

**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.

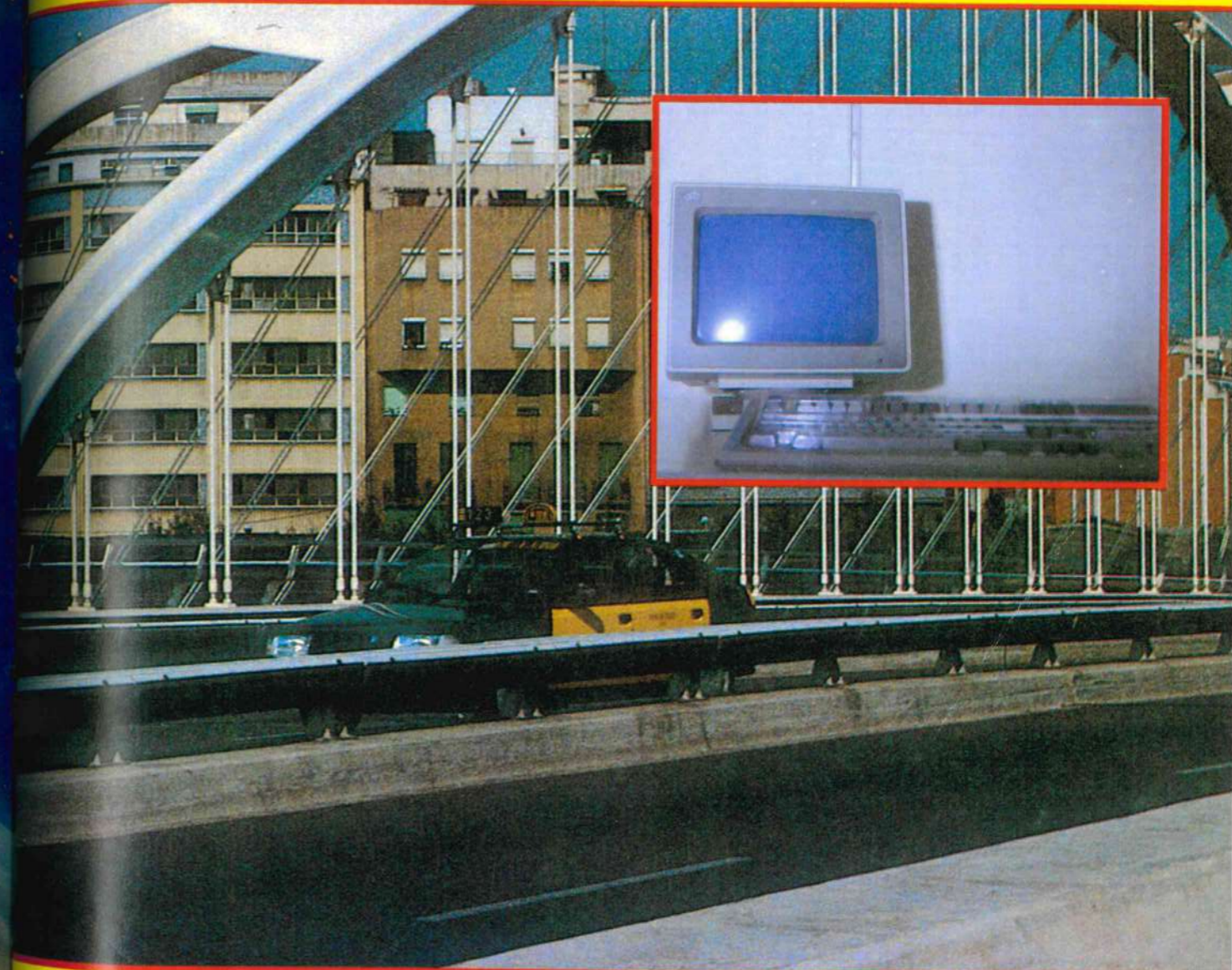


¡ENTRE EN UN SERVICIO FIRESTONE Y SALDRA GANANDO!

**taxi
LIBRE**

AGOSTO/SEPTIEMBRE
1988

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSION NACIONAL
2.^a EPOCA, AÑO IX N.º 54



**LOS TRANSPORTES EN LA ERA
DEL ORDENADOR**

LUIS DEL OLMO Y LA COPE REGALAN TAXIS

**LA EMT ENDURECE LAS PRUEBAS
DE ASPIRANTES A TAXISTAS**

taxitronic TX 22



LA MAS ALTA TECNOLOGIA
EN EL MINIMO ESPACIO

EDITORIAL

Convocado el IV Congreso del STATC para el próximo mes de noviembre, es el momento de reflexionar sobre el proceso de consolidación del Sindicato durante estos últimos 16 años. Hablar en Cataluña del taxi, durante este período es hablar del STATC. No ha habido tema referente al sector en cualquier punto de la geografía catalana, desde el pueblo más pequeño hasta la ciudad más grande, en el que no haya participado el Sindicato. Lógicamente este hecho ha comportado, a veces, enfrentamientos con la Administración, sobre todo las locales, que también, como no, con sectores del propio colectivo enquistados en el pasado que no querían perder los privilegios ni el derecho a pernada, mantenidos durante 40 años, lo ha tenido bastante difícil.

