



TAXI LIBRE

REVISTA MENSUAL INFORMATIVA NACIONAL

Nº 17 MAYO 1982

EJEMPLAR GRATUITO

**UNA RUINA PARA TAXI: EL PEUGOT 505
SE "BEBE EL ACEITE A LITROS"**

OVIEDO: LA CRISIS DEL TAXI EN ASTURIAS

BARCELONA: INFORME DEL STATC, U.I.

MADRID: AMPLIA INFORMACION SINDICAL

ZARAGOZA: LOS CARRILES BUS-TAXI



ES BUENO QUE SU TAXIMETRO PEGUE MUCHOS SALTOS

pero el motor de su automóvil, no.

Si quiere Vd. 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
No admita
sucedáneos.

PARA EL ACEITE Y COMBUSTIBLE DE SU MOTOR DIESEL

EDITORIAL

LA CONFEDERACION SINDICAL DE TRABAJADORES AUTONOMOS DEL TAXI (CSTAT)

UN INSTRUMENTO ABIERTO Y REIVINDICATIVO

La sociedad española, en medio de la crisis, intenta consolidar progresivamente sus instituciones democráticas.

Partidos, sindicatos y demás entidades socioculturales, hacen confluir sus esfuerzos, en el fortalecimiento de la democracia, que tiene el Parlamento, su expresión soberana.

Cada organización tiene su cometido. Mientras que los partidos políticos son el cauce fundamental para garantizar la participación de los ciudadanos y su intervención en la esfera política; los Sindicatos debe profundizar en su carácter reivindicativo, plenamente independiente y alejado de cualquier interpretación estrecha y dogmática.

Los sindicatos democráticos, que como la C.S.T.A.T. tienen su origen, al menos una parte importante de sus componentes, en los difíciles años del franquismo, siguen cometiendo a veces, errores propios de la dinámica anterior.

En aquellos años, era normal utilizar cualquier plataforma para reivindicar parcelas de libertad y democracia. Se trataba de aglutinar opiniones e ideas, que reclamaban la libre asociación y condenaban la represión que ejercía permanentemente la Dictadura.

En la actualidad, los objetivos son radicalmente distintos. Evidentemente, y como decíamos al principio, los sindicatos tienen que luchar también por la consolidación de la democracia, pero sabiendo cuáles son sus principales atribuciones.

En una sociedad libre y pluralista, las organizaciones de masas tienen que delimitar rigurosamente sus tareas, respondiendo a las demandas de sus afiliados y consustancialmente, a las del resto de los trabajadores de su sector. Deben preocuparse sistemáticamente de ofrecer soluciones a las distintas reivindicaciones del sector, a través de la negociación y el diálogo, y cuando sea necesario, de

la presión y la movilización, dentro del marco constitucional.

Es mediante una actitud esencialmente reivindicativa, como lograremos incorporar a nuestro sindicato, a su número cada vez mayor de taxistas. En el seno de nuestra organización sindical, deben convivir cualquier taxista que así lo desee, dispuesto a contribuir en la solución de sus propias reivindicaciones.

Como es lógico, sólo se pide una condición: respetar la normativa estatutaria, para ofrecer la necesaria eficacia en la actividad sindical que desarrollemos.

Pero nadie puede interpretar los estatutos a su antojo. Aquí reside precisamente la principal razón de ser de la Confederación. Con la normativa estatutaria en la mano, tenemos que demostrar a los taxistas que somos sólo un sindicato profesional y nos dedicamos a buscar soluciones a las reivindicaciones de los taxistas.

Ahora, que las opciones más

Director Ejecutivo:
MIGUEL TOMAS ROMERO
Secretaría Redacción:
CATY OLID

Redacción y Publicidad:
JULIO CAYUELA TORMO

Colaboradores:
LUIS MARIA GONZALEZ (Madrid)
MIREYA MASIA (Barcelona)
JUAN A. MOLINA (Andalucía)

Redacción:
Pujadas, 11
Tel. 93-300.23.14
BARCELONA-18

TAXI LIBRE

Deposito Legal: B. 15.991-81

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

Arroyo Fontarrón 51
Telf. 439 32 80
MADRID - 30

PUBLICIDAD TODA ESPAÑA:

P.S.P. Promociones Sociales Publicitarias
Mallorca 656, 3º 2ª - Barcelona 27
(93) 340.33.91
H.F. Apartado Correos 2332. Barcelona.

Solicitados los controles de difusión establecidos

conservadoras tratan de acusar a la C.S.T.A.T. de supuesta dependencia y dudosa representatividad, hemos de ser firmes e inequívocos: la C.S.T.A.T. será cada día más reivindicativa e independiente, rompiendo la inercia del pasado y avanzando hacia una organización moderna y eficaz.

Si éste es nuestro propósito, una debe ser la condición para garan-

zarlo: la plena democratización de la actividad interna del sindicato. Y aunque en este sentido, todavía estemos aprendiendo, debemos insistir en ello, porque de esta forma, ganaremos ante nuestros afiliados, legitimidad y eficacia. Si existe libertad de ideas, entre los mismos, hay que respetar escrupulosamente el funcionamiento democrático y pluralista en su seno. Y

si ésta norma se viola con métodos oscurantistas y autoritarios, tendremos que denunciarlo colectivamente.

Estamos convencidos de que entre todos, lo podemos evitar, para que la C.S.T.A.T. sea cada día más fuerte, al servicio de los taxistas autónomos españoles.

LA VOZ DE LA CONFEDERACION

DOLOR EN SAN SEBASTIAN

De nuevo salta la triste noticia de un acto terrorista y vil asesinato. Un compañero del taxi fue acribillado a balazos por miembros de ETA. Una vez más, un honrado profesional deja su vida en manos de una acción terrorista que se ceba en una víctima inocente y desarmada, impunemente sin resistencia, de rodillas implorando y suplicando el perdón a sus verdugos por algo que sí cometió: trabajar honradamente en una profesión digna para mantener y alimentar sin odio ni rencor a su familia.

Pero este odio y rencor nos colma de indignación a cuantos prestamos con nuestro trabajo un servicio a la sociedad que unánimemente manifiesta su repulsa por actos tan lamentables que no llevan a ninguna parte y sí dejan tras de sí un triste balance de inocentes víctimas.

No sabemos que pretendían sus agresores, pero difícilmente nuestro compañero Antonio Huegun podría ofrecerles lo que buscaban.



El cadáver del taxista Antonio Huegún, encontrado muerto cerca de Alava. Presentaba cinco impactos de bala realizados por la espalda

ASESINATO DE UN TAXISTA

Antonio Huegun fue encontrado a las 7 de la mañana en el camino vecinal de Arrate, término municipal de Eibar, por unos agricultores, su cuerpo presentaba varios impactos de bala disparados por la espalda. Antonio tenía 45 años de edad, estaba casado y tenía una hija de 22 años que sobre las 11'30 de la noche estuvo hablando con él en la parada de taxis de la capital.

Posteriormente, llamó a su casa para comunicar a su esposa que salía para un servicio fuera de la ciudad, concretamente para Eibar, esta fue la última vez que su familia supo de él.

Posteriormente su taxi fue encontrado aparcado en la calle Virgen del Carmen, de Eibar, era un Seat 124.

Antonio Huegun, residía en Lasperte desde hacía 18 años, no militaba en partidos políticos y nunca recibió amenazas. Era simplemente un trabajador más del taxi y como tal, expuesto a las amenazas y agresiones de todo tipo, como el compañero que sigue en coma en Madrid, como el de Almería, como el de tantos lugares de nuestra geografía que piden a los respon-

sables, enérgicas medidas para terminar con esta ola de agresiones a nuestra profesión y nuestras vidas.

MANIFESTACION Y PARO EN GUIPUZCOA

Con posterioridad a este lamentable suceso, se organizó rápidamente una huelga en señal de duelo y que asumió toda la característica de la repulsageneral de los ciudadanos de Euzkadi, con posterioridad igual-



El coche del taxista se encontró correctamente aparcado en una calle de Eibar

mente, la Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos, remitió un telegrama a la Federación Vasca en los siguientes términos:

RECHAZAMOS ENÉRGICAMENTE EL ACTO TERRORISTA CAUSA MUERTE COMPAÑERO DE SAN SEBASTIAN, ROGAMOS TRANSMITAN NUESTRA CONDOLENCIA Y SOLIDARIDAD A SUS FAMILIARES

A LA COMISION INTERMINISTERIAL

Ha sido presentado un amplio informe dirigido al Ministerio de Administración Territorial, Dirección General de Administración Territorial, en el que la confederación solicita una profunda reestructuración del sector, del que en nuestro próximo número ofreceremos un completo dossier.

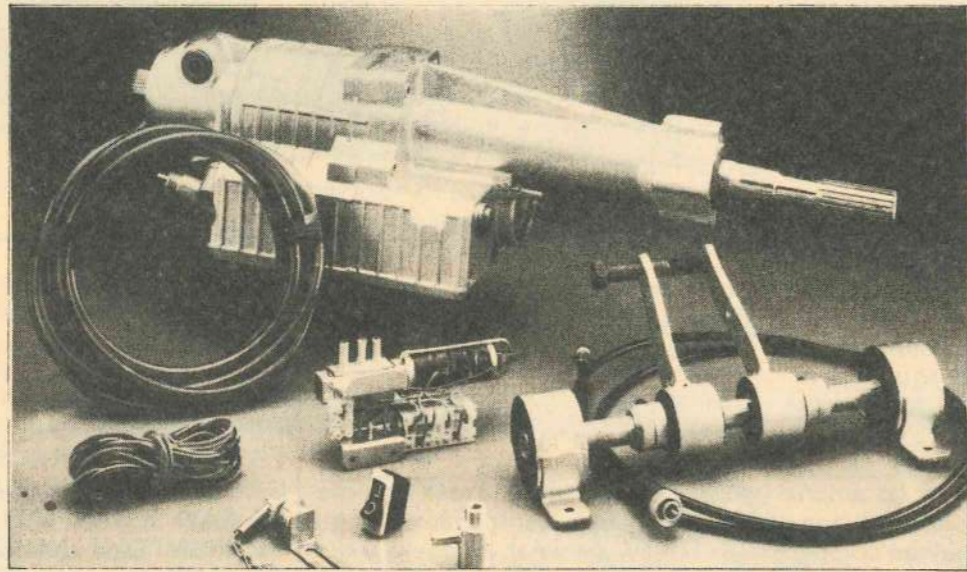
SECRETAR IADO NACIONAL
CSTAT

LA SOLUCION
A LOS DIESEL

¡POR FIN UN DIESEL VELOZ!

CANMI
3000

SI, AHORA SU DIESEL LENTO PUEDE
TENER LA MISMA VELOCIDAD QUE UNO
DE GASOLINA Y CON MENOR CONSUMO
CON LA MULTIPLICADORA



**MULTIPLICADORA DE TRANSMISION PARA
VEHICULOS DIESEL DE TRACCION TRASERA
GAMA TALBOT 180, SEAT 124-131-132. CONSIGUE
UN AUMENTO REAL DEL 27% DE VELOCIDAD Y
UNA REDUCCION DEMOSTRADA DEL 30% DEL
CONSUMO EN GAS-OIL.**

- * REDUCE EL DESGASTE DEL MOTOR
- * MAYOR RENDIMIENTO EN KMS.
- * MENOR RUIDO DEL MOTOR
- * MAYOR RENTABILIDAD
- * MENOS AVERIAS

Servicio Oficial Multiplicador de velocidades, cuenta
revoluciones - accesorios del automóvil

CANMI
3000

Muralla de Sta. Tecla, 20. 1º-2º. Montblanc (Tarragona)
Tel. 977-86 0179

EL SECTOR DEL TAXI EN ASTURIAS, EN CRISIS

A esta Federación Asturiana Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi nos ha sido entregado un estudio del sector emanado de una serie de datos aportados por los propios taxistas y, que según los mismos, esta profesión padece una fuerte crisis.

Son muchos los factores que a nuestro entender determinan esta caótica situación. Pero uno supera a los demás; y es que nadie tiene claro ni definido la postura a aguardar ante nuestro sector. Nadie se ha dignado analizar que función es la nuestra, ni les preocupa en absoluto nuestro futuro.

Nosotros somos un servicio privado de interés público, aunque la denominación no parece agradar a muchos, pero, ciertamente, es la realidad.

Todo servicio público tiene ayudas o préstamos estatales, mientras que nosotros somos la vaca donde los organismos hacen cola para ordeñarnos constantemente. Nos remitimos a los cientos de millones que anualmente satisfacemos los taxistas asturianos, por diversos motivos, a las Haciendas Locales y Central.

Lo que queda muy claro es que existe un exceso de Taxis en toda la Región, llegándose a jornadas laborales que oscilan entre 11 y 16 horas durante los 30 días del mes, y que son motivadas porque más del 60 % del tiempo estamos esperando, en las respectivas paradas, a los viajeros.

Podría decirse que la organización laboral sobre horario es mala, porque, qué tentido tiene que los taxistas estemos mirando unos para otros en las paradas a espensas de que aparezca o no algún viaje.

Pero no se puede achacar a nuestra mala organización la crisis que padecemos. Téngase en cuenta que nosotros no creamos las Licencias, sino las Administraciones Locales y Centrales; y esto lo hacían sin el más mínimo estudio que determinara si eran necesarias. Hasta la fecha todo se había hecho a ojo de buen cubero.



