

# taxi LIBRE

JUNIO 1988

REVISTA PROFESIONAL  
DE DIFUSION NACIONAL  
2.<sup>a</sup> EPOCA, AÑO IX N.º 53



**JOAN TORRES: 'LAS CAMPAÑAS DE MARKETING  
EN EL TAXI, SON MUY IMPORTANTES PARA EL SECTOR'**

**EL AYUNTAMIENTO RECONOCE  
QUE EL 15 % DEL ASFALTO DE BARCELONA  
SE HALLA EN MAL ESTADO**

# taxitronic TX 22



Repetidor

## LA MAS ALTA TECNOLOGIA EN EL MINIMO ESPACIO

# taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL  
DE DIFUSION NACIONAL  
2.ª EPOCA, AÑO IX N.º 53

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

Primera revista del Taxi de España  
Fundada el año 1980

## EDITORIAL

En este número entrevistamos a Joan Torras Carol, concejal de circulación del Ayuntamiento de Barcelona, para que nos ofrezca su opinión de como resolver el caos circulatorio que reina en Barcelona. Entendemos que un elemento que recrudescer la congestión es la rebaja en el precio de los carburantes en los vehículos particulares, ya que con el mismo dinero están corriendo más kilómetros de calles. A nuestro entender, esta situación debe solventarse restringiéndose más la circulación al transporte privado y primando el público; es decir no creando aparcamientos en el centro de la ciudad, como hace actualmente el Ayuntamiento de Barcelona, invitando con ello a adentrarse con coche hasta el corazón de la ciudad; sino con grandes aparcamientos vigilados en la periferia con unos precios justos, o incluso convinando el precio del aparcamiento con el de billetes para Metro, Bus o bonos-taxi, de manera similar a lo que se hizo en la campaña Nadal'87; creando más carriles BUS-TAXI que permitan un acceso rápido a los transportes públicos desde la periferia la centro. Se puede llegar, incluso, al igual que lo han hecho en otras ciudades europeas, a cerrar el centro de la ciudad, dejando solamente paso al servicio público y de reparto. Sabemos que estas medidas no serían muy populares, pues por ahora todo el mundo está acostumbrado a utilizar el coche para desplazarse hasta el punto exacto de gestión, pero se resolverían otra serie de problemas, entre ellos y primordialmente el del exceso de circulación.

## SUMARIO:

Confederación .....	PAGINAS	El Ayuntamiento reconoce que el 15% del asfalto de Barcelona se halla en mal estado .....	6	Josep Soler i Gran, una vida dedicada al taxi .....	24
Taller mecánico: (Cigüeñal 2.ª parte) .....	4	Buzón libre .....	10	La Barcelona que desconocemos: «Los palacios de la calle de Montcada» «Ciutat Vella» .....	29
	5	Joan Torres: «Las campañas de marketing en el taxi, son muy importantes para el sector» ...	12	Informaciones: Los taxistas de Barcelona van a Londres, Se entregó el taxi a Manuel Jiménez, el taxista al que robaron el mes pasado, A por el museo del taxi, Cursos de reciclaje para taxistas .....	32
		Planing dels nous 23 aparcaments a la ciutat .....	18		
		Subvenciones a las mejoras de los taxis .....	19		
		La tarifas del taxi en el mundo	20		

# CONFEDERACION

El pasado día 23 de abril, se reunió en Madrid el Pleno de la Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de España, se trataron distintos temas de interés para el colectivo taxista y se presentó a los compañeros de todo el Estado el taxi inglés de la casa METROCAB que está siendo el caballo de batalla del proyecto TAXI'92.

A dicho acto acudió un representante de la Coordinadora de Disminuidos Físicos de España, manifestando un profundo interés en la consecución de dicho proyecto en el mínimo espacio de tiempo posible, indicando dicho representante, que el mismo supondría el fin al grave problema que tienen planteado los disminuidos físicos, en cuanto a transporte se refiere.

Durante el transcurso de dicho

Pleno, los asistentes analizaron la situación del taxi en este país, mostrando una grave preocupación por el hecho de que distintos ayuntamientos y comunidades autónomas estén creando vehículos de siete plazas para realizar el servicio de taxi. De igual manera hallaron preocupante el trasvase que se está produciendo desde el taxi a las compañías de ambulancias en cuanto a traslado de personas en recuperación o diálisis. Utilizando estas compañías, en algunos casos, vehículos de siete plazas, en manifiesta ilegalidad y desleal competencia al sector.

Se acordó que el Secretario General, Miguel Tomás, gestionara una entrevista con el Director General de Transportes, señor Panadero, con el fin de discutir dichos temas. Asimismo se decidió crear un Gabinete de Documentación que albergara toda lo referente a las normativas locales que afecten al taxi, organismos oficiales, para de esta manera disponer en todo momento de cuanto material pueda ser necesario para la resolución de una problemática concreta en cualquier punto del país.



# TALLER MECANICO

## SUJECCION DEL VOLANTE

El volante se sujeta, generalmente por medio de tornillos a una brida o plato mecanizado sobre el cigüeñal.

La posición del volante respecto al cigüeñal para no perder su estado equilibrado en posteriores operaciones de montaje debe ser siempre la misma, por ello los fabricantes recurren a marcas que evitan montajes incorrectos.

-Por medio de tornillos de fijación situados asimétricamente.

-Por medio del montaje de un tén en la brida del cigüeñal que debe coincidir con un taladro del volante.

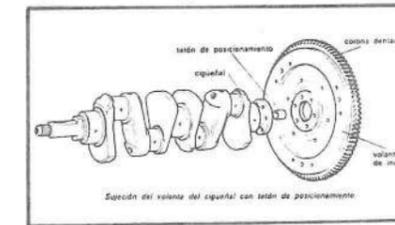
## COJINETES DE BANCADA

-Los cojinetes de bancada se utilizan para reducir la fricción entre el cigüeñal y su aporte a la bancada, están constituidos por dos semicojinetes. Estos semi-cojinetes se construyen como los semi-cojinetes de biela, son por tanto un casquillo de acero recubierto de una o varias capas finas de material antifricción.

## CIGÜEÑAL (2.ª parte)

Debido a su escaso espesor se ajustan perfectamente a su alojamiento y facilitan la disipación por conducción del calor generado por la fricción de los apoyos del cigüeñal sobre la película de aceite de cubre el cojinete. Con ello se evita el recalentamiento e incluso la fusión del revestimiento de antifricción con la consiguiente avería.

Se fabrican con gran precisión de medida. Además de los semi-cojinetes originales estandarizados se venden en el comercio otros con medidas disminuidas en su diámetro interior minorizados, lo que facilita el repuesto, sobre todo cuando se trata de aplicarlos al cigüeñal que ha sufrido



Sebastián Ato Villalba  
Profesor de mecánica.



rectificación de muñequillas, debido a su mal estado, observado en el desmontaje.

## COJINETES AXIALES

Dado que el cigüeñal está sometido a procedentes de la actuación del embrague para evitar movimientos longitudinales del mismo que aumentarían el desgaste y los ruidos del motor se utilizan semi-cojinetes axiales. Estos consisten en un segmento de acero recubierto de metal antifricción. Cuando el cigüeñal tiende a moverse longitudinalmente por la acción del embarque una de las caras del brazo central del cigüeñal entra en contacto con el cojinete axial evitando el desplazamiento.

## LOVATO AUTOGAS CON LOS TAXISTA DE BARCELONA

Rehuya de las instalaciones incompletas, mediocres y vulgares. Instale en su taxi equipos de prestigio. LOVATO equipos seguros, sencillos, duraderos y del mejor consumo.

### LOVATO

Tanques de todas las medidas y capacidades, desde 44 a 120 litros, con multiválvula de alta seguridad.

No pierda tiempo en repostar todos los días, ni pague igual por menos, ponga un tanque seguro y de gran capacidad, con carga superrápida.

LOVATO Líder mundial en la carburación a Gas

Por constantes innovaciones sea Vd. también líder instalando en su Taxi equipos de categoría, talla y prestigio.

LOVATO más de 60 talleres concertados en España

### TALLERES CONCERTADOS

TALLERES JOAN  
Vila Vall-lebrera, 8  
Tel. 397 68 00 - 08915 Badalona

Cooperativa del Taxi  
Espronceda, 123  
Tel. 307 66 08 - Barcelona

H.P.G. PININ - María Barrientos, 2 - Teléf. 339 22 65 - Barcelona

BUTANERAS EN SERVICIO: Madrid, Sevilla, Málaga, Granada, Zaragoza, Barcelona, Vigo, Valencia, Córdoba, Alicante, Soto de Cerrato (Palencia), Coruña, y en el mes de julio, Huelva.

IMPORTADOR - DISTRIBUIDOR:

TRACCION AUTOGAS, S.L.

C/. BARRILERO, 11 - Tels. 552 88 68 y 551 28 03 - FAX: 433 60 54 - 28007 MADRID

## REPORTAJE

# EL AYUNTAMIENTO RECONOCE QUE EL 15% DEL ASFALTO DE BARCELONA SE HALLA EN MAL ESTADO

El estado del pavimento de Barcelona, cuyo deterioro es el mayor en los últimos 10 años, se explica por la disminución progresiva de los presupuestos municipales para su conservación y renovación en este período.

Barcelona tiene 1.200 kilómetros de calles, 190 de los cuales sufren problemas de pavimentación, agravados, además de por falta de inversiones, por un aumento constante de tráfico rodado.

Esta situación preocupa «enormemente» a Lluís Fontanals, coordinador de Mantenimiento y Servicios del Ambito de Urbanismo, Obras y Servicios. El responsable político del área, el teniente de alcalde Josep María Serra Martí, explica que en lo sucesivo el Ayuntamiento aumentará el nivel

El 15% de las Calles de Barcelona -190 kilómetros- sufre problemas de pavimentación, según reconocen en el departamento de Mantenimiento y Servicios del Ayuntamiento. Baches, agujeros, socavones y toda clase de desperfectos son las causas del deterioro vial, que el propio responsable técnico del área, Lluís Fontanals, califica de «preocupante». Un claro ejemplo del estado del asfalto barcelonés es el serio problema que supuso trazar el recorrido de la última maratón sin tropezar con calles con agujeros. La raíz del problema es económica.

de inversión priorizando una política preventiva -más rentable que el continuo parcheado- que irá acompañada de una nueva organización y gestión del departamento.

Según datos oficiales, en 1977 el Ayuntamiento de Barcelona destinó 492 millones de pesetas a la pavimentación de calles. Diez años más tarde, en 1987, el presupuesto

era de 762 millones, lo que supone que, en pesetas contantes, la inversión del pasado año representaba sólo el 46% de la de 1977.

Para 1988, la partida presupuestaria para pavimentar calles y tapan los agujeros es de 965 millones de pesetas. Con esta inversión, que supera en 203 millones la del pasado año, se conseguirá frenar el



En la fotografía se puede apreciar el grave deterioro que sufren algunas calles de la ciudad condal.

# TRABAJO Y DESCANSO.



*Este es un Recaro.*

*Un asiento hecho a su medida y distribuido en exclusiva por HELLA.*

*Diseñado para ajustarse al cuerpo como un guante.*

*Una maravilla que convierte el trabajo en descanso.*

*Con una ventaja que le dejará sentado: Aunque cambie de taxi, puede adaptar su RECARO al taxi nuevo.*

*Más que una ventaja, una inversión segura.*

*Pruebe un Recaro. Descubrirá que el taxi es un trabajo descansado.*

## RECARO

Con la garantía de distribución



PARA MAS INFORMACION ENVIENOS ESTE CUPON:  
NOMBRE .....  
DIRECCION .....  
POBLACION .....  
TELEFONO ..... C.P. ....

**Hella, S.A.**  
Avda. de Logroño, 78  
Tel. (91) 747 63 11  
28042 MADRID

## REPORTAJE

déficit por primera vez en 11 años.

Pese a este aumento, y según estimaciones de los técnicos, la cantidad mínima para garantizar una renovación adecuada del pavimento debería ser de 1.600 millones de pesetas anuales. Este año se prevén más de 12.500 reparaciones concretas en el asfalto barcelonés a las que se sumará la pavimentación completa de 300.000 metros cuadrados de superficie.

Lluís Fontanals reconoce que hay calles en las que es muy difícil circular, y en las que una simple actuación de urgencia —«tapar los agujeros»— no es suficiente. Fontanals está convencido de que la renovación iniciada acaba con esta situación. El técnico argumenta que lo no gastado «se ha utilizado, por ejemplo, en la realización y mejora de parques y jardines públicos».

«Lo que ocurre en Barcelona es fácil de explicar: no se actúa porque no hay dinero para todo», afirma el responsable de este departamento. Fontanals confía en que se repita el caso de 1978, un año antes de las primeras elecciones municipales, en el que de una forma esporádica se registró un aumento presupuestario extraordinario del 35 % para este tipo de actuaciones.

Este técnico también reconoce que «hay problemas graves y puntuales repartidos por toda la ciudad», y confirma que el trazado de la maratón que se celebrará hace unos meses tuvo que ser variado en algunos tramos para evitar las lesiones de los atletas, debido al pésimo estado de las calzadas.

Los problemas que evitaban los atletas los sufren diariamente los conductores barceloneses, que padecen fuertes desgastes en los amortiguadores de sus vehículos. Algunas averías han provocado quejas de vecinos en los consejos de distrito y protestas generales entre los taxistas y los conductores de autobuses.