La actividad sindical del STATC, en estos 16 años, se caracteriza por su ecuanimidad y su coherencia durante cuatro periodos bien definidos: del 72 al 75 lucha clandestina, del 75 al 77 lucha permisiva hasta el propio 77 en que se legaliza el Sindicato, del 77 al 82-83, acción sindical en la transición política y 83-88 la lucha se efectúa en un país donde la Democracia se ha consolidado y en el poder figura una izquierda socialdemócrata. Es importante el análisis del marco de la lucha para comprender el tipo de acción sindical que se ha llevado y los resultados de la misma. Cualquier otro análisis llevaría a errores profundos en la concepción de lo que ha sido el Sindicato durante este tiempo. En definitiva el resultado final, en este año del IV Congreso, es el de Sindicato fuerte, organizado en todas las comarcas de Cataluña, con una política sindical clara en defensa de los trabajadores autónomos. Una actitud recta contra la corrupción y la mala imagen del sector. El resultado es que hoy el colectivo tiene un mejor nivel de vida, unas mejores condiciones de trabajo y unas perspectivas, desde el punto de vista económico, de expansión con la mirada puesta en el 92.

Es por ello que el período del IV al V Congreso ha de ser muy importante en la consecución del proyecto TAXI-92 y de ahí la importancia, valga la redundancia, de la realización de este IV Congreso. Este va a ser no sólo el Congreso del STATC, si no el Congreso del Taxi de Cataluña, que deberá mantener a todo el colectivo pendiente de las conclusiones que allí se decidan, ya que de este marco debe salir un Sindicato más fuerte y más unido.

SUMARIO:

	PÁGINAS
Buzón libre	4
Ser taxista será más difícil a partir de ahora	6
La COPE regala taxis	10

Cómo ahorrar gasolina ..	13
Renovarse o morir. Los transportes en la era del ordenador	15
Los sindicatos no quieren retrasar la jubilación	20
La Barcelona desconocida: Les masies al pla de Barcelona	22
Buenos días, Londres. Los taxistas viajaron a	

Londres	25
Informaciones	28
Nuevo sistema de ayuda a la conducción para inválidos.	
La U.I.B. informa. Vehículos más venuts entre els taxistes el 1987: (a Barcelona)	30
Catalunya: Noves tarifes a Sabadell	30

BUZON LIBRE

VISITA A LA FACTORIA DE TAXIS METROCAB

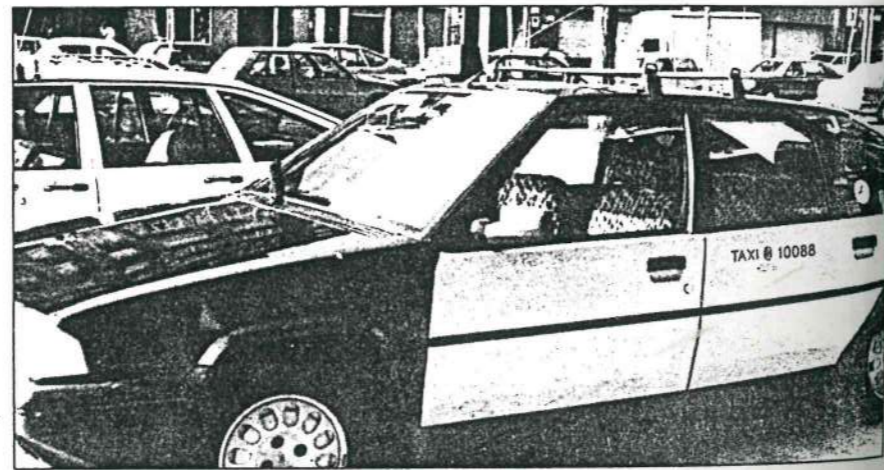
En el día 6 de julio de 1988, durante nuestra visita a Londres organizada por la escuela de inglés para taxistas, del instituto Flor de Mayo; el compañero Arnal del sindicato STATC de Barcelona, promovió una visita a la factoría de construcción de taxis METROCAB, situada en Birmingham. El director José Cherez nos acompañó en dicha visita, donde nos ofrecieron una comida en el local social de la factoría. Seguidamente iniciamos la visita de las instalaciones donde nos fue explicado el funcionamiento de las mismas. Esta factoría además de construir taxis, realiza también la construcción de metros y autobuses. Esta empresa es la que actualmente se encarga de dotar a la ciudad de Londres de dichos vehículos para el transporte público. En la sección dedicada a la manufactura de los taxis, trabajan alrededor de cien personas, las cuales realizan su trabajo de forma artesanal, consiguiendo una media de producción de unos veinte vehículos a la semana.

