

taxi LIBRE

DICIEMBRE 1987

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSION NACIONAL
2.ª EPOCA, AÑO VIII N.º 50

50
8
AÑOS
EDICIONES



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.



taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSION NACIONAL
2.ª EPOCA, AÑO VIII N.º 50

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

Primera revista del Taxi de España
Fundada el año 1980

Editorial

Este número es el 50 de la revista TAXI LIBRE y coincide con el 8.º aniversario de la salida del 1.º número de la revista TAXI LIBRE órgano de la Confederación, pero la historia de TAXI LIBRE se remonta a 1977. TAXI LIBRE salió como Boletín Informativo del STATC coincidiendo con el I Congreso de esta organización, es por ello que celebramos el X Aniversario de TAXI LIBRE que ha cubierto tres épocas y aunque con dificultades, hoy podemos decir que es la I Revista del Taxi a nivel nacional en cuanto a antigüedad y regularidad en su salida, por ello este editorial está dedicado a este acontecimiento, más si se tiene en cuenta que la historia del Taxi en este país durante los 10 últimos años está ligada a nuestra organización y cómo no a nuestra revista. Desde aquí queremos agradecer a todos aquellos que durante estos 10 años han hecho realidad nuestra Revista, colaboradores, periodistas, publicistas, anunciantes y Federaciones, este aniversario debe servir para mejorar el contenido de nuestra Revista, pues de suma importancia que nuestra organización tenga su propio órgano de expresión, más si cabe en una sociedad en la que los medios de comunicación están en manos de las multinacionales de la información y la dificultad que tenemos para acceder a los mismos.

Director: MIGUEL TOMAS ROMERO
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



'92



BARCELONA '92

METRO - CAMMELL WEYMANN LIMITED METROCAB

El STATC dentro de su propuesta Taxi 92' ha traído a Barcelona por segunda vez el vehículo Taxi Inglés, este modelo denominado Metrocab es de fabricación reciente, concretamente ha empezado a comercializarse este año en Inglaterra, es pues el sustituto del Austin Clásico, la propuesta de este vehículo incluye la creación de un consorcio con participación pública y privada para que sea fabricado en Catalunya y con una red de comercialización y distribución a través de las entidades del Taxi a fin de evitar intermediarios que encarezcan el producto.

Una vez más el Sindicato ha hecho el esfuerzo de traer a España, el único vehículo Taxi pensado para hacer este servicio al público, es ahora cuando emplazamos a la Corporación Metropolitana a que concrete unas normas generales de homologación de características, que hagan posible de una vez por todas que dispongamos de un vehículo especial para el taxi, la falta de concreción por parte de la Corporación ha hecho posible que actualmente 25 modelos de vehículos circulen por Barcelona pintados de negro y amarillo, con todo lo que ello significa de



Uno de los vehículos adecuados para transportar minusválidos que fueron expuestos en Barcelona.

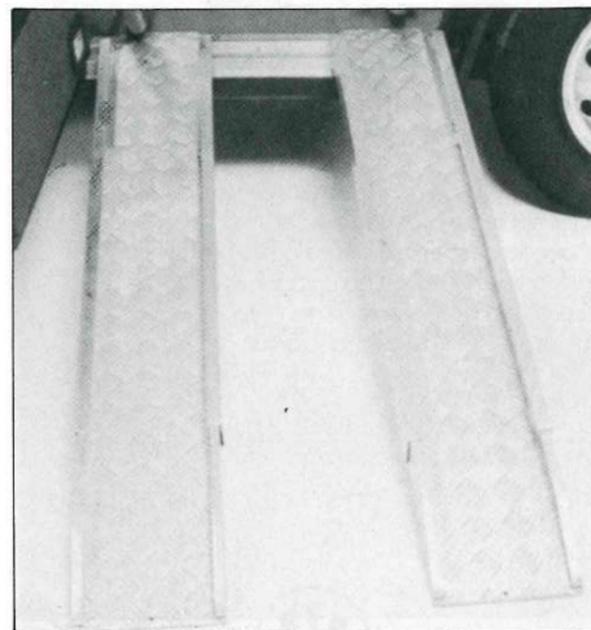
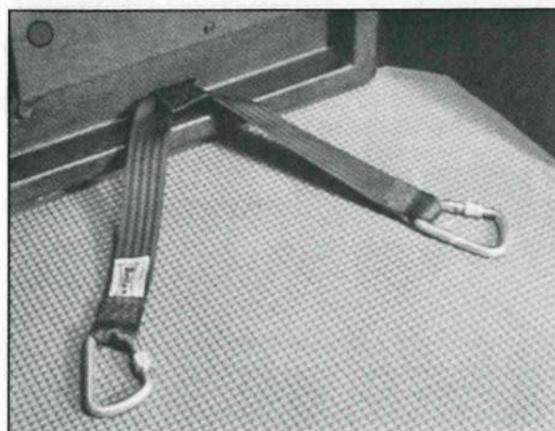


Passat: un Volkswagen de bandera.

Le presentamos un Volkswagen con muchas carreras por delante: el Passat. Como experto del volante usted sabrá apreciar enseguida lo que le ofrecemos. En primer lugar, economía. Si todos los Volkswagen gastan poco, imagínese un Passat diesel. Y puede despedirse de los gastos superfluos. El Passat es un coche que no conoce las averías. Luego está la cuestión de la potencia. Con una versión turbo-diesel, de prestaciones realmente increíbles. Y no se olvide del confort. Decídase a elegir un Passat, aprovechando nuestros fabulosos sistemas de financiación. Tenemos uno libre para usted.

TANDEM DOB NEEDHAM

 **Volkswagen.**
Se sabe
lo que se tiene.



falta de rentabilidad para todo un colectivo que ve como cada día, más de la mitad de su recaudación se va detrás de su herramienta de trabajo, y dando un servicio al usuario de país tercermundista, con vehículos taxi que más que un servicio público se asemeja a un servicio particular y privado. Esta situación no obstante es general en todo el estado por ello la Confederación a través de la Federación de Madrid presentó al Ayuntamiento de la Capital el pasado 14 de Diciembre el Metrocab y posteriormente se hará en otras capitales del Estado, a fin de conseguir que el conjunto de Administración del Estado se sensibilicen a esta cuestión y por otra parte que el conjunto de taxistas puedan ver y opinar sobre la propuesta de vehículo taxi.



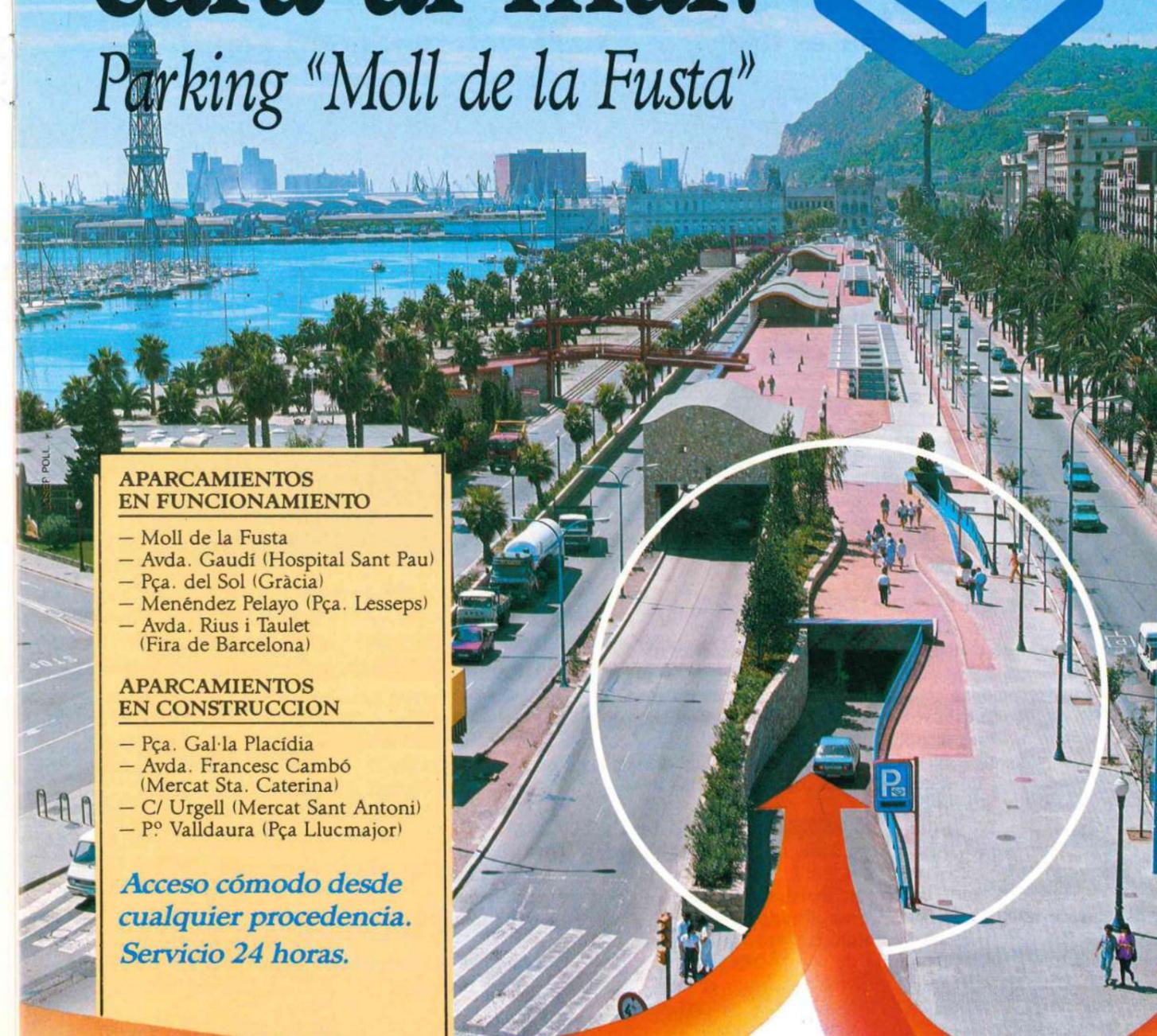
El Secretario General del STATC, se puso al volante de uno de ellos.