Los puntos negros del pavimento barcelonés se extienden por el mapa de la ciudad, ensuciándolo de la misma forma que lo haría la caída accidental de un tintero. Sin embargo, la Gran Vía, la Rambla de Catalunya, la carretera de Es-



Para 1988, la partida presupuestaria para pavimentar calles y tapar los agujeros es de 965 millones de pesetas. Una inversión de 203 millones más que el año pasado.

plugues y el paseo de la Zona Franca son las vías más afectadas. También hay centenares de calles intransitables en los distritos centrales y en los periféricos. Los socavones están aquí y allí.

Durante este año la prioridad absoluta del Ayuntamiento está fijada en la Gran Vía y en la carretera de Sants, objetivos de la ya tradicional *operación asfalto*, prevista para el verano. También se cubrirán 25 kilómetros de vías de tranvía, para conseguir una mayor seguridad vial, y diariamente se pondrán *parches*, además de los 300.000 metros cuadrados que se

cubrirán con aglomerados asfáltico en caliente.

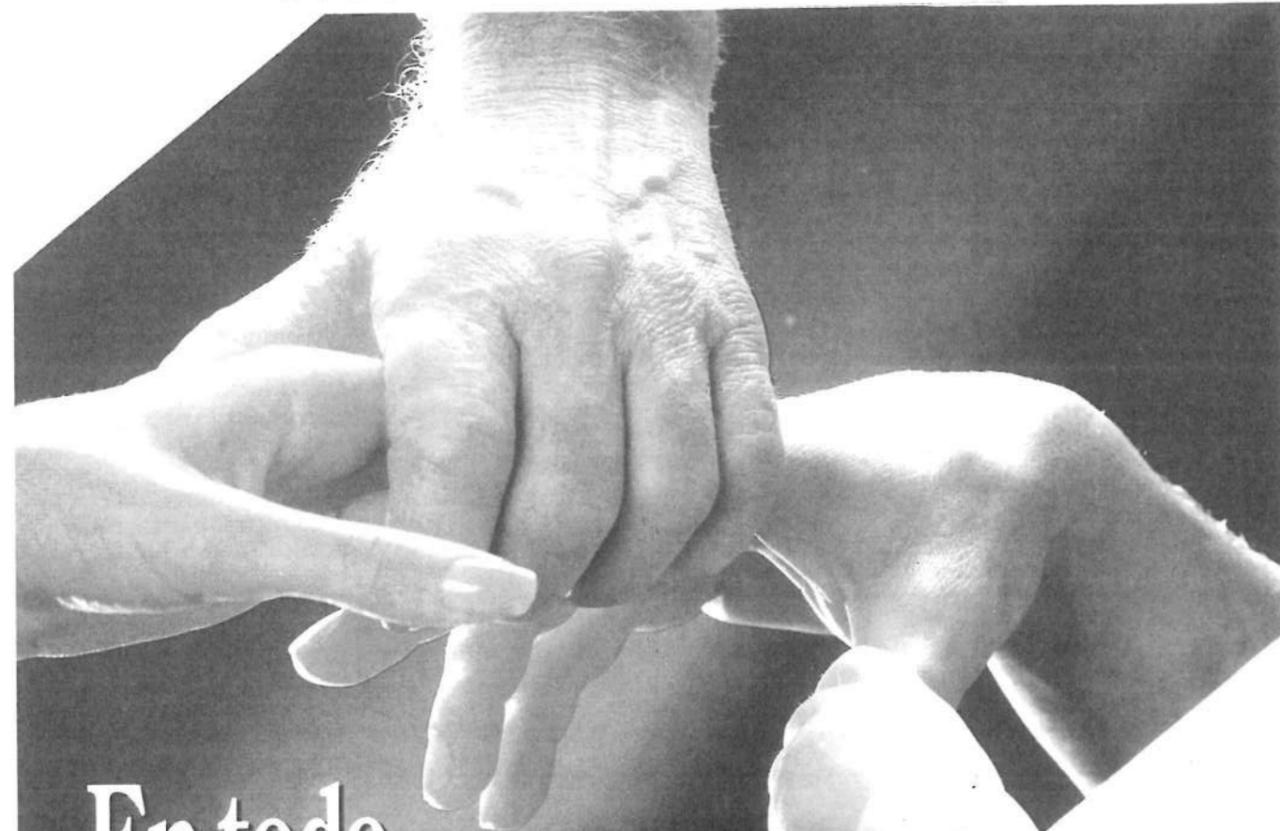
Sin embargo, el paseo de la Zona Franca, una vía de alto tránsito —más de 100.00 vehículos/día—, es la gran asignatura pendiente. La reparación del paseo cuesta 250 millones de pesetas y si no hay un presupuesto extraordinario seguirá *martirizando* los amortiguadores de los vehículos que se dirigen hacia la zona portuaria.

Reportaje aparecido en el diario «EL PAÍS» el 11 de marzo de 1988



Durante el presente año la llamada «operación asfalto», se centrará en la Gran Vía y en la carretera de Sants. Además se cubrirán 300.000 metros cuadrados con aglomerados asfálticos en caliente.

## PLAN FORTUNA JUBILACION PENSADO PARA USTED Y SU FAMILIA



En todo momento, a cualquier edad

# FORTUNA

FORTUNA ESPAÑA, S. A. DE SEGUROS DE VIDA  
GENOVA, 20 - 3.º VIA AUGUSTA, 13 - 15 - 3.º  
28004 MADRID 08006 BARCELONA  
Tel.: 410 74 48 Tel.: 218 12 08

### HEM DESTROCCEN EL TAXI

Tot comença el catorce d'abril a les 3,30 de la matinada. Circulava tranquil·lament pel carrer de València i a l'arribar a l'alçada de Castillejos, dos individus van sol·licitar els meus serveis. Vaig aturar-me, com és natural, encara que amb una certa inquietud. Dos nois d'aspecte relativament normal van pujar al cotxe, dient-me que els portés a la Ciutat Meridiana. Pel camí, vaig anar parlant amb un d'ells sense trobar res d'estrany. En arribar a Fabra i Puig, van fer-me desviar cap el pont del Dragó. Seguidament, em van dir que seria millor anar per Torre Baró. Així ho vaig fer, encara que ja una mica espantat. Quan vaig passar pel Polígon Canyelles, on es troba la Guàrdia Urbana, dubtava si continuar el

meu camí o bé aturar-me. Vaig optar per lo primer i vaig seguir pujant fins a Torre Baró. Un cop vam arribar, un dels dos individus va agafar el fre de mà, aturant bruscament el taxi. Seguidament, un d'ells va posar-me un ganivet al fetge i un altre al coll. Vaig intentar girar-me però, immediatament, van obrir la porta i em van obligar a sortir del cotxe. Ràpidament van desaparèixer. Sense pensar-n'ho dues vegades, vaig posar-me a correr, tot el que vaig poder, fins arribar a la Guàrdia Urbana. Aleshores, van comunicar el robatori a la meua emisora (Tele-Taxi). A partir d'aquell moment, les diferents emissores de Ràdio-telèfon es van posar en moviment i tots els taxistes van anar en busca del cotxe robat. En deu minuts, el cotxe va ser localitzat. Aleshores, començà una desesperada persecució de tres o quatre minuts. Aquesta finalitzà

en el moment que el taxi va establir-se contra el mur de l'estació de Sants, la qual es troba ubicada a la Plaça del Països Catalans. El cotxe va quedar totalment destruït. Per sort pels lladres, la Guàrdia Urbana va arribar de seguida!

Minuts més tard, vaig arribar al lloc dels fets. Vaig sentir una sensació d'angúnia per tot el meu cos, al veure que en pocs minuts la meua eina de treball havia quedat desfeta. La companyia Tele-Taxi informà del cas als diferents mitjans de comunicació, els quals es van presentar en poc temps a la Plaça dels Països Catalans, a l'igual que un centenar de taxistes. En aquell moment vam decidir portar el cotxe a la Plaça St. Jaume, per tal de protestar pel que havia succeït. Després d'haver parlat amb la Guàrdia Urbana, sense arribar a cap acord, vaig sol·licitar la presència de l'alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall.

Al cap d'una hora, la mateixa Guàrdia Urbana ens va proposar que forméssim una comissió. D'aquesta manera, ens podrien rebre els responsables de la CMB, la Guàrdia Urbana i la Seguretat Ciutadana. Així començà la difícil negociació amb el Sr. Laporta. Finalment, s'arribà a l'acord de que se'm facilitaria un cotxe, sense que jo hagués de pagar res per la meua part. Amb això, la manifestació dels taxistes va ser dissolta.

Després de fer la denúncia oficial a la Comissaria de Sants, em vaig dirigir a l'Àrea Metropolitana per tal de concretar els punts amb el seu responsable i amb el Secretari General del STATC, Sr. Miguel Tomás. Aquesta també fou una difícil tasca. El responsable de l'Àrea Metropolitana volia poder aconseguir un descompte considerable per part d'alguna casa de cotxes. Això suposava una clara

contradicció respecte al que aquest senyor havia dit a l'Ajuntament. Sense arribar a cap acord, es van deixar les converses fins el proper dilluns.

Però, anaven passant els dies i no hi havia cap solució. Es parlà de fer un pressupost per veure si era o no factible arreglar el cotxe. Però, aquesta reparació pujaria sobre les 850 o 900.000 pessetes; així doncs, no era rentable fer-ho. Aconsellat pel Secretari General del STATC em vaig posar en contacte amb la casa Fiat, la qual em faria un descompte d'unes 200.000 pessetes. El STATC matriculà el cotxe i posà el taxímetre gratuïtament.

El Fiat Regata SD costà 1.557.000 pessetes. Vaig fer una lletra a 90 dies, amb venciment el 25-7-88. En aquests moments, l'Àrea Metropolitana es compromet a pagar 500.000 pessetes. La Cooperativa de Berlín també con-

tribuirà en una petita part a pagar el cotxe, a l'igual que la Cooperativa del carrer de La Jota. Els diners que faltin els pagaré jo.

Per acabar, voldria donar les gràcies a tot el col·lectiu del STATC i molt especialment al seu Secretari General, Sr. Miguel Tomás. També vull destacar la gran col·laboració que ha mostrat i mostra l'Escola de Taxistes Dos de Maig, les diferents emissores de Ràdio-telèfon, entre les quals es troba la meua pròpia (Tele-Taxi), i tota la gent que m'ha recolzat i ajudat en tot moment.

Moltes gràcies a tothom!!!

MANUEL JIMENEZ i MUÑOZ

# RIGUPAR



**DESDE 1.948 SOLO  
FABRICAMOS  
CALIDAD  
Y LO SEGUIREMOS  
HACIENDO**

**Extintores y Productos Químicos para la Automoción**



Av. Pau Casals 136-138  
Tel. (93) 335 33 95 - 335 37 97 - 335 39 04  
Télex: 57628 RIGE-E  
Hospitalet de Llobregat - Barcelona - Spain

## taxímetros Barcino S.L.

Lepanto, 239 (entre Aragón y Valencia)

08013-Barcelona

**ABIERTO A PARTIR DE LAS 7 MAÑANA**

**NO CERRAMOS AL MEDIODIA**

**SABADOS, DOMINGOS y FESTIVOS de 8 a 14**

**SERVICIO OFICIAL** 

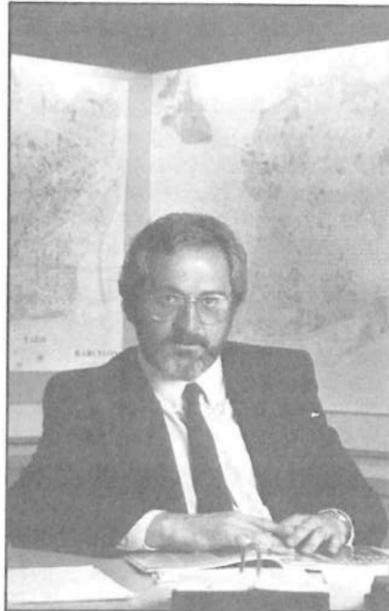
• TAXÍMETROS • RADIO TELÉFONOS • AUTO-RADIOS

**PROMOCIÓN DE APERTURA:**

Válida hasta el 31-7-88

**POR LA COMPRA de un TAXIMETRO  
REGALAMOS UN RADIOCASSETTE**

# JOAN TORRES: LAS CAMPAÑAS DE MARKETING EN EL TAXI, SON MUY IMPORTANTES PARA EL SECTOR



Joan Torres, concejal de Transportes y Circulación habla para Taxi Libre

El concejal de Transportes y Circulación del Ayuntamiento de Barcelona habla para TAXI-LIBRE, sobre las mejoras circulatorias para los taxistas, que se van a poner en marcha en los próximos meses. Estas nuevas medidas se deben al acuerdo entre las organizaciones más representativas del taxi y la Entidad Metropolitana del Transporte (EMT) para mejorar la calidad del servicio.

-¿Cómo se van a ver reflejadas esas mejoras?

-Para el próximo mes de setiembre se ha previsto una ampliación de los actuales carriles de bus-taxi, que permitirá, en algunas zonas de la ciudad, hacer más fluida la circulación para los transportes públicos de superficie.

-¿Dónde se van a situar esos carriles?

-En la Gran Vía, entre el edificio de La Campana y la calle Méjico,

carril que permitirá la penetración a la ciudad. En la plaza Joaquín Folguera hasta General Mitre en sentido descendente. Desde la calle Padua hasta General Mitre. En la calle Valencia entre Lauria y Nápoles y en la calle Pau Claris desde la Diagonal hasta la calle Caspe.

-¿Sólo se va a aplicar esta medida?