Las preguntas realizadas a los ingenieros encargados de supervisar el coche, nos ayudaron a conocer mejor sus prestaciones y características de mantenimiento. Circulando en ciudad, el embrague puede durar unos 160.000 Km, su motor puede durar unos 500.000 Km. Lleva freno de tambor con mordaza a las cuatro ruedas, aunque se está estudiando cambiarlo por frenos de disco, perdiendo un poco de giro (ya que los taxis en Londres giran en cualquier calle en sentido contrario). El vehículo tiene un radio de giro de siete metros y medio. El cambio es automático, su chasis es de acero galvanizado endurecido. En el motor entran siete litros y medio de aceite que hay que cambiar cada diez mil kilómetros. En el radiador entran unos siete litros de agua. La correa de distribución es aconsejable cambiarla a los ochenta mil kilómetros. Consume entre once y doce litros en ciudad, su depósito de gasoil tiene una capacidad de sesenta y cuatro litros. Presenta aire acondicionado que puede ba-

jar la temperatura ambiente a 22°. Tiene dirección asistida y bloqueo de las puertas accionando el freno de pie y también manual. Tiene cristal de separación con un blindaje capaz de soportar un disparo del calibre 22.

Quisiera agradecer públicamente al compañero Arnal las molestias que se tomó para que esta visita fuese realizada, puesto que nos encontrábamos en diferentes hoteles. Es de reseñar por nuestra parte el gesto de ofrecer a la dirección de la factoría un magnífico vino añejo reserva del año 1966, el cual ellos agradecieron y correspondieron con productos de su país.

JOSE ANTONIO BARON
ARANDA
Socio n.º 856 del STATC



JORNADA DE 8 HORAS: LA REIVINDICACION PENDIENTE

En ésta época de verano, cuando el calor es tan fuerte, trae a mi memoria, aquellos tiempos pasados en el taxi que algunos compañeros van a recordar y para otros sirva de estímulo y satisfacción, al comprobar cuanto hemos mejorado en el trabajo.

En los años 1950 las ordenanzas y reglamentos municipales para el conductor eran altamente rigurosas. En pleno mes de julio y agosto había que llevar la gorra puesta, la camisa de mangas largas bien abotonada en el puño y la corbata azul bien colocada. La gorra tenía adosada en la parte delantera una placa metálica con el número de

carnet del taxista, dicha placa la conservamos todavía, muchos de nosotros en algún rincón del armario. Descubrirse de la gorra en algún momento significaba una multa de 50 pesetas, que el guardia te imponía de forma muy brusca.

La imagen era tan sumamente horrible, que los mismos pasajeros, al contemplar como caían los rios de sudor desde la cabeza, la cara y penetrando por el cuello, condenaban éste tipo de uniforme.

La situación llegó a ser inaguantable, es el momento que surgen los más fuertes del colectivo, los revolucionarios, los que luchan por un sindicato que apoye al trabajador, los que destierran aquél sindicato vertical, que permite éstas condiciones de trabajo tan inhumanas.

Estos luchadores consiguen que

un gran grupo se vaya uniendo, para combatir la injusticia. Así un día se dirigen a la Cooperativa del Taxi, de la calle Berlín, en ésta forma que hoy se llama manifestación (palabra omitida entonces) y en la puerta de la Cooperativa, en la acera, se van tirando todas las gorras de los allí presentes, pisoteándolas y pateándolas de forma agresiva y en señal de protesta.

A partir de este acto, se inicia lentamente el proceso de reivindicaciones, que todavía hoy no hemos terminado. Las autoridades empezaron a reconocer la tiranía y cedieron, poco a poco. La lucha de aquellos llamados revolucionarios dio su fruto y así hoy podemos pensar ya en el aire acondicionado.

Sin embargo hubo otra lucha

BUZON LIBRE

RECTIFICACIONES ACERCA DEL ARTICULO «CIUTAT VELLA»

Como autor del artículo «Ciutat Vella» publicado en TAXI LIBRE, 53 he de indicar algunos puntos no correctos que por error, quizá mal interpretados al traducirlos del original catalán, salieron en la revista del mes de junio.