● Una vez en el interior del taxi, el minusválido coloca su silla de espalda a la cabina del conductor y la fija a los cinturones de seguridad de la pared. El taxista asegura electrónicamente el cierre de los cinturones, desde su asiento. El minusválido se coloca, a su vez, su propio cinturón de seguridad, como cualquier pasajero.

● Si el taxi no estuviera próximo a ninguna acera, se usan las rampas para efectuar la subida de la silla desde el nivel de la calle.

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.*

taxi '92
BARCELONA '92

EL DISEÑO DEL TAXI PERMITE EL USO DE MOTORES DE DISTINTA MARCA, TANTO DE GASOLINA COMO DE GASOIL O DIESEL Y DE GAS LP

En Gran Bretaña el taxi usa actualmente un motor Ford FSD 425



Anotaciones generales:

El motor FORD FSD 425 es de cuatro cilindros, cuatro tiempos, diesel de gran velocidad, con una cilindrada de dos litros y medio, y de inyección directa.

La excepcional economía y alto rendimiento de este motor se atribuyen a la adopción de las siguientes innovaciones tecnológicas modernas:

- Una bomba de inyección con regulador de dos velocidades y un sistema de control muy preciso de combustible.

- Una culata de hierro fundido con flujo de gases optimizados muy acorde con el sistema de inyección directa.

- Dispositivo de control para reducir las diferencias de la compresión entre un cilindro y otro.

- Unidad de avance automático para optimizar el rendimiento y la economía de combustible.

- Unidad de control de par para regular el máximo suministro de combustible a través de toda la gama de velocidades.

- Cigüeñal endurecido por inducción con acuerdos del muñón rulinados.

- Arbol de levas endurecido al frío.

- Segmento superior compuesto de caja portadora del pistón.

- Balancines con cojinetes.

- El cigüeñal y el árbol de levas retenes o cierres PTFE.

Su presentación en Barcelona despertó curiosidad y aprobación.

Otros datos:

- Diámetro del cilindro: 93.7 mm
- Carrera: 90.5 mm
- Compresión: 19.1 a 1

Sistema de lubricación:

- Tipo de aceite: API-SFCC-Ford SSM-2C-9011A
- Grados: SAE 10W/30 sae 20w/50 según temperatura ambiental.
- Capacidad: 7 litros.
- Filtro: 1.0 litro.
- Tipo de filtro: Hilado horizontal en cartucho.
- Presiones del aceite: Máxima 4.5 bar. En descanso 1.0 bar.



A Londres no s'ho creuen

La TAXI CARD!

Una targeta per a pagar el taxi. I és que a Barcelona hi ha imaginació, idees que ens estan donant fama d'innovadors a les grans capitals del món. La Taxi Card. El pagament net, còmode i sempre a punt. Per a dotar d'un instrument més de treball als qui es desplacen continuament per motius professionals. Per a controlar de manera eficaç les despeses de transport a l'empresa. Per a atendre viatges imprevistos.

La Taxi Card fa més rendible el seu temps i la seva capacitat de gestió.

La modalitat de «Targeta temporal» uneix a tots els avantatges de la Taxi Card els del prestigi, perquè vostè podrà obsequiar invitats, congressistes, assistents a fires i convencions, etc... Taxi Card la manera més eficaç ràpida i còmoda de circular per l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Taxi Card, el plaer de viatjar en taxi.



CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA



"laCaixa"
CAIXA DE PENSIONES

NUEVOS FORD SIERRA

Formas en evolución.



La evolución toma forma en los nuevos Ford Sierra '87. Evolución en su diseño. Su nuevo frontal, su paragolpes de nuevo diseño y mayor superficie acristalada, son detalles que marcan la diferencia.

Evolución en sus motores: 1.8 y 2.0 con sistema electrónico de control ESC II de Ford, 2.0i y 2.8 V6 con toda la potencia de la inyección. Y la economía en el 2.3 diesel.

Evolución tecnológica: sistema exclusivo de tracción a las cuatro

MOTOR	SERIE				
	CL	GL	Ghia	S	XR 4x4
1.8 90 CV 5V	4/5	4/5	—	—	—
2.0 105 CV 5V	4/5	4/5/F	—	—	—
2.0 105 CV aut. (4V)	—	4/5	—	—	—
2.0i 115 CV 5V	—	4/5	4/5	3/5	—
2.0i 115 CV aut. (4V)	—	—	4/5	—	—
2.8i 4x4 150 CV 5V	—	—	F	—	5
2.3 D 67 CV 5V	4/5	4/5/F	—	—	—

El código frente a cada combinación de serie/motor muestra qué carrocerías están disponibles. 3 = 3 puertas * 4 = 4 puertas * 5 = 5 puertas * F = 5 puertas familiar * — = No disponible.

ruedas en el XR 4x4 y el familiar Ghia, y frenos antibloqueo ABS disponible en toda la gama. Tecnología punta en evolución.

Evolución en su interior. Un

equipamiento más completo y perfeccionado es una característica común en los Sierra, incluyendo aire acondicionado disponible en modelos de inyección.

Evolución en toda la gama y en su precio. Los Sierra ponen a su alcance tecnología de importación a precios que no son de importados.

Ahora, elija su forma de evolución. Elija su Sierra.

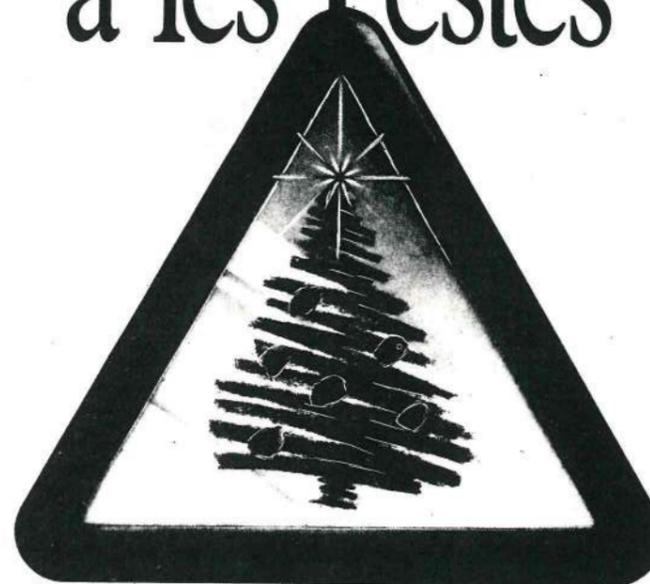


Diseño y Calidad

taxi '92

CIRCULACION: NORMAS ESPECIALES

Donem pas a les Festes



El STATC ha logrado que el Ayuntamiento de Barcelona ponga en marcha para estas fechas una nueva campaña de medidas de tráfico. Dichas medidas están dirigidas a restringir la circulación de vehículos privados en la zona central de Ciudad al mismo tiempo que favorece el uso del transporte público (autobuses, metro y taxis).

A diferencia de ocasiones anteriores, concretamente 1986, las actuaciones previstas para este año van a sufrir un incremento tanto en el tiempo como en el espacio. La zona afectada es la delimitada por: C/ Mallorca, Pg. St. Joan. Pg. Lluís Companys, C/ comerç, Pg. Colom, Avda. Paral·lel, Rda. St. Pau y C/Urgell, (es decir prácticamente toda la Ciutat Vella y el tercio central del Eixample). En cuanto al período de vigencia de estas medidas es el que se extiende desde principios de diciembre de 1987 hasta finales de enero de 1988.

Puesto que la demanda de accesibilidad al centro no es uniforme a lo largo del período mencionado, ni en las distintas horas del día, ni finalmente en los distintos puntos de la zona, las medidas restrictivas, tendrán carácter variable desde diferentes puntos de vista. Por un lado cabe distinguir tres subperíodos de aplicación de las mismas. El primero comprende aproximadamente la primera quincena de Diciembre, el segundo se extiende hasta mediados de enero y el tercero corresponde a la segunda quincena de enero. Durante el primer y tercer subperíodo la intensidad será menor que durante el segundo, en el que se prevén mayores problemas circulatorios. Por otro lado la aplicación de estas medidas no será homogénea durante todo el día sino que se intensificará por las tardes.

