeros. «Para un hombre como yo, aprender un idioma es como una tortura, pero es necesario si quiero facilitar las cosas a los ocupantes foráneos de mi taxi». Estas palabras son de Park Kyung-Mo, un taxista de 58 años, tras una clase de inglés de una hora de duración. Park y otros compañeros suyos aprenden la conversación olímpica en inglés y japonés, durante clases gratis organizadas por el Gobierno Metropolitano de Seúl.

Bajo un contrato con la ciudad de Seúl, un instituto privado ha ofrecido un programa de lenguaje de varios meses de duración desde 1983. Así, muchos taxistas se han sometido al programa dos y tres veces. El programa, sin embargo, quedó un tanto cuestionado durante los Juegos Asiáticos de 1986, cuando las barreras idiomáticas se configuraron como un grave problema. Los responsables de la ciudad están ahora ansiosos por probar los resultados del programa antes de la cita con los juegos.

Las clases son normales, de dos horas: una para el inglés y otra para el japonés. El programa es opcional

pero la demanda de aprendizaje es mayor de lo esperado, según los responsables.

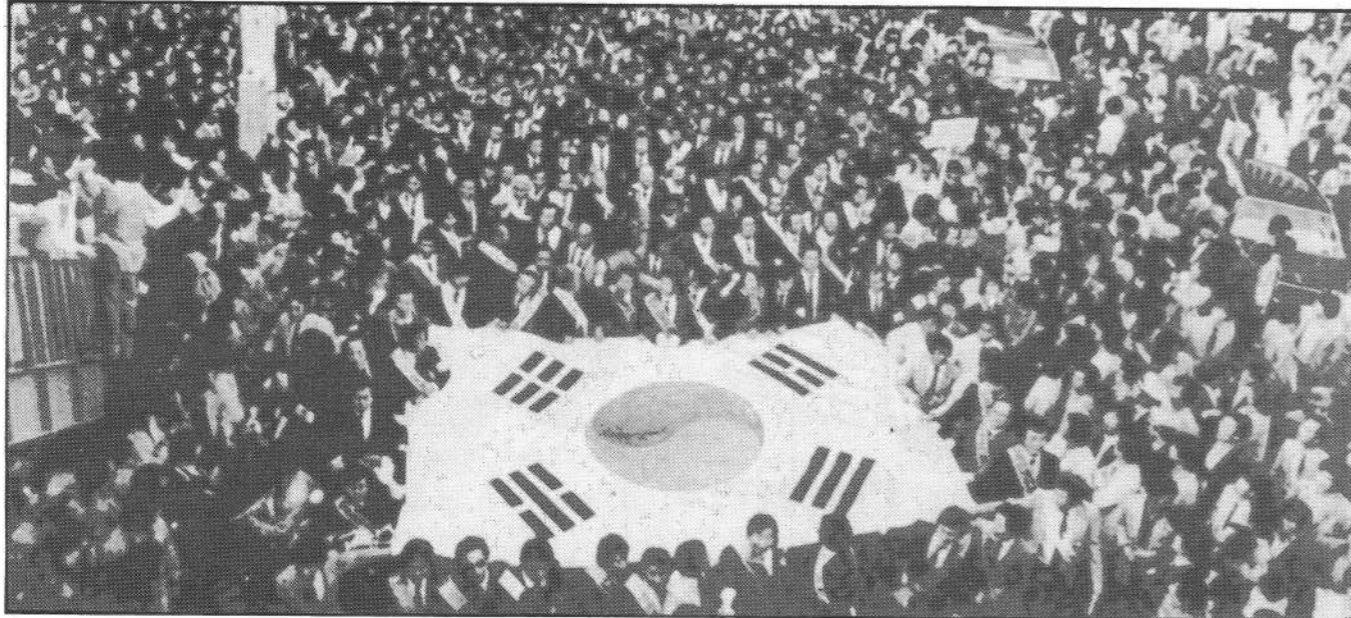
Park, que vivió los días de la ocupación japonesa hace 45 años, puede entender algo del idioma nipón, pero nunca se había enfrentado a un lenguaje sajón. Sin embargo piensa que sus estudios de inglés están progresando bastante. «Sólo conozco algunas palabras pero no les tengo tanto miedo a los extranjeros como antes».

Park, al igual que la mayoría de sus colegas, es incapaz de leer en inglés. Trata de memorizar cada palabra o frase transcrita al coreano. Las llegadas de turistas foráneos a Corea se incrementa cada año, quizás espoleadas por la designación de Seúl como sede de los JJ.OO. de 1988. Este año se espera que el turismo aumente en 300.000 personas, a las que hay que sumar 50.000 atletas y oficiales de los diversos países participantes.

«Consideramos que el programa de lenguaje es muy importante porque los taxistas suelen ser el primer contacto que tienen nuestros visitantes», indicó Park Young-Kwon, director de la oficina de transporte de Seúl. Park, que además es supervisor del programa idiomático añadió: «Nunca pensamos que la respuesta de nuestros conductores fuese tan entusiasta. Es un gran éxito».

Para examinar la efectividad del programa, la ciudad planea realizar un test sobre la «conversación olímpica» para mil conductores representantes de 274 compañías de taxis de la capital. A los mejores se les darán premios como videocassettes, grabadoras, televisores, o neveras.

Pero el aprender idiomas no es patrimonio exclusivo de los taxistas. La organización necesita, al menos 5.000 intérpretes voluntarios de inglés, alemán, francés, japonés, ruso, árabe y chino, de los que 3.000 se destinarán a la lengua de Shakespeare.



EL TAXI EN FORMA

Nadie dentro del sector del taxi pone en duda que es una profesión dura y cansada.

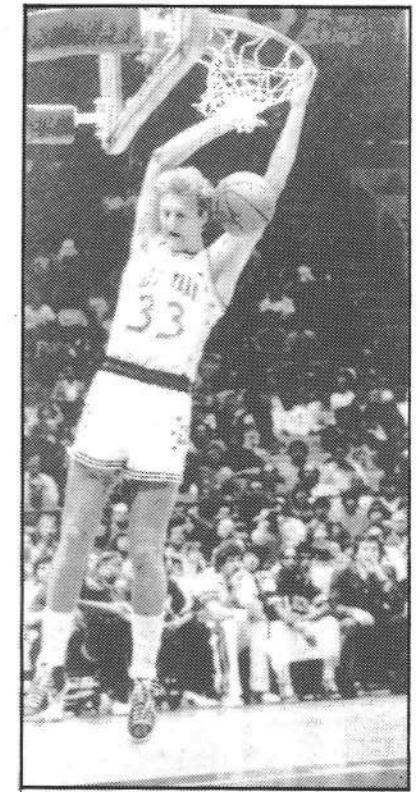
Cualquiera desde fuera dirá que es muy cómoda, pues se va todo el día sentado. Pero es ese ir todo el día sentado y con los nervios a flor de piel lo que va minando al taxista poco a poco.

El taxista necesita pues, algo que le haga relajarse y desvincularle, aunque sea un poco, de su profesión a la vez que le pone en forma.

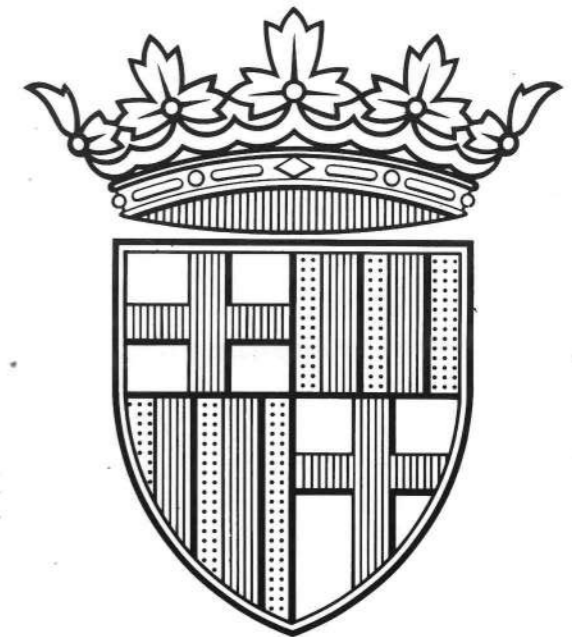
Es por ello que el STATC siempre, desde su nacimiento ha luchado, y lucha, por mejorar las condiciones de vida del taxista, y es en esa línea donde ha puesto la CMB la creación de actividades extra-profesionales.

La CMB ha recogido positivamente nuestra propuesta y ha patrocinado la práctica de diferentes deportes para los taxistas, tales como: el fútbol-sala, tenis, tenis de mesa, tiro al plato, ciclismo, etc.

Así que todos los compañeros que estéis interesados no tenéis más que acudir al Sindicato y Apuntaros.



EN PORTADA



Pasqual Maragall, Alcalde de Barcelona y Presidente de la Entidad Metropolitana de Transporte.

El sector del Taxi espera que Pasqual Maragall como máximo responsable municipal Metropolitano, así como del Comité Organizador de las Olimpiadas en Barcelona el año 1992, apoye la propuesta del STAT de designar el taxi como mascota de las Olimpiadas, Barcelona 92', así como el proyecto que en su día le hizo entrega el Sindicato del Taxi.