Creemos que nuestra supervivencia pasa por una reestructuración del sector que determine la posibilidad de realizar servicios que hasta la fecha nos tienen vetados, como apunta el estudio y que pueden ser, suplir a servicios regulares en determinadas horas, que para ellos no son rentables dado el escaso número de viajeros; transportar bultos e incluso enfermos que acuden a visitas normales, periódicas o de rehabilitación, etc. Para poder realizar estos servicios tendríamos que quitarnos de encima el VETO que la Seguridad Social tiene sobre el Taxi, y elaborar una nueva normativa del Transporte por ser la actual anticonstitucional, antitransportista y antisentido común.

Tenemos que felicitar la iniciativa que ha tenido el Consejo Regional de Asturias, a través de su Consejero de Transportes y Comunicaciones, apoyada por todos los

grupos políticos. Iniciativa que ha determinado la elaboración de este estudio del Taxi, y del cual pedimos que sea respetado por todas las Corporaciones Locales, poniéndonos a su disposición si alguna estimara conveniente la profundización de este estudio o la elaboración de otro Municipal.

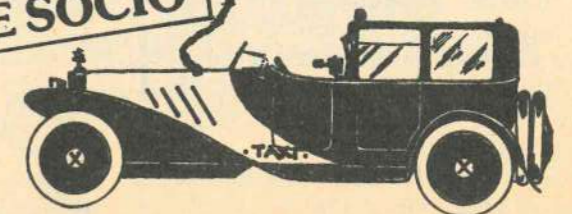
Creemos que con este estudio procede tomar, por parte del Consejo Regional de Asturias, las medidas oportunas que conduzcan a la congelación de Tarjetas de Transportes 'VT' para Taxis, lo que está ya solicitado por esta Federación desde el año pasado, y se comuniquen a los Entes Municipales la necesidad de informe previo del propio Consejo Regional antes de la creación de la Licencia Municipal; todo ello en beneficio de todos y para trazar una planificación aceptable en este sector.

SECRETARIADO



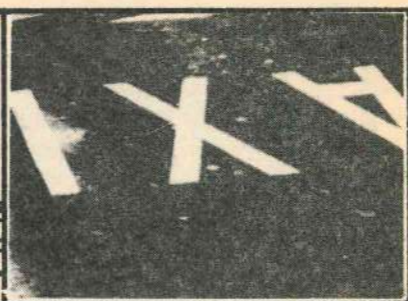
AYUDA DEL AUTOMOVILISTA, S.A.

HAGASE SOCIO



Avda. Valentin Masip, 40 - Teléfonos 23 50 05 - 23 53 18 - OVIEDO
C/ Prendes Pando, 23 - Teléfonos 39 21 11 - 39 24 11 GIJON

CARRILES BUS-TAXI EN ZARAGOZA



CARRILES BUS-TAXI EN ZARAGOZA

Muchas son las obligaciones de los taxistas, muchos los artículos Municipales que recordar continuamente, pero ninguna ventaja para poder circular mejor, más rápidamente y sin producir atascos para que el taxi, sea cada día un servicio mejor.

En Zaragoza, el taxi tiene problemas de circulación, son problemas de fácil solución y que posiblemente ya estén en la mente del ente municipal correspondiente.

No podía ser menos indiferente a estos problemas una ciudad como Zaragoza. Todas las grandes ciudades tienen idénticos problemas y la solución es prácticamente la misma para todas.

El tráfico aumenta constantemente, las calles son centenarias en muchas ocasiones y su construcción no se hizo pensando precisamente en el boom del automóvil, así, es frecuente que se agoten las soluciones sin poder remediar el trazado de una de ellas. Un trazado que en muchos casos es una arteria principal, como el Paseo de la Independencia y otras muchas importantes vías urbanas de la ciudad inmortal.

Pero el Ayuntamiento apesar de sus buenas intenciones, no llega tan rápidamente a encontrar el momento para su aplicación. Zaragoza no dispone de los carriles BUS-TAXI que permiten una mayor fluidez circulatoria.

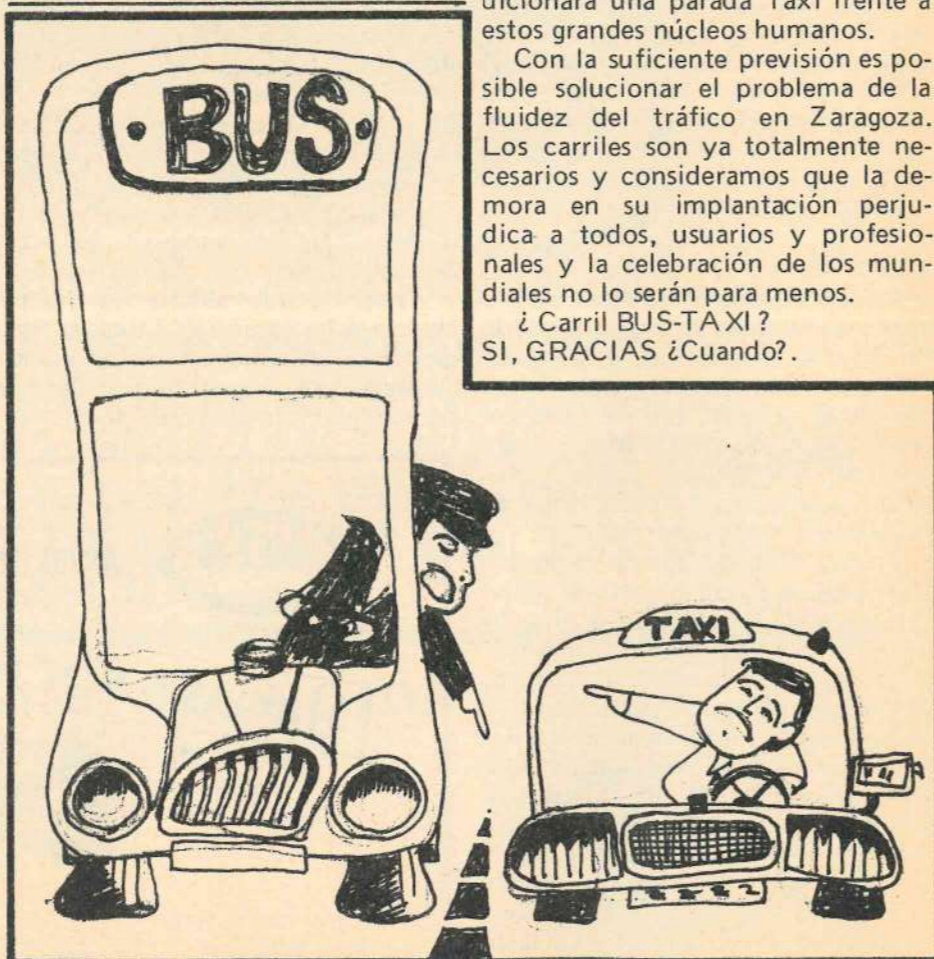
La falta de los carriles hace frecuentemente que el taxi sea un colapso para la circulación cuando es preciso encochar o dejar a un cliente.

Con frecuencia el agente municipal, cual rauda y veloz centella, está dispuesto con bolígrafo y papel a tomar nota por entorpecer la circulación y el taxista tiene que recordar que 'Somos un servicio público y no podemos rechistar', el reglamento es el reglamento y si no existen los carriles BUS-TAXI, al guardia que le cuentas.

Una de las zonas conflictivas es los almacenes de El Corte Inglés y como estos son varios los locales comerciales de gran afluencia de público que solicita servicio para desplazarse. Estos grandes almacenes no disponen de parada de taxi y por ello, el caos circulatorio en horas punta, podría ser remediado con anticipación, siempre que se acondicionara una parada Taxi frente a estos grandes núcleos humanos.

Con la suficiente previsión es posible solucionar el problema de la fluidez del tráfico en Zaragoza. Los carriles son ya totalmente necesarios y consideramos que la demora en su implantación perjudica a todos, usuarios y profesionales y la celebración de los mundiales no lo serán para menos.

¿ Carril BUS-TAXI?
SI, GRACIAS ¿Cuándo?.



MUNDIAL

82

taxitronic

LE LLEVA GRATIS A LA FINAL DEL MUNDIAL



Los Taxímetros e Impresoras Taxitronic ya han ganado un Mundial:

El de la calidad, el de la precisión, el de la garantía.

Por eso para Vd. que aún no ha decidido incorporar la electrónica en su taxi, Taxitronic le hace una oferta muy especial.

Desde el 1.º de marzo hasta el 30 de junio, si Vd. instala un taxímetro Taxitronic o una impresora de tickets Taxitronic podrá participar en el sorteo de un viaje a Madrid GRATIS para ver la final del Mundial 82.

POR GARANTIA POR PRECIO POR CALIDAD Y POR SERVICIO PREFIERA TAXITRONIC

Pida las bases de esta promoción a su distribuidor Taxitronic mas próximo.

DISFRUTE DE TAXIMETRO ELECTRONICO y vea en Tribuna la Final del Mundial 82

taxitronic:

- Travesía Industrial, 183 - Tels. 335 55 50 - 335 55 54 Hospitalet de Llobregat (Barcelona)
- Seis de Noviembre, 13 - Tels. 461 58 11 - 461 59 77 Madrid-25
- Ribera Botica Vieja, 22 - Tel. 447 86 42 Bilbao-14

TARIFAS DEL SERVICIO DE TAXIS EN LAS PRINCIPALES POBLACIONES vigor 1 de Mayo 1982

Población	Bajada	Km.	Horaria	SALTOS		Nocturnidad
				Electrónicos	Mecánicos	
ALBACETE	45	25	690	5	5	-
ALGECIRAS	40	22	513	3	3	-
ALICANTE	36	22	550	3	3	-
ALMERIA	38	22	600	3	3	-
AVILES	45	27	625	1	-	25 %
BADAJOS	40	22	600	3	3	50 %
BARCELONA:						
TARIFA 1	48	50	750	1	5	-
TARIFA 2	48	39	750	1	5	-
TARIFA 3	48	27	750	1	5	-
BILBAO	61	28	750	1	3	50 %
BURGOS	40	20	600	2	2	50 %
CACERES	40	25	600	3	3	50 %
CADIZ	35	22	500	3	3	25 %
CARTAGENA	44	22	450	1	2	30 %
CASTELLON	40	23	550	2	2	25 %
CORDOBA	43	22	600	2	4	-
GIJON	45	28	640	1	4	25 %
GRANADA	35	26	600	2	4	-
HUELVA	46	24	644	2	4	25 %
IRUN	57	25	800	1	3	40 %
JAEN	48	24	700	2	2	50 %
JEREZ	45	25	525	3	3	20 %
LA CORUÑA	55	24	525	3	3	-
LAS PALMAS DE G.C.	36	22	450	1	3	40 %
LEON	45	27	600	3	3	40 %
LERIDA	50	24	660	3	3	40 %
LOGROÑO	52	30	700	1	3	50 %
MADRID	50	26	700	5	5	-
MALAGA	42	22	550	2	4	-
MANRESA	60	30	600	3	3	-
MATARO	48	23	600	3	3	-
MURCIA	40	20	500	2	2	30 %
ORENSE	46	26	500	2	2	-
OVIEDO	40	21	630	4	4	25 %
PALENCIA	45	28	500	3	3	50 %
PALMA DE MALLORCA:						
TARIFA 1	45	42	700	5	5	-
TARIFA 2	45	35	700	5	5	-
TARIFA 3	45	24	700	5	5	-
PAMPLONA	52	23	700	1	3	50 %
PONTEVEDRA	46	28	480	2	2	50 %
REUS	75	28	950	5	5	50 %
SABADELL	40	25	600	5	5	-
SALAMANCA	50	30	650	3	3	50 %
SANTANDER	40	25	600	1	3	25 %
SAN SEBASTIAN	62	29	800	1	3	50 %
S. CRUZ DE TENERIFE	35	17	450	2	2	-
SANTIAGO DE C.	50	24	460	3	3	50 %
SEGOVIA	44	26	540	3	3	50 %
SEVILLA	41	21	575	3	3	-
TARRAGONA	50	25	540	1	5	-
TARRASA	50	30	735	1	5	-
VALENCIA	40	23	600	3	3	-
VALLADOLID	39	27	550	1	5	50 %
VITORIA	61	27	800	1	3	50 %
VIGO	50	24	575	2	3	-
ZAMORA	50	27	650	2	5	50 %
ZARAGOZA	40	25	600	1	3	-

ES UN SERVICIO INFORMATIVO DE:



Taxímetros e Impresoras Electrónicas

UN SINDICATO INDEPENDIENTE Y EFICAZ...



FEDERACION SINDICAL DE TRABAJADORES
AUTONOMOS DEL TAXI DE MADRID Y PROVINCIA

ARROYO FONTARRON, 51
TELEFONO 439 84 75
MADRID-30



Así es Madrid

PROPUESTA DE LA FEDERACION (FSTAT) PARA LOS MUNDIALES

Con motivo del próximo Mundial de Futbol, y dado que Madrid es sede del mismo, esta FSTAT, se hace partícipe de la importancia que ello tiene en el orden económico y social para el país y más concretamente para nuestra ciudad, pues pensamos que son muchos los extranjeros que en esas fechas nos van a visitar, y nuestra mayor preocupación es poder contribuir en la medida posible, a dar la imagen de corrección y servicio que el Municipio se merece, y más concretamente, el sector del taxi en general.