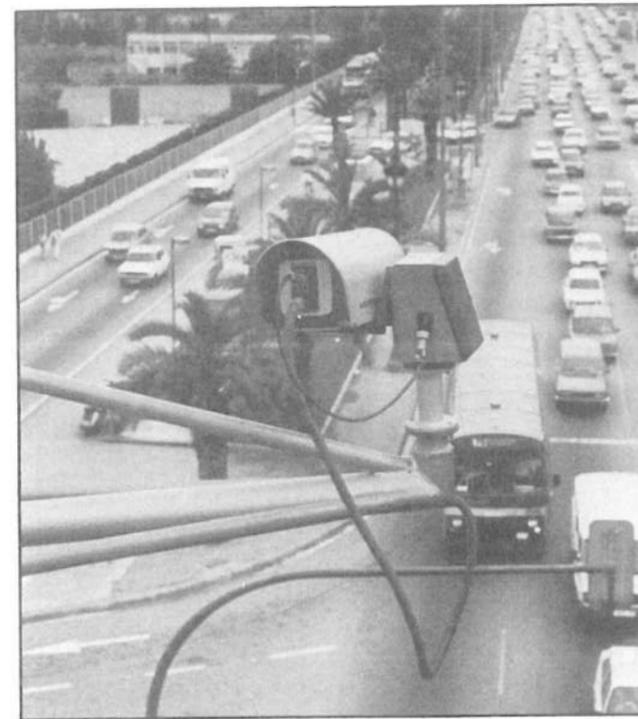
-No. Además hay un proyecto de ampliación de paradas y la instalación inmediata de una butanera en la Zona Franca. Esta butanera permitirá, además de favorecer el servicio de repuesto de butano, el paso definitivo al uso de butano, en lugar del de la gasolina o el gas-oil que son mucho más contaminantes. También está prevista la experiencia en conceder preferencias en algunos giros dentro de la ciudad, que de funcionar permitirán ampliar la capacidad vial y dar solución a algunos problemas de embotellamientos.

-Desde el gobierno de la ciudad, ¿cómo se ve la transformación del sector del taxi, llevada a cabo por el propio sector y la EMT?

-El Ayuntamiento ha apoyado cualquier iniciativa, ya fuera pública o privada, que tuviera por finalidad mejorar el servicio. Las medidas horarias, que fueron muy bien acogidas, han permitido mejorar el grado de ocupación de los taxistas. Las campañas de marketing y publicidad han sido muy importantes y han permitido una salida a la crisis anunciada. Pero los taxistas deben buscar clientes.



El embotellamiento que se registró la pasada verbena de San Juan no fue culpa del Ayuntamiento, pues las salidas de la ciudad son responsabilidad de la Generalitat y del MOPU.



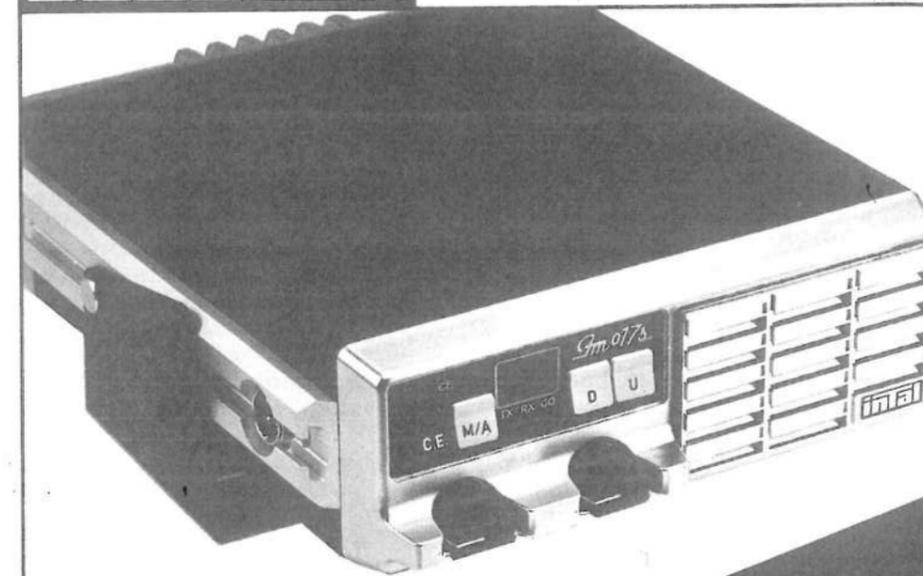
Se pretende crear un aparcamiento con cabida para 2.500 vehículos en el nudo de la Trinidad con el segundo cinturón. Este parking conectará directamente con una línea de metro, para que los conductores no entren en coche a la ciudad.

El interés público obliga al Ayuntamiento con los taxistas y éstos deben obligarse con los ciudadanos. Esa es la salida, lo que pasa es que un taxi es un sector atomizado que no permite, lo que los economistas llaman, economías de escala, es decir el aprovechamiento común de recursos. El camino es la constitución de sociedades laborales.

-¿De qué tipo deberían ser esas sociedades?

-Yo diría que tienen cabida todas o casi todas: las sociedades anónimas, las empresariales y las cooperativas. Una muestra pueden ser los Radio-taxi que proporcionan, además de seguridad, rentabilidad. Ellas han sido las primeras en acogerse a las mejoras del servicio que ha impulsado la administración. Es decir los radio-taxi han sido, de alguna manera, los conejitos de indias de todo lo aplicable al sector. Con ellos se inició la campaña de taxi-card y también se han sido

## EMISORES-RECEPTORES VHF/FM SINTETIZADOS



- 25 W • 100 canales
  - 146-174 MHz • 12 V.C.C.
- SE SUMINISTRA CON  
TODOS LOS ACCESORIOS.

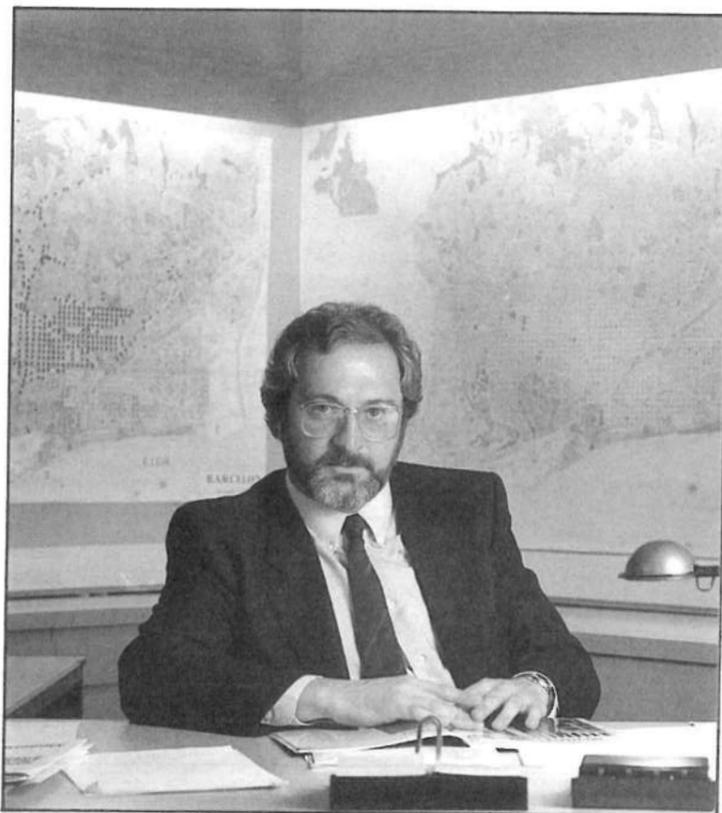
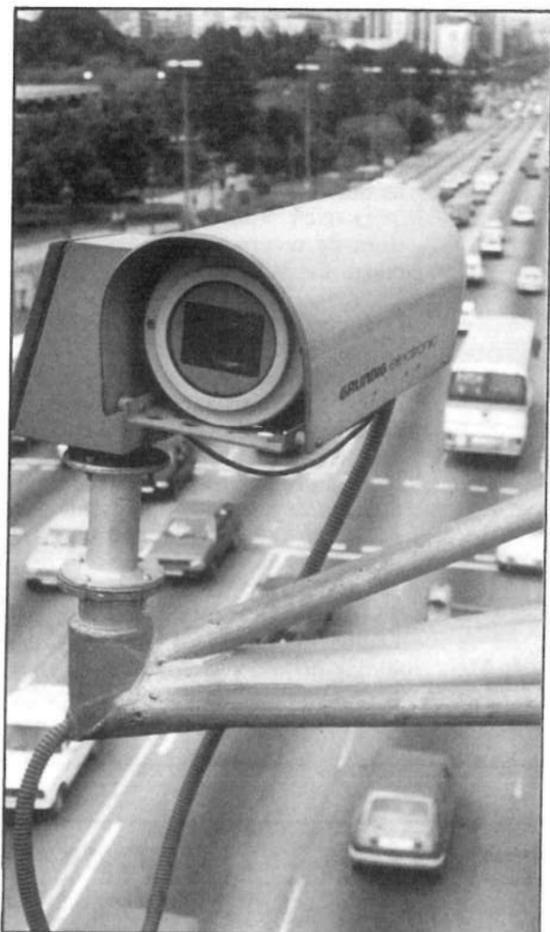
PRECIOS ESPECIALES  
PARA PROFESIONALES  
DEL TAXI

INSTALACIÓN, SERVICIO TÉCNICO Y RECAMBIOS GARANTIZADOS

servi PIHERNZ s.a.

ELIPSE. 32  
Tels: (93) 240 09 69 - 334 86 47

L'HOSPITALET DE LLOBREGAT  
08905 Barcelona



El Ayuntamiento apoya cualquier iniciativa ya sea pública o privada que tenga por finalidad la mejora servicio del taxi. El concejal Joan Torres nos ha explicado nuevas medidas gracias al acuerdo entre las organizaciones más representativas del taxi y la EMT.

los pioneros en la aplicación de las campañas comerciales que han permitido una mejora en el nivel de clientela.

—¿Cuál es el futuro del sector?

—El taxi ofrece rapidez y comodidad. Ese es el futuro mejorar la rapidez y la comodidad. Hay una demanda específica de consumo de taxi que se encuentra en un segmento social alto y ese es el segmento que hay que cuidar. Por eso es imprescindible que los taxistas utilicen la escuela del taxi. Que aprendan inglés y como es su ciudad para que en el 92 la flota de una imagen auténtica de una ciudad cosmopolita. Ese es el futuro.

—Sin embargo existe un problema de capacidad varia difícil de solucionar que puede echar por tierra todas esas buenas intenciones ¿qué está haciendo la Administración para solucionar el problema?

—Sí, es cierto que en estos momentos existe una situación difícil en cuanto a la circulación, pero el

mensaje es que la estructura varia de Barcelona tiende a estabilizarse. Por una parte la flexibilidad del trabajo permitirá que la carga de movilidad se reduzca y por otra que el incremento del espacio viario con la construcción de los cinturones supondrá entre un 18 % y un 20 % de disminución del tráfico. Además está prevista la construcción de 23 nuevos aparcamientos situados en zonas estratégicas.

—¿Se va a construir el famoso parking de entrada a la ciudad?

—Sí, esa es la idea. Pretendemos construir un aparcamiento con cabida para 2.500 vehículos en el nudo de la Trinidad con el segundo cinturón. El parking conectará directamente con una línea de metro para disuadir a los conductores a entrar en coche a la ciudad. También está previsto la creación de 3.500 plazas en zona azul con limitación horaria y una firmeza en el tema disciplinario que permi-

ta acabar con la falta de educación vial. Una serie de medidas que repercutirá directamente en el sector del taxi y que permitirán una mejora en el servicio.

—Estas medidas, ¿van a acabar con el caos circulatorio que desde hace unas semanas padece Barcelona?

—El problema actual se debe a la escasa capacidad viaria de la que le hablaba antes y sobre todo a que en estos momentos se están haciendo obras para solucionar esos mismos problemas. Sin embargo hay que decir que no todo es culpa del Ayuntamiento. El gran embotellamiento que se registró la pasada verbena de San Juan no fue culpa nuestra. Las salidas de la ciudad son responsabilidad de la Generalitat y del MOPU. Lo que ocurre es que se culpa siempre al que está más cerca y el que está más cerca siempre es el Ayuntamiento. Ese es el problema.

## NISSAN MOTOR IBERICA presenta su modelo en Barcelona

### UN TAXI CON PERSONALIDAD

Como consecuencia del interés existente en el actual Ayuntamiento de Barcelona, de cara a la renovación y mejora de los servicios de transporte urbano en general y del taxi en particular, de cara a los Juegos Olímpicos de 1992, NISSAN MOTOR IBERICA ha presentado a la Entidad Metropolitana de Barcelona y a los medios informativos especializados, un prototipo de taxi.

La búsqueda de un vehículo de transporte público, como es el taxi, y que por sí mismo sea un elemento identificador de la ciudad, (como en el caso del taxi de Londres) ha promovido a la ingeniería de Nissan-España a diseñar una adaptación para este fin, del modelo de serie Prairie, comercializado con gran éxito en Estados Unidos, Holanda y la República Federal de Alemania.

La adaptación de este modelo de la serie Prairie se basa, por un



El NISSAN PRAIRIE fue presentado a las Autoridades de Barcelona.

lado, en que sea de ámbito ciudadano —esto es, de dimensiones adecuadas, elevado ángulo de visión, mínima emisión de gases contaminantes y parachoques prominentes— y que sirva real-

mente para el transporte de personas —lo que significa fácil y cómodo acceso, amplio espacio interior, confort y tapizado transpirable. En este marco, la variante del vehículo Nissan Prairie es un modo lo que sirve a la vez como vehículo adecuado al servicio urbano y como vehículo de turismo en carretera, tanto taxi como particular.