La antigua imagen del Santo Angel Custodio después de destruir la muralla donde estaba colocado, pasó a la vecina colegiata de Santa Ana. De allí marchó a Hostafrancs, en aquel momento parroquia de Sants.

Eugeni d'Ors no tiene una plaza sino una placa.

En la calle de Santa Lucía existe la Cana y no la Casa.

No se ha podido comprobar que Colón visitase a los Reyes Católicos en el palacio de la plaza del Rey.

En dicho palacio habitaron las religiosas de Santa Clara, desde el final de la Guerra de Sucesión hasta el 1936, al iniciarse la guerra civil.

En la época de la guerra civil la calle del Obispo se designó «de Federico García Lorca».

En la fachada del Ayuntamiento hay la estatua de Jaume I; como creador del Consell de Cent, y no de Ferrán.

El diálogo de las dos esculturas se inicia cuando el monarca pregunta al conseller si estaba lloviendo, al contestarle éste afirmativamente el rey le indicó:

«pues entremos dentro».

Esperando ver publicadas estas aclaraciones, les saluda.

JOSEP M.
VILARRUBIA-ESTRANY

LOVATO AUTOGAS CON LOS TAXISTAS 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.

LOVATO Líder mundial en la carburación a Gas

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

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-Ilebrera, 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

LA ENTIDAD METROPOLITANA DEL TRANSPORTE ENDURECE LAS PRUEBAS PARA SER TAXISTA

SER TAXISTA SERA MAS DIFICIL A PARTIR DE AHORA

El STATC presentó en el año 1979 una propuesta, a la entonces Corporación Metropolitana, para resolver el problema del exceso de licencias de taxis en Barcelona. La propuesta pretendía, visto el enorme coste que para la Administración podía representar la contingencia de licencias, regular el acceso a la profesión. Esta propuesta ha sido recogida finalmente, después de casi diez años, por la EMT y se ha visto reflejada en las últimas pruebas teóricas. En

los primeros meses de este año sólo aprobaron un 33,6% de los aspirantes que se presentaron a las pruebas eliminatorias. Durante los meses de junio y julio la media de aprobados subió hasta el 55%. El mayor número de aspirantes aprobados pertenecen a nuestra escuela que ostenta una media del 80%, mientras en las escuelas comerciales el índice sólo alcanza un 20 o un 30%.

La propia EMT ha admitido que esta medida va ligada a la

política de amortización de licencias, ya que aún hoy existen demasiados taxis en Barcelona. Según declaraciones al «Diari del Taxi» un portavoz de la EMT admitía que: resultaría una incongruencia que la EMT estuviera amortizando licencias por un lado y por el otro tuviera manga ancha en el acceso al carnet. Esta medida pretende evitar que el taxi sea el refugio temporal de cualquier ciudadano que tenga el B-2. En este sentido también se va a apli-



La EMT obligará a los futuros aspirantes a taxistas a recorrer la ciudad en autocar. Se les enseñará los monumentos.

REPORTAJE



EL OBJETIVO DEL ENDURECIMIENTO DE LOS EXAMENES ES CONSEGUIR QUE EL TAXISTA TENGA PROFESION Y OFICIO. SE INTENTA CONSEGUIR UNA FLOTA ESPECIALIZADA DE CARA AL 1992.

El mayor número de aspirantes aprobados pertenecen a nuestra escuela que ostenta el 80% de aprobados, mientras las escuelas comerciales alcanzan el 20%.

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 **taxitronic**

• TAXÍMETROS • RADIO TELÉFONOS • AUTO-RADIOS

SI SU TAXIMETRO TIENE PROBLEMAS

¡¡CAMBIELO!!

PERO HAGALO CON MUSICA
CON SU NUEVO TAXIMETRO UN
RADIOCASSETTE Y DOS ALTAVOCES DE REGALO

REPORTAJE

car una medida restrictiva en la que unos 6.000 taxistas que no han ejercido habitualmente su profesión se verán obligados a pasar este examen.

Profesionales del taxi

El objetivo es conseguir que el taxista tenga profesión y oficio. Las pruebas que los aspirantes y estos 6.000 taxistas deben pasar, en la actualidad, son bastante más rigurosas que las que se efectuaban anteriormente. Primero deben superar un test de estructura tarifaria que requiere un buen conocimiento de la zona A y B y de las tarifas 1, 2 y 3, diurnas y nocturnas. Anteriormente sólo era necesario que supieran cuál era el

precio de los diferentes suplementos que se podían aplicar.