A tal efecto, nosotros presentamos al Ayuntamiento el siguiente estudio dividido en 4 puntos, que más adelante desarrollaremos pidiendo nos sean concedidos:

- 1º Aeropuertos y Estaciones
- 2º Paradas en los Estadio de Futbol.
- 3º Circulación.
- 4º Zona Comercial

DESARROLLO DE LOS PUNTOS

1º Aeropuertos y Estaciones

- a) Poner paradas en el Aeropuerto de seis a ocho en las salidas nacionales, salidas Internacionales y terminal de carga.
- b) Poner parada en la Estación de Atocha, en la entrada a las taquillas (o apeadero) hasta el apeadero de Cercanías.
- c) En la estación de Atocha, poner placa de prohibido detenerse taxis en la entrada al patio de Mendez Alvaro por la rampa desde la Glorieta de Atocha.
- d) Poner señales indicativas donde están ubicadas las paradas de taxis.

Estas peticiones ya se hicieron por esta FSTAT, al Ayuntamiento en el expediente presentado el día 1 de Abril de 1982. Siendo el motivo principal de dicha petición el evitar que algún desa-

presivo, pueda hacer uso indebido del cliente, de esta forma queda totalmente suprimido el problema al poderse alquilar en las paradas oficiales.

2º Paradas en los Estadios de Futbol.

- a) Estadio Santiago Bernabeu, poner parada de taxis en la c/ Concha Espina desde la Plaza de Lima, acera impares, hasta la entrada a piscinas del Estadio.
- b) Estadio Santiago Bernabeu, poner parada de taxis en la c/ Rafael Salgado, en la acera del Estadio, desde lateral del PO de la Castellana hasta Padre Damián.
- c) Poner señales indicativas de grandes dimensiones en el PO de la Castellana y en Padre Damián que indiquen donde están ubicadas las paradas.
- d) E Estadio Vicente Calderón, poner parada de taxis en el PO de los Melancólicos, frente al

Estadio, en la finca no 71 de esquina a esquina, estudiando la posibilidad de poder hacer dos filas paralelas que permita duplicar el número de taxis.

e) Poner señales indicativas de grandes dimensiones en las calles de Duque de Tovar y San Epifanio, indicando la ubicación de la parada.

3º Circulación

Debido a que las calles adyacentes a los campos de fútbol en las horas punta del comienzo de los partidos, se originan grandes retenciones en el tráfico, la FSTAT SOLICITA QUE EN UN radio a la redonda de cada Estadio se habiliten carriles taxi separados del resto, por conos o vallas y prohibiendo detenerse hasta llegar a los Estadios, ya que está claro que los carriles que funcionan en la actualidad no son operativos al tenerlos que compartir con el Bus, por las interrupciones en las paradas de éstos.

Estos carriles serían:

Para ir al Santiago Bernabeu:

a) PO de la Castellana, desde el lateral con la c/ Vitrubio hasta el Estadio.

b) Avda. de Concha Espina y Ramón y Cajal, carril derecho desde Plz. Virgen de Guadalupe hasta el Estadio.

c) Avda. Gral. Perón, carril derecho desde c/ Dulcinea hasta el Estadio.

d) PO Castellana, desde el lateral con Plz. Castilla hasta Plz. de Lima.

Para ir al Vicente Calderón:

a) c/ Toledo, desde Puerta de Toledo, carril derecho c/ Toledo, Glorieta de Pirámides, PO Melancólicos hasta el Estadio.

b) M-30 carril derecho desde el Puente de Toledo hasta el Estadio.

c) M-30 carril derecho dirección Sur desde la confluencia con la Av. Manzanares hasta el Estadio.

4º Zona Comercial

a) Modificación de la calle Maestro Victoria trasladándola a la acera de enfrente, fachada lateral de la Caja de Ahorro y Monte de Piedad. Este traslado facilitaría tanto el paso de los taxis en su salida hacia Arenal como el de los coches particulares en su entrada al aparcamiento del Corte Inglés.

b) Estudiar la posibilidad de cambiar el sentido de la circulación de la c/ Espoz y Mina, haciéndola bajada con el fin de poner una parada de Taxis en dicha calle, esquina a la Carrera de San Jerónimo. Esta calle en la actualidad está solo para uso de carga y descarga, y de esta forma se evitaría el que parasen en la Puerta del Sol, esquina c/ Espoz y Mina.

c) Poner parada en batería en el entrante de la c/ Preciados con la Puerta del Sol frente a la entrada de El Corte Inglés.

d) Ampliación de la parada de taxis de la Plaza del Callao haciéndola dos filas en paralelo.

e) Modificación del carril de bajada de autobuses por la calle de Alcalá, para acceder a la parada en el centro de la Puerta del Sol. La actual utilización del carril derecho produce atascos por

el giro a la izquierda del autobús, si se utiliza el carril central, o incluso el izquierdo se evitarían parte de los atascos.

f) Permitir el giro por la c/ Arenal hacia Plz. de Isabel II dirección c/ Caños del Peral, crean-

do un carril taxi, para evitar dar la vuelta por la c/ Carlos III con el Teatro Real, pues en este punto, se originan retenciones, debido a la estrechez de la c/ Vergara, siendo este recorrido muy habitual del taxi.

g) Autorizar la publicidad de la ubicación de las paradas y la recomendación de que los pasajeros acudan voluntariamente a las mismas, para su mejor servicio.

COMISION MUNICIPAL

LA GESTION MUNICIPAL MAS TRANSPARENTE Y EFICAZ

Han transcurrido tres años desde la celebración de las elecciones Municipales. En estos tres años han pasado muchas cosas que es necesario significar.

La gestión municipal de las Corporaciones locales, tras las elecciones de 1979, ha caminado por otros derroteros, y sería inútil tratar de persistir en ese tópico habitual de todos los iguales.

Un elemento sustancial del cambio originado que deshace cualquier interpretación interesada, es que todos los ciudadanos pueden conocer la eficacia o torpeza de la actual gestión y fundamentalmente el destino del dinero que emplean los Ayuntamientos.

Asimismo, para los taxistas, la relación con las Corporaciones Locales es más sistemática y democrática en la medida que entran en juego todas las Organizaciones del sector con sus diferentes propuestas y alternativas. Concretamente en Madrid, el grado de discusión y negociación con la Delegación de Circulación y Transporte, ha sido y es globalmente positiva, pudiendo constatar un nivel de entendimiento y cordialidad aceptable.

Por otro lado, y a pesar del rigor en la aplicación de sanciones, éstas obedecen a un planteamiento más racional y acorde a las necesidades de una ciudad colapsada por el tráfico. La entrada en vigor del 'ORA', por ejemplo, habrá aumentado las sanciones pero indudablemente ha mejorado el tráfico.

EL PACTO MUNICIPAL PSOE - PCE

Como es sabido, una vez conocidos los resultados de las elecciones municipales de 1979, el PSOE y PCE firmaron unos acuerdos para llevar adelante la gestión Municipal en todo el Estado Español. En algunas regiones y nacionalidades, estos acuerdos se ampliaron a otros partidos progresistas.

Sin lugar a dudas, los pactos Municipales PCE-PSOE, han facilitado enormemente la actuación de los Ayuntamientos y han permitido efectuar notables transformaciones en los distintos pueblos y ciudades. Se ha equilibrado al máximo, el nivel de gastos e ingresos, racionalizando la utilización de los recursos municipales y planificando con mayor coherencia los objetivos de actuación Municipal.

En resumen, podríamos afirmar sin temor a equivocarnos, que los pactos PSOE-PCE, arrojan un balance satisfactorio en sus tres años de vigencia; son quizá, de las pocas referencias positivas que

LUIS MARIA GONZALEZ

ha habido en el desarrollo de la transición política. La crisis económica y política y la torpe actuación de la derecha en estos tres años, han llevado al país a una situación difícil que es preciso superar con el esfuerzo y la colaboración de todos.

LA RELACION GOBIERNOS - MUNICIPIOS

El balance positivo de estos tres años de gestión municipal ha preocupado al gobierno de UCD que ha visto con sus propios ojos cómo es posible lograr mejores resultados con otra política, con otro programa.

La derecha, consciente del avance de las ideas progresistas aplicadas en los distintos ámbitos locales, ha tratado de torpedear la capacidad de gestión de la izquierda, dificultando la obtención de recursos económicos y financieros por parte de los Ayuntamientos.

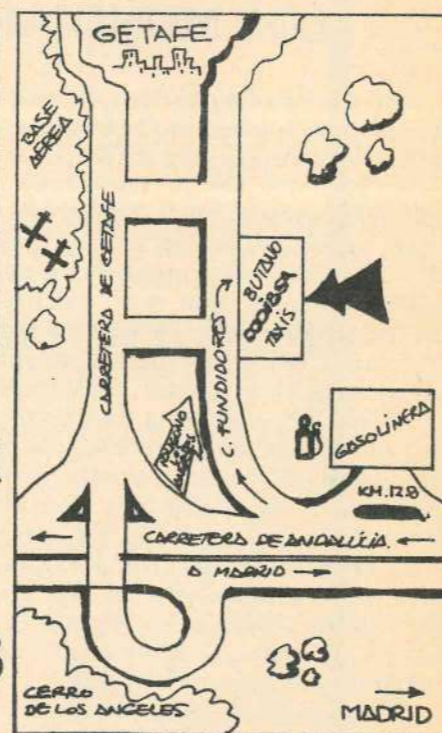
Aun con este precedente, las Corporaciones locales, han conseguido notables mejoras a todos los niveles, que a buen seguro, tendrán en cuenta los ciudadanos en las próximas elecciones municipales a celebrar en 1983



codibsa
COMERCIAL DISTRIBUIDORA
DE BUTANO Y DERIVADOS, S.A.
CAMICHI nº 6 · MADRID
Tel. 461.01.55

SERVICIO BUTANO TAXI
LAS 24 HORAS
CARRETERA de ANDALUCIA
KM. 12.800
POLIGONO INDUSTRIAL LOS ANGELES

ABIERTO TODOS LOS DIAS SIN INTERRUPTACION INCLUSO DOMINGOS Y FESTIVOS



LA UNICA ALTERNATIVA

SYNOIL

100% Aceite Lubricante Sintetico

MADE IN USA

RENTABLE: por su mayor periodo de duración

**40.000 Km.
sin cambio**

SEGURO: por su mayor protección contra el desgaste de motores

COMODO: por sus largos periodos sin cambio.



Synoil es un producto de avanzada tecnología homologado en los 5 continentes y presente en los principales sectores industriales, transportes, automóvil, aeronáutica, naval, y obras públicas.



**International
Synthetic Oil, s.a.
(Interoil)**

LA UNICA ALTERNATIVA

MAS CONOCIDA QUE ANONIMA

Madrid

Con fecha de abril, ha salido a la calle una nueva revista de periodicidad mensual y que dice estar al servicio de los profesionales del taxi y de los señores viajeros.

Su director escribe en el primer número un editorial en el que explica las razones que han llevado a "un grupo de amigos" a editar la revista. Tanto el director como algunos de sus colaboradores son bien conocidos en el sector y por lo tanto su presentación resulta-

ría innecesaria.

Sin embargo, hay algo que no encaja bien en la lógica peiodística de cualquier publicación sectorial. Según los editores, la empresa tiene carácter de Sociedad Anónima y en consecuencia, que nadie busque parcialidad en el contenido. La verdad, que esto nos recuerda a un viejo proverbio casi siempre justo, aquel que dice "dime con quién andas y te diré quién eres".

En realidad, queremos demostrar con estas líneas, que el anonimato del que hace gala la empresa editora, es un eufemismo que a nadie engaña. Conviene llamar a las cosas por su nombre y dejarse de metáforas. En el sector hay dos revistas que son portavoces de sus respectivas organizaciones: ATAT en MARCHA y TAXI LIBRE, y a nuestro entender esto es el juego limpio. Lo demás es, cuando menos de dudosa credibilidad.

CIENCIA FICCION: EL MISTERIO SE ACLARA

Reproducimos a continuación una sabrosa entrevista publicada en la famosa revista de alcance universal (Chamberí incluido) 'Nuevo Camino - Oportunismo Viejo':

Perdón amables lectores, se me olvidaba decir que es el propio

director D. Clementino del Distrito (insigne literato), quien realiza la entrevista a D. Agosto V ende Particulares (ilustrísimo Presidente de la famosa tienda de repuestos 'Alí Baba').

ENTREVISTA

PERIODISTA:

Sr. Presidente, ¿No cree Ud. que se nos vé demasiado el plumero?.

PERIODISTA:

Es que ya hay algunos que van diciendo que todos los anunciantes de nuestra revista tienen relación con artículos que usted vende en su tienda.

PRESIDENTE:

Ud. ni caso, que seguro que son los de extrema izquierda que son unos vendidos al oro de Moscú, y no se preocupe de lo que digan porque no podrán probarlo, que de eso me encargo yo, que soy especialista; ya sabe Ud. que a mi me acusaron de vender piezas a la sociedad que dirijo, pero como no pueden probarlo. . . je, je, je.

PERIODISTA:

No, si yo conozco sus trampas, pero es que como todavía no tengo la experiencia y la caradura que tiene Ud. . .

PRESIDENTE:

No se preocupe hombre, que cuando lleve los años que llevo yo, ya verá como aprende; además a usted le será fácil, porque le es familiar.

PERIODISTA:

Por cierto, Sr. Presidente, ¿Es verdad que tiene Ud. entre manos un fabuloso negocio y que está pensando en abandonar la Presidencia el año que viene?