En cualquier caso este conjunto de medidas no afectará ni al transporte colectivo de superficie ni a los taxis. Bien al contrario en determinados puntos de la red viaria, considerados críticos, se dará un tratamiento preferencial a ambos modos de transporte público.

Per Nadal, Metro i Taxi



MEDIDAS OPERATIVAS

El conjunto de medidas a adoptar con el fin de alcanzar los objetivos planteados anteriormente son:

- Campaña publicitaria dirigida tanto a dar a conocer la operación en sí y sus detalles característicos como para ir mentalizando al ciudadano en sus cambios de hábitos de comportamiento. Los detalles de la cual se especificarán en un documento especial dedicado a ello.

ANTIATRACO ELECTRICO PARA TAXI

Hace algunas fechas apareció en la prensa española una noticia que desconcertó un poco a los taxistas y quizás también a los usuarios.

La revista TRAFICO aclara conceptos sobre el dispositivo que instalan los taxistas de París.

«Algunos taxistas parisienses han comenzado a instalar en sus vehículos, dispositivos para defenderse de posibles atracadores. Se trata de un artefacto eléctrico, escondido bajo el asiento de los pasajeros, que puede ser accionado por el conductor, propinando al agresor una descarga de 50.000 voltios a baja intensidad. Se confía, no obstante, que la dosis sea suficiente para «flipar» al presunto «chorizo».

Hoy se ha recibido en las oficinas de la Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de España, el Boletín Oficial del Estado de fecha 24 de Diciembre de 1987. En este Boletín se recoge una normativa dentro de los Presupuestos Generales del Estado por la cual es de aplicación para los autoturismos (taxis sin taxímetro), el tipo impositivo general del I.V.A. del 12 %.

Esto lo podemos considerar como la respuesta lógica a nuestra lucha que empezó hace dos años.



El importante rotativo EL PERIODICO de Cataluña, publicó el pasado 6 de Diciembre esta portada en su suplemento dominical, en relación a un artículo sobre los japoneses que viven en Barcelona y su adaptación.

Es significativo que como identificación de Barcelona elijan un «Taxi amarillo», lo que demuestra una vez más, la representatividad de nuestros vehículos.

Desde aquí felicitamos a EL PERIODICO por esta iniciativa y su buen criterio.



En la fotografía aparece la Sra. Anna M.^a Cuellar, directora gerente de ITALAUTO, S.A. con el TROFEO MASTER INTERNACIONAL DE EMPRESAS que le fue concedido a esta firma amiga de nuestra revista en el acto celebrado en la Scala de Barcelona presentado por los conocidos Matías Prats e Isabel Tenaille.

Nuestra más sincera felicitación por la obtención de este importante galardón.



MONTEPIÓ DE SAN CRISTÓBAL

CHÓFERES DE BARCELONA

AUTOMOBILISTA

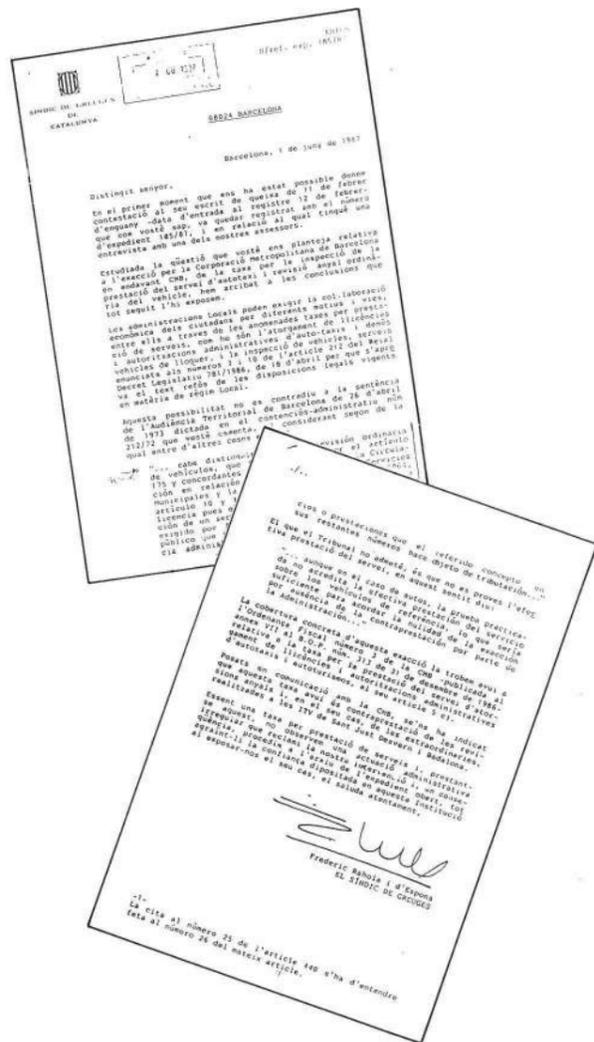
- DEFENSA JURIDICA PER RESPONSABILITAT CRIMINAL
- RECLAMACIÓ DE DANYS AL VEHICLE



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

PROVENZA, 173
BARCELONA-36

o bien llamando al teléfono
253 40 05
y será debidamente atendido



Distinguit senyor:

En el primer moment que ens ha estat possible donem contestació al seu escrit de queixa de 11 de febrer d'enguany -data d'entrada al registre 12 de febrer- que com vostè sap, va quedar registrat amb el número d'expedient 185/87, i en relació al qual tingué una entrevista amb una dels nostres assessors.

Estudiada la qüestió que vostè ens planteja relativa a l'exacció per la Corporació Metropolitana de Barcelona en endavant CMB, de la taxa per la inspecció de la prestació del servei d'autotaxi i revisió anyal ordinària del vehicle, hem arribat a les conclusions que tot seguit l'hi exposem.

Les administracions Locals poden exigir la col·laboració econòmica dels ciutadans per diferents motius i vies, entre ells a través de les anomenades taxes per prestació de serveis, com ho són l'atorgament de llicències i autoritzacions administratives d'auto-taxis i demés vehicles de lloguer, i la inspecció de vehicles, serveis enunciats als números 3 i 10 de l'article 212 del Reial Decret Legislatiu 781/1986, del 18 d'abril per que s'aprova el text refòs de les disposicions legals vigents en matèria de règim Local.

Aquesta possibilitat no es contradiu a la sentència de l'Audiència Territorial de Barcelona de 26 d'abril de 1973 dictada en el contenciós-administratiu núm 212/72 que vostè esmenta, al considerant segon de la qual entre d'altres coses es diu:

«... cabe distinguir entre la revisión ordinaria de vehículos, que viene obligada por el artículo 175 y concordantes del vigente Código de la Circulación en relación con el Reglamento de Servicios Municipales y la Orden de 4 de Noviembre de 1964, artículo 10 y 11, y, el uso y explotación de la licencia pues el primer concepto, que es la prestación de un servicio por parte de la Administración, exigido por la especial concurrencia de un interés público que justifica el uso de facultades de policía administrativa, bien pudiera constituirse en causa del tributo al amparo del n.º 25-1- del artículo 440 de la Ley de Régimen Local dada la identidad de base técnica o analogía con los otros servicios o prestaciones que el referido concepto en sus restantes números hace objeto de tributación...»

El que el Tribunal no admeté, és que no es proves l'efectiva prestació del servei, en aquest sentit diu:

«... aunque en el caso de autos, la prueba practica da no acredita la efectiva prestación del servicio sobre los vehículos de referencia, lo que sería suficiente para acordar la nulidad de la exacción por ausencia de la contraprestación por parte de la Administración...»

La cobertura concreta d'aquesta exacció la trobem avui a l'Ordenança Fiscal número 3 de la CMB -publicada al annex VII al B.O.P. número 313 de 31 de desembre de 1986- relativa a la taxa per la prestació del servei d'atorgament de llicències i autoritzacions administratives d'autotaxis i autoturismos, al seu article 5 c).

Posats en comunicació amb la CMB, se'ns ha indicat que aquesta taxa avui és contraprestació de les revisions anyals i, en el seu cas, de les extraordinaries, realitzades a les ITV de Sant Just Desvern i Badalona.

Essent una taxa per prestació de serveis i, presentant-se aquest, no observem una actuació administrativa irregular que reclami la nostra intervenció i, en conseqüència, procedim a l'arxiu de l'expedient obert, tot agraint-li la confiança dipositada en aquesta Institució al exposar-nos el seu cas, el saluda atentament,

Frederic Rahola i d'Espona
EL SÍNDIC DE GREUGES

La cita al número 25 de l'article 440 s'ha d'entendre feta al número 26 del mateix article.

¡ELECCIONES SINDICALES, YA!

Cuando todos los sectores, al menos aparentemente, han ido evolucionando; el taxi continúa todavía explotándose como hace más de cincuenta años, siendo las condiciones laborales verdaderamente tercermundista.