La segunda prueba evalúa los conocimientos del reglamento de la EMT sobre los autotaxis y algunos aspectos determinados del código de circulación. La tercera requiere conocer a fondo Barcelona y su área en cuanto a recorridos y ubicación de calles, plazas, monumentos, hoteles y centros de ocio. Como práctica los aspirantes deben dibujar en un mapa mudo y sin ninguna guía, el recorrido, sentido y principales monumentos de un itinerario. Esta última prueba está siendo objeto de estudio para endurecerla y pedir al aspirante recorridos sobre mapas mudos de cualquier municipio del área metropolitana. Igualmente la

EMT pretende aplicar a medio plazo el decreto 2.272/1985 que regula las diferentes pruebas psicológicas y tests de personalidad que ha de pasar un conductor de vehículos.

Recorridos en autocar

Otra medida que va a obligar a los aspirantes a conocer mejor la ciudad es la obligación de efectuar, a partir del mes de octubre, una serie de recorridos en autocar por Barcelona y su área metropolitana. Durante el trayecto se impartirán clases teóricas sobre el conjunto arquitectónico y monumental y sobre turismo.



La EMT va a aplicar una medida restrictiva en la que unos 6.000 taxistas se verán obligados a pasar el examen.

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

Luis del Olmo y su programa Protagonistas rinde homenaje a los taxistas

LA COPE REGALA TAXIS

«La Cope en Taxi» este es el nombre del espacio, que dentro del programa «Protagonistas» de Radio Popular de Barcelona, realiza Luis del Olmo. El primer ganador fue Nicolás Moreno Rodríguez que se llevó en esta ocasión un fantástico OPEL KADDET por su fidelidad a la COPE.

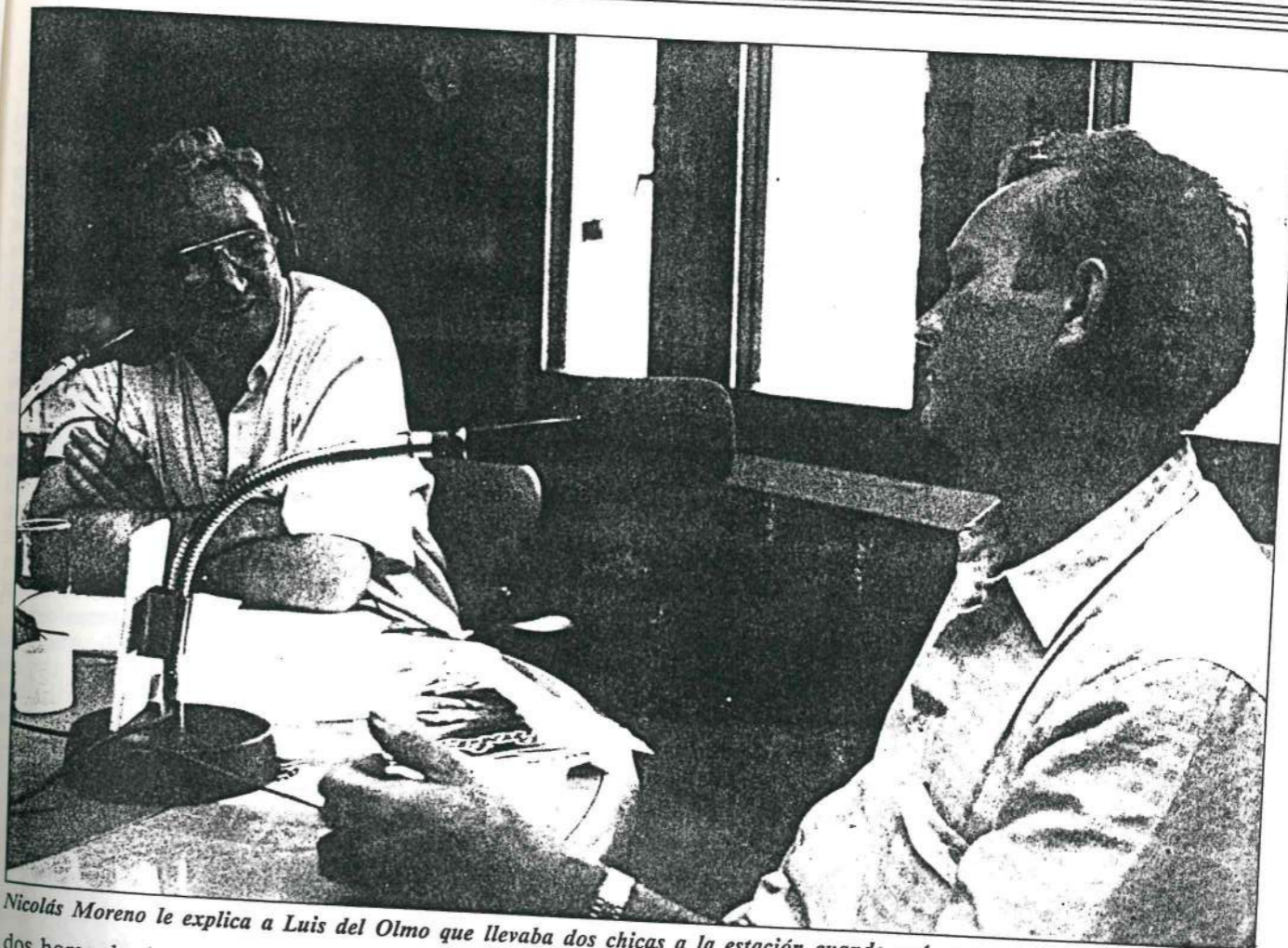
El concurso, que se realizará cada mes, pretende que los taxistas se lleven como regalo un taxi nuevo, acondicionado con las últimas innovaciones tecnológicas. El sorteo ante notario, que se realiza por sorpresa, se efectúa entre todos los taxistas que antes han rellenado un cupón en la propia emisora. El ganador debe presentarse a recoger su premio antes de