El Nissan Prairie que ya está circulando en Holanda, Francia y Alemania actualmente a plena satisfacción, es un turismo de dos volúmenes, lo que permite un mayor aprovechamiento del espacio, como puede apreciarse en la foto. En ella se muestra el amplio espacio interior, quedando un maletero realmente grande (130 cms de ancho x 80 cms. de largo x 120 cms. de alto).

### VENTAJAS ESPECIFICAS

Entre las novedades de este taxi figura, en primer lugar, la apertura corredera de las puertas tras-



Puede apreciarse el piso interior totalmente plano y la amplitud de acceso en caso necesario.

# REPORTAJE



La puerta se desliza suavemente por desplazamiento, y su cierre es completamente estanco.

ras, lo que facilita el acceso en calles estrechas y también a los minusválidos y ancianos, con la posibilidad de que dicha apertura sea automática desde el asiento del conductor.

El piso interior es totalmente plano y muy amplio, lo que permite no sólo estirar bien las piernas, sino colocar por ejemplo el coche del bebé o el carrito de la compra en el suelo, al tiempo que facilita la tarea de limpieza al conductor.

Por otro lado, queda situado a 23 cms. de la calzada lo que lo hace cómodamente asequible. Este Nissan Prairie permite igualmente una cierta anticipación del tráfico, dado que es un vehículo algo más alto que los demás turismos, y con un ángulo de visión de 300°.

Para el taxista profesional otras de las grandes ventajas es que este prototipo ofrece gran robustez, dado que dispone de un autobastidor con piso reforzado y la carrocería es de chapa estampada con protección antioxidante. El motor de 1.809 c.c. está colocado de forma transversal. Otra gran novedad es que al mismo tiempo puede optar por el gas licuado de propano (GLP) o por la gasolina convencional. Los dos depósitos se incorporan en el mismo vehículo, y el taxista sólo debe apre-

tar un interruptor para elegir el combustible deseado.

La carga de combustible es igualmente asequible en ambos casos, con tomas independientes cerradas por tapa provista de cerradura.

El consumo promedio es de 8 litros de gasolina x 100 km. recorridos en carretera y de 11 litros en ciudad. Utilizando GLP la autonomía es de 500 km. aproximadamente en ciudad.

En este sentido, es importante señalar que se ha eliminado por cuestiones de seguridad la botella de butano y el suministro del gas licuado de propano es el tradicional, por manguera. Su sistema está situado en la parte inferior del vehículo. Este es también el mejor combustible ecológico, puesto que el escape sólo expulsa anhídrido carbónico y vapor de agua.

## LA CONDUCCION

El Nissan Prairie resulta para el taxista un vehículo sumamente cómodo de conducir, tanto por su dirección de cremallera muy suave y volante regulable en altura que permite un radio de giro de 5,4 cms. entre aceras, como por la relación de su cambio de marchas con cinco velocidades y marcha atrás.

## ADAPTACION SERVICIO TAXI

Sobre el Prairie se han modificado y/o añadido los siguientes elementos:

- Instalación sistema combustible GLP con depósito integrado en zona posterior -inferior carrocería-. (Gasolina como combustible auxiliar).

- Asiento pasajeros de nuevo diseño y ubicación, resultando un habitáculo muy espacioso.

- Alfombra piso material plástico, lavable.

- Tapicerías asientos de material plástico, transpirable, ignífugo y lavable.

- Instalación torreta exterior indicadora, taxímetro y repetidor de fácil visión por los pasajeros.



El NISSAN PRAIRIE ya cumple las nuevas normas de instalación del taxímetro.

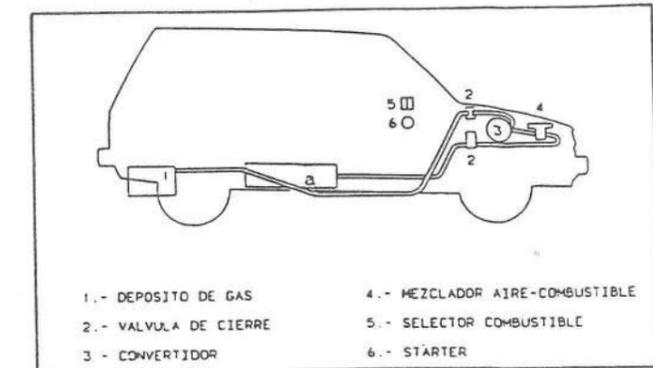
# REPORTAJE

## CARACTERISTICAS GENERALES DEL NISSAN PRAIRIE

MOTOR	..... 1.809 cm <sup>3</sup> /97 C.V. SAE a 5.200 r.p.m.
COMBUSTIBLE	.. Gasolina/GLP alternativo.
CAMBIO	..... Manual / 5 velocidades y marcha atrás.
TRACCION	..... Delantera.
SUSPENSION	... Independiente a las cuatro ruedas.
DIRECCION	.... De cremallera / volante regulable en altura / columna colapsable.
RADIO DE GIRO	..... 5,4 m. entre aceras.
FRENOS	..... Delantero discos ventilados. Traseros tambor.
DIMENSIONES	.. Longitud 4.090. Ancho 1.655. Alto 1.635 (mm.).
PESOS (Kg)	..... En orden de marcha 1.145. A plena carga 1.570.
CARROCERIA	.. Chapa estampada con protección antioxidante. Angulo de visión 300°.
VELOCIDAD MAX	..... 160 km/h.
CLIMATIZACION	..... Optimizada con inclusión de zona inferior pasajeros. Opcional aire acondicionado.
EQUIPAMIENTO	..... El habitual en vehículos de segmento medio alto.



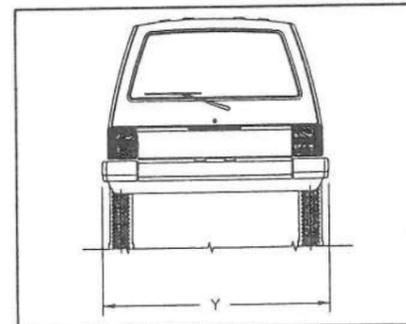
Elegante, sobrio, seguro ... distinto.



Plano indicativo del doble sistema de combustión

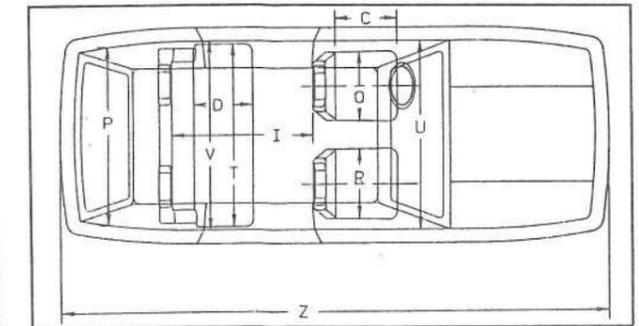
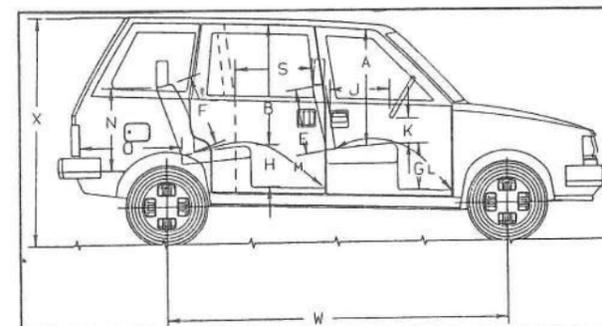
Esquema GLP (gas licuado de propano)

(a) Depósito de gasolina convencional



A = 950 MIN.
B = 950 MIN.
C = 450
D = 450
E = 540
F = 540
G = 330
H = 370
I = 1000 MIN. 1190 MAX.
J = 240 MIN. 410 MAX.
K = 170 MIN. 210 MAX.
L = 800 MIN. 990 MAX.
M = 1300

N = 700
O = 800
P = 1330
Q = 530
R = 530
S = 560 MIN. 750 MAX.
T = 1360
U = 1420
V = 1360
W = 2500
X = 1650
Y = 1670
Z = 4080



# PLANING DELS NOUS 23 APARCAMENTS A LA CIUTAT

Emplacament	Districte	Característiques de l'aparcament			Dèficit residencial			I.C.F.C.
		Tipus d'explotació	Superfície afectada	Capacitat (N. Places)	N. Places	N. Places /Ha.	I.C.*	
C/ Menorca-Pca. Vermeda	10	Resident	2.200	285	1.248	68	0,54	0,21
Inst. Sant Josep de Calassanc	10	Resident	3.000	400	2.380	82	0,52	0,25
Rda. del Mig-Pg. Maragall	9	Resident	2.210	288	3.012	123	0,32	0,25
Sol de Baix	4	Resident	2.250	294	363	43	0,84	0,52
C/ Juan de Mena	7	Resident	1.800	234	-	-	1,01	0,24
Pl. Sta. Engràcia-C/ Valldaura	8	Resident	3.300	396	2.621	92	0,53	0,20
Poligon Canyelles	8	Resident	2.300	300	-	-	1,15	0,00
Pl. Ferran Casablancas	5	Resident	1.904	249	-	-	1,07	0,56
Pl. Font Castellana	7	Resident	1.500	390	987	44	0,70	0,42
Quarter de Girona	7	Resident	3.100	400	2.469	124	0,420,22	
C/ Siracusa	6	Resident	1.800	288	1.349	77	0,44	0,25
Camp de l'Europa	6	Resident	2.380	309	1.812	69	0,68	0,52
C/ St. Antoni M. Claret-Pg. Maragall	10	Resident	2.312	300	1.371	87	0,49	0,27
Pl. del Porxos	10	Resident	2.380	309	1.390	79	0,35	0,27
Fios i Calcat	4	Mixte	2.380	309	-	-	1,24	0,36
Av. Sarrià-C/ Buenos Aires	2	Mixte	2.468	294	1.508	53	0,72	0,24
C/ Enrique Granados-Av. Diagonal	2	Mixte	1.870	243	1.371	46	0,73	0,64
Av. de la Reina M. Cristina	3	Mixte	6.380	831	-	-	2,85	2,21
Pl. Lesseps	6	Mixte	1.900	149	410	35	0,75	0,67
Convent dels Àngels II	1	Mixte	5.280	690	1.071	55	,53	0,27
Pl. Sagrada Família	2	Mixte	3.060	399	1.958*	89	0,52	0,36
Sant Pau del Camp	3	Mixte	4.167	299	2.246	81	0,57	0,41
Olesa	9	Mixte	2.849	245	941	76	0,69	0,48

\*\* Index de Cobertura Fora Calçada (N.º Places Fora Calçada/N.º turismes)  
\* Index de cobertura (N.º Places/N.º turismes)

## REPORTAJE

### SUBVENCIONES A LAS MEJORAS EN LOS TAXIS

Según el acuerdo entre la Entidad Metropolitana del Transporte y los sindicatos y gremios más representativos del sector para que la flota ofrezca más comodidades dentro de la campaña *Taxi posa't guapo*, el STATC os ofrece el precio de esas mejoras y las subvenciones que ofrece la Administración.

El cambio de gasolina o gas-oil a butano sale entre 65.000 y 70.000 pesetas, por el pulmón-transformador y el depósito. De las cuales entre la empresa constructora y la EMT subvencionan en un 50 %.

El aire acondicionado en vehículos nuevos encarece el precio total en unas 25.000 pesetas. La Citroën abona el 30 % mientras que la Renault lo hace en un 20 %. La instalación en coches usados asciende a 110.000 pese-

tas. EXPALSA, una empresa concesionaria adherida a la campaña subvenciona en un 30 % el montaje. La aportación de la Entidad Metropolitana de Transporte asciende esta subvención al 50 % del total.

El cambio del taxímetro a un lugar visible: el salpicadero o *tablier* no superará en la mayoría de los casos las 2.000 pesetas. En cualquier caso nunca costará más de 10.000 pesetas.



## MONTEPIO DE CONDUCTORS

SANT CRISTÒFOL. BARCELONA

## AUTOMOBILISTA

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



Per a més informació i inscripcions  
passeu o escribiu-nos a les nostres  
oficines:

PROVENÇA, 173  
08036 BARCELONA

o bé truqueu-nos al  
253 40 05  
sereu ben atesos

## REPORTAJE

# LAS TARIFAS DEL TAXI EN EL MUNDO

A continuación publicamos un cuadro de tarifas de las ciudades más importantes de algunos de los países de la Comunidad Económica Europea y del resto del mundo. Las diferencias como se podrá observar son realmente asombrosas, ya que la bajada de bandera se sitúa sobre las 200 pesetas en la mayoría de las ciudades más importantes de Europa, mientras que en Nueva York sólo cuesta 114 pesetas, el valor de un dólar.



PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
U.S.A. -WASHINGTON- (Dólar)	BAJADA DE BANDERA	114,-			
	TARIFA HORARIA	1.710,-			
	TARIFA KILOMETRICA	137,-			
	VALOR DEL SALTO	17,-			
	SUPLEMENTOS	Un suplemento fijo: 2.850,-			
PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
CUBA  (Pesos)	BAJADA DE BANDERA	57,-			
	TARIFA HORARIA	342,-			
	TARIFA KILOMETRICA	34,-			
	VALOR DEL SALTO	11,-			
	SUPLEMENTOS	Un suplemento fijo: 114			
PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
COLOMBIA -CALI- (Peso)	BAJADA DE BANDERA	70,-			
	TARIFA HORARIA	360,-			
	TARIFA KILOMETRICA	45,5,-			
	VALOR DEL SALTO	5,-			
	SUPLEMENTOS	No hay			
PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
COLOMBIA -BOGOTA- (Peso)	BAJADA DE BANDERA	110,-			
	TARIFA HORARIA	200,-			
	TARIFA KILOMETRICA	34,48,-			
	VALOR DEL SALTO	5,-			
	SUPLEMENTOS	No hay			
PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
COSTA DE MARFIL  (Francos C.F.A. Oeste)	BAJADA DE BANDERA	40,-			
	TARIFA HORARIA	720,-			
	TARIFA KILOMETRICA	40,-			
	VALOR DEL SALTO	12,-			
	SUPLEMENTOS	No hay			

NOTA: los importes están expresados en pesetas.

PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
FILIPINAS -MANILA- (Peso)	BAJADA DE BANDERA	285,-			
	TARIFA HORARIA	2.736,-			
	TARIFA KILOMETRICA	456,-			
	VALOR DEL SALTO	11,-			
	SUPLEMENTOS	No hay			
PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
MEXICO -CIUDAD DE MEXICO- (Peso)	BAJADA DE BANDERA	240,-			
	TARIFA HORARIA	2.400,-			
	TARIFA KILOMETRICA	110,-			
	VALOR DEL SALTO	10,-			
	SUPLEMENTOS	No hay			
PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
HOLANDA  (Florines Holandeses)	BAJADA DE BANDERA	240,-			
	TARIFA HORARIA	2.040,-			
	TARIFA KILOMETRICA	120,-			
	VALOR DEL SALTO	12,-			
	SUPLEMENTOS	No hay			
PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
ITALIA -BOLONIA- (Liras)	BAJADA DE BANDERA	189,-			
	TARIFA HORARIA	1.449,-			
	TARIFA KILOMETRICA	900,-			
	VALOR DEL SALTO	9,-			
	SUPLEMENTOS	Un suplemento fijo: 9,-			
PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
MARRUECOS -CASABLANCA- (Dirhams)	BAJADA DE BANDERA	60,-			
	TARIFA HORARIA	648,-			
	TARIFA KILOMETRICA	36,-			
	VALOR DEL SALTO	5,-			
	SUPLEMENTOS	No hay			

## REPORTAJE

PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
VENEZUELA -CARACAS- (Bolivar)	BAJADA DE BANDERA	210,-			
	TARIFA HORARIA	1.100,-			
	TARIFA KILOMETRICA	110,-			
	VALOR DEL SALTO	4,-			
	SUPLEMENTOS	No hay			
PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
HONG KONG (Dólar Hong Kong)  Yenei	BAJADA DE BANDERA	36,-			
	TARIFA HORARIA	2.160,-			
	TARIFA KILOMETRICA	180,-			
	VALOR DEL SALTO	7,-			
	SUPLEMENTOS	Un suplemento fijo: 90,-			
PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
SUIZA -ZURICH- (Francos Suizos)	BAJADA DE BANDERA	410,-			
	TARIFA HORARIA	2.460,-			
	TARIFA KILOMETRICA	256,-			
	VALOR DEL SALTO	16,-			
	SUPLEMENTOS	Un suplemento fijo: 82,-			

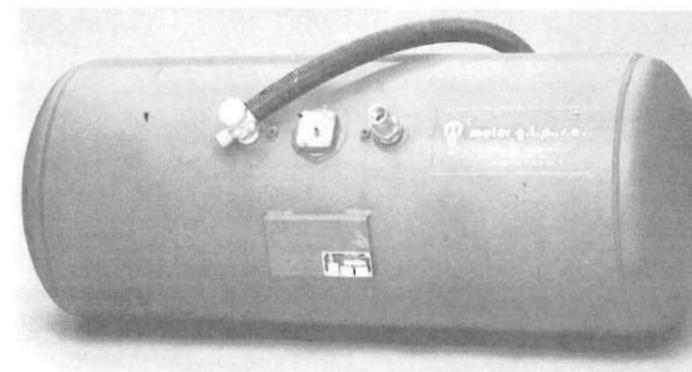
PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
ITALIA -MALPENS- (Liras)	BAJADA DE BANDERA	360,-			
	TARIFA HORARIA	1.620,-			
	TARIFA KILOMETRICA	72,-			
	VALOR DEL SALTO	18,-			
	SUPLEMENTOS	126,-			
PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
IRLANDA -DUBLIN- (Libras irlandesas)	BAJADA DE BANDERA	324,-			
	TARIFA HORARIA	900,-			
	TARIFA KILOMETRICA	125,-			
	VALOR DEL SALTO	18,-			
	SUPLEMENTOS	Un suplemento fijo de 36,-			
PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
ITALIA -TORINO- (Liras)	BAJADA DE BANDERA	225,-			
	TARIFA HORARIA	1.704,-			
	TARIFA KILOMETRICA	117,-			
	VALOR DEL SALTO	9,-			
	SUPLEMENTOS	Un suplemento fijo: 100,-			

NOTA: los importes están expresados en pesetas.

## ¡¡AMIGOS TAXISTAS!!

Después de 14 años de fabricar para Uds. los equipos de más alta calidad y rendimiento del mercado **LANDI-HARTOG**, hemos querido que los depósitos fijos fueran acordes a nuestro equipo, del que tan satisfecho está el gremio del taxi, como nosotros.

Por ello los depósitos fijos que les ofrecemos son de diseño nuevo y único para España, ya que hemos conseguido que cumpla todas las normas vigentes y las que en un futuro acordará la Comunidad Económica Europea, normas en espera de aprobación, pero ya tenidas en cuenta para poder dotar al Sector del Taxi en España de los accesorios de funcionamiento para depósitos fijos, más adelantados, más técnicos y de mejor calidad que existen.



**motor glp, s.a.**  
(LANDI-HARTOG)

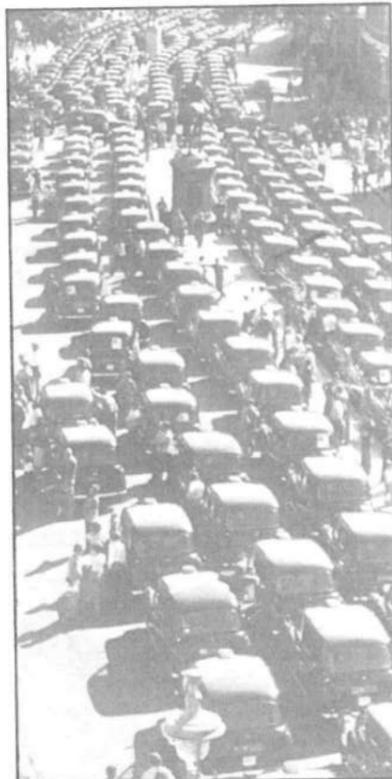
Ferrer del Río, 5 - 28028 MADRID-SPAIN  
Teléfonos 256 16 41 - 256 17 93  
Télex: 46423 MGAS. E

# REPORTAJE

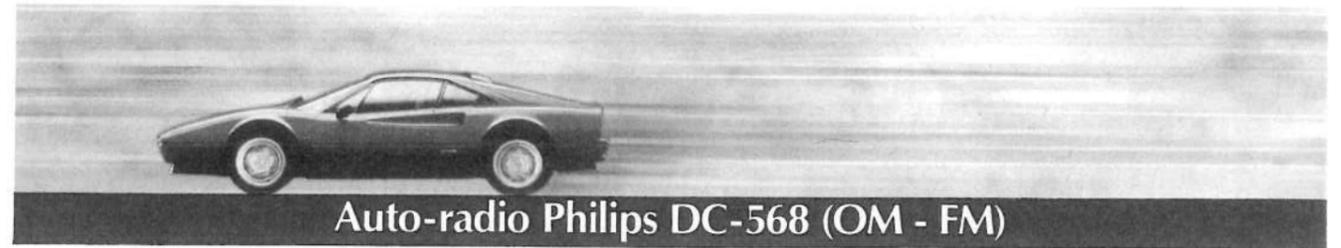
PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
PORTUGAL (Escudos)	BAJADA DE BANDERA	60,-			100-82
	TARIFA HORARIA	394,-			
	TARIFA KILOMETRICA	40,-			
	VALOR DEL SALTO	5,-			
SUPLEMENTOS		No hay			
PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
ROMA (Liras)	BAJADA DE BANDERA	230,-			100-9
	TARIFA HORARIA	1.620,-			
	TARIFA KILOMETRICA	81,-			
	VALOR DEL SALTO	20,-			
SUPLEMENTOS		No hay			
PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
PORTUGAL -MADEIRA- (Escudos)	BAJADA DE BANDERA	74,-			
	TARIFA HORARIA	442,-			
	TARIFA KILOMETRICA	2.300,-			
	VALOR DEL SALTO	250,-			
SUPLEMENTOS		No hay			

PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
LONDRES (Libras)	BAJADA DE BANDERA	166,-			
	TARIFA HORARIA	1.872,-			
	TARIFA KILOMETRICA	210,-			
	VALOR DEL SALTO	42,-			
SUPLEMENTOS		2.080,-			
PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
BELGICA (Libras)	BAJADA DE BANDERA	19,-			
	TARIFA HORARIA	1.472,-			
	TARIFA KILOMETRICA	113,-			
	VALOR DEL SALTO	16,-			
SUPLEMENTOS		No hay			
PAIS	CONCEPTO	T.1	T.2	T.3	T.4
GRECIA (Dracma)	BAJADA DE BANDERA	11,-			
	TARIFA HORARIA	202,-			
	TARIFA KILOMETRICA	26,-			
	VALOR DEL SALTO	0,8,-			
SUPLEMENTOS		Un suplemento fijo: 13,-			

NOTA: los importes están expresados en pesetas.



Diferentes taxis de ciudades del mundo, donde las diferencias de tarifa son realmente asombrosas. En Nueva York, una de las ciudades más prósperas la bajada de bandera es de 114 pesetas.



Auto-radio Philips DC-568 (OM - FM)

## Con cambio automático y seguro a todo riesgo.

Porque el Philips DC-568 tiene sintonizador con autostore, que selecciona automáticamente las 5 emisoras más potentes de la zona. Y con presintonías electrónicas, búsqueda de frecuencias arriba y abajo, teclas de goma blanda, gran tamaño de los dígitos, etc.



Además, viene con el seguro gratis. Y a todo riesgo: contra robo por un año. Estas son las altas prestaciones del auto-radio Philips DC-568.

Compárelo con los demás aparatos de su categoría. No tiene competencia. Seguro. Precio venta recomendado: 29.900 pts.



**PHILIPS**

## ENTREVISTA

# JOSEP SOLER I GRAN, UNA VIDA DEDICADA AL TAXI

—Corrían los años veinte y usted empezó a trabajar de taxista, ¿para quién trabajaba?

—Yo era mecánico de la Casa David, S.A., entonces empecé a trabajar para ellos como taxista, llevaba un Citroën B-12 matrícula B-14.031. Eramos 450 o 500 chóferes entre taxistas, conductores de ambulancias y camioneros. Levábamos bata y gorra de plato y no ganábamos un jornal fijo. Teníamos un baremo que te daba derecho a un 10 % hasta las 25 pesetas y un 15 % si pasabas de ellas. La empresa funcionaba como una entidad de control y las sanciones eran muy rígidas, podían alcanzar los 8 días por una falta leve.

—¿No existía ya, conciencia sindical?

—Sí pero era muy difícil ejercerla. En 1931 con la llegada de la República los sindicatos exigieron un sueldo fijo, pero las empresas se mostraron muy remisas y finalmente accedieron a vender a los taxistas el derecho sobre el vehículo, las tasas y la licencia. Todo eso costaba 8.059 pesetas que se podían pagar en plazos de 250 pesetas al mes.

Josep Soler tiene 79 años y es un taxista jubilado. Su memoria llega hasta los años treinta, cuando la entidad que dirigía los taxis de Barcelona era una empresa privada. La guerra fue para él un paréntesis mientras los taxis fueron incautados por la C.N.T. y la U.G.T. Después llegó la depuración policial y de nuevo el taxi y la corrupción de los años sesenta. Una lacra en forma de 11.000 licencias que, aún hoy, pesan sobre el colectivo de taxistas.



*Josep Soler i Gran, es hoy taxista jubilado, pero a lo largo de la entrevista recuerda todas las virtudes que le tocó pasar dentro del mundo del taxi.*



Este es un taxi de Tarragona del año 1950. Josep Soler, en los años 30, trabajaba en una empresa privada que dirigía los taxis en Barcelona.



En la fotografía, junto a unos amigos y compañeros. Antes de la República era muy difícil ser sindicalista.

# Fem un canvi d'aires.



Taxi, posa't guapo. Informa't al 336 00 00.

CAMPANYA PER A LA MILLORA DEL PAISATGE URBÀ

Ajuntament de Barcelona



ENTITAT METROPOLITANA  
DEL TRANSPORT · BARCELONA

## ENTREVISTA

-¿Cómo se organizaron ustedes entonces?

-Se crearon diferentes agrupaciones de taxistas: la Condal, Barcelona, Alianza, Royal y Goliat. El nombre se estampó en las puertas de los taxis, mientras el «libre» se empezó a colocar en el vidrio delantero. Los taxistas en aquella época eran libres. Pero la competencia era excesiva.

-¿Era una flota muy amplia?

-El problema venía de atrás. En el año 1929 el Ayuntamiento de Barcelona había concedido 500 licencias y lógicamente dos años después llegó la crisis. Se creó una nueva sociedad los taxi Fortuna que establecieron un precio fijo de a peseta la carrera. Eso fue un nuevo problema a añadir a la ya dividida profesión.

-¿Cómo se solucionó el problema?