TARIFAS DEL SERVICIO DE TAXIS DE LAS PRINCIPALES POBLACIONES ESPAÑOLAS

VIGOR: 01-09-87

POBLACION	BAJADA	KM.	HORARIA	SALTOS	POBLACION	BAJADA	KM.	HORARIA	SALTOS
ALBACETE	65	39	965	3	MADRID	90	40	1.040	5
ALCALA DE GUAD.	60	32	800	3	MALAGA	74	39	1.023	3
ALCOY	58	35	850	3	MANRESA	83	50	950	1
ALGECIRAS	63	33	834	2	MATARO	90	48	1.009	3
ALICANTE					MUCHAMIEL				
Tarifa 3	63	37	887	3	Tarifa 1	63	37	887	3
Tarifa 2	79	45	1.092	3	Tarifa 2	79	45	1.092	3
Tarifa 1	0	70	0	3	MURCIA	85	40	850	2
ALMERIA	66	35	902	2	ONDARA	65	40	800	3
AVILA	74	45	900	1	ORENSE	80	50	1.000	2
AVILES					OVIEDO				
Tarifa 2	90	46.25	1.125	1	Tarifa 2	94	50	1.250	1
Tarifa 1	72	37	900	1	Tarifa 1	75	40	1.000	1
BADAJOS	72	42	876	3	PALENCIA	73	45	850	1
BARCELONA					PALMA DE MALLORCA				
Tarifa 3	200	50	960	2	Tarifa 3	80	44	1.160	5
Tarifa 2	200	70	960	2	Tarifa 2	80	61	1.160	5
Tarifa 1	200	80	960	2	Tarifa 1	80	75	1.160	5
BENIDORM					PAMPLONA				
Tarifa 2	109	44	870	2	Tarifa 3	121	68	1.668	1
Tarifa 1	76	44	870	2	Tarifa 2	116	45	1.112	1
BILBAO					Tarifa 1	81	45	1.112	1
Tarifa 3	149	70	1.751	2	PONFERRADA	75	45	950	3
Tarifa 2	99	64	1.332	2	PONTEVEDRA	83	55	941	2
Tarifa 1	99	47	1.167	2	P. DE STA. MARIA	68	36	938	3
BURGOS					REUS	89	54	1.025	5
Tarifa 2	113	60	1.500	1	SABADELL	78	44	950	1
Tarifa 1	75	40	1.000	1	SALAMANCA	78	42	1.000	4
CACERES	72	42	928	3	SANTANDER				
CADIZ	68	36	938	3	Tarifa 3	0	95	1.125	2
CARTAGENA	78	42	950	1	Tarifa 2	98	65	1.465	2
CASTEL DE LA P.	75	40	950	2	Tarifa 1	75	50	1.125	1
CEUTA	60	33	800	1	SAN FERNANDO	68	36	938	3
CORDOBA	74	39	1.023	2	SAN SEBASTIAN				
EL FERROL					Tarifa 3	111	77	1.857	2
Tarifa 2	128	75	1.305	1	Tarifa 2	111	76	1.334	2
Tarifa 1	85	50	870	1	Tarifa 1	111	48	1.276	2
ELCHE	64	38	960	3	STA. C. TENERIFE	55	30	650	2
GERONA	125	55	900	2	SANTIAGO COMP.	95	44	960	1
GIJON					SEGOVIA	80	47	980	3
Tarifa 2	94	50	1.250	1	SEVILLA	74	39	1.023	3
Tarifa 1	75	40	1.000	1	TALAV. DE LA R.	70	40	925	5
GRANADA	65	36	900	3	TARRAGONA	84	56	1.113	1
GUADALAJARA	80	41	925	1	TARRASA	79	44	950	1
HUELVA	68	36	938	2	VALENCIA				
IRUN					Tarifa 3	65	65	1.286	3
Tarifa 3	113	64	1.586	1	Tarifa 2	65	57	1.050	3
Tarifa 2	113	72	1.134	2	Tarifa 1	65	40	945	3
Tarifa 1	113	42	1.134	1	VALLADOLID	70	43	1.050	1
JAEN	68	36	920	2	VITORIA				
JEREZ DE LA F.	62	33	730	3	Tarifa 3	95	77	1.738	1
LA CORUÑA	75	40	900	3	Tarifa 2	95	70	1.220	1
LANZAROTE	65	35	600	2	Tarifa 1	95	47	1.220	1
LAS PALMAS G. C.	60	31	600	2	VIGO	75	43	1.000	2
LEON	73	43	1.050	3	ZAMORA				
LERIDA	79	51	1.065	3	Tarifa 1	105	67.5	1.470	2
LOGROÑO	87	50	1.100	1	Tarifa 2	70	45	980	2
LUGO					ZARAGOZA	63	38	1.010	2
Tarifa 1	100	50	1.000	1					
Tarifa 2	150	75	1.500	3					

INFORMACION POR GENTILEZA DE INTERFACOM, DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO DE LOS TAXIMETROS.

taxitronic 22

taxitronic 22



(TAMAÑO NATURAL)



LA MAS ALTA TECNOLOGIA EN EL MISMO ESPACIO

PRIMEROS AUXILIOS

La tarea de auxiliar a un herido, los primeros auxilios, es una faceta que se nos escapa a muchos. Quizá no somos conscientes de lo que podría significar esta ayuda si tuviéramos unas nociones básicas, tanto para actuar como para no hacerlo si sabemos que nuestra intervención puede ser perjudicial. Para ayudarnos en esta labor el Dr. Angel del Aguila, con gran experiencia en este campo, comienza este mes la publicación de una serie de artículos que, sin duda, nos arrojarán mucha luz en este terreno. El que publica en este suplemento aborda las bases fundamentales que se deben seguir para evitar males mayores.

Es frecuente ver en los hospitales que los menos graves son heridos y que los verdaderamente graves son los que acudieron a auxiliar a los primeros, al ser atropellados por un vehículo al que nadie avisó del obstáculo que había en la calzada tras una curva, o en prisas por llevar a un herido leve y que terminan con un accidente de más graves consecuencias.

Pensamos que son estos casos y otros parecidos los primeros a evitar. Después de conseguir esto procuraremos ayudar a los heridos para que sus lesiones no se incrementen hasta llegar al hospital. En muchas ocasiones, si no se tienen los mínimos conocimientos, es mejor abstenerse, y en esto somos contundentes, ya que en más de una ocasión hemos visto cómo por ese excesivo entusiasmo, otros por afán de protagonismo, al pobre motorista que sólo le dolía el cuello, le han producido quitándole el casco lesiones irreversibles e irreparables.

Aunque no hay en este tema una regla de oro, si conseguimos que ustedes tengan las ideas claras y sepan qué hacer en un caso concreto perdiendo ese temor, de unos por no saber qué hacer y otros más alegres a hacer cualquier cosa, algo se habrá ganado. Que si se ven en una situación así puedan ayudar mejor a sus heridos. En ese caso, usted se sentirá muy satisfecho, y yo recompensado por haber conseguido algo con este artículo.

Metodología de la asistencia

1. Evitar nuevos accidentes.
2. Soporte vital básico de los heridos.
3. Movilización de los heridos.
4. Transporte de los heridos.

¿Qué hacer nada más ver un accidente?

- 1) Procurar detener el vehículo sin maniobras bruscas y avisando a los de detrás con toques de freno o con el intermitente de emergencia ya que ellos le verán después que nosotros y con menos espacio para frenar sin brusquedad.
- 2) Hay que procurar dejar los vehículos a un lado de la calzada, con el fin de dejar vía libre para la llegada del coche de auxilio y como vía para alguno que se dé cuenta tarde y se nos eche encima.
- 3) No se deben dejar los vehículos cerca de los siniestrados; hay que dejar una distancia de seguridad por si el lugar fuese peligroso. Por ejemplo, entre vehículos incendiados es conveniente dejar 75 metros y si



llevase material explosivo, dejar 600 metros. Si hay postes de tendido eléctrico caídos se debe guardar como distancia de seguridad la del poste intacto. Estas distancias no deben ser rebasadas ni por las ambulancias.

4) Hacer señales a los vehículos que se acercan en ambas direcciones desde un lugar seguro y nunca en el centro de la calzada, que detengan la marcha haciéndose bien visible sobre todo si es de noche, hay niebla, etc.

5) No se pondrán a la salida de una curva; siempre al principio de ésta, así el vehículo que viene nos verá mucho antes, ya que de otra manera corremos peligro nosotros mismos.

Es importante recordar que los motores se deben apagar, así como, si es posible, desconectar la batería. En absoluto se debe fumar en el lugar del accidente, ya que suele haber gasolina esparcida por el suelo y saliendo de los depósitos, lo que engendra un notable peligro.

¿Qué hacer por los heridos?

El área de salvamento es la zona de acceso a las víctimas, al que se irá a pie, se mantendrá alejados de ellas personas curiosas y que no actúen directamente.

Lo primero es valorar la situación del accidente y sus circunstancias, que serán las que nos indicarán la premura de nuestra actuación. Así, no es lo mismo si los vehículos están incendiados, en cuyo caso se debe actuar con la máxima celeridad en extraer los heridos y apagar el fuego; si no ocurriese esa circunstancia, la rapidez de la acción vendrá impuesta por el estado de los heridos.

No obstante, no hay que precipitarse y empeñarse en sacar los heridos del vehículo si no corren un peligro mayor cuando han quedado atrapados en el interior. Es frecuente ver en los hospitales por las prisas a heridos con lesiones complicadas o fatales por este motivo.

¿Cómo se puede saber el estado de los heridos?