Nicolás Moreno Rodríguez ha sido el primer ganador del taxi que regala el programa «Protagonistas». Al cabo de 10 minutos estaba en la emisora.



Luis del Olmo junto al ganador y el presidente de la Cooperativa del Taxi, que también colabora en el concurso. El sorteo se realiza por sorpresa y ante notario. El taxista deberá pasar antes por la COPE para rellenar un cupón.



Nicolás Moreno le explica a Luis del Olmo que llevaba dos chicas a la estación cuando oyó su nombre. Les regaló el viaje.

dos horas desde que se ha dado a conocer su nombre.

Nicolás tardó 10 minutos. Llevaba la radio puesta mientras efectuaba un servicio a la estación con dos señoritas a las que invitó a la carrera. Su antiguo coche tenía ya 10 años y este regalo le ha venido como maná caído del cielo.

El artifice de este sueño es ese gran hombre de la radio que es Luis del Olmo. Después de muchos años de profesionalidad, ha querido agradecer la fidelidad de los taxistas a sus programas, un 70 % de la flota lleva conectado el dial de la cadena Cope durante todo el día y este monstruo sagrado lo sabe. *Mi cariño por los taxistas viene de lejos, -nos dice- cuando estaba en aquella inolvidable Radio Peninsular hace ya 9 años. Entonces tenía un programa -continúa- que se llamaba Flota Amarilla, bueno no era ni tan sólo un programa, era una sección, en*

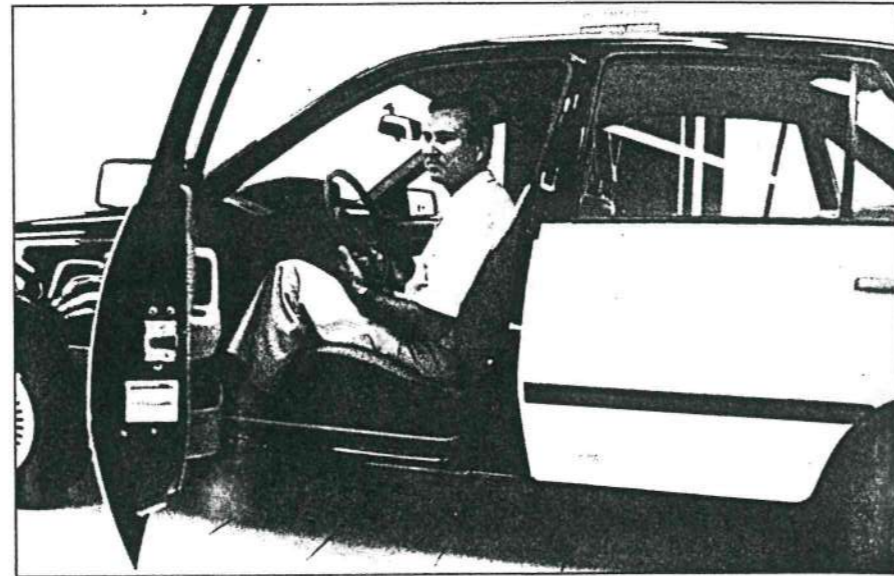


El taxista agraciado y el presidente de la Cooperativa del Taxi, muestran el taxímetro que va ya incorporado a el vehículo que recibió como regalo.