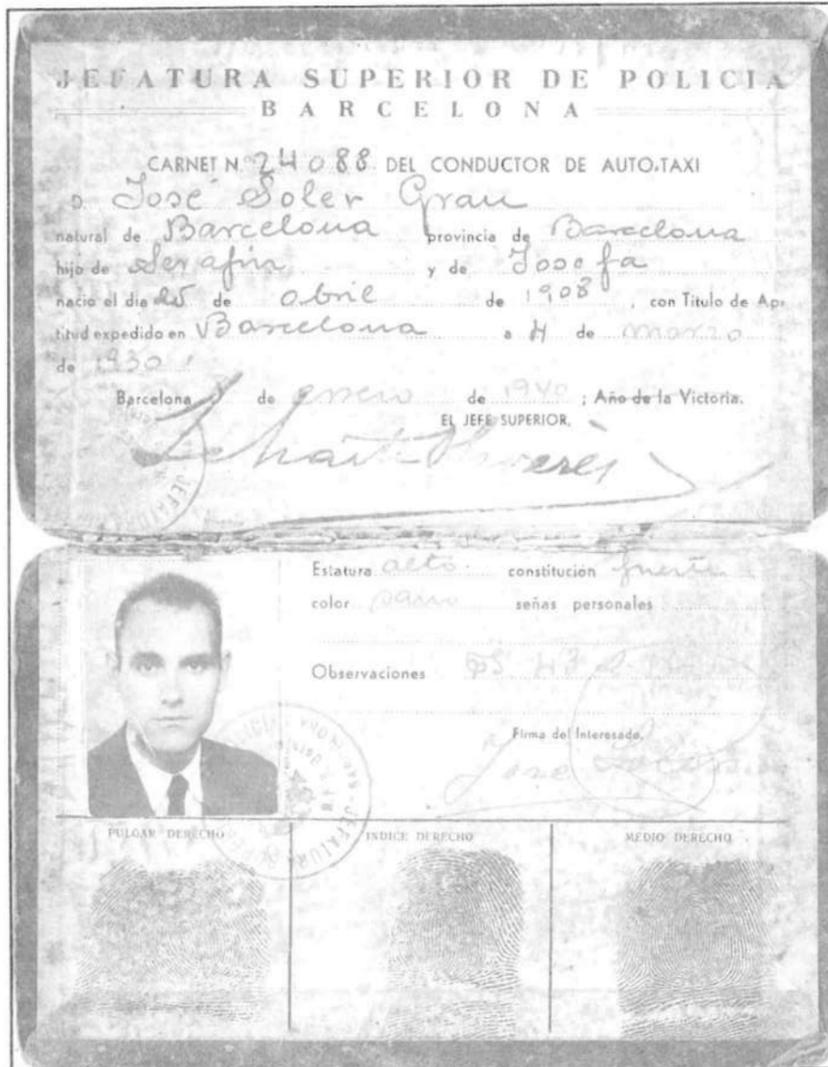
-Lo resolvió el propio Ayuntamiento. Corría el año 1932 y era Concejal de Transportes, Jaume Baixà. El fue el artífice de la unificación. Se buscó un color que nos diera significación y que entonara con Barcelona. Así fue como el amarillo y el negro fue elegido como muestra representativa de los taxis de la ciudad. Se anularon todas las licencias y se volvieron a conceder de nuevo a las personas que podían justificar que realmente trabajaban el taxi. Se unificaron tarifas y se se creó la primera Cooperativa del Taxi.

-¿Estas medidas ¿tuvieron resultados?

-Sí, pero dos años después había más oferta que demanda y se tuvieron que crear tres turnos: uno de 8 a 14 horas, el otro de 14 a 22 horas y el último cubría la franja horaria entre las 22 horas de la noche y las 8 de la mañana. Este turno era cubierto por asalariados. Se establecieron paradas fijas a las que estábamos obligados a volver después de cada viaje. La mía concretamente estaba situada en la confluencia de la calle Muntaner y la calle Platón. La otra estaba en Caspe/Bailén.

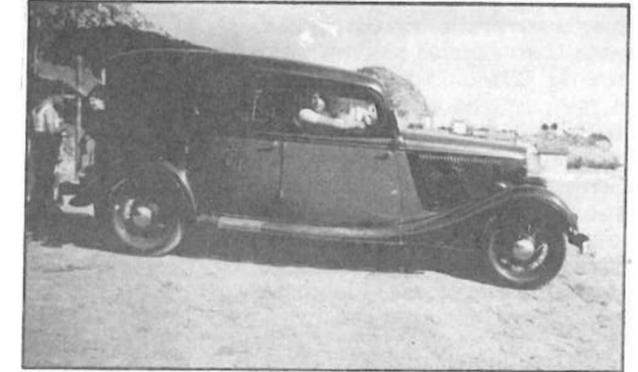
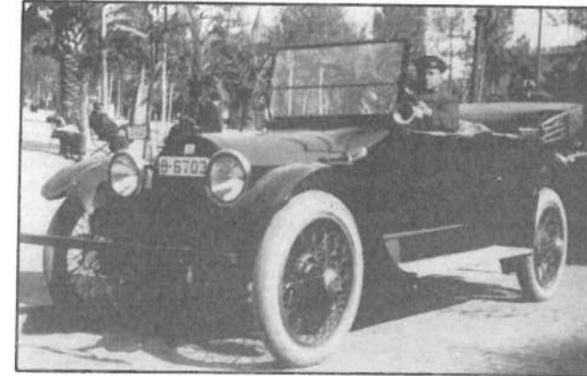
-¿Era muy cara la gasolina?

-Costaba 62 céntimos, pero no-



Este es un carnet de conductor de auto-taxi del año 1930. Los carnets los expedía la Jefatura Superior de Policía. Durante el año 1932 fue cuando se unificó el color negro y amarillo para los taxis de Barcelona.

## ENTREVISTA



Otros dos modelos de taxis de diferentes épocas. En aquellos años la gasolina costaba 62 céntimos y la bajada de bandera también.

sotros íbamos a buscarla fuera de Burots (la frontera de la demarcación de Barcelona) porque salía más barata. El precio de bajada de bandera estaba entonces en 60 céntimos. El kilómetro y la hora de espera valían lo mismo. Así estuvimos hasta que estalló la guerra.

-¿Qué pasó aquel 18 de julio de 1936?

-Ese día nada pero el 23 de julio se colectivizó el taxi. La C.N.T. incautó la mayoría de los vehículos, el resto se los quedó la U.G.T. Los primeros los pintaron de negro y rojo y los segundos de gris. Nadie nos indemnizó y muchos de nosotros nos quedamos sin trabajo. La Generalitat nos ofreció un sueldo, a cambio de que nos afiliásemos a un sindicato. Yo ingresé en la Federación del Trans-

porte de U.G.T. que estaba situada en el número 78 del Paseo de Gracia.

-¿Continuó haciendo de chófer?

-Sí, pero esta vez de camión. Fui uno de los voluntarios destinado al Cuartel General de Albacete. Nos dedicábamos a recoger material móvil destinado a las Brigadas Internacionales. Ibamos por carreteras interiores sin asfaltar y había

CONDICIONES ESPECIALES  
PARA EL TAXI



DISTRIBUIDOR PARA CATALUÑA Y BALEARES



EXPAL, S.A. - Oficinas: Burdeos, 7 - Tel. 321 77 42 - Telefax 230 23 65 - 08029 BARCELONA  
Almacén: Burdeos, 7 - Tel. 239 03 07 - 08029 BARCELONA  
Talleres: Loreto, 8 - Tel. 321 76 67 - 08029 BARCELONA  
c/ Motores s/n - Local n.º 16 - Tel. 432 30 69 - 08004 BARCELONA

DIRECCION TÉCNICA  
F.PALOS

## ENTREVISTA

que tener mucha pericia para llegar a buen puerto. Por mis servicios fui ascendido rápidamente y se me encargó buscar un cuartel en Barcelona. Lo encontramos en el colegio del Sagrado Corazón de Sarrià. Allí se instaló la Plana Mayor del Cuarto Batallón del Transporte y se formó la séptima Compañía que estaba compuesta por 2 turismo, 3 camiones, 1 autocar y una cuba.

-¿Así paso la guerra?

-No, después tuve que ir como todo el mundo a la batalla del Ebro. Nos dedicábamos a recoger gente para llevarla de un frente a otro. Cuando acabó la guerra pasé a un campo de concentración en Francia, concretamente al de Sant Ciprià en una playa del Mediterráneo. Allí pasé tres meses, más tarde me trasladaron al campo de Levarcaré, donde estuve bastante tiempo. Para regresar a España necesitaba el aval de dos personas adeptas al Régimen, cosa que por conocidos de la familia conseguí.

-¿Qué hizo entonces?

-Buscar mi taxi. Todos los vehículos incautados los habían expuesto en el palacio de la Comunicación. Allí lo encontré en una situación deplorable. Le tuve que poner ruedas nuevas y un taxímetro, además de arreglarlo con mis propias manos. Para conseguir el carnet profesional que otorgaba la Jefatura Superior de Policía tuve que pasar la depuración policial. Después de jurar fidelidad al Régimen me concedieron la licencia y empecé a trabajar. A partir de entonces se tenía que hacer declaración anual del material móvil que se tenía.

-¿Se conseguía fácilmente el combustible?

-No, había falta de gasolina y se estableció un cupo de 30 litros al mes. Como no teníamos bastante se empezó a utilizar el gasógeno.

-¿Quién les controlaba durante esa época?

-Se creó de nuevo la Cooperativa, que estaba situada ya en la plaza Letamendi. La inició Esteve Giró un ex-rojo que fue rápidamente expulsado por Josep M.



Josep Soler i Gran nos ha cedido amablemente diversos carnets de diferentes épocas para poder ilustrar este reportaje. Para conseguir el carnet profesional después de la guerra tuvo que pasar la depuración policial y jurar fidelidad al régimen.

Tormo, un hombre del Movimiento que pronto sería el Presidente del Sindicato Vertical del Taxi. Él fue quien nombró personalmente a Rafael Solano como presidente de la Cooperativa. Fueron años de corrupción y la imagen de los taxistas quedó muy deteriorada. Hasta salían artículos en LA VANGUARDIA contra nosotros. Más tarde llegó a la Alcaldía, José

María de Porcioles y se empezaron a conceder licencias indiscriminadamente hasta llegar a las actuales 11.000. En aquellos años se concedieron licencias a curas, policías y amantes de concejales. Hasta el arzobispo, doctor Modrego llegó a acumular 18 licencias. Todo un récord.

## LA BARCELONA QUE DESCONOCEMOS

### Evolución histórica

El terreno hoy ocupado por la calle de Montcada era, hasta bien entrada la Edad Media, una llanura llena de agua y pantanos. Cuando el terreno fue ganado al mar, esta pieza de tierra se la conocía como la Vilanova del mar. Parecer ser que el nacimiento de la calle data del siglo XII, cuando Guillem Ramon de Montcada hizo urbanizar esta zona.

Este territorio era ocupado por mercaderes que tenían cerca su negocio, concretamente a la plaza del Cabrit o del Blat, nombres con que se conocía la actual plaza del Angel. En el siglo XIV, la calle consigue una etapa floreciente y las antiguas casas de los mercaderes se convirtieron en palacios. Los propios habitantes de la casa, conseguirán una considerable riqueza y algunos de ellos hasta incluso algún título nobiliario.

Hacia el siglo XV, el Concell de Cent controlará las edificaciones por tal que tengan una uniformidad. Los propietarios de los palacios rivalizarán para atender los diferentes visitantes que recibe la ciudad. Poco después, la decadencia entra de lleno a

## LOS PALACIOS DE LA CALLE DE MONTCADA

A partir de este número colaborará, con TAXI-LIBRE, Josep M. Villarubia-Estrany, explicándonos cosas de nuestra Barcelona entrañable. Esas que, a veces de tanto vivirlas, ignoramos que existen.

Agradecemos su interés por nuestra revista y esperamos aprender muchas cosas de él.

toda Catalunya, y también a la calle de Montcada.

Hemos de hacer un gran salto hasta llegar al siglo XIX. Los entresuelos se convierten en tiendas, las antiguas cocheras en almacenes. Los inmuebles son vendidos enteros y la antigua aristocracia se convierte en una sucursal del mercado del Born. No obstante siempre hay gente sensible que reconoce la importancia histórica-artística de la calle, y así, en el año 1930 se inaugura una entidad llamada

«Amics del carrer de Montcada».

El 8 de marzo de 1947, regulado por el Ayuntamiento, no se permite la circulación del transporte pesado. En diciembre del mismo año, Madrid designa el conjunto de la calle como «Monumento Nacional».

No podemos olvidar en esta introducción que la familia urbanizadora era de una importante saga catalana, que participó en la conquista de Mallorca. Según la leyenda, suministraron al monarca Jaime I, un alimento

# FIAT

## MERIDIANA MOTORS, S.A.

### CONCESIONARIO FIAT

Ofrece a su distinguida clientela los mejores servicios de venta, reparación y recambios.

Visítenos y le atenderemos sin compromiso por su parte.