Aparte de alguna mejora conseguida con mucho esfuerzo por parte de la vanguardia de los taxistas, o sea los más concienciados y por ello organizados, el taxi no ha cambiado nada y se ha encontrado siempre con el muro que supone la Administración y algunos sectores inmovilistas y conservadores del colectivo taxista.

Un ejemplo: cuando se luchó por la reestructuración del taxi y se reclamaron los turnos de trabajo hubimos de conformarnos con dos días de fiesta, todo ello por la falta de unión y organización que existía en el seno del sector, hecho éste que fue aprovechado por la Administración para actuar de forma conservadora, a fin de quedar bien con todo el mundo.

Es evidente que dentro del sector del taxi existen intereses a defender muy distintos. Lógicamente, no puede tener los mismos un patrón cuya idea es explotar a un buen número de asalariados, que el trabajador autónomo que solamente dispone de sus manos como capital a rentabilizar.

Ahora bien, la situación actual ante la Administración es la siguiente. A pesar que los autónomos suponen más del 80 % dentro de la flota del taxi de Barcelona, la actual Corporación Metropolitana recibe y considera por igual las opiniones de cualquiera de los sindicatos o asociaciones profesionales y patronales que se puedan presentar, sin tener en cuenta las voces que son representadas por cada entidad.

Por ello no cabe duda que es necesario regularizar dicha situación mediante unas ELECCIONES SINDICALES, donde cada titular de licencia y cada asalariado (en ejercicio de la profesión), elija a su representante, y serán estos representantes los que formarán, conjuntamente con la Administración el Consell del Taxi, que deberá ser el máximo organismo regulador del taxi dentro del nuevo ente metropolitano de transporte.

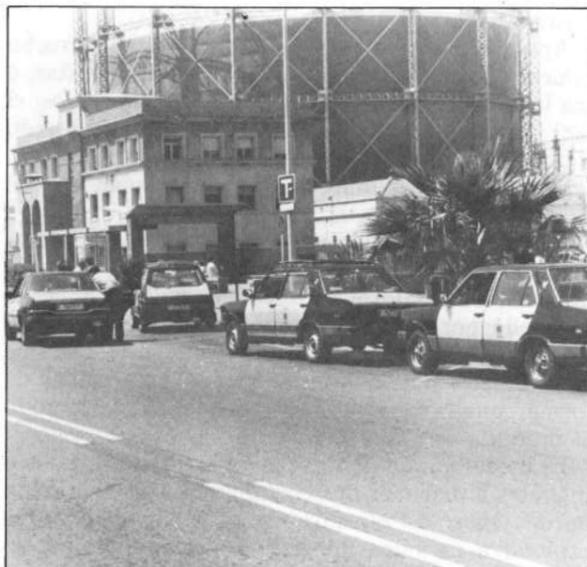
Desde luego, se deberá exigir, tal y como ya propuso el STATC anteriormente, una representatividad mínima del diez por ciento del total de la flota, con vistas a evitar que organizaciones no representativas e incluso testimoniales se dediquen a boicotear la buena marcha del Consell, tal y como sucede ahora en el actual consell, que además, para más inri es sólo de carácter consultivo.



LA UNION INTERCOMARCAL DE BARCELONA DEL STATC

La U.I.B. ante todo les desea a todos los compañeros Felices Navidades y un próspero año Nuevo 1988.

Bien, lo más urgente son las Tarifas. Por ello el STATC ha hecho un estudio económico serio, sacando y poniendo lo que por la ley nos pertenece y paralelo al estudio, el Sindicato está llevando negociaciones con el Ayuntamiento de Barcelona, con una propuesta de carriles Bus-Taxi y carriles Taxi, con fechas de puesta en funcionamiento, para alcanzar esa velocidad comercial que ahora no tenemos y debido a los atascos que se producen el primer culpable de que el importe se dispare hasta un 50 % es el ayuntamiento de Barcelona. En este contexto no podemos culpar al resto de los pueblos del Area Metropolitana porque las calles no dan la anchura para poder poner carriles especiales Bus-Taxi o carril Taxi, pero hay otra ciudad con un carril nuevo que es Badalona que el STATC ya tuvimos una reunión e inspeccionamos el carril porque el técnico no estaba convencido de que los taxis entráramos en el carril Bus que se alarga por toda la C/ La Cruz hasta la Avda. Martín Puyol y que la pintura del carril sea reflectante por estos días de lluvia, hemos visto que de noche los coches particulares han invadido el carril. Yo creo que buena parte de ellos sin percatarse por dónde circulaban, porque las señales verticales de noche sin luz casi no se ven y del pintado pues no hace falta comentario.



Por otra parte seguimos pidiendo a la C.M.B. que se hagan elecciones Sindicales para clarificar el Sector porque en la C.M.B. van a tener que levantar otra planta para dar cabida a todos los que dicen que representan al sector.

JOSE DELTORO

SERVICIO CIVIL DE GESTION Y ASESORAMIENTO DEL STATC

Los componentes del Servicio Civil de Gestión y Asesoramiento del Sindicato, coincidiendo con el fin de año, queremos recordaros el calendario fiscal que tenemos los trabajadores autónomos del taxi para el año 1988.

Del 1 de enero al 20 de enero:

Liquidación del cuarto trimestre del IVA. Liquidación del segundo semestre de la renta. Resumen anual del IVA de 1987.

Del 1 de abril al 20 de abril:

Liquidación del primer trimestre del IVA. Resumen anual de actividades.

Del 15 de mayo al 15 de junio:

Declaración de la renta anual.

Del 1 de julio al 20 de julio:

Liquidación del segundo trimestre del IVA. Liquidación del primer semestre de la renta.

Del 1 de octubre al 20 de octubre:

Liquidación del tercer trimestre del IVA.

Esperando que sea de utilidad, y recordarte que estamos a tu disposición para cuantas gestiones relacionadas con nuestra profesión debas realizar, recibe un cordial saludo.

EL SERVICIO CIVIL DE GESTION Y ASESORAMIENTO DEL STATC

Barcelona, 1 de juny de 1987



Angel Macarro

Coordinador de los expertos así como de los diferentes cursos y alumnos. Licenciado en filosofía y letras. Sección psicológica. Coordinador de los cursos de inglés y turismo para taxistas.

Desde el día cinco de octubre nos encontramos en la institución «FLOR DE MAYO» (Carretera de Cerdanyola a Horta, km. 2,7) con el proyecto de la escuela para taxistas.

La idea de estos cursos es la de reciclar al profesional del taxi en aquellos aspectos en los que el acceso a la oferta cultural existente ofrezca algún problema al taxista.

Seguimos este curso con las clases de Inglés, tenemos 29 grupos formados y otros cinco que han empezado más recientemente. Hay varios niveles, en función del nivel de conocimiento que de la lengua inglesa tenga el aspirante a alumno, primordialmente al taxista le interesa un repertorio concreto de frases a intercambiar con su cliente potencial, y esto es lo que reforzamos en las primeras clases.

Así mismo tenemos 29 grupos en «Conocimiento de Area», en esta clase se intenta recopilar la información que el turista puede solicitar en algún momento sobre la ciudad y el Area Metropolitana. Las clases se imparten el mismo día que inglés, durante una hora. La información que se trabaja va desde los aspectos históricos, a los puramente anecdóticos, siempre con la idea de aportar al usuario una información convincente.

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)

ESCUELA DE TAXISTAS



Este curso hemos iniciado las clases de *Catalán*, son diez los grupos existentes. Cada día hay un nivel para castellanoparlantes, y un grupo para catalanoparlantes, aquellos que conversan normalmente en Catalán pero que desean escribirlo o perfeccionarlo. Mientras que en el caso de los castellanoparlantes el objetivo es lograr que éstos utilicen el catalán como medio de conversación.

Respecto a la *Mecánica* hemos acabado el primer curso de un trimestre. Durante este tiempo los taxistas que han acudido al curso han aprendido el funcionamiento, componentes y reparaciones concretas del bloque del motor. El trimestre próximo seguirán con el resto de los grupos de funcionamiento del automóvil, a la vez que se iniciarán nuevos grupos que iniciarán el programa desde el principio.

Otros cursos iniciados este año son los de *Actualización Básica*, tenemos tres grupos en los distintos días de la semana: un grupo de refuerzo especial para aquéllos que desean poner al corriente los conocimientos elementales, un grupo de pre-graduado y otro de graduado para quien desee prepararse para la prueba de graduado.

Esta es la oferta de la escuela de taxistas por ahora, estamos abiertos a sugerencias que se nos puedan ofrecer.

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



Sr. Josep Maria Casals
Licenciado en historia por la Universidad de Barcelona. Experto de las clases de turismo en los cursos de formación para taxistas.

BARCELONA Y SU HISTORIA A TRAVES DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES I

La disposición geográfica del llano («pla») donde, desde tiempos antiguos, se ha asentado la ciudad de Barcelona, ha delimitado de forma natural la expansión de ésta, a la vez que ha señalado las vías de comunicación que no han variado en su trazado fundamental y hasta hace poco tiempo, desde la época romana.