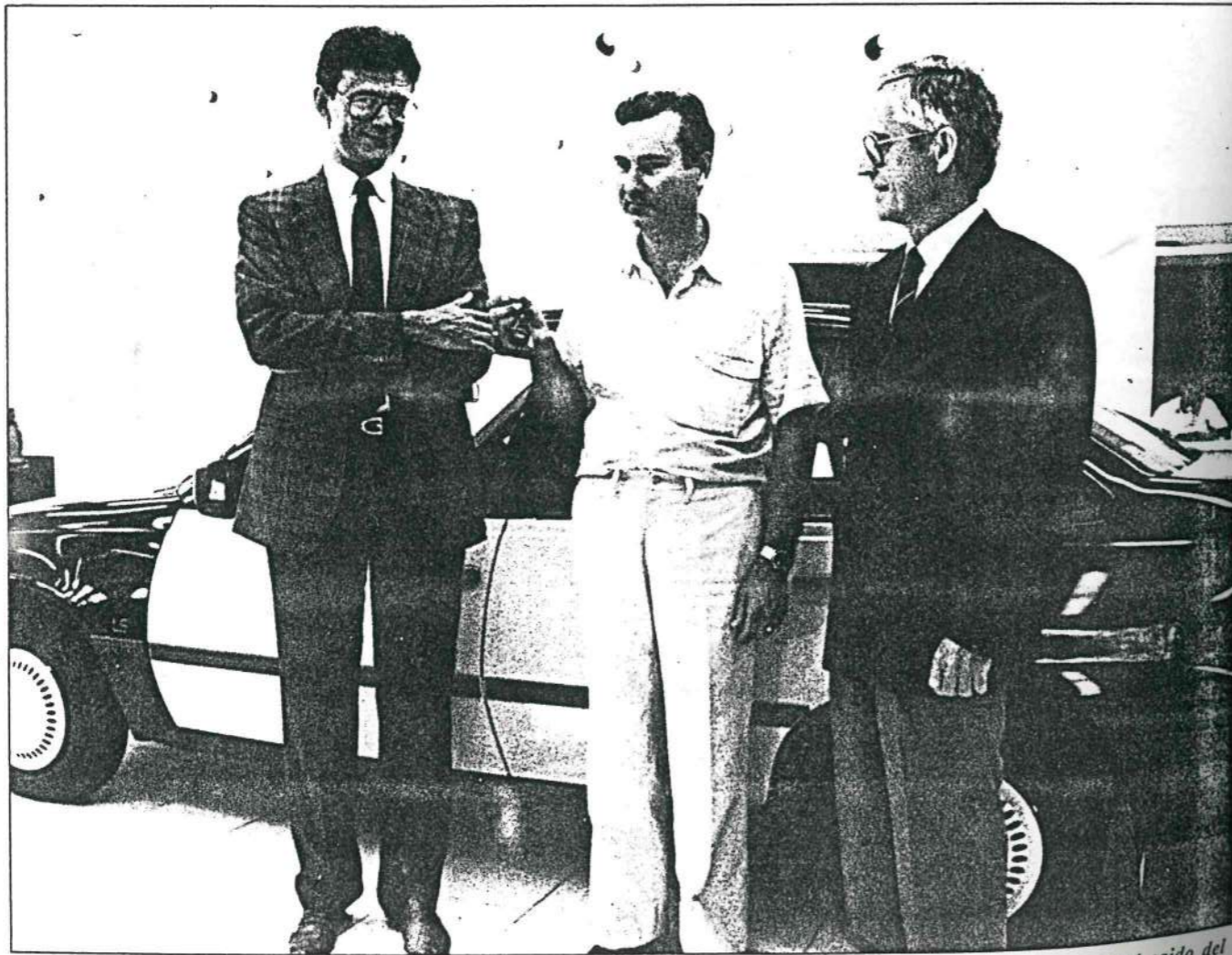
REPORTAJE

«De 12 a 12». Allí los taxistas me demostraron en innumerables ocasiones su amor por la ciudad.

Ese amor y esa prestación cuando se les pide su colaboración tiene ahora su premio: los taxistas pueden seguir participando en cada concurso que se celebre a partir de este mismo mes. Solamente deben inscribirse en la emisora, rellenando una ficha con su nombre y apellidos, número de carnet de taxista y si es conductor propietario o conductor trabajador; así el premio lo recibirá el que se haya molestado en acudir a esta cita con la COPE. *Quiero hacer constar —comenta Luis del Olmo— que esta emisora es tan fiel a los taxistas como ellos lo son a Radio Popular de Barcelona.*



Este es el magnífico OPEL KADDET que Nicolás podrá disfrutar a partir de ahora. Cada mes se cambiará el modelo y la marca de vehículo ya que colaboran diferentes empresas.



Momento en que Nicolás Moreno recibe las llaves del coche. A nuestro taxista le ha ido este regalo, como maná caído del cielo ya que el suyo estaba en pésimas condiciones y tenía previsto cambiarlo este año.