Ada. MERIDIANA n.º 326 - Tel. 349 33 12 - 349 31 62 - 08027 - BARCELONA

# LA BARCELONA QUE DESCONOCEMOS

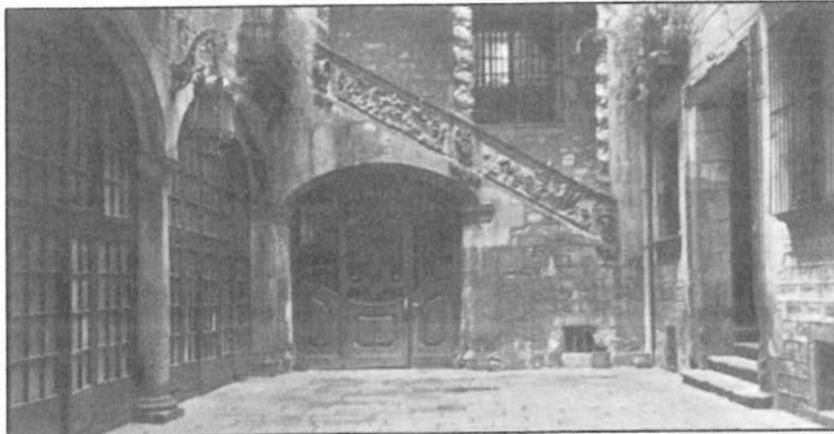
como el pan. El rey, agradecido, concedió al escudo de los Montcada, unos nuevos atributos: unos panes de oro. Iniciamos, pues, esta visita, indicando un poco de historia de la capilla de Marcús.

Es sin duda la edificación más antigua de la calle. Delante de la fachada existe la calle que había sido calle de Montcada. La capilla, de un precioso gusto románico, formaba parte de la herencia de Bernat Marcús, rico mercader que en el siglo XII fundó, en este lugar, un importante hospital para pobres, antes que existiera el de la Sta. Cruz, en la calle del Hospital.

Dentro encontramos el altar dedicado a la Madre de Dios de la Guia, devoción que tenían los antiguos correos a caballo, tal como se puede ver en uno de los bancos de dentro de la iglesia, salvado del incendio de 1936, cuando Miliciano entendido en historia indicó que era un simple cartero y no un «santo». El ancho, en este sitio, es más grande para permitir el paso de la Custodia sin dificultad.

El n.º 1 de la calle es la casa Puiggener; hacia el año 1166 era el cementerio de la institución creada por Marcús. En el interior, todavía hoy, se puede ver una lápida recordando que la indicada Custodia se refugió en este portal a causa de una fuerte lluvia, en la procesión del Corpus del año 1762.

Después de cruzar la calle de la Princesa (dedicada a la hermana del rey Alfonso XII) podemos contemplar la farmacia Benassat, que data del año 1598. El número 12 corres-



En la fotografía, el Palau Dalmases. Justo delante, estaba el solar de la familia Montcada.

ponde al antiguo palacio del marqués de Llió, hoy es la sede del Museo Textil y de Indumentaria, cedido por Rocamora. El edificio fue construido en el siglo XIV y tuvo diversas reformas entre los siglos XVI al XVIII. En éste, el casal fue ocupado por la Academia de Buenas Artes, más tarde lo ocupó el Ateneo Obrero.

Un gran incendio quemó la importante biblioteca. La casa fue comprada por el Ayuntamiento en el año 1956.

Delante está el palacio Berenguer de Aguilar, en la esquina con Cremat Gran. Casal que fue construido en el siglo XV, parece que el maestro de obras fue Marc Safont, constructor del palacio de la Generalitat. El solar había sido propiedad de los Calders i

de Desvalls; en el año 1327 es ocupado por Pere Mitjavila i poco después por Ramón Coromines. La viuda de éste vendió la antigua casa a la familia Aguilar que la rehizo completamente. Las pinturas, hoy instaladas en el salón del Tinell y que representan la conquista de Mallorca, son del palacio Aguilar.

Más tarde la propiedad pasará a la familia Icart, Reart, Clerc, Pons y finalmente L. Pons i Carreres vende el antiguo casal al Ayuntamiento en el año 1953, siete años después es destinado a museo y hoy es la sede del Museo Picasso.

El palacio Castellet ocupa la finca número 17; la casa presenta en el 2.º balcón un relieve muy interesante. El número 16 presenta un aspecto urba-

# LA BARCELONA QUE DESCONOCEMOS

## CIUTAT VELLA

nístico de interés; construida en el año 1851, los arquitectos de la Casa Gran (Ayuntamiento) retiraron la fachada inicial de 43 cm. El número 18, obra de Antoni Carbonell, mezcla el mundo gótico con el clásico. La casa era ocupada por el Asilo y el Bressol del Nen Jesús, institución creada por Francesc Canyadó.

Llegamos al número 20; es quizás de las más conocidas, es la casa Dalmases. Renovada en el siglo XVII, tiene el patio más recargado de toda Barcelona. Con escenas mitológicas del dios Neptuno y del rapto de Europa. Dentro hay que destacar la capilla, la sala principal y la biblioteca. Los libros de esta última están en la biblioteca de Catalunya y la librería a la Casa del Ardiaca.

El propietario de la casa, en el año 1699, fundó la Academia de los Desconfiados. Hoy la casa es ocupada por l'Omnium Cultural y durante un tiempo fue la sede del Instituto de Estudios Catalans.

El número 21 tiene una pieza curiosa: la última celosía de madera que conserva la ciudad de Barcelona. Delante de la casa Dalmases, dice la tradición que había el solar ocupado por la familia Montcada; lo cierto era que fue ocupado por la familia Judice, fabricantes genoveses de galeras. La casa fue ocupada por la familia Cervelló. De esta familia nació María dels Socors o de Cervelló, patrona de los navegantes. Otros hijos de la calle de Montcada son: Pau Ignasi de Dalmases y Josep de Mora i Catá.

A menudo vivimos constantemente en diversas circunstancias que nos impiden observar los pequeños detalles, que nos hacen más amena nuestra existencia.

En la Barcelona que vivimos existen infinidad de curiosidades que nos hacen ver la historia, desde una óptica muy diferente a la que estamos excesivamente acostumbrados.

Imaginemos que vamos a realizar una visita e intentaremos descubrir pequeños objetos de nuestra Ciudad Vieja.

Nuestra Ciudad está llena de pequeños detalles, como son esculturas, lápidas i otras piedras con historia.

Todas ellas o bien no son advertidas por nuestros ojos o pasamos por delante sin conocer su significado.

El primer descubrimiento, si nos colocamos en la Plaza de Catalunya, será el de dos imágenes de la Virgen de Montserrat, nuestra moreneta. Una en una de las estatuas frente a El Corte Inglés, y la otra frente al Banco de España.

Acto seguido, nos dirigiremos a la Ciudad Vieja, entrando por el Portal (hoy desaparecido) del Angel, antiguamente conocido por «portal dels Orbs».

Más abajo contemplamos una imagen del Santo Angel Custodio que curiosamente no es originaria del lugar, sino del barrio de Sants.

Podemos observar en la pared una

plaza alegórica a Eugeni d'Ors indicándonos el lugar de su nacimiento (por cierto, equivocado).

Siguiendo el paseo vemos el antiguo local del convento de Mont-Sió, que ahora está, ocupado por la Catalana de Gas.

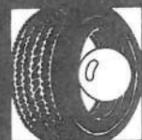
Al pasar por la calle de Capellans no podemos olvidar la existencia del monasterio de Santa M.ª de Pobet.

En nuestro paseo hemos llegado a la plaza Nueva, sin duda la más vieja de toda la ciudad. (Vaya juego de palabras). Podemos ver dos columnas romanas en la avenida de la catedral, junto con estatuas y sarcófagos romanos. No nos hagamos ninguna ilusión de su autenticidad, pues han sido traídas de la antigua villa de Sants.

Cuenta la tradición que los romanos construían las estatuas sin cabeza; cuando alguien importante les encargaba su construcción, sólo hacían la cabeza y la colocaban en el cuerpo que creían más idóneo.

Llegamos a la calle de Santa Lucía; dos pequeños detalles que creo son importantes. El buzón de la Casa del Ardiaca y la Casa del Consell de Cent. El buzón es un sencillo, pero emotivo, recuerdo de que en esta casa pertenecía al Colegio de Abogados de Barcelona. También era utilizada por toda persona que quería resaltar cualquier propaganda, revista o impreso clandestino en la larga post-guerra.

Al llegar a la calle dels Comtes



## Central del neumático

BALART Y BADIA, S.A.

Tel. 337 24 62 - 322 72 04

PRECIO ESPECIAL TAXI

¡¡MONTE 4 NEUMATICOS NUEVOS Y PAGUE SOLO 3!!

BARCELONA  
C/ Entenza, 184  
C/ Rosellón, 118  
Pº Zona Franca, 94  
Gasolinera Mercabarna

L'HOSPITALET  
Avd. Isabel la Católica, 10  
Gasolinera Bellintze  
Gasolinera Las Planas  
Carretera del Medio, 171

CONSULTENOS!!

Vd. saldrá ganando !!

Gran Capitán, 1 SANT JOAN DESPI

## 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 200 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).



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

Provenza, 323 (entre Gerona y Bailén)

## LA BARCELONA QUE DESCONOCEMOS

(hasta hace poco de los Condes de Barcelona y antiguamente de la Inquisición) observamos que la pared de la catedral existe una figura de una bota o zapato esculpida en la pared de la misma, para hacer notoriedad que la construcción de esta pared fue una aportación del gremio de zapateros de la época.

También podemos observar que encima del segundo campanario que tiene la catedral de Barcelona, su ubicación está al lado justo del primero que es más alto, veremos la escultura de un caracol de piedra que según cuenta la leyenda fue la dedicatoria que el arquitecto hizo a la ciudad, al enterarse de las andanzas desleales de su mujer.

Al pasar por la plaza del Rei, veremos el mirador del rey Martí, rasca-cielos de la Edad Media. Las escaleras donde los Reyes Católicos recibieron a Cristóbal Colón del regreso del primer viaje de América.

El Saló del Tinell no fue «descubierto» hasta que no derrumbaron los tabiques que formaban las celdas de los monjes que los habitaban.

En la capilla de Sta. Agata recordamos el intento de asesinato del rey

Ferran II. Seguidamente nos dirigimos a la cima del Mont Taber, donde veremos una rueda de molino al lado del Centre Excursionista de Catalunya, donde hay los restos del templo romano de Augusto.

Antes de llegar a la plaza de San Jaime, contemplaremos el puente de la calle del Obispo Federico García Lorca en su visita a Barcelona cuando la guerra (1936-39) dijo:

Este puente, en la que hay la escultura de una calavera, tiene tanto de gótico como yo de egipcio (y eso que he pasado todo un verano). Fue construido en el año 20 del presente siglo. Estamos ya a la plaza de San Jaime, antiguo forum romano (aunque un poco más pequeño). Podremos contemplar las dos instituciones Generalitat y Ajuntament.

Sería interminable explicar casos y cosas de las dos. En el Ayuntamiento existe una placa que reza «Plaza de la Constitución». En la puerta de entrada principal, hay dos estatuas representativas del rey Ferran y de su consejero Fivaller; los cómicos de la época contaban, según como están las estatuas, que Fivaller decía al rey: «pues entremos dentro» (también por

la posición de su mano).

Mientras en el antiguo palacio de la Diputació detrás de San Jorge, aparecen tres cabezas: son las de Francesc Oliver (abat de Poblet), Lluís de Tamarit i Jaume Riu. Los tres representan los tres brazos del Parlament Català, el segundo en antigüedad después del de Islandia.

Entramos en el barrio del Call, barrio judío, por las calles de Sant Honorat y de la Fruita. Continuaremos por la Baixada de Santa Eulalia, donde la tradición cuenta que fue martirizada esta santa que nació en Sarriá, y nos dirigimos a la calle dels Banys Nous, donde en algunas tiendas todavía conservan los dibujos representativos de sus comercios: vaquería, baños árabes, etc.

Llegaremos a la plaza de Sant Josep Oriol después de recorrer el antiguo cementerio y el palacio Fivaller, contemplaremos el nombre que había tenido la plaza en la etapa 1936-39: «Milicià desconegut».

Así, en este lugar, habremos terminado el pequeño recorrido por la vieja y bella ciudad de los condes.

## INFORMACIONES

### LOS TAXISTAS DE BARCELONA VAN A LONDRES

Desde el primer día de clase, allá por el mes de octubre pasado, este proyecto fue tomando forma, gracias al entusiasmo e ilusión de todos los alumnos. Así fue como se creó una Comisión de Festejos, para realizar diversas actividades a fin de recaudar fondos para los viajes. De esta manera, fuimos haciendo algunos a Andorra, Santas Creus y Valencia, para las Fallas. Nuestras loterías, rifas y el Concurso de Paellas que se celebró en la escuela, con la asistencia de cerca de 800 personas, también contribuyen. Este último certamen se celebró en dos días seguidos -sábado y domingo-. Tenemos una costillada en puertas y muchas cosas más que nos aportan, aparte del beneficio económico, que es muy importante para que el billete cueste lo menos posible, que la gran familia del taxi se vaya conociendo e integrando en una gran confraternidad, a través de la amistad que, dígame de paso, crece cada vez más y más.

Cuando salga esta revista, nosotros ya estaremos de viaje. El 1 de julio, para los que van en autocar, y el 3, para los que van en avión, están previstas las salidas desde Barcelona a la capital británica. Los que van en auto-

car pasarán por París, pernoctando, una noche a la ida y dos noches al regreso, con un día libre, en esa maravillosa ciudad. Pasaremos varios días en Londres, haciendo importantes visitas a esa metrópoli, donde haremos entrega de una placa conmemorativa al Alcalde de Londres. También celebraremos alguna entrevista con responsables del sector del Taxi de esa capital, para recoger opiniones y, por qué no, hacerles llegar nuestras inquietudes como profesionales de este servicio, ya que nos estamos preparando con verdadero ahínco para ser los dignos anfitriones de esta Barcelona, cuando las Olimpiadas sean una hermosa realidad.