Lo mejor es dirigirnos a ellos y ver si responden a nuestras preguntas; si es así ya vemos que están conscientes y esto nos facilita nuestra actuación y nos debe tranquilizar. Después debemos preguntarles si se pueden mover o si necesitan de nuestra colaboración. Para ayudarle es el herido que debe indicarnos la mejor forma de sacarle, ya que es él quien siente el dolor si lo hacemos mal. Siempre se le sujetará de forma que no se le incremente el dolor y, por lo tanto, se le irá movili-

ES BUENO QUE SU TAXIMETRO PEGUE MUCHOS SALTOS

pero el motor de su automóvil, no.

Si quiere Ud. suavizar su funcionamiento proteger las partes metálicas en fricción, limpiar el sistema de inyección y ahorrar combustible, siga el ejemplo de miles de taxistas en todo el mundo: Use productos Wynn's.



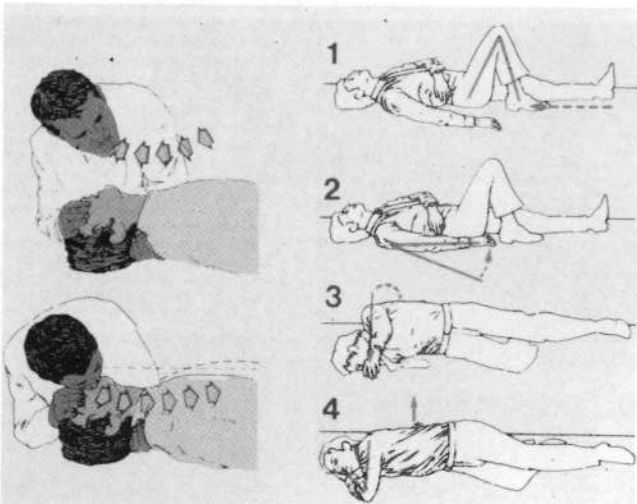
zando con mucha lentitud y sin brusquedades. Si no se puede sacar es mejor esperar a conseguir palanquetas, gato o tenazas para sacarle. Si el herido está inconsciente, ¿qué hacer? Veremos. Si respira o no. Si tiene pulso. Si no lo tiene habrá que hacerle reanimación cardio-pulmonar con boca a boca (recordar que hay que tapar la nariz), y se puede poner un pañuelo en la boca del herido para evitar el contacto directo. Si fuese un niño, dentro de nuestra boca incluiremos también la nariz.

Esto, junto con el masaje cardíaco, lo explicaremos con más detenimiento en otro capítulo. Es conveniente que todos nos familiaricemos en coger el pulso para estar acostumbrados a buscarlo. Hay que intentar ver las lesiones asociadas que tenga y valorar su gravedad para actuar sobre ellas en consecuencia.

La extracción del herido del vehículo debe ser con el máximo cuidado y vigilando sobre todo el cuello: deben impedirse los movimientos de la cabeza y para ello una sola persona se encargará de sujetarla; sus movimientos sólo irán en consonancia con los de la espalda, evitando la flexión de ésta, ya que de haber alguna fractura en una vértebra es en estos movimientos en los que se puede producir lesiones irreparables en la médula. Para esta operación lo ideal sería que dos personas lo movieran sujetando los brazos del herido y pasando el antebrazo nuestro por la axila de éste.

De ser posible otras dos personas se encargarán de los miembros inferiores. Si algún miembro está fracturado, hay que cuidar al máximo que no se mueva por el sitio de la fractura, pues los vasos y los nervios suelen ir muy cerca del hueso y podrían lesionarlos además de producir mucho dolor; por esto si se cuenta con personal suficiente, una persona se ocupará de sujetarle el miembro fracturado.

Una vez extraído se pondrá en el suelo en posición de defensa o de seguridad, esto es, tumbado sobre el lado derecho. Flexión de la pierna de este lado y la mano izquierda debajo de la cabeza o una especie de almohada. Con esta posición, si el herido vomita o tiene algo en la boca puede respirar y no correrá peligro de ahogarse. Recordar el abrigo a los heridos, la ropa no se debe rasgar, hay que cortarla y desajustar corbatas, cinturón, etc. Para el control de las hemorragias la mejor forma es comprimir sobre la herida bien con la



mano o haciendo una especie de pelotas con pañuelos, luego se puede vendar o sujetar con la mano. No somos partidarios del torniquete por lo peligroso que resulta, ya que hemos visto muchas lesiones por torniquetes realizados con cuerdas y cordones, que comprimen tanto que lesionan los vasos y nervios que pasan por debajo de él, entre otras posibles complicaciones. Siempre que sea necesario se hará con prendas anchas, como una manga de camisa, cinturón ancho, corbata. Nunca con cuerda o cordones.

Si se presentan quemaduras, lo mejor es sumergir el miembro en agua o aplicarles toallas empapadas. No poner pomadas ni ningún tipo de cremas, pasta de dientes, etc., ya que éstas si no perjudican, hay que quitarlas cuando llegue el enfermo al quirófano. Repito, lo mejor es solamente agua para las quemaduras y nada más.

Para las fracturas debemos tener presente que lo peligroso, lo que más duele, es cuando se mueve el foco de fractura. Para inmovilizarlas lo podemos hacer así:

- El brazo lo sujetamos al cuerpo.
- El antebrazo lo sujetamos al pecho.
- Las piernas las sujetamos entre ellas.

Podemos dar mayor estabilidad a las fracturas utilizando periódicos o revistas a modo de vendas.

Cuando tenemos la situación controlada, ¿qué hacemos? Hay que transportarlo, pero ¿cómo? De la misma forma que lo hemos sacado del vehículo, lo levantaremos para colocarlo en la camilla si hay ambulancia o sobre una manta si no es así, con el mismo cuidado lo pasaremos al vehículo de socorro. Si no hay ambulancia, hay que transportarlos en una furgoneta o ranchera en la que pueda ir estirado y en la posición de defensa si es necesario. Es frecuente ver que tras los cuidados anteriores al herido se le mete boca arriba en la ambulancia o en un coche con la espalda doblada, siendo esto lamentable.

Una vez en el vehículo de socorro, hemos de tener en cuenta que en pocas ocasiones el estado de los heridos justifica la velocidad con que se le transporta. Hay que tener en cuenta que en heridas graves las aceleraciones y las desaceleraciones bruscas pueden ser muy perjudiciales, dado que éstas influyen sobre todo el sistema vascular, entre otros. Estos están lesionados y no responden a la aceleración como un órgano sano. Debemos tener muy claro que es mucho que un herido llegue un poco más tarde, pero en buenas condiciones.

Ni decir tiene que ir amparado por un claxon o sirena cometiendo todo tipo de imprudencias, que en más de una ocasión acaban en accidentes mayores bien del vehículo de socorro o de terceros. Esta situación no beneficia a nadie y sólo se justificará en casos muy concretos.

¿A dónde llevamos al herido?

Se debe llevar a un hospital con servicio de urgencias y al que se sepa ir perfectamente. Se pierde mucho tiempo en buscar un hospital que nos han dicho que está cerca, pero que no sabemos ir. Lo mejor es ir a lo conocido. Tampoco se debe ir a un centro sin urgencias, ya que si se va a una clínica, consulta, etc., se pierde un tiempo precioso, pues en éstos suelen carecer de medios suficientes para hacer frente a estas situaciones y hay que volver a trasladar a los heridos.

VALENCIA

ENTRADA A VALENCIA POR LA A-7

«EL SEMAFORO DE EUROPA»

El automovilista —pongamos un alemán— se acerca probablemente a nuestro país, buscando el sol de las playas alicantinas o andaluzas. Ha realizado todo el itinerario «plácidamente», sin salirse de las autopistas europeas. Ya está en España y desciende por la autopista que costea el Mediterráneo. De pronto, a la entrada de Valencia y tras una amplia curva, toma contacto más o menos brusco con una gran caravana que se mueve perezosa e intermitente.

Nuestro automovilista alemán no sabe que ha llegado al «semáforo de Europa», en el punto kilométrico cero de la autopista A7-E6. Un lugar que corta drásticamente la fluidez con que se ha movido gracias a las autopistas ininterrumpidas que enlazan los distintos países europeos. De ahí su denominación.

La intensidad media diaria en este punto, repartida entre la entrada y la salida, alcanza los 61.000 vehículos y, en fechas punta, como el Jueves Santo de este año, la intensidad alcanzó los 81.000 vehículos, y retenciones de hasta 10 ó 12 kilómetros.

En verano la situación se agrava, y no sólo los fines de semana, sino también los días laborables, en los que hay un flujo circulatorio entre las 7 y las 9 horas formado por los que —sin disfrutar todavía de las vacaciones propiamente dichas— están utilizando ya su segunda vivienda en la playa o la montaña.

A la falta de fluidez hay que añadir el riesgo de accidente por alcance que inutiliza uno o incluso dos carriles y que obliga a la Agrupación de Tráfico a dedicar muchas horas en la cola de las retenciones, especialmente en el tramo cívico de tres kilómetros y poca visibilidad, para avisar y reducir la velocidad a los automovilistas que van llegando a la zona de conflicto.

No hay itinerario alternativo verdaderamente útil al «Semáforo de Europa», ya que la antigua carretera N-340-Norte, en el tramo Puzol-Valencia, tiene una capacidad muy limitada y sólo puede aconsejarse como desvío para repartir el tráfico de la autopista cuando ésta ha alcanzado unos niveles de saturación muy altos.