Así, vemos que el Pla de Barcelona forma un rectángulo limitado por la Sierra de Collserola (donde se halla el Tibidabo), por el Mar Mediterráneo y por las Sierras litorales en el Norte y la de Garraf por el Sur. Por esta causa, los ejes básicos de comunicación, a lo largo de la historia, han sido –transversalmente de E. a O.– los pasillos naturales que forman los ríos Besós y Llobregat, y –longitudinalmente de N. a S.– los que transcurren por los llanos de la parte interior de las sierras litorales.

La primera urbanización de la ciudad de Barcelona fue obra de los romanos, que fundaron, hace casi 2000 años, la Colonia Julia Augusta Favencia Paterna Barcino, cuyo nombre nos recuerdan algunas de las actuales arterias barcelonesas: las vías llamadas Augusta, Favencia y Julia.

Esta primera ciudad se edificó sobre una colina (el Monte Táber, hoy ocupado por el Barrio Gótico) que se levanta entre dos antiguos torrentes («rieres»: la Rambla, nombre procedente del árabe «ram-la» –que significa «torrente»– y la Riera de Sant Joan, hoy vía Laietana, llamada así en recuerdo a los primeros pobladores de la comarca, los laietanos). De ella conservamos hoy el circuito amurallado del centro histórico de la ciudad, así como el trazado de las calles principales de aquél.

La Barcelona romana, con una extensión de 12 Has., formaba parte de la provincia romana que tenía su capital en Tarragona (Tarraco). A su alrededor se hallaban, entre otros, los municipios de Badalona (Baetulo), Sabadell (Arrahona), Terrasa

(Egara), y Sant Cugat del Vallés (Castrum Ocyavianum).

¿Cuáles eran las vías de comunicación de Barcino con los núcleos habitados de su alrededor y con el resto del mundo romano?. Veremos primero estas últimas.

El más importante de los ejes de comunicación era la Vía Augusta. Las vías romanas partían desde la capital de Imperio –Roma– hacia sus diferentes provincias, siendo la Vía Augusta la que comunicaba Roma con Cádiz (Tarsis). Su importancia estratégica y comercial era, pues, enorme: Unía todos los territorios romanos del Mediterráneo Occidental.

La Vía Augusta atravesaba Catalunya: desde Perpinyà (Ruscino), pasaba por Girona (Gerunda) y se bifurcaba en dos tramos:

– Uno de ellos dirigía, a través del Vallés, hacia Sabadell y Tarrassa; era el tramo del interior.

– El otro, por el Maresme, pasaba por Mataró (Iluro), Badalona y Barcelona, era el tramo costero.

Ambos tramos se juntaban en el Llobregat, en la zona de Martorell (Ad Fines), atravesando el río por el famoso Pont del Diable. Proseguía, después, hacia Vilafranca del Penedés, pasando por el arco de Barà hasta Tarragona, continuando por Tortosa (Dertosa) y siguiendo hacia Valencia.

Como podemos observar, el trazado de aquella primera carretera internacional es el que, en buena parte, sigue la autopista internacional del Mediterráneo a su paso por Catalunya: la A-7 (con el enlace, A-2, entre Barcelona y Martorell).

La vía Augusta, al igual que la actual autopista, constituía el eje básico de comunicaciones de Catalunya. Lo que viene a recordarnos que no hay nada nuevo bajo el sol, como decían los antiguos.

Próximamente veremos las comunicaciones romanas entre Barcino y los pueblos de su alrededor, así como el significado del urbanismo romano.

INGLES PARA EL TAXISTA IV



Sr. Alfonso Corcuera Linares
Cursó sus estudios superiores en EEUU y Suecia. Experto en inglés de los cursos para taxistas.

VERBOS: Son aquellas palabras que expresan acción o estado de las cosas. Hoy veremos unos pocos de uso cotidiano. Como verás los verbos van precedidos de la palabra «TO» lo cual indica que *el verbo* está en infinitivo.

TO BE	(tu bí)	Ser o estar
TO HAVE	(tu jaf)	Haber o tener
TO DO	(tu dú)	Hacer
TO MAKE	(ti meik)	Fabricar
TO GO	(tu gou)	Ir
TO GET	(tu get)	Conseguir, obtener
TO GIVE	(tu gif)	Dar
TO COME	(tu cam)	Venir
TO PUT	(tu put)	Poner
TO TAKE	(tu teik)	Tomar
TO KEEP	(tu quip)	Guardar
TO LET	(tu let)	Dejar
TO SEEM	(tu siim)	Parecer
TO SEE	(tu sii)	Ver
TO SAY	(tu sey)	Decir
TO SEND	(tu send)	Enviar

Para usar estos verbos en presente, es sólo ponerlos junto a los pronombres, es decir: –Sustituyendo la partícula TO por el pronombre–. Observa que el «TO BE» es que más cambia, los demás no lo hacen casi nada.
Ejemplos:

TO BE	TO HAVE	TO DO
I – am	I – have	I – do
YOU – are	YOU – have	YOU – do
He – is	He – has	He – does
SHE – is	SHE – has	SHE – does
IT – is	IT – has	IT – does
WE – are	WE – have	WE – do
YOU – are	YOU – have	YOU – do
THEY – are	THEY – have	THEY – do

Observa que en los pronombres HE – SHE – IT, los verbos sufren una pequeña variación, esto sólo se da en presente (excepto el TO BE). En pasado los verbos son invariables y comunes a todos los pronombres. Esto veremos más adelante.

Ejemplo:
I am in Barcelona
You are my Friend
She is from Sweden

He have two cars
They have muy books
He has muy money

You go to London
She goes with me
They go in the morning

Los meses del año
January – February – March – April – May – June
– July – August – September – October – November
– December.

Las estaciones del año
Summer – (samer) Autumn – (outumn)
Verano Otoño
Winter – (uinter) Spring – (spring)
Invierno Primavera

TAXI CARD

CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA

PRESENTACION DEL «TAXI DEL 92»

El denominado «taxi del 92», fue presentado el pasado 11 de Diciembre a los taxistas sabadellenses, en la plaza de l'Angel. El vehículo llegó a nuestra ciudad gracias a las gestiones del Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Catalunya (STATC).

Se trata del coche Metrocab, de la compañía Matrocammel Weymann, de Birmingham, Inglaterra. Según dicha empresa, el propósito de construir este vehículo es «Ofrecer al taxista y a los pasajeros la mayor comodidad y seguridad posibles».

El que podría ser el taxi europeo, ya que el modelo está acreditándose en diversos países, ha sido recibido de forma positiva por el STATC. Para la adquisición de dicho automóvil habrá subvenciones y ayudas, como el hecho de que no debe pagarse IVA. El Metrocab lleva camino de convertirse en el taxi de la Comunidad Económica Europea.



REUNION CON TRIVES

Por otro lado, el Secretario de la Unión Comarcal de Sabadell del Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Catalunya (STATC), mantuvo ayer una reunión con Antonio Trives, concejal de Servicios Municipales. Entre los responsables del STATC presente, se encontraban Miguel Tomás Romero, secretario general de la organización sindical a nivel de Catalunya.

Según información facilitada por Manuel Porras, secretario de Prensa y Propaganda del sindicato de taxistas, «se ha llegado al acuerdo de crear, para principios de enero, una «comisión técnica» con participación de técnicos del Ayuntamiento y del

STATC de Sabadell, a fin de realizar un estudio del coste de explotación del taxi, que sea veraz y objetivo, y que por tanto refleje la realidad económica del sector».

Con esta medida se pretende elaborar una nueva base tarifaria, a partir de la cual puedan incrementarse los precios de una manera automática, de acuerdo con el Índice de Precios al Consumo (IPC).

El STATC señala que podrá ponerse fin «a los estudios económicos que relfejan datos subjetivos, y a las normales discusiones que se producían cada año entre el Sindicato y el Ayuntamiento.

STATC INFORMA SABADELL

Recogemos en esta revista la experiencia de un compañero, taxista de Sabadell, que adquirió un Fiat Regata Diesel en Julio de 1985, y que ha mantenido hasta Octubre de 1987. En estos dos años, ha sido una continua pesadilla el mantenimiento de dicho coche, por los continuos problemas de adquisición de recambios, y por el reprobable servicio y los malos tratos de que ha sido objeto en la concesionaria Fiat en Sabadell, donde nunca se hicieron responsables de las muchas reparaciones efectuadas y en concreto del problema que tienen los Fiat Regata

Diesel en lo que concierne a la correa de distribución, derivado de defectos de fabricación; no asumiendo nunca los gastos derivados de dichos defectos.

Que sirva este artículo de advertencia a todos los compañeros que se decidan a adquirir un Fiat Regata Diesel, para que antes de la adquisición se informen debidamente.

Fdo: Manuel Porras Vidal
Taxista de Sabadell

Ventajas sin límites. Baterías Bosch.

STATC INFORMA

El pasado 15 de diciembre, La Unión Comarcal de Sabadell del STATC, cumplía 9 años; cuando se fundó eran sólo unos treinta taxistas, pero no había transcurrido el año cuando contaba ya con unos 100 afiliados aproximadamente.