PRESIDENTE:

Pues claro hijo mío, es que la tienda de repuesto se me ha quedado pequeña para mi bolsillo.

PERIODISTA:

Y, ¿No ha pensado en nadie para sustituirle?, por ejemplo yo.

PRESIDENTE:

Hijo mío, ¿porqué crees que he puesto en tus manos esta preciosa revista, que te va a servir para lanzarte al ruedo apoyándote en mí y en nuestros queridos hermanos (hijos del mismo padre)

de la Santa y Engracia de Dios casa de todos?

PERIODISTA:

Gracias, padre mío!. Y en pago a tu cariño por mí, te prometo que yo no pararé de meterme con esos rojeras que se interponen en nuestro camino: ¡Viva la unidad de todos los oportunistas y cuatrerros del Universo!

Como habréis podido leer, la entrevista no puede ser más sabrosa. ¡Hasta la próxima.

BARON ROJO



QUE DIFÍCIL ES NEGAR LOS HECHOS

JUAN VAQUERO

Siempre suelen existir resistencias a la hora de polemizar desde las páginas de una revista, con artículos y opiniones que aparecen en otra. Es como si todavía, no supiéramos apreciar y valorar las posibilidades que nos brinda la democracia, para poder opinar y polemizar con entera libertad.

Yo creo que si tras un debate, las cosas no quedan claras, se debe continuar, hasta llegar a una conclusión sobre todo, si disponemos de un órgano de expresión para exponer nuestras opiniones.

En el nº 24 de la revista 'ATAT EN MARCHA' en las páginas de opinión, aparecía a modo de réplica a la Federación, un comentario lleno de imprecisiones y falsedades, que es necesario aclarar.

Comenzaré matizando un aspecto importante: la ejecutiva de ATAT se dirige a la Federación cuando fui yo personalmente, quien firmé el artículo, motivo de la discordia. Se supone que el síndrome de la representatividad vuelva por las cabezas de ATAT, y pretende descargar sus lamentos, en una organización que como la Federación Sindical de Madrid, tiene una determinada implantación en el sector. Notable error a la hora de elegir el blanco de la crítica, que refleja una escasa atención de la ejecutiva de ATAT.

Por cierto el estilo de mi artículo que tanto preocupa a la citada ejecutiva, no deben confundirlo con sus propias contradicciones. Lo que ATAT, censura no es el estilo, sino la realidad de unos hechos que por ciertos no pueden ser negados. En mi artículo hago historia de la evolución de UGT y lejos de mi ánimo está dar lecciones de historia, porque reconozco que en general, no soy ningún erudito, pero lo que afecta al sector del taxi, lógicamente conozco sus avatares y despropósitos. En resumen, yo juzgo la evolución de UGT en el taxi, con hechos reales y ana-

lizo la trayectoria de la desaparecida AMAT, de acuerdo con sus resultados.

En todo aquello que tiene relación con la huelga del 80, es donde aparecen con mayor nitidez la ausencia de análisis de los compañeros de ATAT. Al no disponer de los elementos suficientes para valorar la huelga, recurren a las frases hechas que no sirven para debatir, sino para provocar. Indudablemente, cometimos errores, pero no la Federación exclusivamente. Una huelga hay que saber convocarla, pero también desconvocarla, cuando la participación no alcanza las cotas necesarias. Y si fue o no acertada la desconvocatoria lo demuestra la asistencia a la Asamblea del Pabellón de Agricultura del siguiente día que apenas superó el medio centenar de taxistas.

Pero llamar a los posibles errores, traiciones, es demasiado para quienes por un lado, están muy acostumbrados a no movilizarse (UGT), y por otro, para aquellos que han pasado de la huelga permanente a la política de maquillaje (AMAT).

A vueltas con el patrimonio, una y otra vez, la posición de la Federación es sobradamente conocida y nos extraña que ATAT siga aferrada a ocultas maniobras en la sombra. Somos un Sindicato con una determinada representatividad y que sean los tribunales los que decidan en su día. Ni más ni menos.

Mi relación con la Cooperativa de Viviendas no tiene parentesco, por más que lo intente la ejecutiva de ATAT. Nunca estuve en la dirección de la Cooperativa, ni tampoco me presenté a elección alguna. Lo que sí he hecho, es proponer alternativas en las distintas Asambleas, que generalmente eran apoyadas mayoritariamente, incluso por directivos de la desaparecida AMAT, hoy miembros activos de ATAT, aunque solo sea para pegar carteles.

También sale a relucir en la supuesta réplica de ATAT, el programa de reivindicaciones y las razones por las cuales, parte de dicho programa no se ha cumplido. Yo creo que se han pasado excesivamente en este tema, porque atribuir a la Federación las culpas de dicho incumplimiento, es darnos unos poderes que no tenemos. Sería maravilloso que la solución a las reivindicaciones de los taxistas, dependiera del exclusivo quehacer de la Federación. ¡Qué más quisiéramos nosotros!

Yo afirmaba en mi artículo que el programa de ATAT, no introduce nada nuevo, porque su contenido aparece con anterioridad en las resoluciones de nuestro Congreso. Decía y me reafirmo, que ello se debe a la falta de espacio sindical y profesional para una organización que dice lo mismo que nosotros. Por eso cuesta mucho entender que hablen de unidad, si al mismo tiempo se vulnera.

Y quisiera terminar, diciendo algo acerca de nuestra relación con ATAT, cara al futuro. Mi opinión es que dicha relación tiene que ser cordial apoyada en la cooperación y el diálogo, para avanzar en la solución de la crisis del sector. No oculto cuando hago esta afirmación que ello no va a estar exento de dificultades, dada la poca credibilidad de los hombres de la desaparecida AMAT, y en general debido a la escasa implantación de ATAT entre los taxistas. Pero por mi parte, puedo asegurar que la Federación hará cuanto esté en su mano para estrechar relaciones, basadas en la claridad de ideas y objetivos de ambas organizaciones.

Madrid

QUE SEAN LOS TAXISTAS LOS QUE DECIDAN

Ya trae cola el polémico tema de los turnos. Pero si antes era polémico, ahora además hay que añadir la irresponsabilidad de la Gremial, que se opone al referendum como fórmula de participación y decisión de los propios taxistas.

En Noviembre de 1981, las organizaciones del sector incluida la Asociación Gremial y el Ayuntamiento, llegaron a un acuerdo, que fue recogido en ACTA, sobre la necesidad de celebrar un referendum, para determinar el problema de los turnos. La ASOCIACION GREMIAL, a través de su presidente CLEMENTE TORRES y también de TABERNERO, firmó el mencionado ACTA y en el que aparecía detallado el texto definitivo del acuerdo.

En los meses posteriores, la actitud de la Asociación Gremial se ha caracterizado por una constante contradicción, afirmando y negando su posición ante los turnos: unos desmentían lo dicho por los otros y todos eran miembros de la A. GREMIAL. Incluso en la propia Junta Directiva de la Gremial los enfrentamientos eran y son la tónica de sus discusiones.

Ahora parece que la A. GREMIAL definitivamente, se opone al referendum, convirtiendo en papel mojado lo que ellos mismos habían firmado en noviembre de 1981. Acuerdo, que venía a facilitar la libre voluntad de los taxistas, y nunca a imponer nada como se inventan algunos miembros de la Gremial.



La Federación no ha propuesto todavía ninguna oferta definitiva sobre la reestructuración del sector, precisamente esperando a los resultados de la negociación respecto a los turnos. Pero está claro, que para nosotros el referendum es la única posibilidad real para que sean los taxistas quienes decidan con su voto en las urnas. Decisión, que sea la que fuere habría que respetar.

La Federación defiende el referendum por entender que es la opción contraria a la imposición, que es el argumento de la A. GREMIAL. La mejor garantía de que nada se impone es el respeto a los resultados de las urnas.

Por si fuera poco, nosotros he-

mos propuesto la necesidad de que dicho referendum vaya acompañado de todas las garantías y absoluta transparencia para que el taxista pueda tomar opción con todos los requisitos necesarios.

Pero parece, que para la A. GREMIAL la mejor democracia es la orgánica, es decir, aquella en la que solo opinan los de las Juntas Directivas.

Esperemos, que el diálogo y la participación de todos los taxistas, sigan siendo los únicos medios para alcanzar la solución satisfactoria.

ANTONIO RIVERA

CONFUNDIR A LOS TAXISTAS PARA IMPEDIR LA NEGOCIACION

El próximo 26 de Mayo, tendrá lugar una Asamblea de la Asociación Gremial, donde se tocaron varios puntos, pero uno de ellos fundamental: los turnos.

Ya en varios comentarios que aparecen en este mismo número, criticamos la forma de posición de la Gremial ante la propuesta de referendum, por entender que dicha postura entorpece seriamente la negociación que esté en marcha.

Con la convocatoria de la Asamblea de la Asociación Gremial, y una vez leído el texto de la misma, estamos en condiciones de afirmar que la Gremial va a intentar nuevamente, deformar la realidad para justificar su actitud de oposición a los turnos y al referendum, rechazan ahora el mismo, tratando de buscar una explicación a sus propias torpezas.

La Asamblea pues, se convertirá en un centro de acusaciones contra las organizaciones democráticas (ATAT y FEDERACION) que apoyan el referendum como única vía para dar una salida al polémico tema de los turnos. Asimismo, los directivos de la Gremial asociarán de nuevo las citadas organizaciones con los partidos de izquierda, ocultando su carácter subempresarial y reaccionario.

No podemos olvidar, que mientras acuse de dependencia a ATAT y FEDERACION, la Gremial forma parte de la patronal CEOE, que no ha dudado en las distintas contiendas electorales, en apoyar a los partidos derechistas AP y UCD, de forma descarada. Las elecciones que se han celebrado en Andalucía, son un ejemplo reciente de lo que decimos.

Por nuestra parte, podemos decir sin tapujos, que somos una organización de taxista y para taxistas y estamos integrados en la Confederación Sindical, que agrupa a taxistas de toda España. No pueden decir lo mismo quienes dicen defender a los taxistas, y luego pertenecen a la CEOE, cuyos objetivos, como todos sabemos, son otros muy distintos.

La Asamblea pues, que va a celebrar la Gremial, está precedida

de un mar de confusiones, conscientemente utilizadas por los directivos de la misma.

Esperemos, no obstante, que el referendum se vaya abriendo paso, como fórmula de participación y decisión de los taxistas.

SECRETARIO DE LA
FEDERACION SINDICAL
DE MADRID

FRENOS

Tecnología alemana
para frenar... a tiempo.

JURID



UN
OBSEQUIO
PRACTICO
PARA EL
MUNDIAL-82 HOMOLOGADO
POR LA CONFEDERACION
PARA LOS MUNDIALES-82



PRIMERA FIRMA AL SERVICIO DEL TAXI

Q Auto Quer
Servicio **FIAT**

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

SUCURSALES: Av. Ciudad de Barcelona, 206
Av. de la Albufera, 74
Av. Generalísimo, 7 (Leganés)
Av. de Palomeras, 135

**TALLERES Y
RECAMBIOS:** Autopista de Valencia, Km. 7

UTILICE LA FINANCIERA

GFISEAT
Financiera Seat

Q Quer

Condiciones especiales para los señores asociados

Seat le propone el mayor negocio de la historia del taxi.



VALLDAURA

CONCESIONARIO **SEAT**

Pº VALLDAURA, Nº 148 Tel. 233 93 00 BARCELONA-31

SEAT y el taxi.
De profesional a profesional.

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS POR LA MAÑANA

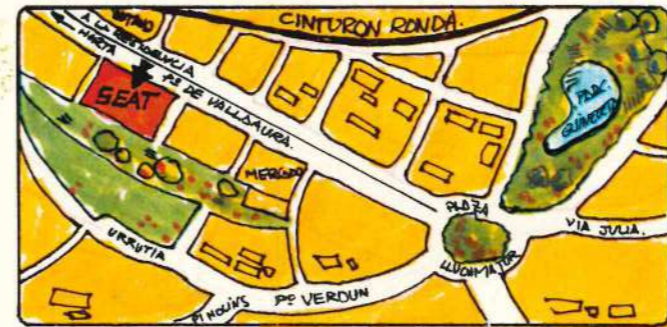
Y para que su negocio sea aún más negocio, SEAT le ofrece además un 5% de descuento en todos los modelos. Lo que supone un ahorro adicional desde 23.050 ptas. hasta 42.250 ptas. Según el modelo que usted elija. Para que a partir de ahora pueda iniciar todas las carreras con ventaja. Y es que en cuestión de negocios, un buen ahorro es la mejor ventaja.



ES UN CONSEJO DE GERMAN Y SERENA
LOS ESPECIALISTAS EN LA VENTA DE TAXIS

VISITENOS, TOMESE UN CAFE CON NOSOTROS, LE INVITAMOS, PODEMOS SOLUCIONAR TODO SOBRE SU NUEVO TAXI Y VALORAMOS MAS EL USADO. ENTREGA EN 24 HORAS, CON EL TAXI LISTO PARA CIRCULAR: PLACAS, PINTURA, PIRULI Y ITAXIMETRO ELECTRONICO! TODO INCLUIDO

¡Gratis: pintura, pirulí, placas SP! ..y 5% descuento



Condiciones SEAT especiales para taxistas.
Un año de garantía sin límite de kilómetros. Oferta exclusiva de Seat.

le da
más que nadie, y más que a nadie:
para profesionales.

Nuevo Ford Granada 82.

Para el que sabe.