Debo aprovechar estas páginas para decir que nuestra Escuela está abierta para todos los taxistas del Área Metropolitana de Barcelona, y que allí enseñamos un completo conocimiento de ella: Turismo, Inglés, Catalán y Mecánica del Automóvil. Además, se imparten también clases de Formación

Compensatoria, con vistas a la obtención del Graduado Escolar. Estas lecciones son, no sólo para los profesionales del taxi, sino también para sus familiares más allegados (esposa, hermanos e hijos).

Los cursos son totalmente gratuitos y nuestra escuela está en El Patronato de la Flor de Mayo, a 2 km de Cerdanyola.

En resumen, sólo quería informar, a grandes rasgos, de nuestro viaje de fin de curso a Londres, a través de París y el Canal de la Mancha por ferry, para los que viajan en autocar. También se podrá viajar en avión, claro está. Desde aquí os invito a la Escuela y a aprovechar lo que en estos momentos la Administración nos ofrece GRATUITAMENTE.

Os esperamos y os damos la más cordial bienvenida.

**Mercedes Fortuny Torregrosa**  
Profesora de Turismo de la Escuela del TAXI y miembro de la Comisión de Viaje.

## INFORMACIONES

### SE ENTREGO EL TAXI A MANUEL JIMENEZ, EL TAXISTA AL QUE ROBARON EL MES PASADO

Hace unas semanas se entregó a Manuel Jiménez un taxi nuevo, después de que unos ladrones le destrozaron el suyo en ola plaza de las Paises Catalans. A pesar de la llamada a la solidaridad que el STATC y Tele-Taxi dirigió a la Administración y a la empresa concesionaria, Manuel se ha visto obligado a hacerse cargo de los gastos que le representan comprar un coche nuevo.

La casa OPEL se negó finalmente a ofrecer ningún descuento al taxista afectado y la EMT, a pesar de su compromiso inicial, sólo pagó la irrisoria cifra de 500.000 pesetas. Gracias a las ayudas de algunos compañeros y entidades la cifra ascendió a 631.113.- pesetas. El STATC se hizo cargo de la matriculación y los trámites del nuevo vehículo y la COTAT colocó el taxímetro gratuitamente.

Manuel está aún en una situación apurada debido a su precaria situación económica. A pesar de eso ha agradecido, en estas mismas páginas, la ayuda recibida de sus compañeros y se duele de que alguno de ellos se haya visto sancionada con 10.000 pesetas y hasta la retirada del carnet durante tres meses a causa de la manifestación espontánea que se generó el mismo día del atraco. El STATC también se lamenta de éste hecho, más si se tiene en cuenta que fue uno de los puntos que se negoció con Joan Laporta:

#### APORTACIONES

EMT ..... 500.000 ptes.  
Cooperativa Consumo  
Barcelona ..... 5.000 ptes.  
Titular Licencia n. 8385 600 ptes.  
José Deltoro Esteve ... 500 ptes.  
Dionisio Gracia  
Fajardo ..... 1.000 ptes.



la no aplicación de represalias. Sin embargo más de un taxista ha recibido la sanción.

La ejecutiva del STATC tiene pendiente con el Gobernador Civil, Ferran Cardenal una entrevista para tratar el tema de la seguridad. Desde el día del robo a Manuel Jiménez se han producido otros seis robos, todos a mano armada. Los taxistas empiezan a estar inquietos.



El STATC se hizo cargo de la matriculación y los trámites del nuevo vehículo

Escola del Taxi .... 30.938 ptes.  
José Perez Rodriguez 3.000 ptes.  
Mariano Galdeano  
Barrera ..... 500 ptes.  
Asociación de taxis  
de Lérida ..... 20.000 ptes.  
Miguel Tomás  
Romero ..... 3.500 ptes.

Hilario A. Cartilla  
Gistao ..... 700 ptes.  
Afiliados al STATC . 3.500 ptes.  
TELE-TAXI ..... 36.825 ptes.  
STATC ..... 10.000 ptes.  
Sindicato Taxistas  
Autónomos de BCN . 5.000 ptes.

Todos los taxistas que hayan tenido problemas con el Renault-21, dirijanse a la Confederación Sindical de Autónomos. Paseo Carlos I, 82. Teléfono: 300 23 14

## INFORMACIONES

### CURSOS DE RECICLAJE PARA TAXISTAS

Sebastián Ato

MECÁNICA

LUNES: 11 a 13 horas y media (por la mañana). 16 horas a 18.30 por la tarde.  
MARTES: 11 a 13.30 por la mañana. 16 a 18.30 por la tarde.  
MIÉRCOLES: 9 a 11.30 por la mañana. 16 a 18.30 por la tarde.  
JUEVES: 9.30 a 12 por la mañana. 16 a 18.30 por la tarde.  
VIERNES: 9.30 a 02.12 por la mañana. 16 a 18.30 por la tarde.

Victoria Plà

CATALÀ

DILLUNS: 10 a 11 (grup A). 11 a 13 (Grup B). 13 a 14 (grup C).  
DIMARTS: 10 a 11 (grup D). 11 a 13 (grup E).  
DIMECRES: 10 a 12 (grup F). 12 a 14 (grup G).  
DIJOUS: 10 a 11 (grup H). 12 a 14 (grup I).  
DIVENDRES: 12 a 14 (grup J).

Elena Canseco

ACTUALIZACIÓN BÁSICA

Lunes de 12 a 14. Martes de 10 a 12. Miércoles de 12 a 14. Jueves de 10 a 12. Viernes de 10 a 12.

En los grupos de Actualización Básica, damos cabida a aquellos familiares, de primer grado (esposas, hijos o padres), de los taxistas. El curso va dirigido a quien desee:

Aprender a escribir o leer. Perfeccionar su cultura. Prepararse para examinarse de graduado escolar o certificado de estudios primarios.

Adel·la Cases / Josep M. Casals  
Alfonso Corcuera / Mercedes Fortuny  
Emili Bisbal / Rocío Patricia Terán

ANGLÈS I  
CONEIXEMENT  
DE L'ÀREA

Todos los días, de 10 a 13 y de 11 a 14, por la mañana; de 16 a 19 y de 17 a 20, por la tarde.

LOS CURSOS VAN DIRIGIDOS A LOS TAXISTAS Y SUS FAMILIARES DE PRIMER GRADO (ESPOSA, HIJO O HIJA Y PADRES). SON GRATUITOS PARA LOS TAXISTAS QUE ACUDAN A ESTOS CURSOS, EXISTE UNA BONIFICACIÓN, EN EL CASO DE QUE SEAN CONTRATADOS.

Presidente del Consejo de Redacción: MIGUEL TOMAS ROMERO  
Consejo de Redacción: JOSE DELTORO, RAFAEL CARMONA  
Directora: PAU BOLAÑOS  
Secretario de Redacción: FRANCISCO MURILLO  
Colaboradores: RAFAEL ARNAL MAÑEZ  
Diseño: LAURA GIMENEZ MARTINEZ  
Redacción: STATC. Carlos I. 82 -08018 Barcelona- Tel. 300 23 14  
Exclusiva de Publicidad: RECURSOS PUBLICITARIOS S.A.  
Villarroel, 204-206 -Barcelona- Tel. 239 41 67  
Director de Publicidad: FRANCISCO GIBERT PERRAMON  
Imprime:

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

### A POR EL MUSEO DEL TAXI

La Junta del Sindicato ha decidido proponer a sus afiliados y a los taxistas en general la constitución de un depósito de objetos de interés histórico con el fin de crear el Museo del Taxi de Catalunya.

En estos momentos sólo se trata de una idea, pero sería de gran interés que los compañeros que tuvieran carnets viejos, objetos antiguos como: gorras, chapas, fotografías u otro tipo de documentos los entregara al sindicato con el fin de iniciar lo que podría ser la base del Museo.

A los taxistas que entreguen documentación de este tipo, se les dará un recibo conforme el material queda de su propiedad, aunque en depósito del propio sindicato, de donde podrían retirarlo con la mera presentación de una carta.

Al cabo de un tiempo prudencial, y siempre a la vista del material recibido, el Sindicato se compromete a realizar una exposición y contactar con los organismos públicos y privados interesados en el tema para empezar a pensar en el Museo.

Caso de que alguien tenga localizando algún vehículo viejo, aunque sea en desuso, también sería interesante que lo comunicara para tratar de recuperarlo para al fondo histórico del taxi.

### TAXI LIBRE

Buscamos persona introducida en el sector para contratación de publicidad para nuestra revista en:

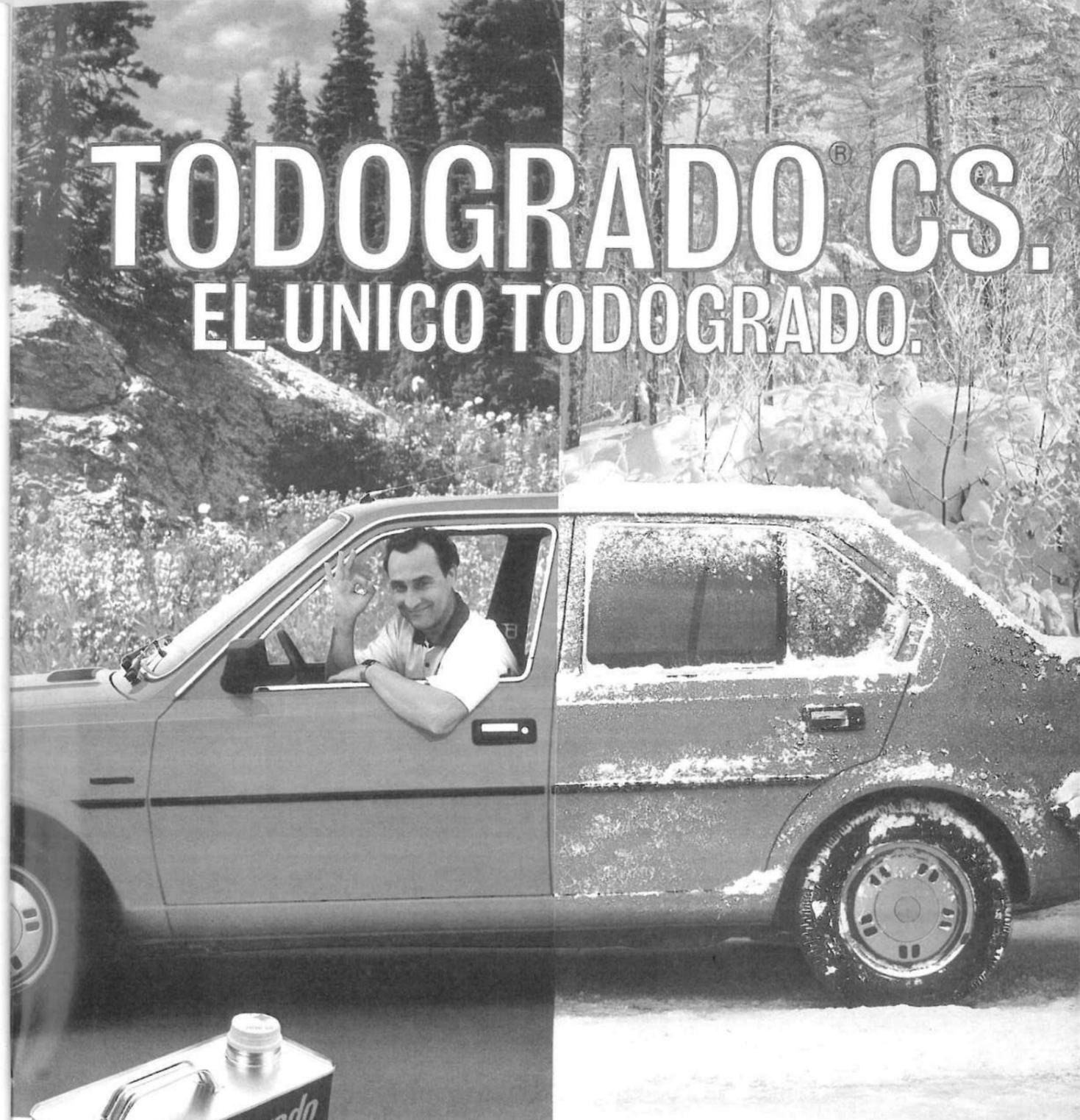
ASTURIAS  
MADRID - VALENCIA

Condiciones a convenir.  
Escribir a  
RECURSOS  
PUBLICITARIOS,

S.A. Villarroel, 204 entlo 5.ª.  
08036 Barcelona.  
Tfno: (93) 239 41 67.

# TODOGRADO® CS.

## EL UNICO TODOGRADO.



Todogrado CS es un SUPERMULTIGRADO natural para todo tipo de motores, gasolina o diesel, único por su proceso de fabricación y sus especiales características.

Todogrado, toda temperatura. Su graduación le permite mantener totalmente estable su viscosidad, cualquiera que sean las condiciones climatológicas.

Todo rendimiento, todo ahorro. Aun en régimen de servicio de altas velocidades, Todogrado mejora el rendimiento del motor y con un consumo notablemente inferior al de los multigrados convencionales.

Si su coche prueba Todogrado, no querrá saber de otros aceites.

## Todogrado ¡y marchando!

**CS**  
aceite motor



**EN TODO EL MUNDO  
UN SIMBOLO DE CONFIANZA**

**PONGA LA**

Para millones de conductores de todo el mundo la "F" de FIRESTONE es un símbolo de confianza. Ruede seguro: ponga en su vehículo la "F" de FIRESTONE.

**Firestone**  
**EN MARCHA HACIA EL FUTURO.**



**¡ENTRE EN UN SERVICIO FIRESTONE Y SALDRA GANANDO!**