Desde entonces a ahora, son muchos los asuntos y problemas, en los que la intervención del STATC, ha sido decisiva, para enumerar sólo algunos de los más importantes podemos citar, la creación de las «paradas libres» que acabó con viejos privilegios, más adelante se consiguió cambiar el color negro de los taxis por el actual blanco, facilitando así enormemente la venta de estos cuando hay que cambiar de material, también estuvo el STATC a la cabeza de las difíciles negociaciones con la Seguridad Social, y en la lucha contra las falsas ambulancias, consiguiendo concentrar a la mayoría de los taxis ante el Ayuntamiento y los locales de la Cruz Roja. La Unión Comarcal de Sabadell ha estado siempre pendiente del estado de conservación de las paradas, denunciando ante la administración aquellos casos de paradas mal señalizadas o de difícil acceso, y ya son varias las paradas creadas a solicitud del STATC (Estación Norte, Calle San Isidoro, parada de Torre Romeu y Plaza del Mercado). Igualmente ha sido una constante en el STATC, el negociar año tras año con el Ayuntamiento el aumento de las tarifas, haciendo que estas no se quedaran desfasadas en ningún momento. En los últimos años se ha conseguido consolidar la organización de la Unión Comarcal de Sabadell, se ha mejorado el servicio tanto sindical como de gestoría, y más del 50% de la filiación se ha renovado, incorporándose gente más joven con nuevas ideas. Y por último se ha conseguido una modificación de las Ordenanzas Municipales, en la que entre otras cosas se han derogado artículos claramente desfasados, como la supresión de las licencias de tipo B, se facilita la transferencia de las licencias quitando algunos requisitos, como el tener el carnet de conducir de tipo C como mínimo dos años, y se va a regularizar el día de fiesta, tal como lo ordena el Estatuto de los Trabajadores el reglamento Nacional del Taxi, y las Ordenanzas Municipales.

Son muchas cosas las que se han quedado en el tintero, pero no queremos extendernos más, lo que sí es necesario decir, es que todas estas mejoras, no se han conseguido sólo por el esfuerzo de los distintos secretarios que se han sucedido en el tiempo, sino también y sobre todo por la unidad de la gran mayoría de taxistas de Sabadell, en torno al único sindicato representativo del sector el STATC. Sin

SABADELL



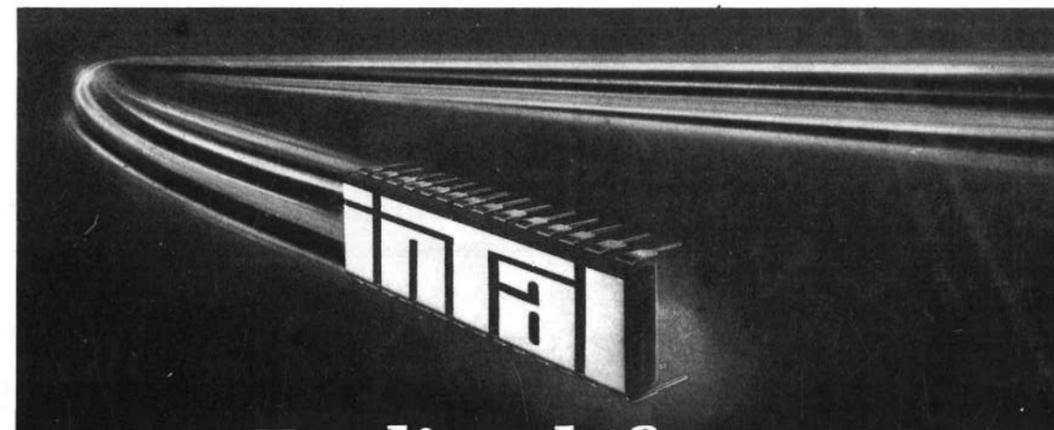
esta unidad de acción no se habría hecho nada, y en futuro, todos los problemas que sigue teniendo el taxi pasan por la unidad. Unidad que en los últimos días se está viendo rota por un pequeño grupo de taxistas que ha creado una «Junta Gestora» con la intención de crear otro sindicato, este hecho ha encarecido ya el ambiente entre los taxistas de Sabadell, y las negociaciones con el ayuntamiento por la consecución de mejores tarifas se han visto entorpecidas.

El STATC no puede más que denigrar estos hechos, los taxistas de Sabadell no pueden quedar aislados del resto del país, es necesario que los taxistas de Sabadell, estén también unidos con los taxistas de Catalunya, y con los de toda España, no tiene lógica una organización cuyo ámbito sea puramente local o comarcal.

El STATC es un sindicato de unidad, abierto a todos los trabajadores del taxi y democrático, teniendo reglamentado debidamente en su Estatuto los mecanismos necesarios democráticos para poder presentar cualquier otra alternativa al actual secretariado, con la solicitud de una Asamblea General, en el ámbito correspondiente. No está justificada por lo tanto la creación de otro sindicato, a no ser que sea la defensa de intereses egoístas, al afán de protagonismo o simplemente la conjunción de estos factores con un antisindicalismo soterrado por parte de algunos individuos propensos a viejas ideas de tiempos ya pasados creando confusión y perjudicando a los verdaderos profesionales del taxi.

El STATC en la Unión Comarcal de Sabadell va a seguir trabajando en la línea que lo ha hecho siempre, su actuación va a intentar que no sea alterada por estos acontecimientos, el actual secretariado va a seguir abierto a todos sus afiliados, va a seguir en la consecución de un mejor servicio, va a seguir en el camino de la lucha por todo lo que signifique progreso, y si consigue el apoyo de todos sus afiliados y la confianza de los taxistas de Sabadell, va a seguir por el único camino trazado desde Diciembre de 1978, luchar por un taxi más humano.

EL SECRETARIO GENERAL DE LA UNION
COMARCAL DE SABADELL. S.T.A.T.C.
Fdo. Sebastián Delgado



Radioteléfonos



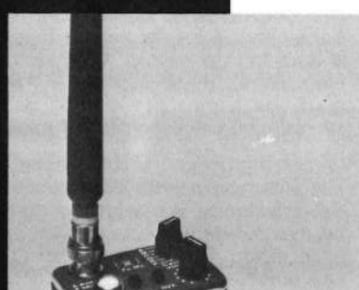
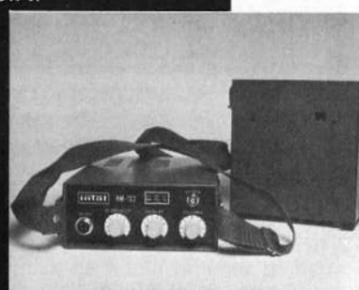
INDUSTRIA DE TELECOMUNICACIÓN ALMERIENSE, S.A.

EMPRESA ANDALUZA

TECNOLOGIA PROPIA
PRODUCTO NACIONAL
RADIOTELEFONOS
HOMOLOGADOS
Según Real Decreto
2296/1985 de 8 de Noviembre

SISTEMAS DE COMUNICACIONES
REPETIDORES
RADIOTELEFONOS FIJOS
RADIOTELEFONOS MOVILES
RADIOTELEFONOS PORTÁTILES
ALARMAS VIA RADIO

Polígono Industrial Camino Cortijo Grande
Apdo. Correos 371 - 04007 ALMERIA
Tfnos. (951) 24 39 66 - 24 37 45
Télex 78907 leco e



ECOTEMP

NO TIRE EL CALOR
VALE DINERO

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



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

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

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

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

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



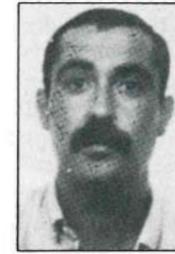
 APLICACIONES
TECNOLOGICAS
VAMA S.A.

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

EQUIPAMIENTO PARA TAXIS

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

TALLER MECANICO



Sebastián Ato Villalba
Profesor de mecánica

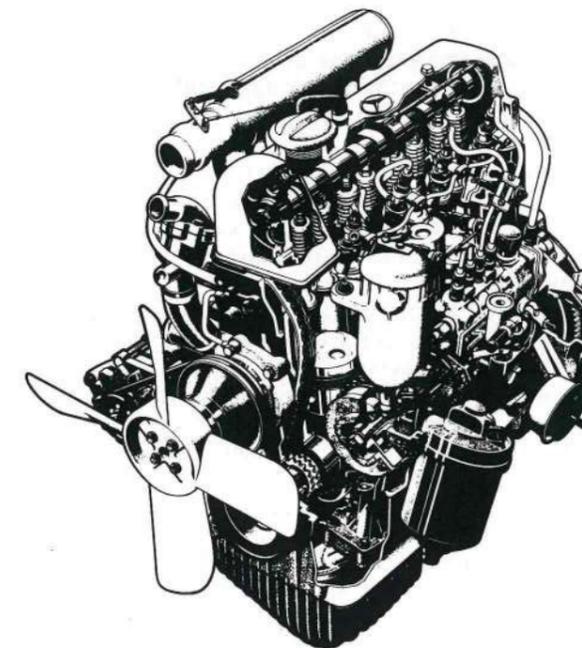
En atención a la solicitud hecha por esta revista, vamos a publicar una serie de artículos referentes a la «Mecánica Básica», tan necesaria para el profesional de «Taxi». Esto no quiere decir que al final tenga que ser el taxista quien solucione sus problemas de avergadura, ya que para hacer por ejemplo un «Embrague» o unos «Oaliers» se necesitará un taller. Sin embargo, lo que sí es cierto, es el hecho de que el profesional del transporte urbano ha de saber en detalle lo que le ocurre a su herramienta de trabajo frente a una avería de la misma. Esta es, aparte de otras, la razón de estas lecciones.