Hoy, usted va a sentir sensaciones nuevas dentro de uno de los coches más completos en diseño, tecnología, confort y prestaciones.

Y sólo dentro de un Granada 82 se puede comprender la increíble sensación que es conducirlo.

En sus nuevos asientos con soporte lumbar, con su nueva dirección asistida de precisión y suavidad únicas, manejando un cambio suave...

... ¡Vivir dentro de un Granada 82 es saber vivir! y sentirse seguro. De unos frenos con discos autoventilados, de una nueva suspensión totalmente independiente, que le hace sentir con precisión la carretera... sin sentir sus inconvenientes. Y de paso, también es

bueno saber que un coche así, sólo gasta 8,6 litros por 100 Kms. a 90 Kms./hora y que sólo necesita revisiones cada 20.000 Kms.

Al volante, a su alcance, el tablero de mandos más sofisticado y completo que usted pueda imaginar. Todo, pensado para darle la tranquilidad y ayuda en la conducción que cada uno de sus elementos proporciona.

Y por fin, una joya mecánica bajo el capot: dentro de las versiones GL y Ghia, el motor 2.8 inyección,

con seis cilindros en V.

Y el Diesel. Un lujo de economía para el GL, con su motor 2.1.

Y un novísimo modelo 2.8 inyección, de carácter

deportivo.

Silencio, un mundo sofisticado de altísimo nivel, dentro de cada Granada 82.

Opciones: ¡La computadora de viaje! La hora, la fecha, el consumo instantáneo, el consumo promedio, los kilómetros que puede andar antes de terminar el combustible, alarma de velocidad. Y todas las opciones que usted sueña para su nuevo Ford Granada.

Sepa vivir. Vaya pronto a su Concesionario Ford: le ayudaremos a elegir su versión. Tendrá una experiencia única.

FORD GRANADA 82. Saber elegir.

FORD GRANADA 

TODO ATADO Y BIEN ATADO

Madrid

Analizar los resultados de las elecciones a la Junta Directiva de la COOPERATIVA, celebradas el 6 de Mayo, supone volver a constatar una vieja predicción: quién controla autoritariamente el aparato, garantiza el éxito.

A las elecciones concurren varias candidaturas, que reflejan de hecho, la fuerte polémica que reina en su interior. Sería incorrecto, no obstante, asociar cada candidatura a una determinada opción sindical o profesional, porque tal apreciación no se corresponde con la realidad. Esta afirmación, como todas, tiene excepciones, y una de ellas, es la presentación de la Candidatura oficial, que venía a ratificar con ligeros retoques, la anterior Junta Directiva. En realidad, era la candidatura que habría preparado a conciencia la contienda electoral.

Las restantes candidaturas no sólo no inquietaron a los de siempre, sino que dada la diversidad de criterios, contribuyeron objetivamente al triunfo de los candidatos oficiales. Por otro lado, las candidaturas que se presentaban como alternativas de progreso, al menos algunas de ellas, no ofrecían las suficientes garantías para una acción cooperativista eficaz.

Pero sería injusto, criticar la actitud de algunos candidatos de la oposición, y no detenerse en la denuncia de aquellos, que una y otra vez, desprecian los métodos democráticos realmente para apoyarse en ellos fundamentalmente. Candidatos del pasado, incapaces de admitir con honestidad, un juego limpio, basado en los avatares de la democracia. Algunos, incluso, echan mano de la pluma, para tratar de disfrazar sus ideas de un fal-

so tufillo literario, que ya a nadie engaña. Son los candidatos, conocidos como oficiales, pero que más bien, debían presentarse como verticales.

A esto, habría que añadir un sistema electoral que recuerda a los utilizados en el pasado. Tenía la sensación de asistir a unas elecciones ilegales, donde precisamente los organizadores de las mismas, vendían la imagen del apolitismo - ¡Qué falsa imagen! - Y la oposición trataba de cambiar 'desde dentro' una organización jerarquizada y personificada.

Va siendo hora de acabar con acusaciones fantasmas, de militancia política, claramente ancladas en el pasado, y que hoy chocan con la normativa constitucional, a la que se deben todos los españoles. Porque además, los que se presentan como apolíticos, son los

defensores de los viejos métodos de los partidos más derechistas. Como bien confirman sus homónimos patronales de la CEOE.

Quisiera terminar, destacando el alto porcentaje de participar, y unos resultados que deben hacernos reflexionar a todos, para no recurrir a las elecciones, como única ocasión de enfrentamiento, sino mediante una práctica cooperativista más sistemática y regular.

Todos los que reclamamos una dinámica más abierta y progresista, debemos llegar a acuerdos para denunciar colectivamente la actual situación de la COOPERATIVA, y coordinar en su día, la actividad conjuntamente.

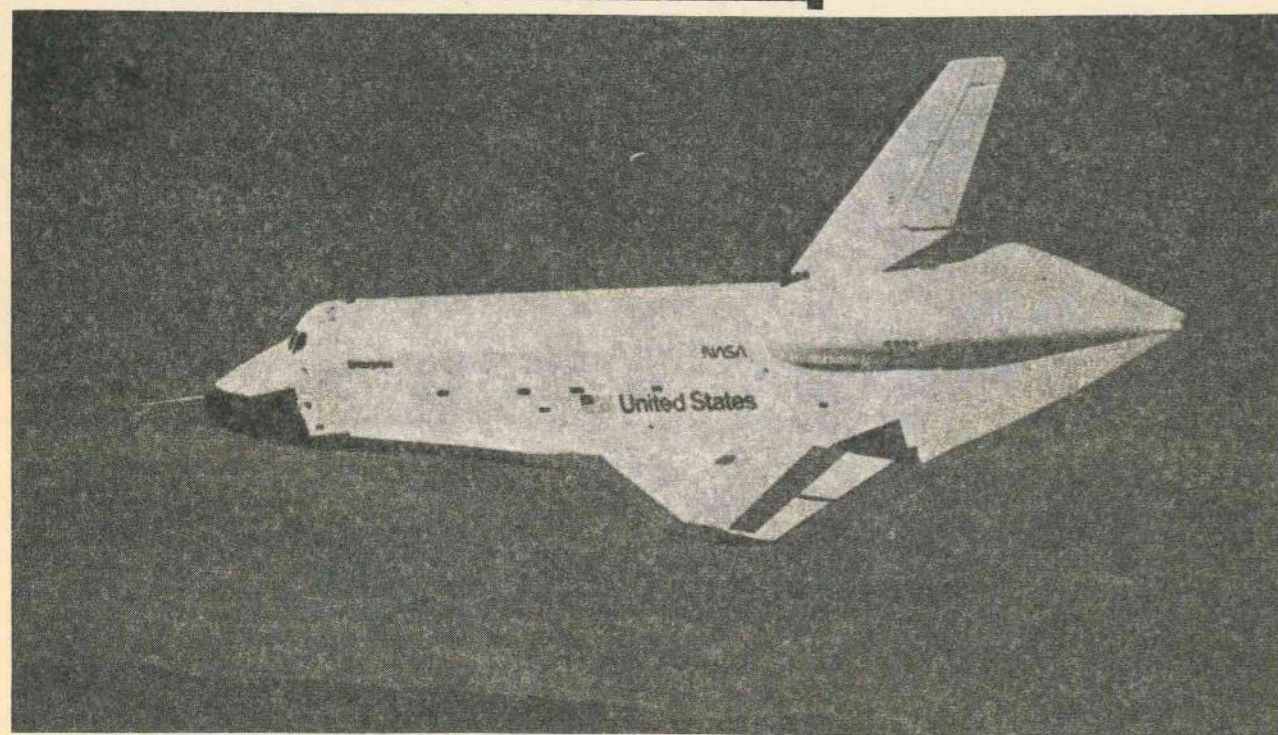
JUAN VAQUERO

AVISO: RESULTADO SORTEO TV

COMO RESULTADO DEL SORTEO CELEBRADO EL 15 DE MAYO PARA EL FABULOSO TELEVISOR, EL NUMERO PREMIADO ES EL 3.363. SU POSEEDOR PUEDE RETIRAR EL PREMIO EN NUESTRAS OFICINAS, ARROYO FONTARRON Nº 51 DE MADRID



**UN INVENTO
DE LA NASA
PARA EL
TAXI
DE HOY**



Lubriform
metal

**LA PIEZA
QUE LE
FALTA A SU
TAXI.**

CAMBIAR ALGO PARA QUE TODO SEA IGUAL

Madrid

El pasado 26 de Abril, se celebró la Asamblea General ordinaria de la Cooperativa, con un apretado orden del día, que brevemente trataré de comentar.

Se abrió la Asamblea, dando lectura al Acta de la reunión anterior que por repetitivo y extenso, vino a introducir un factor de aburrimiento y distorsión, restando tiempo a los puntos del orden del día, que por su trascendencia, más lo necesitaban. Desde aquí quiero hacer esta observación, porque el procedimiento tradicional de leer el acta anterior, debe modificarse sustancialmente, para situar el debate en los temas más importantes. La lectura del acta, debería limitarse a un extracto, prácticamente telegráfico de los acuerdos y resoluciones más significativos. Y si hubiera algún cooperativista que exigiera una información más detallada, que se le entregue por escrito, para no entorpecer el desarrollo de la Asamblea.

INFORME DE LOS INTERVENTORES.- Como viene siendo habitual en las Asambleas de la COOPERATIVA, el informe de los interventores se convirtió en un telegrama financiero, sobre el estado de cuentas. No obstante, él mismo provocó un amplio debate, casi siempre caracterizado por la crítica hacia la Junta Directiva; si bien, la crítica procedía de compañeros con ideas distintas. La misma iba acompañada de argumentaciones similares.

Sin lugar a dudas, el tema más censurado fué, la asignación de salarios a los miembros de la Junta Directiva, y su distribución anual en 16 mensualidades. No podemos olvidar, que tal decisión no fué tomada en la Asamblea, por lo que la

responsabilidad de la misma pesa exclusivamente, sobre los propios afectados. Si a esto añadimos, el fraccionamiento en 16 pagas, la crítica aparece plenamente justificada, máxime cuando ningún taxista se beneficia de semejantes privilegios.

Por otro lado conviene recordar la sentencia de Magistratura que afectó en su día, a otra entidad del taxi, y en la que los directivos cobrarían por tiempo perdido, y por consiguiente, fraccionado en 12 mensualidades.

GESTIONES Y PROPUESTAS DE LA JUNTA DIRECTIVA.- Se entró en este punto a valorar la gestión de la junta, así como las diferencias propuestas encaminadas a mejorar la situación actual.

Una de ellas, consistía en la adquisición de un nuevo local en la zona norte de Madrid, que diese una mayor protección a la COOPERATIVA. Esta decisión no es en sí misma incorrecta. De lo que se trata es de ajustar el personal ac-



En este mismo punto del orden del día, hubo un momento de confusión y relativa incapacidad de la Junta, al no saber explicar los datos que aparecían en una de las partidas de personal, correspondiente a una de las secciones. Quizá convenga matizar, que por parte de los interpellantes, al menos en alguno de ellos, pesaba más el talante electoral que la eficacia y transparencia de las cuentas. Finalmente, la situación fué aclarada, dado que la partida ausente estaba encuadrada en otra sección, quedando así zanjada la duda. El informe fué mayoritariamente aprobado, así como el balance y la memoria.

tual a las condiciones materiales y técnicas del nuevo local. Es decir, no modificar la estructura del personal, que actualmente preste sus servicios en la COOPERATIVA.

Sin embargo, la propuesta citada, debería ir acompañada de una REESTRUCTURACION de la COOPERATIVA, que proporcione una mayor rentabilidad a sus servicios. Este fué el compromiso de la Junta DIRECTIVA. Se trataría de corregir lo que a la luz de la experiencia son malos resultados, porque de seguir en la dinámica actual, la mayoría de los servicios continuarían siendo deficitarios. La solución podría venir

del intercambio con otras COOPERATIVAS, ya que ello contribuiría a mejorar la economía de los taxistas, y simultáneamente a sanear la situación de la propia COOPERATIVA del taxi. Por un lado, los cooperativistas podrían comprar más barato en otras cooperativas, y a su vez, la COOPERATIVA DEL TAXI, tendría una nueva clientela para ofrecer sus productos (un ejemplo sería COEBA).



PROPUESTAS DE LA JUNTA DIRECTIVA DE LOS SOCIOS. En este punto, se desató una fuerte polémica, que en ningún caso supo ser llevada desde la presidencia. Haciendo gala de una absoluta incompetencia, el presidente incumplió sistemáticamente el orden del día, provocando la confusión y el caos. Su actitud dió lugar, a que el debate degenerara en continuos enfrentamientos, donde hubo de todo. Incluso no faltaron los discursos demagógicos de quienes basan su actividad en el travestismo profesional, cambiando y comerciando con sus propias ideas. El

objetivo, por parte de algún que otro ciudadano, era reducir el debate a un puro enfrentamiento verbal, donde la Asociación Gremial, se arrogase un protagonismo que no le correspondía. Resulta lamentable comprobar como determinados aprendices del periodismo, practican la oratoria, con la misma torpeza con que manejan la pluma. Pero ya nadie se chupa el dedo, y ahora es cuando se ve la verdadera titularidad de cierta publicación apoyada en el anonimato. Como repetíamos antes, muchas intervenciones cargadas de electoralismo y un presidente que nunca supo dirigir la Asamblea, quizá porque

quisiera erigirse en falso mediador y sacar tajada de los enfrentamientos simulados. En definitiva, una Asamblea interminable, que salvo raras excepciones, no sirvió para nada en sus largas siete horas de duración. Bueno, cuando digo que no sirvió para nada, debo hacer una matización: este tipo de Asambleas lo que sí producen es un indudable cansando, en numerosos cooperativistas que acuden para resolver sus problemas. Solo los expertos de la ineficacia y los electoralistas de turno, consiguen sus propósitos.