MONTEPIÓ DE SAN CRISTÓBAL

CHÓFERES DE BARCELONA

AUTOMOVILISTA



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

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

PROVENZA, 173
BARCELONA-36

o bien llamando al teléfono
253 40 05

y será debidamente atendido

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 l/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



Guipúzcoa, 177 a 191 - 08020 Barcelona

314 73 11
314 76 51

La solución definitiva se perfila en el horizonte de 1992, con la construcción del «by-pass» o autovía de circunvalación de Valencia. Mientras tanto, se está estudiando la ampliación del número de carriles en los últimos 200 metros, lo que daría más capacidad de paso en la fase verde del «Semáforo de Europa».

Por el contrario, la salida de Valencia hacia la autopista no plantea grandes problemas, salvo en días muy conflictivos, pero, en cualquier caso se prevé la inminente puesta en servicio de la denominada «U de enlace», que permitirá incorporarse a la autopista, tanto en el kilómetro 0 como por la calle Clariano, en el kilómetro 1.

GENERALITAT VALENCIANA: CURSO BASICO PARA EL SECTOR DEL TAXI

Según la Federación Sindical de Trabajadores Autónomos del taxi de Valencia y provincia, los días 6-7-8-9 del mes de Julio la consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes con la colaboración de la cámara de Comercio Industrial y Navegación de Valencia, celebraron un curso básico para el sector del taxi.

Si en algo destacó el curso, fue por su rotundo fracaso en asistencia de los profesionales del sector, ya

que de un colectivo de 3.200 taxistas aproximadamente, asistieron unos 20 ó 25 compañeros. Las razones de su fracaso se debieron a las ponencias en cuestión, las cuales, sólo recogían las obligaciones del taxista y en ningún caso las de la concellería de transporte, por ejemplo el estudio económico que fue prometido por el Director General de Transportes Sr. Cayetano Roca, la voluntad política de solucionar la crisis económica que atraviesa el sector en Valencia, que no hubiera una ponencia para solucionar el exceso de licencias, en la que se recogieran alternativas de reestructuración por medio de fiestas semanales o turnos, la falta de subvenciones y ayudas para el sector, la dignificación social de los taxistas que no tenemos por tener que trabajar de 12 a 14 horas diarias para poder cubrir gastos sin conseguir nunca amortizar los vehículos.

Según el secretario de la Federación de Valencia, en el Boletín informativo, se recogían ayudas y subvenciones, pero no habían ponencias sobre dicho tema, ni sobre revisiones periódicas en la I.T.V. a pesar de que en Valencia hay que pagar dos veces la revisión si hay que volver por alguna anomalía hallada en el taxímetro, considerándolo la federación una injusticia, ya que si los talleres autorizados para reparar o manipular taxímetros son reconocidos por la Concellería de Industria que los talleres sean los responsables y no los taxistas y por último, otro ejemplo de la falta de interés por parte de la concellería es que se nos informe del I.V.A. año y medio después de lo que estamos pagando o cuatro años después de las retenciones semestrales.

Servicio Oficial
CITROËN



EXPOSICION - VENTAS
RECAMBIOS ORIGINALES

auto-talleres

e. fort, s. l.

Otros Servicios:
G. L. P. BEDINI
Taxímetros NITAX
Reparación y Mantenimiento de
BUGUES Y EMBARCACIONES

C/. MINISTRO LUIS MAYANS, 49
TELÉFONO 366 45 09
46009-VALENCIA

CATALUÑA

NUEVAS TARIFAS EN MATARÓ

A petición del STATC han sido incrementadas las tarifas del servicio del taxi de Mataró, quedando dichas cifras como sigue:

Bajada de bandera	90 pts.
Kilometraje recorrido	48 pts.
Hora de espera	1.009 pts.

Estas Tarifas han supuesto un aumento global del 9'3%.

Este incremento difiere radicalmente de los aprobados para los municipios de Tarrassa y Sabadell, que han sido del orden del 2'85% y 1'93% respectivamente.

Para evitar situaciones como éstas, el Secretario ejecutivo del STATC reunido en fecha 16 de setiembre, ha acordado iniciar un trabajo encaminado a lograr que todos los incrementos sean realizados en el mismo porcentaje para todas las poblaciones de Catalunya.

CONFEDERACION LOS TRANSPORTES URBANOS

Publicamos el capítulo VII de la nueva ley de Transportes publicada en el B.O.E. N° 182-31.7.87, referente a los Transportes Urbanos por lo que significa con respecto a los taxis.

Artículo 113

1. Los municipios serán competentes con carácter general para la gestión y ordenación de los servicios urbanos de transporte de viajeros que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales. A estos efectos se considerarán servicios urbanos aquéllos que discurran íntegramente por suelo urbano o urbanizable, definido de conformidad con la legislación urbanística o estén exclusivamente dedicados a comunicar entre sí núcleos urbanos diferentes situados dentro de un mismo término municipal.

2. No obstante la regla general expuesta en el punto anterior, las Comunidades Autónomas o en su caso el Estado podrán extender de forma individualizada la competencia municipal a servicios distintos de los expresados en el punto

anterior, siempre que los mismos se presten íntegramente dentro del correspondiente término municipal.

3. Cuando los servicios a los que se refiere el punto 1 anterior afecten a intereses que trasciendan los puramente municipales, las competencias de los correspondientes Ayuntamientos se ejercerán de forma coordinada con las de las entidades de ámbito superior, según lo que en su caso establezcan las correspondientes normas estatales o de las Comunidades Autónomas.

Artículo 114

1. En aquellas zonas o aglomeraciones urbanas en las que existan varios municipios y en su caso otras entidades públicas en principio competentes, que por su volumen de población, configuración urba-

nística, o peculiares circunstancias de orden físico o económico-social, presenten problemas graves de coordinación en su red de transportes, podrá establecerse un régimen específico que asegure a través de una ordenación unitaria la existencia de un sistema armónico y coordinado.

2. La finalidad prevista en el punto anterior podrá llevarse a cabo a través de convenios entre los municipios o entidades competentes, o bien a través de la creación en alguna de las formas previstas en el ordenamiento vigente, de una entidad pública en la que participen los distintos municipios o entidades afectadas, que realice con autonomía la ordenación unitaria de los servicios de transporte en la zona de que se trate.

Podrá asimismo encomendarse a la referida ordenación unitaria a

alguna entidad pública preexistente, siempre que resulte debidamente garantizado el respeto a la autonomía municipal constitucionalmente reconocida.

3. Las Comunidades Autónomas y/o en su caso la Administración del Estado podrán participar en los órganos de gobierno de las entidades supramunicipales a que se refiere el punto anterior, siempre que sus competencias o intereses resulten afectados.

Artículo 115

1. El otorgamiento de los títulos habilitantes para la realización de transportes urbanos de viajeros corresponderá a los órganos municipales competentes.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, los transportes discretivos de viajeros realizados en vehículos con una capacidad superior a diez plazas incluido el conductor, podrán llevarse a cabo en suelo urbano o urbanizable al amparo de las autorizaciones de transporte interurbano otorgadas por el Estado, o las Comunidades Autónomas, cuyo ámbito comprenda el correspondiente municipio.

Los Ayuntamientos podrán autorizar la realización de transporte urbano con los vehículos a que se refiere este punto, cuando no se cuente con la correspondiente autorización del Estado o de las Comunidades Autónomas, cuando resulte debidamente garantizada la rentabilidad del servicio con carácter exclusivamente urbano.

Artículo 116

1. El otorgamiento de autoriza-

ciones para la realización de servicios de transporte de viajeros de carácter interurbano en automóviles de turismo, estará condicionado a la previa obtención de la licencia de transporte urbano expedida por el municipio en que esté residenciado el vehículo, salvo las excepciones que reglamentariamente se determinen. El servicio interurbano, salvo los supuestos expresamente exceptuados, deberá iniciarse en el referido municipio.

La pérdida o retirada de la autorización municipal de transporte urbano dará lugar a la automática cancelación de la autorización de transporte interurbano, salvo que la autoridad competente decida expresamente su mantenimiento por razones de interés público.

2. En las zonas en las que exista interacción e influencia recíproca entre los servicios de transporte de varios municipios podrán establecerse Areas Territoriales de Prestación Conjunta en las que se faculte a determinados transportes de viajeros en automóviles de turismo para la prestación de cualquier servicio, ya sea urbano o interurbano, cuya iniciación se realice dentro de dichas Areas, incluso fuera del término del municipio en que esté residenciado el vehículo.

3. En aquellos puntos específicos en que se produzcan una generación de transporte que afecte a varios municipios, tales como puertos, aeropuertos, estaciones ferroviarias y de transporte, ferias, u otros análogos, cuando las necesidades de transporte no se hallen suficientemente atendidas por los automóviles de turismo residenciados en el municipio en que tales

puntos estén situados, se podrá establecer un régimen específico que permita a vehículos residenciados en otros municipios realizar transporte con origen en dichos puntos. Dicho régimen específico será de aplicación preferente y podrá establecer limitaciones en cuanto al número de vehículos de cada municipio que puedan prestar servicios con origen en los puntos de generación de transporte.

Artículo 117

1. La autoridad local competente establecerá, con sujeción a la normativa general de precios, el régimen tarifario de los transportes urbanos de viajeros con consideración, en su caso, de la parte del coste de los mismos, que deba ser financiado con recursos diferentes a las aportaciones de los usuarios.