EL MOTOR

El motor es un elemento o conjunto de elementos y mecanismos que dan fuerza y movimiento a una máquina. Cuando hablamos de un automóvil quiere decir que se mueve por sí mismo. El movimiento del automóvil se produce gracias a *su motor*, que en la mayor parte de los casos es un *motor térmico*.

Esta máquina a la que llamamos motor, transforma la energía térmica de un carburante, como puede ser la gasolina, el gas-oil, etc.; en energía mecánica capaz de producir propulsión o movimiento.

Los motores térmicos se pueden clasificar, según el tipo de carburante que se emplee:



EL MOTOR DE EXPOSICION

Este puede ser de 2 o 4 tiempos y es el que se emplea en automóviles, motocicletas, etc.

EL MOTOR DE COMBUSTION

Este es el que normalmente llamamos «Diesel» y es empleado en vehículos muy pesados: camiones, autobuses, tractores, etc. En la actualidad hay también un alto porcentaje de automóviles (turismos) que los llevan.

Estos motores basan su fuerza en la transformación de la energía haciendo explosionar el carburante (gasolina-Gas-oil) utilizado, en un lugar reducido y herméticamente cerrado. La onda expansiva actúa con fuerza sobre una superficie móvil, y ésta por medio de una serie de elementos aprovecha y transmite el movimiento a las partes que interesa desplazar o mover.

El carburante utilizado es un derivado del petróleo.

Para los motores de explosión se usa la gasolina y para los de combustión o Diesel se utiliza el Gas-Oil.

Se llama motor de explosión porque la energía mecánica que precisa para su movimiento la consigue mediante una explosión de *mezcla carburada*, lo que es una mezcla de aire y combustible.

Para que se logre esta explosión, debe mezclarse el carburante con aire antes de entrar en los cilindros, en los motores de gasolina y dentro del cilindro en los motores de gas-oil.

La proporción es de 10.000 litros de aire por 1 litro de gasolina.

Los cuatro tiempos del motor son: ADMISION-COMPRESION-EXPLOSION (combustión en gas-oil) y ESCAPE.

Veamos esquemáticamente un ciclo completo y sus tiempos.

ADMISION:

Pistón: De p.m.s. a p.m.i.
Válvulas: Admisión abierta y escape cerrado.
Finalidad: Llenado de aire combustible.

COMPRESION:

Pistón: De p.m.i. a p.m.s.
Válvulas: Las dos cerradas.
Finalidad: Comprimir el aire combustible (mezcla) para favorecer la explosión.

EXPLOSION:

Pistón: De p.m.s. a p.m.i.
Válvulas: Las dos cerradas.
Finalidad: Aprovechar la fuerza de la explosión.

ESCAPE:

Pistón: De p.m.i. a p.m.s.
Válvulas: Admisión cerrada y escape abierta.
Finalidad: Vaciado de gases quemados.

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.

Desearía ponerme en contacto con compañeros que estén interesados en adquirir el METROCAB, en la versión de poder admitir a personas que tengan la necesidad de utilizar una silla de ruedas para valerse en sus desplazamientos.

En Barcelona, no existe ningún Transporte Público, que sea capaz de ofrecer servicio a las personas que utilizan temporal o permanente silla de ruedas. Ni el Metro, ni el Autobús están preparados para admitirlos. Eso lo sabemos todos.

SE PROPONE:

- Reunión con los Organismos Públicos (C.M.B.) Ayuntamiento, Generalidad, Seguridad Social, Ministerio de Trabajo, etc.) y privados (O.N.C.E., Asociaciones de Minusválidos, concesionario de METRO-CAB), para financiar el proyecto.

- Que estos organismos doten a estas personas, con las TAXICAR. (podría ser una tarjeta especial y llamarse TAXI-CAB.)

- Creación de una emisora, administrada y regida por minusválidos. (Personas con alto grado de marginación laboral).

- Teléfonos a disposición de los usuarios que necesiten de este servicio para realizar sus desplazamientos.

- Establecer paradas especiales para estos vehículos en Ambulatorios, Clínicas y Hospitales.

Los compañeros interesados ponerse en contacto con Luis Bergel, en los locales del Sindicato todos los «V» (viernes) a partir de las 17 h.

Cuando participo en las tertulias con compañeros taxistas se habla sobre los mil y un problemas que tenemos en el sector.

Todos opinan sobre las soluciones que darían a los mismos e intentan culpar a los responsables del Sindicato de no solucionarlos.

Desde luego no quisiera pensar qué haríamos sin algunas de las reivindicaciones que ya se han conseguido como carriles BUS, los giros en algunas de las

principales calles, la posibilidad de cargar butano las 24 horas, etc.

Todavía hay en el tintero. Como el color del taxi, un coche homologado o una jornada como la de cualquier trabajador de cualquier empresa.

Los compañeros responsables que están en el STATC están día a día perdiendo tiempo y más tiempo discutiendo entre los despachos aquello que iría bien para el sector. Es una cosa de la que nadie habla en las tertulias, como tampoco se habla de la poca colaboración que hacemos los que no tenemos ningún cargo y el poco interés que hay por solucionarlo por parte de todos.

Me viene a la memoria el día que el Sindicato convocó una protesta por el motivo del IVA. Sólo acudieron 500 compañeros ¿Dónde estaban los 10500 restantes? Y que también se quejarán del IVA en alguna tertulia.

Seamos sinceros haciéndonos una autocrítica de lo que somos capaces de hacer nosotros para solucionar nuestros problemas y que no hacemos.

Reforcemos el Sindicato porque será la forma de defender nuestros derechos e intereses.

L'Andreu

Balaguer, 19 de Novembre de 1987

Benvolgut Senyor:

Les pàgines groges de la Guia Telefónica m'indiquen que vós sou taxista a Barcelona i per això us prego que tingueu la bondat de llegir aquesta carta i d'ajudar-me si és a la vostra mà.

El passat dimarts dia 10 de novembre, entre dos quarts i les dotze del migdia, vaig agafar un taxi a la cruïlla dels carrers València i Independència i vaig fer el trajecte fins el passeig Maragall, cantonada Cubellas.

Al baixar del vehicle vaig anonar-me que hi havia deixat un paper enrotllat contenint un diploma d'escolaritat del Escolapis de Balaguer dels primers anys del segle actual. El diploma en qüestió em va ser deixat per fer-ne una fotocòpia i ara resulta que l'he perdut i no el puc tornar al seu propietari.

Ja sé que pensareu que això no us va ni us ve i que és tan difícil com buscar una agulla en un paller però us prego que no estripeu la carta, acabeu de llegir-la si us plau.

L'única dada que sé de l'auto es que duia un vidre entre el meu seient i el del taxista. Un altre taxista a qui vaig comentar el problema em va dir que els taxis amb aquestes característiques són una minoria a Barcelona.

Això m'ha fet pensar que em pot ajudar a trovar-lo. Mireu, he fet tantes cartes com taxistes hi han anunciats a les pàgines groges: més de vuit-centes, cosa que m'ha obligat a fer-les depositar en una bustia de Barcelona i obertes perquè no val tant la despesa con el diploma, perdoneu la fata de delicadesa.

Només uns prego que a la parada, al cafè, a la cooperativa... on trobeu un company vostre li deixeu llegir aquesta carta, no cal que us escarraseu explicant el meu cas sinó simplement, deixeu la carta als vostres companys: **AMB PREFERENCIA ALS QUE DUGUIN VIDRE DE SEPARACIO.**



RSCG

LA FUERZA DE SU VALOR

VALOR DE RECOMPRA DE LOS DISTINTOS MODELOS 83 SEGUN GANVAN*	
MARCA Y MODELO	PESETAS
Citroën BX 16 TRS	745.000
Renault 18 GTS	680.000
Talbot Solara SX	520.000
Seat 131/1.600	400.000
Ford Escort Ghia/1.600	615.000
Fiat Argenta 2.0 Inyección	515.000
Opel Ascona 1.600 Luxe	685.000

* GANVAN: Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor.

VALOR DE RECOMPRA DE LOS DISTINTOS MODELOS 83 SEGUN FACONAUTO*	
MARCA Y MODELO	PESETAS
Citroën BX 16 TRS	760.000
Renault 18 GTS	615.000
Talbot Solara SX	505.000
Seat 131/1.600	435.000
Ford Escort Ghia/1.600	650.000
Fiat Argenta 2.0 Inyección	550.000
Opel Ascona 1.600 Luxe	580.000

* FACONAUTO: Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción.

Datos publicados en Octubre de 1987.