JUANVAQUERO



¡YA ESTA A LA VENTA!

TAXI ESPAÑA 82

¡NOVEDAD! LA AGENDA TRADUCTORA PARA LOS MUNDIALES-82 ESPECIAL PARA EL TAXI PÍDALO ANTES DE QUE SE AGOTE A SU FEDERACION, ASOCIACION O COOPERATIVA!

¡SOLO! 25 PTAS.

La Confederación presenta la agenda indispensable para los Mundiales-82. Sepa cómo hablar y entender en Inglés, Francés, Italiano y Alemán. Conozca la celebración de todos los partidos del mundial, el lugar, la hora, etc. además contiene una guía de hoteles, restaurantes, líneas aéreas, etc. toda la información que precisa conocer para estar al día.

MUNDIAL



Operación fútbol-taxi 82

82

Pastillas de freno

JURID

más seguridad y mejor rendimiento.

Pruebelas y compare.

FRENOS

JURID



Tecnología alemana para frenar... a tiempo.

...Y UN OBSEQUIO PRACTICO PARA EL MUNDIAL-82 HOMOLOGADO POR LA CONFEDERACION PARA LOS MUNDIALES-82

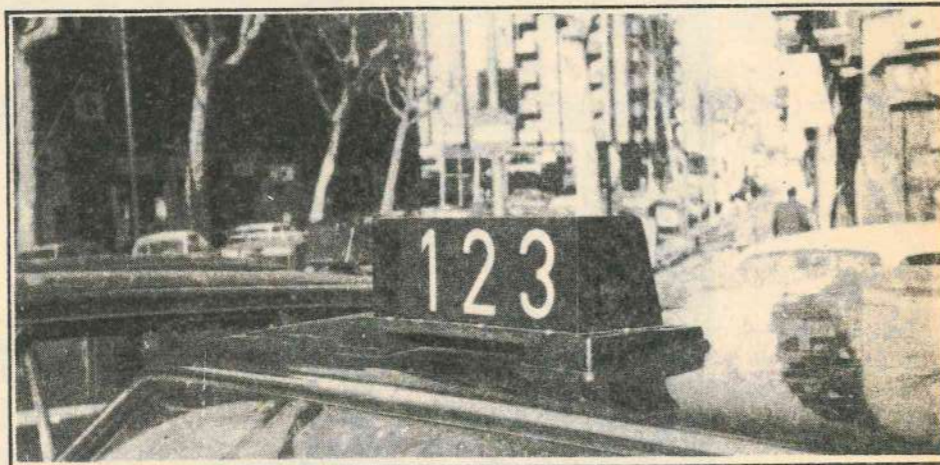
BARCELONA: LA UNION INTERCOMARCAL DEL STATC INFORMA

La Union Intercomarcal de Barcelona del S.T.A.T.C. tras la previa designación de los cargos correspondientes en la junta, se han venido efectuando los diferentes trabajos elaborados en nuestro programa de presentación a la candidatura elegida.

Durante el primer mes se han tenido sucesivas reuniones ordinarias en el Sindicato; también reuniones en la C.M.B. para tratar la situación que actualmente padece el sector del taxi.

Se abrieron negociaciones para la creación de los turnos, petición de tarifas, de acuerdo al aumento del nivel de vida. Solicitud para que se abra expediente, formulado el pasado 6 de Mayo.

Se han llevado a cabo diversas denuncias, en algunas de ellas el Sindicato ya las había formulado antes y que la Corp. no las había dado curso, las licencias 1.363,



6.080, 1.394, 2.271 y 6.384, siguen con el mismo sistema en cambiarse los días de fiesta ilegalmente.

Hemos procedido a la solicitud de que se nos proporcione paradas en todo el ensanche de Barcelona, con una cabida para 4 taxis en los chaflanes lado muerto de cada cru-

ce, además una relación de unas 50 paradas entre Barcelona y L'Hospitalet, en lugares específicos y que el sindicato ha detectado que es bastante concurrido por el usuario.

También se han mantenido reuniones con los Ayuntamientos del

área como es en Cornellá, comprometiéndose este Ayuntamiento en entregarnos un documento donde refleje que el taxi no tendrá más aumentos del impuesto de circulación hasta pasados 3 años.

En Sant Adrià del Besos, reunión con el Teniente de Alcalde sobre la ubicación de una parada taxi, que en su día solicitó el S.T.A.T.C., llegando al acuerdo que en el plazo de 15 días estará ubicada.

En Santa Coloma de Gramanet, se han tenido negociaciones con el Conseller de Tráfico Sr. Martinez, no llegando a ningún acuerdo en relación a la solicitud que hizo el sindicato hace un año, en la utilización carri-bus, que posteriormente el sindicato hizo un estudio que salió favorable de cara al sector y al usuario. Todo esto a conllevado a un proceso lento y sin ningún interés dando como resultado la negativa de la petición.

El Sindicato cree que en cuanto a esta negativa de la utilización del carril-bus ha sido una manipulación de la Concejalía de Tráfico, siendo alterado el estudio que presentó el S.T.A.T.C. anterior a la permanente, no correspondiendo a la realidad. Además el sindicato les hizo la sugerencia que en carril-bus anormal, es preciso poner una placa indicando a todo vehículo de entrada a este carril, esté obligado también durante el día y a fin de mayor seguridad, poner el alumbrado de cruce.

Se nos contestó por parte del Sr. Martinet que desconocía el precepto de la placa.

La Comisión del Sindicato que ha llevado estas negociaciones, ha pedido una explicación porque no ha comunicado al Sindicato por escrito la resolución que ha tomado la permanente y la contestación que ha hecho verbalmente, es que esta concejalía no tiene medios económicos para dar curso por escrito a todas las peticiones que tienen acumuladas; en consecuencia nosotros creemos que es una incongruencia que un Ayuntamiento Democrático disponga de los medios adecuados para responder a los entes públicos y sociales.

En vista de todo lo ocurrido, el sindicato ha optado por pedir la dimisión del Sr. Martinet, medida que por lo cual la creemos oportuna al no corresponder su cargo por ineptitud. Nos cabe la posibilidad que el sindicato tomará medidas de movilización.

BUTANO: El sindicato, recogiendo las sugerencias de los afiliados llevó a analizar una botella de Butano por el motivo de que llevan barro en su interior. Los resultados nos han confirmado todo lo contrario, donde demuestran que la botella es normal.

La Unión Intercomarcal de Barcelona, conjuntamente con el S.T.A.T.C. está elaborando nuevos re-



glamentos, el estatal y el de Catalunya en la renovación de algunos artículos correspondientes al Reglamento de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros.

Igualmente en la comisión de INSALUD para resolver todos los problemas que afectan en el Area y en Catalunya.

Se han tenido contactos con la Concejalía de Deportes del Ayuntamiento de Barcelona, para la utilización de las instalaciones deportivas municipales en Montjuich.

Secretario General U.I.B.
José Deltoro Esteve

Secretari d'Organització
J.B.Casasempere i Campmany

TAXIMETROS PACO

PROVENZA, 467 BARCELONA-25

DISTRIBUIDOR OFICIAL EN CATALUÑA DE



taxitronic

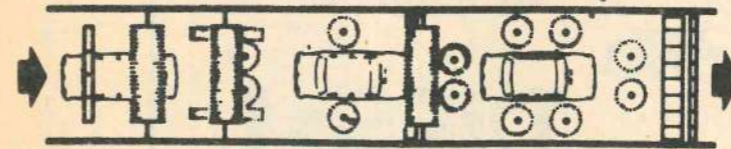
AMMA

Marconi Española **ITT**
Una Asociada Española a

PIDA INFORMACION AL TEL.
(93) 255 22 11

UNA COMPLETA ORGANIZACION AL SERVICIO DEL TAXI
Instalaciones, cambios de tarifa y reparaciones con la máxima rapidez y garantía.

La instalación más moderna AUTO-JET única en España

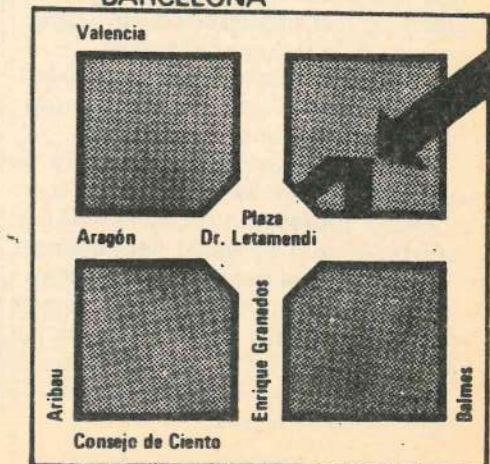


El único sistema eficaz. Diecinueve cepillos realizan un perfecto lavado de su vehículo. Abrillantado y superencerado especial automático. Auto-Lavado Letamendi le ofrece además sus servicios de engrase, cambios de aceites, filtros y niveles.

Garaje Condal (entrada por plaza Letamendi)

EL BRILLO DEL MUNDIAL

AUTO-LAVADO SUPER RAPIDO-LETAMENDI
Aragón, 219 - Letamendi, 26
BARCELONA



¿Y usted qué opina?

ESTA SECCION PRETENDE SER EL ESCAPARATE DE EXPOSICION DE CUANTAS OPINIONES SOBRE EL TAXI TENGAN NUESTROS LECTORES. PUBLICAREMOS TODAS LAS CARTAS QUE SE RECIBAN POR ORDEN DE RECEPCION Y DE INTERES GENERAL. ROGAMOS ADJUNTEN SU NOMBRE Y DIRECCION.

REFLEXION EN TORNO A LA ASAMBLEA DE LA UNION INTERCOMARCAL DE BARCELONA. —

El pasado 27 de marzo se celebró la Asamblea de la U.I.B., que había estado precedida de cierta expectación e incertidumbre.

En la misma se presentó un resumen-balance de la actividad de la Unión, caracterizado por un excesivo triunfalismo, de escasa validez para cubrir los objetivos que nos proponemos.

Es evidente que cuando concluye una etapa de gestión, siempre hay cosas que se hacen bien; pero resulta inevitable constatar, al mismo tiempo, errores e insuficiencias que de nada sirve ignorarlas, porque la realidad no se puede ocultar.

Por primera vez en la historia del STATC, tres candidaturas se disputaron los puestos para la atracción, de acuerdo con las diferentes concepciones que han presidido y presiden el trabajo a realizar.

Esta cruda realidad es el mejor exponente de la falta de entendimiento que hoy se da en el STATC, y que debería llevarnos a todos a reflexionar sobre las motivaciones de la misma. Nadie puede arrogarse con alardes de autosuficiencia y autoritarismo la representatividad de una organización cuyo patrimonio es de todo sus afiliados.

El Sindicato fue gestado con el ánimo de satisfacer las distintas reivindicaciones que teníamos en el sector.

Fue esta dinámica reivindicativa la que permitió ampliar su influencia a un colectivo profesional cada día más numeroso y de mentalidad heterogénea. Sin embargo, a medida que fue transcurriendo el tiempo, se pudo observar cómo se derivaba hacia una práctica sindical burocrática, más próxima a concepciones personalistas que a opciones reivindicativas.

Y si insisto incidiendo en el carácter reivindicativo es porque estoy convencido que es necesario recuperarlo para revitalizar y mejorar, cambiándolo, el actual esquema de funcionamiento.

En este contexto, habría que criticar igualmente la política de gastos que se ha seguido; y no es que dude de la honestidad de sus ejecutores, sino que cuestiono la eficacia de su utilización. Caso evidente de mala filosofía en el gasto fue el coche blanco, cuya utilidad no se ha podido demostrar, mientras del Sindicato salieron los fondos para su adquisición.

Mención aparte merecen los cambios de actitud de ciertos compañeros del Sindicato que, de estar hasta muy recientemente en el campo del verbalismo radicalista y exaltado, de los que todo lo querían romper, rasgar y «revolucionar», blandiendo infatigablemente el hacha de la intransigencia, han pasado de golpe al campo del apoyismo a orga-

nismos oficiales, en su intento de justificarlo todo, aunque sea con lamentos disculpatorios hacia esas entidades. Esto, en el lenguaje popular es adaptaciónismo oportunista.

Y quiero acabar haciendo referencia a los métodos antidemocráticos, de los que han hecho gala algunos miembros del STATC. Años y años luchando por la democracia, y ahora recurren a un viejo método conservador a la hora de decidir la composición de los órganos de dirección. En una organización de masas, donde coexisten personas con ideas y opiniones distintas, se decide arbitrariamente que la elección sea por sistema mayoritario, y no por la proporcionalidad en el voto.

¿Cómo se puede confiar en quienes tratan de garantizar, en una organización de masas, como sea, su puesto en contra de las más elementales normas democráticas?