2. La financiación de los transportes públicos urbanos o metropolitanos de viajeros podrá realizarse, entre otros, con los siguientes ingresos:

a) Los procedentes de las recaudaciones obtenidas directamente de los usuarios de los servicios y la explotación de otros recursos de las empresas prestatarias.

b) Las recaudaciones tributarias que, con esta específica finalidad, se pudieran establecer por los organismos competentes.

c) Las aportaciones que pudieran realizar las distintas Administraciones Públicas, de conformidad en su caso con el correspondiente contrato con la empresa prestataria.

Artículo 118

Los preceptos de la presente Ley serán aplicables al transporte urbano, en todo lo que no resulte incompatible con la especial naturaleza del mismo. Reglamentariamente podrán realizarse las adaptaciones del contenido de la misma que resulten necesarias conforme a la referida naturaleza especial del transporte urbano.

Respetando las normas generales aplicables, los Ayuntamientos podrán establecer condiciones específicas en relación con los servicios de transporte urbano de viajeros.

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.



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



CONSEJO DE MINISTROS

EL GOBIERNO DOBLA LAS MULTAS POR EXCESO DE VELOCIDAD

El consejo de Ministros acordó el 11-9-87 doblar la cuantía de las multas por exceso de velocidad —oscilarán de 4.000 pesetas a 29.000— y endurecer las sanciones por conducción negligente o temeraria y por conducir sin el correspondiente permiso. También modificó otros artículos del código de la circulación para garantizar el pago de las multas y prohibir que la publicidad de los automóviles incite a cometer infracciones.

La normativa que hasta ahora sancionaba los excesos de velocidad dividía —al margen de otros condicionantes— la cuantía de las multas según se cometiera la infracción en vía urbana o fuera de los núcleos de población. La escala de las multas iba de 2.000 a 15.000 pesetas para los excesos de velocidad en zonas urbanas y travesías y de 1.000 a 8.000 pesetas en vías interurbanas.

El límite de 50 kilómetros

La nueva norma distingue cuándo el exceso de velocidad se comete en zona donde está prohibido circular a más de 50 kilómetros o menos, la cuantía de las multas se incrementará en medida del exceso de velocidad crezca de cinco en cinco kilómetros.

Si por ejemplo, la velocidad autorizada es de 50 kilómetros por hora, la infracción tendrá estas penas: más de 50, 4.000 pesetas; más de 55, 8.000; más de 60, 12.000; más de 65, 15.000; más de 65, 20.000; más de 70, 25.000 y más de 75, 29.000.

El segundo baremo

La escala de multas se rige por otro baremo cuando se superan los límites de velocidad superiores a 50 kilómetros por hora. La sanción no aumenta según los kilómetros de más, sino según si la velocidad del infractor supera en 10, 20, 30, 40, 50 y 60 por ciento o más el límite establecido.

Así, si, por ejemplo, el máximo permitido es de 100 kilómetros a la hora, cuando se circule a más de 100 se multará con 4.000 pesetas; a 110, con 8.000; a 120 con 12.000; a 130, con 15.000; a 140, con 20.000; a 150 con 25.000 y a 160 con 29.000.

En todo caso, estas sanciones se agravarán cuando las cometan conductores de vehículos de transporte de mercancías de más de 3.500 kilos de peso y de transportes colectivos de más de 9 personas.

La nueva normativa también prevee sanciones de hasta 29.000 pesetas para los automovilistas y de hasta 10.000 pesetas para los conductores de otros vehículos por conducción negligente o temeraria.

Embargo y retirada del carnet

Otra de las formas consistente en garantizar que las multas sean pagadas por los infractores y para ello se prevé, con carácter inmediato, la aplicación de la vía de



apremio prevista en el estatuto de recaudación. Hacienda podrá recurrir al embargo en un plazo de 15 días, según fuentes consultadas. También se establece que las infracciones graves que vayan acompañadas de peligro, incluidas las de exceso de velocidad, o de antecedentes desfavorables del infractor que no hayan prescrito, sean sancionadas con la retirada del carnet de conducir.

También se retirará dicho permiso a quienes sean infractores contumaces, concepto que se concreta en haber sido sancionado al menos cinco veces en los 12 meses anteriores a la comisión de la infracción. Al tiempo que se retiren los carnets de conducir en esas condiciones se aplicarán multas de 29.000 pesetas.

Otra novedad de la reforma es que se regulan por primera vez los mensajes publicitarios referidos a vehículos de motor, prohibiendo los que inciten a cometer infracciones. También se ordenará que tales anuncios contengan las advertencias necesarias sobre los riesgos previsibles. Con ello se tipifica una infracción en defensa de los usuarios, que tienen su apoyo en la ley general de consumidores y usuarios.

DESDE ESTAS PAGINAS FELICITAMOS A NUESTRO COMPAÑERO JUAN M. CABRERA PRESIDENTE DE LA ASOCIACION DE T.A.T. Y AUTOTURISMO DE LA PROVINCIA DE LAS PALMAS, POR SU DESIGNACION COMO CONCEJAL DE TRANSPORTES Y TRAFICO URBANO DEL AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.

NO DUDAMOS QUE ESTO REPERCUTIRA EN EL BUEN FUNCIONAMIENTO DEL SERVICIO DEL TAXI DE DICHA CIUDAD.



DIESELGRADO CS. EL MULTIGRADO NATURAL ESPECIAL PARA DIESEL.

Los motores Diesel requieren un tratamiento especial, productos específicos, para su correcto funcionamiento.

Dieselgrado CS es un multigrado natural exclusivamente diseñado para todo tipo de motores Diesel, rápidos e incluso sobrealimentados. Un auténtico experto, un especialista, cuya graduación SAE-20 W-40 le permite pasar por encima de las temperaturas extremas y de los bruscos cambios climatológicos.

Dieselgrado CS mejora el rendimiento del motor y asegura un menor consumo.



Dieselgrado ¡y marchando!

EL STATC INFORMA

De cómo están las negociaciones con la C.M.B. en varios puntos importantes en el sector del taxi. Tenemos en primer lugar la amortización de las licencias, que hay amortizadas un centenar, pero de un año para otro se acumulan en el banco unos 500 millones de pesetas de las tasas por transferencias destinadas exclusivamente a este concepto. Que la C.M.B. debería poner más interés en gastar este dinero cada año e incluso aportar de otras partidas, para reducir el nº máximo de licencias que como sabemos es el principal obstáculo para una mayor recaudación por ser excesivo el número que hay en el Area. Pues parece que a ellos les rinde más el banco que no el colectivo amarillo. Otro problema, respecto a las paradas de taxi, y es que varias paradas no están determinadas, como la de la Rambla Sta. Mónica, en la que los compañeros tenemos problemas con la Guardia Urbana, hay otras dos en los juzgados que el Ayuntamiento lo ve claro, como la otra de Vía Layetana-Princesa, pues nosotros decimos que no es ni más ni menos que solucionar el problema poniendo una parada allá donde los taxis se paran porque el usuario también cree que es un sitio idóneo para parar el taxi que en estos casos ya está parado. Hay otra en el Buen Pastor, también allí por la mañana hay problemas porque estamos en contra dirección y a veces en doble fila, con el peligro que supone para los taxistas que estamos aparcados.

En Sta. Coloma se pondrán dos paradas nuevas. Otra en Dt. Feliu, en el ambulatorio y en el Hospitalet

hay cuatro paradas para trasladar y poner una nueva en los Juzgados.

Estamos pidiendo al Ayuntamiento de Barcelona que por un lado hay que poner más carriles BUS-TAXI y que sancione a todo aquel que no está autorizado a circular por los mismos y que emplee una grúa para limpiar las paradas de taxis de coches particulares. Con esta medida llegamos a un acuerdo de que cualquier taxista que al llegar a una parada esté ocupada por coches particulares llame a la Guardia Urbana. Este acuerdo es para toda el Area Metropolitana.

Por último el día 17-9-87 a las 10 h., tuvimos una reunión con el Ayuntamiento de Sta. Coloma el técnico y regidor Sr. Eloy C.M.B. Sr. Julio López y STATC, dos miembros del secretariado de la V.I.B. La reunión fue a petición del STATC donde acordamos poner dos paradas nuevas y poner dos teléfonos, en la parada de la Pl. La Vila y en Sirguenlin así como el acuerdo de pasar por el carril Bus de Sta. Coloma a partir del 1 de Octubre de 1987. La recomendación que hacemos en el STATC es de que los taxis lo ocupen con carga y como las normas que establezca el Ayuntamiento se dice que hay que poner las luces de cruce habrá que ponerlas porque a partir de ese día estará muy vigilado, y no es cuestión que después de los sudores que nos ha costado a los afiliados del STATC, venga algún despistado de turno y nos prohiban pasar porque no hay que olvidar que estaremos un mes de prueba.

JOSE DELTORO

BUZON LIBRE



A petición de varios compañeros, a fin de conocer vuestras opiniones y para que podáis hacer consultas acerca de los temas de taxi, sus problemas y posibles soluciones, a partir del próximo número habrá una sección fija, en la que se recogerá y contestará, la correspondencia que nos mandéis.

Las cartas que mandéis han de ir firmadas y debe figurar en ella vuestro nombre, apellido y dirección, así como vuestro nº de licencia municipal.

ACUERDO STATC-LA CAIXA

Como todos sabéis, hasta la fecha, el sindicato mantenía un acuerdo con La Caixa por el que se concedían préstamos de hasta 300.000 pesetas a nuestros afiliados.