Quien tiene un Citroën BX tiene la seguridad de disfrutar del coche más poderosamente cómodo, seguro y estable de entre todos los de su clase.

Un automóvil en la vanguardia de la belleza y en cabeza de la fiabilidad.

Más potente y más aerodinámico. Más robusto y mejor equipado.

Y hablando de economía, mucho más rentable. Así es, en el Citroën BX su valor es una razón de fuerza para invertir. Porque al comprar un BX usted no está gastando su dinero, está invirtiéndolo; observe el cuadro de valores de recompra y se convencerá de que el Citroën BX es una moneda fuerte.

Además, su seguridad y su economía son valores envidiables. Economía desde el principio, en reparaciones y gastos de mantenimiento (sólo 10 horas cada 100.000 Kms).

Seguridad a toda prueba. Y no olvidemos la ya experimentada suspensión hidroneumática de Citroën que ofrece un comportamiento en ruta y un confort únicos, garantizada por dos años o 100.000 kilómetros (el primer límite que se alcance).

Así son los Citroën BX. Moneda fuerte. Inversión rentable.



CITROËN BX. LA FUERZA DE LA RAZON.

BUZON LIBRE (viene pág. 28)

Penseu que només fent això ja m'ajudeu i el vostre company sabrà que l'usuari descuidat del dia 10 de novembre es en Josep Aznar i Solé, de Balaguer domiciliat al Passeig núm 9-7-2 (Telèfon 973-445731) i podeu quedar convensut que tant si surt com si no surt teniu un amic per tot alló que us convingui. AVUI PER MI DEMA PER VOS. Afectuosament.

Soy uno de tantos compañeros que acudimos cada mañana a desayunar al local del Sindicato, y desde hace tiempo veo una puerta junto a la cantina que ostenta el letrero de RADIO-TAXI.

Bastantes veces me he interesado por el tema y me he encontrado con que RADIO TAXI no funciona todavía.

Desde esta sección de la revista TAXI LIBRE quiero hacer una pregunta al Secretario del Sindicato de Barcelona:

¿Se ha planteado el hecho de lo interesante que sería que dicho RADIO TAXI funcionara?

Y cuando digo interesante, no pienso sólo en crear una nueva línea de servicio, sino en la labor sindical tan grande que se puede realizar.

Me explico: El Sindicato, tal y como corresponde por naturaleza ha planteado una serie de mejoras en las condiciones de trabajo del taxi y lucha denodadamente por ellas. Aunque, a veces, este sea trabajo de hormiga que nadie ve ni valora, a pesar de los importantes resultados.

Entre las mejoras que se planteaban, una era la modernización del taxi, proponiendo Taxi-Tipo, radioteléfonos, etc.

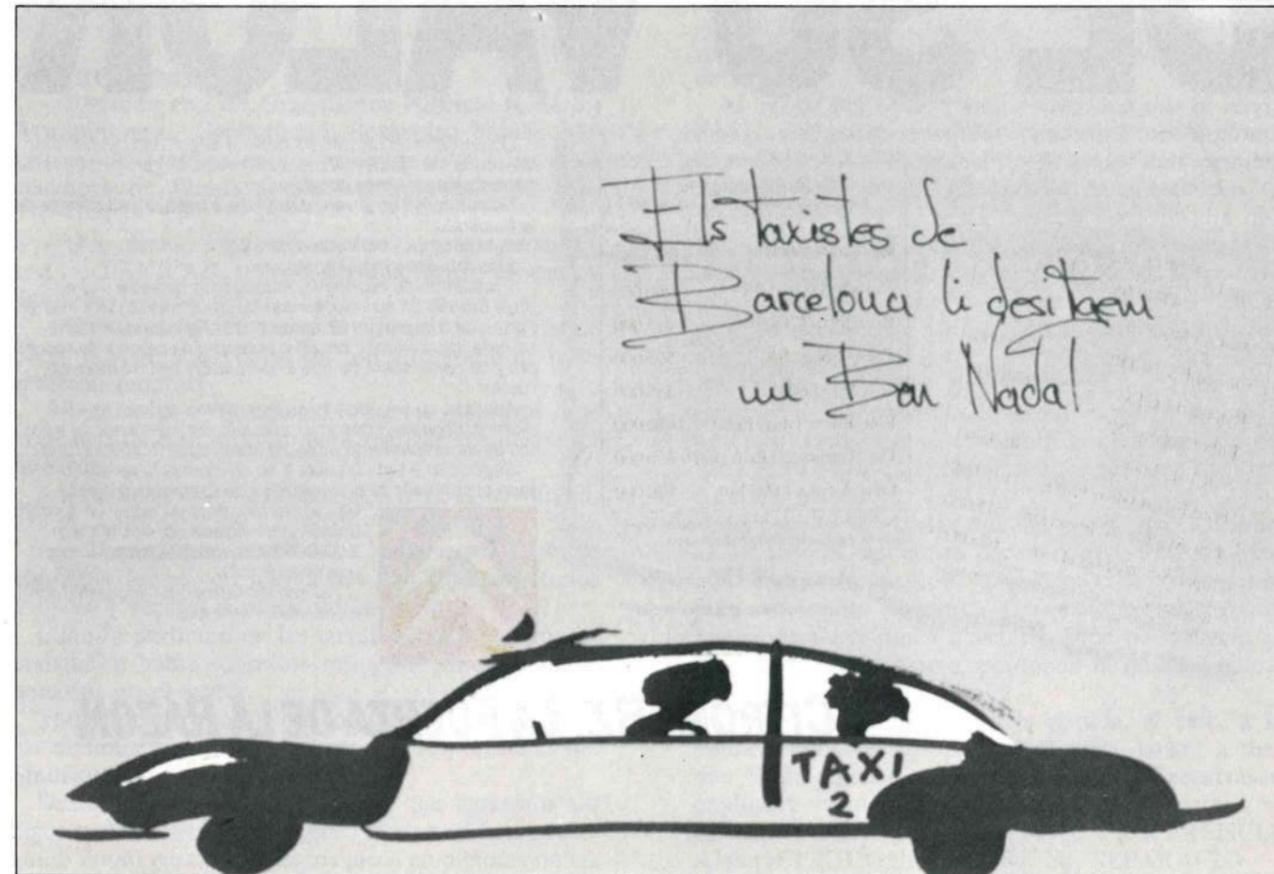
Pero son precisamente los radioteléfonos, el mayor escollo que encuentra el sector del taxi para avanzar. Alrededor de estos se han formado grupo de personas que, con su ansia de engrandecerse y unas muy pobres vistas de futuro han entrado en una espiral desenfadada que, al contrario de lo que era de esperar, con sus actuaciones, no sólo no han mejorado las condiciones de vida de los trabajadores autónomos taxistas, sino que lo han forzado a dedicarse plenamente y por muchas horas a ese monstruo que es ahora el RADIO TAXI.

El RADIO TAXI que impulse el STATC no deberá nacer como una competencia, de igual a igual, a las otras entidades ya existentes, sino que deberá ser, primero un elemento aglutinado de todos aquellos compañeros que estamos por un RADIO TAXI diferente, en el que nos sintamos compañeros de todos los demás y que no suceda como hasta ahora, que los pertenecientes a una emisora nos recuerdan un sector fanático y todos están contra ello y ellos contra todos.

Segundo, un medio para estar más cercanos al Sindicato con lo cual se mejorará ampliamente la eficacia de éste y tercero un elemento de unión de los compañeros, pues ciertamente nuestra profesión nos hace hoscos e individualistas y al ver a otro taxista no vemos al compañero sino a la competencia.

Compañeros del STATC, el Radio-TAXI es una buena baza a jugar, Juguémosla.

J.M. GOÑI



FILTROS MANN

para aire, aceite, combustible

Primer equipo de los fabricantes de automóviles de mayor importancia

micro top
FILTRO DE AIRE
C2846

Si quiere más información, anote el núm. 101 en Tarjeta de Consulta.

AL SERVICIO DEL TAXISTA



DESCUBRA UNA NUEVA SERIE PASSAT Y SANTANA TROPHY, ADMIRE LA GRANDIOSIDAD DEL MALAGA, DISEÑADOS PARA QUE UD. Y SUS CLIENTES SE SIENTAN COMODOS



VOLKSWAGEN PASSAT Y SANTANA TROPHY



ENTRE OTROS DETALLES EQUIPADOS CON RADIO-CASSETTE DIGITAL Y A UN PRECIO EXCEPCIONAL PARA SU CLASE DESDE 1.588.153.- Pts. (IVA Y TRANSPORTE INCLUIDO)

SEAT MALAGA



LAS MEJORES CONDICIONES EN LA COMPRA, LA FINANCIACION Y MAXIMA VALORACION DE SU COCHE USADO, ADEMAS DE UN ESPECIALIZADO SERVICIO DE ASISTENCIA TECNICA

SABEMOS COMO ATENDERLE

Prades
DESDE 1903



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

Via Augusta, 12
Tel. 384 02 51
BADALONA

Anselm Clavé, 65
Tel. 870 30 54
GRANOLLERS

Avda. Maresme, 475
Tel. 790 38 40
MATARO