LEO FRAILE
Afiliado al STATC nº 168

Reparación de Bombas e Inyectores de motores Diesel. Semidiesel Marinos y Agrícolas
Reparación de Toberas con máquinas especiales
Bombas Rotativas D. P. A.
Banco de Pruebas y Ensayos

TECNO
DIESEL

Sinval

Pedro IV. 252 - Teléf. 307 17 10
BARCELONA - 5

VOLVER A CREAR ILUSION

Una inquietud me preocupa ante la grave situación actual que padecemos y la que no me permite ver con la suficiente claridad, si el sector, conoce o no su problemática y cuál es el objetivo final a lograr.

Si conocemos el norte real de nuestras lógicas y necesarias reivindicaciones sociales y económicas, tengo que manifestar que me asalta una ligera duda ante lo dicho, en el sentido de que una gran parte de compañeros -quizás sea por falta de debate o de información transparente no recibida- las desconocen casi por completo.

De ahí su temor -infundado a todas luces- a aceptar cierto tipo de reformas, aún cuando éstas sean parciales y sin ningún riesgo en su aplicación, más aún sabiendo que en el práctica están dando resultados positivos.

Ante esta grave situación, por lo que de freno supone para nuestras expectativas- creo que sería lógico, una vez serenados los áni-

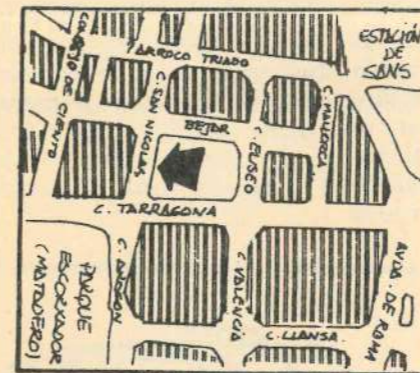
mos -condición necesaria-, poder reflexionar y analizar el tema que nos ocupa en base a dos puntos concretos.

PRIMERO.- La necesidad de reconsiderar seriamente la vuelta a los orígenes perdidos, actualizándolos donde proceda, para así volver a motivar e ilusionar otra vez al sector en sus legítimas aspiraciones progresistas.

SEGUNDO.- Relanzar donde así lo requiera, los principios fundamentales por los cuales se crearon muchas Entidades Sindicales de signo democrático reivindicativo, asambleario y unitario; títulos éstos para aplicarlos en la práctica sindical diaria y así volver a ganar la iniciativa que impulsa de nuevo al taxi hacia adelante, a través de la participación, cualidades perdidas en la actualidad.

Madrid, 14 de Abril de 1982

FELIX MERENCIO SOLANO
MADRID



REPARACION DE
PINCHAZOS
VENTA DE
NEUMATICOS

LAVADO -
ENGRASE

SERVICIO TARRAGONA
PERMANENTE DIA Y FESTIVOS DE 8 A 22 HORAS
San Nicolás, 15 - Tel. 243 83 70 BARCELONA - 15

Queridos Compañeros:

Como Taxista lector de la revista, y después de algún tiempo, me decido a escribiros para felicitaros y a la vez comentar un problema que me gustaría fuese insertado en vuestra Revista, es el que a continuación os relato:

PLURIEMPLEO NO

Estoy completamente seguro que el mismo mal que padecemos en Bilbao es extensible a otras capitales del Estado Español. Es por eso que, desde esta páginas, quiero dar un toque de atención sobre el problema del tan cacareado PLURIEMPLEO. Sin embargo, soy consciente que antes que yo ha habido y hay quien está luchando porque dicho problema desaparezca. Por otra parte, también estoy informado que nuestra Confederación se está preocupando para poner fin a la verdadera LACRA. Pero pienso, que no solamente es la Confederación la que tiene que moverse: NO, porque TODOS NOSOTROS somos Confederación y a cada uno de nosotros nos afecta directamente (individual y colectivamente). Por consiguiente, tenemos que aunar fuerzas y luchar para que desaparezca de nuestro gremio esta auténtica enfermedad. Por supuesto que en mis manos no está la solución sin embargo, la solución del problema existe, y ésta está en las manos de esos mal llamados 'COMPANEROS', que sabedores de la crisis que el sector atraviesa, aún tienen la osadía de seguir con pluriempleo, y lo que aún es peor, en algunos casos, contratando a gente nueva, con lo que en vez de disminuir el problema lo agravan.

Pues bien, yo desde aquí, quiero deciros que si os considerais compañeros y como hombres hecho y derechos, sois conscientes del problema, como antes dije, la SOLUCION ESTA EN VUESTRAS MANOS, prescindid del pluriempleo y el gremio os lo agradecerá.

Bilbao, 6 de Abril de 1982

Fdo. José M^a GARCIA GIL
D.N.I. 14.746.234

Mundo nuestro



EL TAXI, UN BANCO DE PRUEBAS GRATUITO SIN APROVECHAR

LA CONFIANZA DE LAS EMPRESAS FABRICANTES DE AUTOMOVILES Y EL SECTOR DEL TAXI

Es lamentable que un sector como el nuestro, que agrupa a más de 80.000 taxistas y vehículos, con un parque móvil nada despreciable y con una capacidad de opinión decisoria importante en cuanto es un verdadero banco de pruebas permanente, rápido y barato.

Una lamentable e inconcebible realidad que no deja sorprendernos, más si cabe cuando el sector del taxi en muchos países es utilizado como tal banco de pruebas, pero en nuestro país, la indiferencia de las casas fabricantes, salvo alguna excepción, no nos prestan ninguna atención.

¿Y por qué no?, pues desconocemos los argumentos de los altos ejecutivos o de los responsables de que esta decisión se materialice.

La colaboración incluso publicitaria para mantenimiento de revistas como Taxi Libre, sin desmerecer al resto de las especializadas, demuestra que la opinión de nuestro sector, aun siendo prácticamente gratuita, les trae sin cuidado.

FALTA INTERES POR EL TAXI

Sí, esta afirmación es rotunda. En nuestro país, falta interés por el taxi, las empresas fabricantes no se preocupan en absoluto, lo decimos una vez más y sin rodeos. Sus mensajes comerciales de tal o cual producto, vehículo, etc. cuestan de gestionar en cantidad, algo fuera de lo común ya que cuando visitamos una agencia de publicidad, en demasiados casos nos responden, ¡para el taxi, no tenemos nada! si no tener nada es tener solamente un conjunto

de 80.000 vehículos, de los cuales cada año se reponen una cantidad nada despreciable y que el conjunto de los kilómetros realizados suman ¡¡millones!! en sólo un mes, pues verdaderamente no tenemos nada.

Pero sí tenemos un especial interés en que nuestros compañeros taxistas del país, conozcan perfectamente los resultados obtenidos por cada y en cada uno de los distintos modelos de vehículos para taxi que se comercializan en España y para ello, realizamos periódicamente amplios informes, encaminados a que no nos den gato por liebre y si no, cuando menos, que el sector del taxi pueda merecer la confianza de los señores fabricantes.

No debemos dejar de pensar que los posibles compradores de un vehículo nos consultan sobre qué tal nos funciona el coche y esta pregunta es por algo. Porque saben que nuestro motor debe soportar en solo un año, lo que su futuro coche deberá soportar en toda su vida para él.

Nuestra opinión vale mucho y esto se sabe desde siempre y serán muchos más los que seguramente nos consulten, después de la campaña que realizaremos cuando la publicidad se materialice en nuestros taxis.

Los eslogans publicitarios gratuitos cuando una marca de coche no funciona, será una advertencia de qué interés tiene el fabricante por nuestra profesión.

Taxi Libre es la única revista del taxi en España y en muchos países de Europa. Taxi Libre es conocida en casi todo el Mundo Occidental y Oriental, no por su gran tiraje, sino por su buena distribución y cualquier interesado puede encontrar un ejemplar en el pueblo más pequeño de nuestra geografía, por que Taxi Libre no se tira, se pasa de mano en mano y se entrega gratuita para el taxista, por algo es la revista del taxi y lo estamos demostrando tras nuestros 17 primeros meses de existencia.



PEUGEOT 505

NO TAN BUENO COMO PARECE



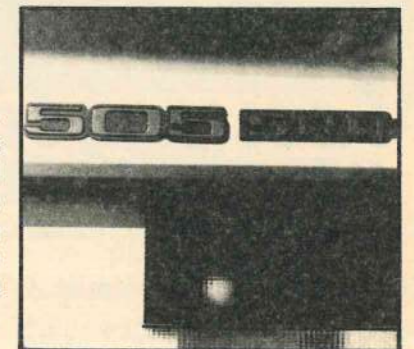
PEUGEOT 505, NO TAN BUENO COMO PARECE

En nuestro número anterior, dedicado a las pequeñas novedades de Expomovil-82, ya adelantábamos las incidencias que el famoso Peugeot 505 tiene entre los taxistas de Barcelona, sabemos ya también de otros lugares del país y esperamos que sigamos teniendo noticias para elaborar un detallado informe para el fabricante.

No es tónica de esta revista realizar este tipo de reportajes, pero ya advertimos que nos debemos a nuestros compañeros de profesión y en honor al deber debemos informar de cuanto interese y en esta ocasión, interesa.

Cuando Peugeot inició la presentación de este modelo, contactó con nuestra confederación Sindical y se comprometió a ofrecer un vehículo para su prueba y a facilitar información e incluso, (sin pedirlo) precios especiales para taxi.

El tiempo ha pasado y de lo dicho, digo. Seguimos a la espera de sus gratas noticias y a su entera disposición, al igual que el resto de fabricantes, como FASA RENAULT que pensó con buena intención dejarnos un modelo para prensa cuando se presentara un coche nuevo. Pero seguimos a su disposición, como siempre.



Use productos
Wynn's
No admita
sucedáneos.

PARA EL ACEITE Y COMBUSTIBLE DE SU MOTOR DIESEL

AUTOACCESORIOS Y TALLERES

GARCIA

ACCESORIOS Y RECAMBIOS
DE TODAS MARCAS



REPARACION, PLANCHA, PINTURA, ELECTRICIDAD



PRECIOS ESPECIALES
PARA TAXISTAS

PINTOR MESTRE CASTELLVI, 5-7
TEL. 333 93 58 HOSPITALET DE LL.
(Barcelona)

Neumáticos OFERTA ESPECIAL

155 x 13	N Uniroyal	Ptas. 3600
155 x 13	TB Good year	» 3500
165 x 13	N Uniroyal	» 4250
165 x 13	TB Good year	» 3600
165 x 14	N Uniroyal	» 4250
175 x 14	TB Good year	» 4350
175/70 x 13	TB Good year	» 4250
175/70 x 13	TB Uniroyal	» 4560
185/70 x 13	N Uniroyal	» 4950
185/70 x 13	HRN Good year	» 5100
185/70 x 14	N Uniroyal	» 5200
185/70 x 14	Sin Cámara VREDESTEIN	5000
185/70 x 14	HR Sin Cámara RIKEN	5200

Hnos. Rojas



OFERTA ESPECIAL 4 amortiguadores RECORD
y alineación de dirección

Seat 124, 1.430, 1.600 y Coupé	8.999 PTS.
Seat 131	9.999 PTS.
Seat 127	10.999 PTS.
Talbot 1.200, 150	
Solara, Horizont	8.999 PTS.
Renault R-4, R-5, R-6, R-7, R-8	8.999 PTS.
Renault R-12, R-14, R-18	9.999 PTS.
FORD FIESTA	10.999 PTS.

En estos precios está incluido el montaje.

SERVICIO DE 7 MAÑANA A 9 NOCHE

HERNAN CORTES, 17 Tel 226 54 63
BARCELONA - 18



PEUGEOT 505, UNA RUINA PARA TAXI

PEUGEOT 505 UN COCHE
RUINOSO PARA TAXI

La Confederación, a través de las distintas gestiones realizadas en torno al problema planteado por la calidad de ciertos vehículos y más concretamente sobre el PEUGEOT 505 (recordemos nuestra nota en el número anterior de Taxi Libre) avisa a todos los profesionales del taxi del peligro que corren en las condiciones actuales y en tanto la firma fabricante no nos demuestre lo contrario, al comprar un modelo de esta marca, de tener enormes dificultades, mal rendimiento y una ruina en reparaciones.

La Confederación, ante la denuncia formulada por profesionales del taxi de Barlona, de los que facilitamos todos los datos referentes a identificación para evitar suspicacias y demostrar la velocidad de cuanto publicamos, ha realizado el presente reportaje-denuncia de todos los fallos y problemas que este modelo está ocasionando, no sólo a los taxistas de Barcelona, sino ha otros muchos del país, de los que oportunamente iremos informando.

UN COCHE FUERA DE
LO COMUN

La introducción de la marca Peugeot en nuestro país, se realizó a través de la firma Citroen Hispania, en sus factorías de Vigo. Inicialmente fue el modelo 504 en versión gasolina, para taxi con butano adaptado, del que posteriormente se comercializó la versión gas-oil. Este modelo tuvo rápidamente una buena aceptación, aunque el modelo en cuestión era del año 1968 y quedaba un poco desfasado en nuestro país.

Ante la buena acogida en el sector taxi, ya que son muchos los que circulan por España, la firma



Peugeot 505 SRD

fabricante decide presentar la novedad, el nuevo Peugeot 505 y lo hace como una maravilla y su precio así lo confirma.

Nuestra revista ya tuvo ocasión de conocerlo en el pasado Salón del Automóvil del pasado año, en que un modelo especial taxi estuvo presente y su confort y aparente calidad estaban fuera de dudas y más con el prestigio anterior del 504.