Este préstamo, que entendíamos debía ser revisado, ha sido sustituido por unos nuevos préstamos específicos, destinados a los siguientes conceptos:

- Para compra de licencia, hasta tres millones y medio con un plazo de amortización máximo de cinco años.
- Para compra de vehículo, hasta dos millones, con un plazo máximo de amortización de cinco años.
- Para mantenimiento del vehículo, hasta quinientas mil pesetas, con un plazo máximo de amortización de cinco años.
- Para consumo, hasta trescientas mil pesetas, con un plazo máximo de amortización de cinco años.

Para más información os aconsejamos os dirijáis al personal del Sindicato.

trabaje comodamente



**Catalunya Motor
le ofrece
más posibilidades
de elección.**

**Venga a nuestra
exposición y elija.
Servicio
y recambios
originales.**

TRABAJE SIN PROBLEMAS

Catalunya Motor
Hacemos futuro



Plza. Cerdà-Gran Via	Borrell-Avda. Roma	Avda. Madrid-Galileo	Rbla. Catalunya-Diputación
Gran Via de les Corts Catalanes, 140 332 11 00	Borrell, 185-193 254 82 60	Avda. Madrid, 179 330 29 16	Rbla. Catalunya, 26 302 07 99



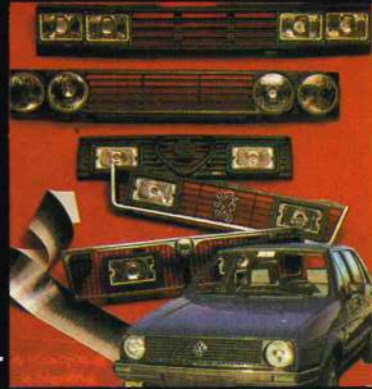
FIAMM

**moto
coche
náutica
camión**



**GRAN VARIEDAD
DE ACCESORIOS:**

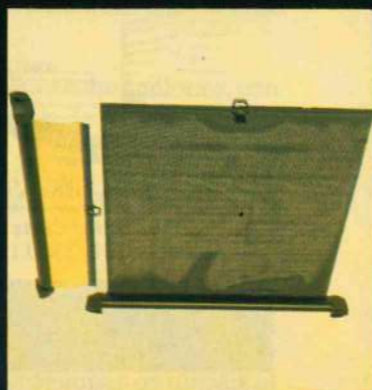
Cubrellantas, Portátiles,
Barras antirrobo,
Colgadores,
Cintas de carga,
Embellecedores,
Cierres capot, Pomos
palanca de cambios,
Portanotas,
Rasquetas cristales, etc.




**La gama más completa
de accesorios para el automóvil**



moto coche náutica camión



italauto

Carrer de l'Hom - Polígono Manso Mateu s/n Telex
Tel. (93) *3709611 El Prat de Llobregat (BARCELONA)

INFORMACION AUTOMOVIL

RESTORE: AUTENTICO RECONSTITUYENTE PARA MOTORES

EL ORIGEN DE RESTORE: CSL

En las investigaciones llevadas a cabo en el programa Apollo de la NASA se llegó al descubrimiento tras 2 años de estudios de una aleación de metales que era autolubrificante, compuesta por cobre, plomo y plata; el cobre como conductor y el plomo como metal maleable, a esta aleación se le dió el nombre de CSL = Cooper + Silver + Lead (cobre, plata y plomo).

Experimentado por las principales industrias Americanas Aeronáuticas tales como Mc-Douglas, Lockheed, Boeing, Nasa, etc..., se concibió la utilización de micropartículas de CSL dentro de un aceite y de ahí nació su posible utilización para el automóvil.

El problema del desgaste del automóvil

La temperatura a la que trabaja el cilindro del coche oscila entre 800°C y 840°C lo que motiva muchas rupturas en la película aceitosa que proporciona el aceite lubricante del motor al subir y bajar el pistón. Desde esas rupturas, las partículas metálicas inician rayaduras, rasguños, pequeñas grietas y muchas fricciones en la camisa, pistones y segmentos, lo que resta potencia al motor ocasionando un mayor consumo de combustible y aceite.

En particular, se provoca una menor estanqueidad en el sistema pistón-cilindro, y una pérdida de compresión con dos consecuencias:

- a) El efecto «Blow-by»: parte del gas resultante de la combustión se fuga entre el pistón y el cilindro hacia el cárter, lo que conlleva una pérdida de energía del motor.
- b) Pérdida de aceite: el aceite sube en dirección equivocada desde el cárter a la parte superior del cilindro, engrasando las bujías y creando depósitos de carbón en fricción.

Estos deterioros no son uniformes en todos los cilindros por lo que las diferencias de compresión repercuten en el cigüeñal y en los cojinetes del mismo produciendo su deterioro.

EL RENAULT-21 FUE EL AUTOMOVIL MAS VENDIDO EN LOS OCHO PRIMEROS MESES

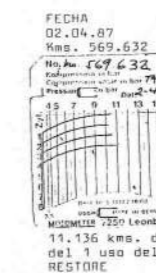
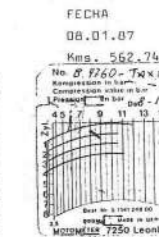
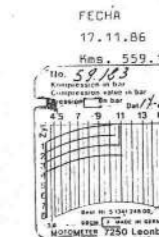
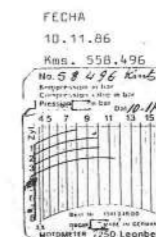
Según Europa Press, en los ocho primeros meses del año se vendieron en España un total de 448.344 vehículos, un 32'4 por ciento más que en el mismo período del año anterior, cuando se vendieron 338.602 vehículos, según datos de la Asociación Nacional de Fabricantes del Automóvil (ANFAC).

El automóvil de turismo más vendido en España durante los primeros ocho meses de 1987 fue el modelo Renault-21, con 42.595 unidades, seguido del Seat-Ibiza con 40.126, el Renault-11, con 39.385, el

RIGUPAR

COMPROBACION DE UTILIZACION DEL PRODUCTO RESTORE

COCHE : SEAT 1430
USO : TAXI
MATRICULA : D-9760-C
KILOMETROS RECORRIDOS : 558.496 Kms., en el momento de la prueba. El taxista declara haber dado 5 veces la vuelta al cuenta-kilómetros.



Restore: La solución definitiva

Restore es el reconstituyente del motor es un tratamiento a la vez preventivo (para motores nuevos) y curativo (para motores usados), ya que al depositarse en las partes deterioradas del cilindro, las partículas CSL uniforman la superficie del mismo reconstituyéndola.

Restore es un reconstituyente, no una panacea. Su uso añadido al aceite del cárter mejora e iguala la compresión en todos los cilindros. Con Restore no se consigue bajar el consumo que marca el fabricante pero sí suprimir del 10 al 15% que va apareciendo a lo largo de los 100.000 primeros kilómetros.

*Reproducimos el testimonio de un taxista que ha utilizado este producto y que nos ha sido facilitado por el distribuidor exclusivo en España RIGUPAR, S.A.

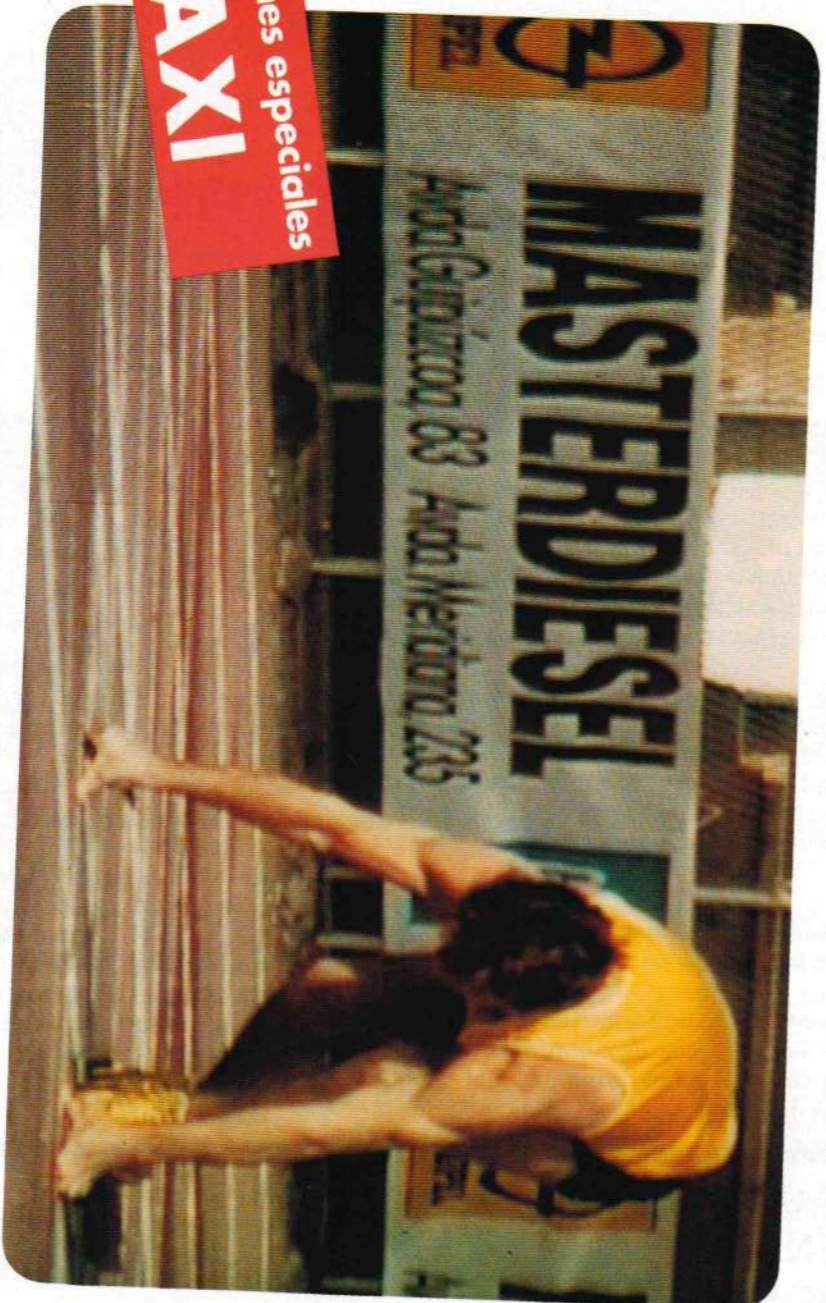
Peugeot 205, con 37.847 unidades y el Renault-5, con 37.361. No obstante, la empresa que más ha incrementado sus ventas, ha sido a Citroën, ya que vendió un 95'5 por ciento más de vehículos que en 1986.

En agosto, se vendieron 41.232 vehículos, un 22'6 por ciento más que en 1986, cuando se vendieron 33.629. La empresa que más vehículos vendió en este período fue Fasa-Renault, con 136.414 vehículos vendidos, seguida de Seat, con 90.445, Ford, con 81.309, Peugeot-Talbot, con 49.018 y Citroën con 34.796.

**Ventajas
sin límites.
Baterías Bosch.**



El Servicio de un Líder



Condiciones especiales
TAXI

SU CONCESIONARIO OPEL

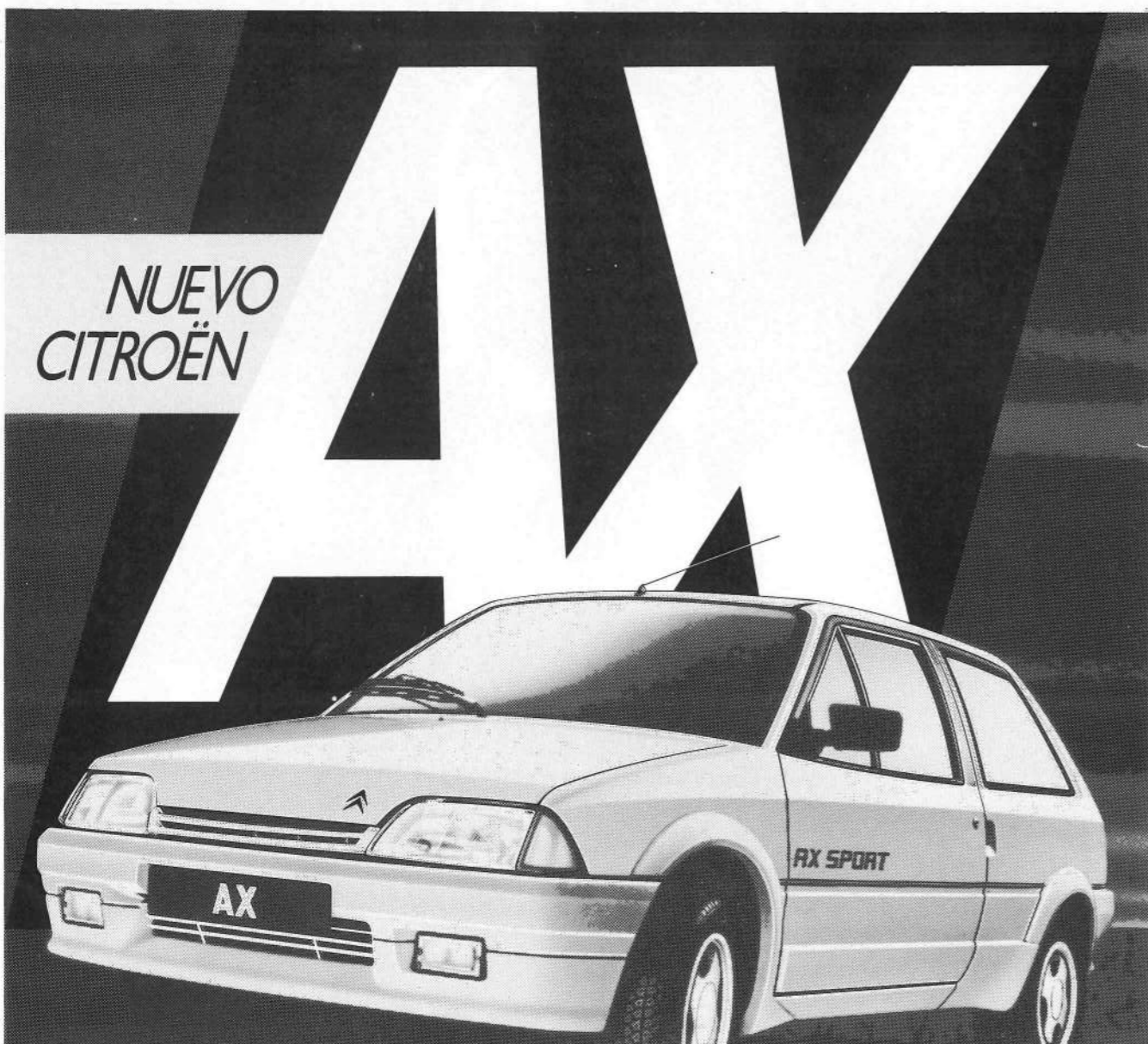


OPEL

MASTERDIESEL



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



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.

Prueba un AX, y ese será su mejor argumento.



EMPETROL CAMBIO SU NOMBRE POR EL DE REPSOL PETROLEO, S.A.

Según Europa Press, se celebró la junta general extraordinaria de Empetrol (Emp), convocada con un único punto en el orden del día de la sesión: el cambio de la denominación social de la empresa, que fue aprobado, por lo que a partir de ahora se llamará Repsol Petróleo, S.A. Juan Sancho Rof, presidente de la compañía, explicó que el cambio viene motivado porque se trata de una empresa con vocación europea, orientada a la competencia internacional. Repsol Petróleo será la compañía que abarcará actividades relacionadas con el refinado, comercialización y distribución del petróleo y derivados petrolíferos. En el primer semestre de 1987 el beneficio de Empetrol ascendió a 9.800 millones de pesetas.

RENAULT ENTRA EN LA SENDA DE LOS BENEFICIOS TRAS SIETE AÑOS DE PERDIDAS

La firma automovilística francesa Renault ha vuelto a obtener beneficios, después de siete años de pérdidas millonarias. La compañía podría situarse este año «entre las diez empresas industriales más rentables de Francia» según su presidente, Taymond Levy.

El presidente de Renault afirmó que para este año se esperan beneficios superiores a 20.000 millones de pesetas. Estos resultados, precisó, son el fruto del plan de relanzamiento puesto en marcha por el anterior presidente, George Besse, asesinado en 1986.

Levy subrayó el éxito obtenido por el plan en muy poco tiempo. Renault perdió 240.000 millones de pesetas en 1984, 220.000 millones en 1985, 110.000 millones en 1986. El plan ha provocado la supresión de 25.000 puestos de trabajo entre 1984 y 1987. También ha supuesto el cierre de las fábricas de utillaje industrial y la venta de la filial norteamericana Chrysler. La actividad se ha concentrado en el mercado europeo.

Crecen las ventas

Entre las causas de la mejora, desta el aumento del 8 por ciento registrado por las ventas en el mercado francés. Las ventas podrían acelerarse ahora, como consecuencia de la rebaja en 5'5 puntos del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), que grava los automóviles.

Los beneficios de este año y las ayudas estatales, permitirán reducir a 800.000 millones de pesetas la deuda de Renault, lo que facilitará el cambio de estatuto de la empresa. En 1986 la deuda superaba el billón de pesetas.

El Gobierno francés estudia actualmente una reconversión jurídica de Renault, de cara a una posible privatización. La reforma del estatuto se decidirá previsiblemente en los próximos días.

Raymond Levy se muestra partidario de constituir una sociedad anónima, controlada por un holding estatal. Esto implicaría una dotación de unos 280.000 millones de pesetas, cifra que equivale al 10 por ciento de la facturación.

PLAN DE JUBILACIÓN REVALORIZABLE



EL PLAN DE JUBILACION DE REDDIS ES UNA PREVISION DE FUTURO, ajustable a sus necesidades personales y familiares.

EJEMPLO

Para que pueda servir de orientación exponemos en el cuadro siguiente el capital final a obtener para una persona que escoja como edad de jubilación los 65 años.

Este baremo esta en función de la edad de contratación y se ha calculado para una prima neta anual inicial de 100.000 ptas.