UN MODELO RUINOSO

Nuestra Confederación sindical ya ha solicitado en distintas ocasiones frente a la Administración, la homologación de un vehículo especial para taxi. Un vehículo fabricado en nuestro país y preferentemente por una marca nacional como SEAT, entre otros.

Igualmente ya hemos denunciado en multitud de ocasiones el poco caso que se hace en nuestro

sector del automóvil de las observaciones que hacemos de cuantos vehículos surten nuestro parque automovilístico en el taxi.

Un parque móvil de más de 75.000 taxis de todas marcas y modelos circulando las 24 horas y realizando millones de kilómetros al día. Un parque que es en definitiva un banco de pruebas permanente y sin utilizar, cuando está superdemostrado en otros países que el taxi es un sector base para el prestigio de una marca. No olvidemos que en Alemania por ejemplo, la Mercedes Benz obsequia sus mejores modelos para taxi y precisamente para realizar la prueba final en todo tipo de circuitos.

Igualmente en Inglaterra, los taxis son piezas fundamentales de su industria automovilística y en otros países, marcas tan prestigiosas como Ford se surten precisamente de los resultados obtenidos en el sector del taxi. No en vano

el usuario común, nuestro cliente habitual se informa de un modelo determinado y escucha nuestro consejo antes de comprar un coche.

Pero nuestro país es distinto en muchas cosas y en esta no iba a ser menos. La falta de confianza en el taxi, por parte de las marcas es indudable, su falta de colaboración en alguna de ellas, incluso en medios como nuestra revista Taxi Libre, demuestra lo que afirmamos y es una verdadera pena pues en muchos casos y en especial el que nos ocupa, puede denunciar las irregularidades de un modelo que no es tan bueno como lo pintan y que cuesta más de lo que vale.

Este coche, aun siendo un modelo de prestigio, dentro de su categoría, tiene peculiares fallos de fabricación, que serían fáciles de solucionar y con costes de producción mínimos. Por ejemplo, los ceniceros se caen continuamente y los tapacubos son extremadamente ruidosos, hasta tal punto que la mayoría los quita para no soportarlos.

Otro de los fallos y este es de servicio recambios, es el no disponer de piezas tan susceptibles como un interruptor, en toda Barcelona y tener que solicitarlo a Granollers, distante unos 30 kms.

Según los técnicos de los servicios oficiales, éste es un modelo que tiene 'sed', pero no de agua, sino de aceite y que lo consume en un exceso de más de 1 litro por mil Kms. A esta reclamación responden que es normal y que a más kilómetros, mejor se ajusta el motor y menos consume.

Nuestros datos son de que a más kilómetros, más consumo y un motor con solo 28.000 Kms. se "bebe" más de 2 litros. Desde luego si que tiene sed y al precio que está el aceite es una verdadera ruina su simple 'vicio'.



Pastillas de freno JURID

más seguridad
y mejor rendimiento.

Pruebelas y compare.

RELACION DE LOS PROBLEMAS MAS FRECUENTES DEL PEUGEOT 505 EN BASE A LAS AVERIAS SUFRIDAS POR LOS TAXIS DE BARCELONA CUYOS DATOS SE ADJUNTAN

MATRICULA	PROPIETARIO	KILOMETROS
B-3952-EK	GREGORIO GARCIA	71.500
B-7415-EF	ANTONIO MARTINEZ	109.000
B-2741-BJ	ANTONIO GOMEZ VERTES	94.000
B-8155-EJ	ANGEL NEVADO NOGUERO	90.000
B-1705-DX	JOSE CARRERAS	131.000
B-6203-EH	BLAS JIRONES	60.000

RELACION DE AVERIAS SUFRIDAS POR EL PEUGEOT 505

(Todas estas averías, así como los importes mencionados a continuación, están demostradas con las correspondientes facturas de los servicios oficiales y están a disposición de los fabricantes de vehículos, talleres y usuarios en general).

Estos seis vehículos, cuyas matrículas son recientes relativamente, suman en total: **555.500 Kms.** lo que nos da una media de 92.583,333 Kms. coche, promedio alto del kilometraje que realiza un taxi en un año en Barcelona.

La cantidad total abonada en efectivo en concepto de reparaciones, suma la importante cifra de 551.683 Ptas. lo que da un promedio de 91.947,166 Ptas. por coche, ó 0'994 Ptas. Km.

Por supuesto, en este coste kilómetro no está incluida la pérdida en concepto de hora taller, que lógicamente es una cifra a considerar ya que la mayoría de reparaciones afectadas, precisan de un margen grande de tiempo hora taller.

Igualmente no está incluido el coste de las reparaciones efectuadas durante los seis primeros meses, en las que éstas se han realizado con carácter de garantía.

El total de kilómetros y la cantidad anteriormente citada se refiere a datos informativos sobre la cantidad coste kilómetro/reparación, aparte del coste de aceite.

Si realizamos una pequeña multiplicación por dos, obtenemos sin querer, el coste del kilómetro/averías que da una cifra de 01.98 Ptas. kilómetro.

AVERIAS MAS FRECUENTES

Del total de las reparaciones efectuadas y piezas cambiadas por estos 6 vehículos, las más frecuentes resultan las siguientes:

- 5 Alternadores completos
- 8 Bendix
- 8 Termostatos agua
- 4 Rectificados completos de motor
- 2 Bombas de agua
- 2 Baterías
- 5 Prensas de embrague y disco
- 2 Barras estabilizadoras dirección
- 3 Silemblocs
- 1 Cremallera
- 3 Bomba de vacío
- 1 Cambio de marchas
- 2 Caja mando
- 3 Amortiguadores
- 1 Tubo de escape
- 1 Soldar tubo de escape
- 1 Rectificar volante motor
- 1 Escobillas - alternador
- 1 Rótula dirección

Como media, las averías comienzan al principio, sobre los 30.000 Kms. y estando el coche en garantía.

Lo más frecuente es tener problemas para las reparaciones, pues siendo taxi, los talleres creen que el que tiene problemas no es el taxi sino el taxista.

En la mayoría de casos, no quieren saber absolutamente nada de las averías sufridas fuera de garantía. Se da el caso de que en los de estos seis coches, la avería se produjo al día siguiente y no aceptaron de ninguna manera la reclamación

y tuvieron que abonarla en efectivo.

EL COME ACEITE

Otra de las características de este modelo Peugeot 505, es la de ser un empedernido bebedor de aceite.

Puede llegar a absorber más de 2 litros por mil, en pocos kilómetros de rodage y un caso concreto, el matrícula B-2741-EJ, en un viaje Barcelona Bilbao, ida y vuelta, consumió un promedio de 2'8 litros de aceite por mil. Un viaje caro según nos manifiesta su propietario Antonio Gómez, que a los 85.000 Km. tuvo que sacar motor y excepto el cigüeñal, cambió todas las piezas existentes en su interior. La broma le costó 200.000 Ptas. aparte horas de taller muertas sin poder trabajar. Lo trataron muy bien y la reparación la efectuó el agente Peugeot ACAR de Barcelona.

En este caso, debemos añadir que esta reparación fue realizada fuera de garantía y que anteriormente ya realizó varias reparaciones.

Según manifiestan los seis taxistas, escogidos como muestra de los muchos que tenemos, todos afirman que el coche cuando funciona bien, es un buen coche, pero el problema surge cuando menos te lo esperas, tiene complicaciones con los recambios y por cualquier pequeña pega, se queda en el taller un par de días.

La tónica general sigue siendo igualmente el excesivo consumo de aceite, que según los representantes de la marca es totalmente normal.

Esto nos recuerda el caso de un modelo famoso en España y que era fabricado por la firma Citroen Hispania, el 2400, un gran coche y un empedernido creador de problemas, consumidor de aceite en cantidad y de problemas de todo tipo que hacen (a diferencia del hermano francés), un coche ruinoso para los que tuvieron la desgracia de tener uno y que, apesar de ser un coche cotizado en su tiempo, hoy no le dan más de 200.000 Ptas. y si tiene suerte de encontrar un incauto.

¿Será esta la historia de los Peugeot 505 fabricados en España? Deseamos sinceramente que no sea así, puesto que el modelo funciona muy bien en otros países pero no así en el nuestro y no sabemos porqué.

Lo que también deseamos es poder realizar y ofrecer a los taxistas españoles, reportajes opuestos al que nos ocupa, en los que podamos hablar mejor de un modelo del que tengamos la oportunidad de conocer con anterioridad y como mínimo, tener noticias de su existencia, gentileza que agradeceremos de los señores fabricantes.

Exportación del SEAT 900.000

El mes de enero pasado salió del puerto de Barcelona el coche número 900.000 de los exportados por Seat. La firma confía alcanzar el millón este mismo año.

La unidad que hacía el número 900.000 recayó en una partida de Seat Panda con destino a Alemania. En los últimos meses, el Seat más vendido en el extranjero está siendo precisamente el Panda (66.000 coches en 1981) y asimismo Alemania figura entre los principales mercados de destino.

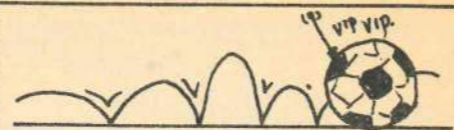
Por modelos, el Seat más exportado desde el inicio de su producción hasta el 1 de enero de 1982 es el «127» con 424.501 unidades, seguido del «133», con 136.325 unidades y el «600» con 88.522.



NUEVO SISTEMA PARA LAS REVISIONES I.T.V. EN EXPOMOVIL

Con motivo de celebrarse en Barcelona el salón de Expomovil, se presentó a los medios informativos, revistas especializadas y personalidades, la nueva estación para la inspección técnica de vehículos, especial taxi. Esta estación consiste en una rampa-plataforma en la que se realizan todas las funciones precisas para la inspección de las partes vitales del taxi, incluido taxímetro y mecanismos.

Al acto de presentación, asistieron representantes del STATC, Corporación Metropolitana y como personalidades destacadas de la administración, el Excmo. Sr. Ministro de Industria y el Conseller de Industria y Energía de la Generalitat.



INTAL AL MUNDIAL - 82

Una firma conocida en el sector del taxi por su relación comercial y amistosa, es una de las empresas que más éxitos está obteniendo en el campo de las comunicaciones por radio.

Recientemente INTAL, ha sido designada como Proveedor Oficial de radiotelefonos del Comité Organizador del Mundial de Fútbol a celebrar en España.

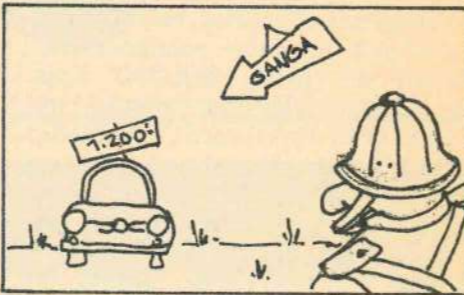
Nos complace este galardón que reafirma la alta calidad alcanzada por esta empresa que suministra la mayor parte de los equipos de radio-taxi en nuestro País.

por impago de multas.....

Hace unos días, se celebró la primera subasta peculiar de la historia del automóvil. Peculiar por cuanto se realiza para poder cobrar las cantidades adeudadas en concepto de multas de circulación y que son impagadas por la vía normal.

El Ayuntamiento de Barcelona, se las piensa todas y como no la de cobrar multas con las que subsanar sus déficits económicos. Ni que decir tiene que no tenemos nada que decir, faltaría más, pero la era del automóvil ya llega o cuando menos se acerca a su fin.

Cada día más, son constantes los problemas que el ciudadano



tiene planteados para mantener un vehículo, mantenerlo y hacerlo circular y si el problema de circular ya es grave por lo problemático y caro, no menos resulta el aparcarlo, debidamente, claro.

Lo curioso es que el Ayuntamiento subaste hasta un viejo 600 por solo 1.200 Ptas. para cobrar multas impagadas de ¿¿ tanta cuantía??.



OPEL REKORD

Agil, fiable, seguro, alemán.

EL TAXI IDEAL EN



IBERTRACCION, S.A.

PROLONGACION DIAGONAL S/N ESPLUGAS DE LLOBREGAT

CONCESIONARIO OFICIAL

TEL. 371 30 50



**¡VISITENOS!
Y VD. TAMBIEN SERA
UN CLIENTE
SATISFECHO**



SEAT presenta los taxis con más carreras por delante.

SEAT 131 Gasolina SEAT 131 Diesel Perkins y además 50.000 Ptas. de ahorro.

Dos coches de mecánica más que comprobada.
Con todas las características necesarias para ser transformados en taxis,
que ahora puede usted comprar con un ahorro de 50.000 pesetas.



Condiciones SEAT especiales para taxistas.

Seat siempre ha ofrecido a los taxistas, además de una amplia gama de vehículos para elegir, ventajas muy especiales. De las que usted podrá seguir beneficiándose mucho después de haber comprado su taxi.

- 5 % de descuento sobre el precio total del vehículo.
- Tarjeta de descuento para la adquisición de recambios.
- Primas* de permuta en algunos modelos para la renovación de vehículos con menos de tres años de antigüedad.
- Mejores condiciones de financiación:
En financiación normal, con intereses reducidos por tratarse de un bien de equipo.
En leasing. Sin entrada inicial, con un valor residual que permite cambiar de vehículo cada dos o tres años. En este sistema las cuotas pagadas se consideran, en su totalidad, gasto fiscalmente deducible.

Un año de garantía sin límite de kilómetros. Oferta exclusiva de Seat.

*No compatibles con la bonificación especial de 50.000 ptas.

SEAT y el taxi.
De profesional a profesional.