Edad	Capital inicial asegurado	Revalorización automática garantizada 10%	Rentabilidad via Participación en Benef	Capital final previsto
35	3.550.115	10.295.333	21.160.460	35.005.908
36	3.346.373	9.369.844	18.379.284	31.095.501
37	3.151.681	8.509.538	15.926.705	27.587.924
38	2.965.775	7.711.015	13.767.127	24.443.917
39	2.788.467	6.971.167	11.869.388	21.629.022
40	2.619.412	6.286.589	10.204.705	19.110.706
41	2.458.265	5.654.010	8.747.244	16.859.519
42	2.304.800	5.070.560	7.474.236	14.849.596
43	2.158.685	4.533.238	6.365.099	13.057.022
44	2.019.565	4.039.130	5.400.316	11.459.011
45	1.887.105	3.585.500	4.563.775	10.036.380
46	1.760.970	3.169.746	3.839.971	8.770.687
47	1.640.778	2.789.322	3.232.004	7.662.104
48	1.526.147	2.441.835	2.678.388	6.646.370
49	1.416.705	2.125.057	2.217.710	5.759.472
50	1.312.041	1.836.857	1.824.131	4.973.029
51	1.211.780	1.575.314	1.489.035	4.276.129
52	1.115.507	1.338.608	1.203.855	3.657.970
53	1.022.836	1.125.120	964.330	3.112.286
54	933.354	933.354	763.484	2.630.192
55	846.647	761.982	596.039	2.204.668

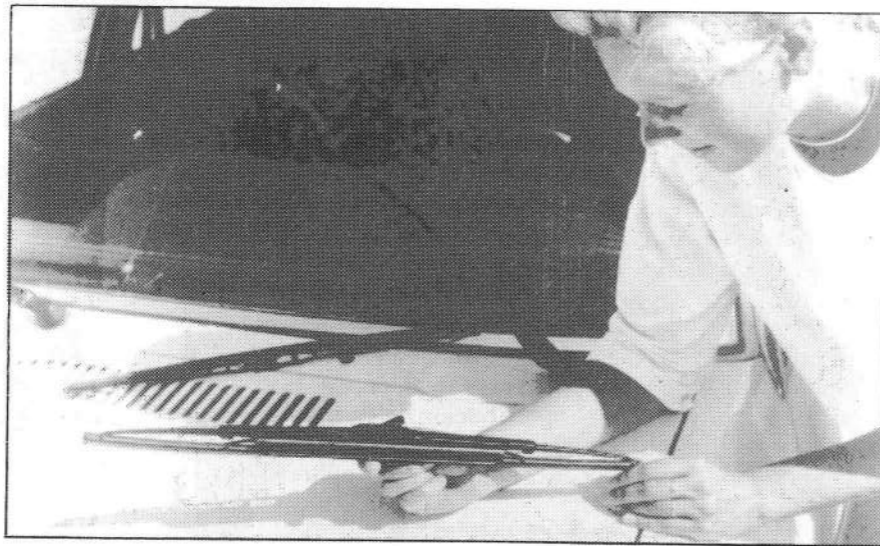
- La rentabilidad utilizada para la confección del ejemplo es la media de la obtenida por REDDIS durante los cinco últimos años (12,5%)
- Estos mismos capitales pueden asegurarse con diferentes formas de pago; semestrales, trimestrales y mensuales.

INFORMACION AUTOMOVIL

Limpiaparabrisas «SPOILER» de Bosch

La última aportación de Bosch a la seguridad vial la constituye el nuevo, limpiaparabrisas con «spoiler» para el lado del puesto de conducción. Gracias a la mayor presión debido a la acción del viento durante la marcha del vehículo, ejerce la raqueta sobre el parabrisas se consigue una mejor acción de barrido en el lado del conductor, incrementándose notablemente la visibilidad en esa zona del parabrisas.

El «spoiler» integrado en la varilla de la raqueta limpiaparabrisas aumenta notablemente la superficie de ataque del aire a medida que se incrementa la velocidad del vehículo, aumentando así la presión y apoyando la necesidad de una mejor visibilidad en esas condicio-



nes. La ubicación del pequeño «spoiler» en la raqueta se ha dispuesto en la zona aerodinámica más favorable de las modernas carrocerías, por lo que la acción de aire se aprovecha perfectamente, facilitando el óptimo barrido de la superficie del parabrisas.

El montaje de esta nueva ra-

queta que se suministra en medidas de 400, 450, 500 y 530 mm. de longitud no ofrece dificultad alguna para el automovilista. Su presentación como recambio se realiza en forma de «blister» conteniendo una raqueta de «spoiler» para el lado del conductor y otra normal para el del acompañante.

La antena tras el parabrisas

La antena Bosch para montaje tras el parabrisas «Autofun» ofrece unas ventajas exclusivas, que no pueden obtenerse en otro tipo de antenas. Para su montaje, no es preciso taladrar la carrocería, y basta con pegarla sobre el cristal parabrisas, por la parte interior. Es

prácticamente invisible, y no está expuesta al viento ni a la intemperie; a los robos ni a los deterioros intencionados. Además, no plantea problemas a los cepillos de los túneles de lavado.

La antena «Autofun» proporciona unas condiciones de recepción perfectas en todas las bandas

de radiodifusión. A ello contribuye con gran eficacia el amplificador de alta linealidad, con tratamiento independiente de las señales de recepción de las bandas larga, media, corta y FM, provisto de un sistema electrónico de conmutación para recepción de las emisiones cercanas o lejanas.



LA ANTENA INTERIOR DE BOSCH "AUTOFUN" CONSTITUYE UN MEDIO EFICAZ DE PROTECCION DE LA INSTALACION AUTOHIFI SIN MERMA ALGUNA DE LA CALIDAD DE RECEPCION.

INGLES PARA EL TAXISTA

II



LA TERMINACION «ING»

En inglés como en castellano existen terminaciones especiales que, agregadas a ciertas palabras, sirven para formar otras nuevas. Una de ellas es la terminación ING.

Observa que no hay ninguna dificultad para aprender esas nuevas palabras, porque se derivan de otras ya conocidas. Así pues, la terminación ING indica la acción de la cosa señalada por la palabra.

Work	(uéeRk)	Trabajo
working	(uéeRking)	trabajando
Open	(oupen)	Abrir
opening	(oupening)	abriendo
Go	(gou)	Ir
going	(gouing)	yendo
Light	(lait)	Luz
lighting	(laiting)	alumbrando-luciendo
Offer	(ófeR)	Oferta
offering	(ófering)	ofreciendo
Dark	(daaRk)	Oscuro-oscuridad
darking	(daaRking)	oscureciendo
Oil	(oil)	Aceite
oiling	(óiling)	aceitando
Flower	(fláuer)	Flor
flowering	(fláuering)	floreciendo
End	(énd)	Fin
ending	(énding)	finalizando

Ahora bien, recordando la lección anterior, veamos la importancia que tiene el verbo TO BE = ser o estar. Así pues vamos a usar con la terminación ING las dos palabritas: IS y ARE, que significan es o está y son o están respectivamente.

Ejemplos:

She is my sister	Ella es mi hermana
They are brothers	Ellos son hermanos
He is in the garden	El está en el jardín
You are here	Tú estás aquí
This flower is red	Esta flor es roja
The door is yellow	La puerta es amarilla
To-day is Friday	Hoy es viernes

Usando IS y ARE con la terminación ING podremos hacer estas oraciones:

He is working	El está trabajando
We are opening that road	Nos. estamos abriendo esa carretera
They are going to Madrid	Ellos están yendo a Madrid
She is lighting from the street	Ella está alumbrando desde la calle
We are offering more money	Nos. estamos ofreciendo más dinero
It is darking	Está oscureciendo
They are oiling my car	Ellos están aceitando (engrasando) mi coche

VOCABULARY

That (dat) - eso, esa, ese	Brothers (braders) -
Sister (sister) - hermana	hermanos
My (mai) - mi	In (in) - en
Garden (garden) - jardín	The (dee) - el, la, los, las
Red (red) - rojo	Here (jia) - aquí
Yellow (yelou) - amarillo	Door (dóoR) - puerta
Day (dey) - día	To (tu) - a, ó para
Friday (fraidey) - viernes	To-day (tudey) - hoy
Road (roud) - carretera	That (dat) - eso, esa, ese
Street (strit) - calle	From (from) - de, desde
Money (many) - dinero	Moe (mor) - más
	Car (car) - coche

To be continued

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



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



Barcelona ya vive cara al mar.

Parking "Moll de la Fusta"



APARCAMIENTOS EN FUNCIONAMIENTO

- Moll de la Fusta
- Avda. Gaudí (Hospital Sant Pau)
- Pça. del Sol (Gràcia)
- Menéndez Pelayo (Pça. Lesseps)
- Avda. Rius i Taulet (Fira de Barcelona)

APARCAMIENTOS EN CONSTRUCCION

- Pça. Gal·la Placídia
- Avda. Francesc Cambó (Mercat Sta. Caterina)
- C/ Urgell (Mercat Sant Antoni)
- Pº Valldaura (Pça Lluçmajor)

*Acceso cómodo desde cualquier procedencia.
Servicio 24 horas.*



Ajuntament de Barcelona



SOCIETAT MUNICIPAL
D'APARCAMENTS
I SERVEIS, S. A.



AL SERVICIO DEL TAXISTA



DESCUBRA EL VOLKSWAGEN PASSAT
Y LA GRANDIOSIDAD DEL MALAGA
DISEÑADOS PARA QUE UD. Y SUS CLIENTES
SE SIENTAN MAS COMODOS



VOLKSWAGEN PASSAT



SEAT MALAGA

Y ADEMÁS LAS MEJORES CONDICIONES
EN LA COMPRA Y LA FINANCIACION
EN LA MAXIMA VALORACION
Y CON UN ESPECIALIZADO SERVICIO DE ASISTENCIA

SABEMOS COMO ATENDERLE

Prades
DESDE 1903



c/. Pallars, 128-130 c/. Bolivia, 99
Tel. 300 41 11 (ventas) Tel. 300 87 11 (recambios)
BARCELONA

Vía Augusta, 12
Tel. 384 02 51
BADALONA

Anselm Clavé, 65
Tel. 870 30 54
GRANOLLERS

Avda. Maresme, 475
Tel. 790 38 40
MATARO