REPORTAJE

COMO AHORRAR GASOLINA

Previamente a la conducción propiamente dicha, existen algunos consejos a tener en cuenta para ahorrar combustible. Por ejemplo, llevar la baca portaequipajes, si no se necesita, aumenta el coeficiente de rozamiento y, por tanto, de resistencia a la penetración. Con este simple descuido —por olvido o por pereza— un conductor echa a perder un largo período de estudios y pruebas en túnel de viento de los técnicos. Según el manual de instrucciones que proporciona la casa Renault a los compradores de sus vehículos, una baca instalada incrementa el consumo en un 9 por 100 a una velocidad media de 120 kilómetros a la hora.

Igualmente, es muy recomendable para disminuir el consumo utilizar la presión adecuada de los neumáticos y unas «gomas» de sección (anchura) indicada para el

modelo. No sólo es recomendable cuidar los neumáticos por el consumo, sino por algo más importante: su seguridad. Es cierto que unos neumáticos con la sección estrecha producen un innegable ahorro de combustible, pero disminuyen considerablemente el agarre del vehículo en curvas y su estabilidad general, siendo la causa de algunos accidentes. Algunos conductores piensan que incorporar unos neumáticos de la sección más amplia, siguiente a la recomendada o especificada en fábrica, les hará ganar en seguridad. En principio, lo que se consigue es un incremento en el gasto del combustible respecto al modelo equipado con neumáticos de fábrica.

En cuanto a la presión, es conveniente utilizar la presión recomendada por el fabricante para cada modelo, adaptándola a la

carga que vayamos a transportar y al tipo de vía por el que vayamos a circular. Normalmente, es necesaria mayor presión en las ruedas traseras que en las delanteras y también mayor presión para circular por autopista o cuando se marcha a plena carga. En cualquier caso, unos neumáticos bajos de presión aumentan la resistencia a la rodadura del vehículo, con lo que incrementa el consumo (es conveniente, sin embargo, no sobrepasar las medidas indicadas por el manual de cada modelo —o las tablas unificadas de que disponen las gasolineras—, ya que un neumático sobreinflado produce un descenso en la capacidad de estabilidad del vehículo y de la seguridad).

Otras medidas, previas a la puesta en marcha del vehículo, pero fundamentales para ajustar los consumos, son los reglajes del



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

motor y sus componentes. Taqués, bujías, platinos (si los incorporara) y filtro de aire, así como un correcto regulado y limpieza del carburador, son los elementos a vigilar. Un cartucho del filtro del aire, sucio por el polvo e impurezas, disminuye el rendimiento del motor, por lo que hay que pisar más el acelerador —y gastar más gasolina— para obtener un resultado idéntico. La correcta regulación de los taqués influye decisivamente en la entrada de aire en los cilindros, provocando una adecuada mezcla y una explosión efectiva; su incorrecto estado provoca la necesidad de gastar más combustible para conseguir el mismo rendimiento. Por último, las bujías, responsables de la chispa que explota la mezcla, pueden estar sucias o perladadas. Cualquiera de estas dos posibilidades provoca tirones y un mayor gasto de gasolina, al no producir una combustión correcta.

Ventanillas: arriba, abajo

Una vez comprobados todos estos detalles, comienza la conducción, y de ella, de su forma de conducir el vehículo, dependen los resultados económicos para los que el fabricante ha desarrollado soluciones aerodinámicas y reglajes más ajustados.

El primer elemento que se utiliza al arrancar es el starter o estrangulador del aire. Es un medio para facilitar el arranque en frío, mediante la introducción en el carburador de una mezcla más rica en gasolina y que explota con mayor facilidad. La utilización del dispositivo de arranque en frío (starter) aumenta el consumo de gasolina; si desea economizar combustible, úselo sólo lo imprescindible y hágalo volver a la posición inicial tan pronto como el motor pueda girar sin su ayuda.

En verano, una de las inclinaciones más naturales del conductor es abrir las ventanillas del automóvil para hacer disminuir el calor interior, a veces insostenible. Todos los fabricantes de automóviles recomiendan utilizar los sistemas de aireación interior. Según el citado estudio de Renault, circular con los cristales abiertos,

supone, a una velocidad de 100 kilómetros/hora, un incremento de alrededor del 4 por 100 en el consumo normal del vehículo. Al oponer la mayor resistencia a la penetración aerodinámica, un coche con las ventanillas abiertas se frena más y necesita acelerar más y, por tanto, gastar más combustible para alcanzar la misma velocidad que otro vehículo con las ventanillas cerradas.

Igualmente es habitual entre los conductores llenar a tope el depósito de gasolina antes de salir de viaje. Según todos los fabricantes de automóviles, este hábito es responsable de un innecesario incremento en el consumo de combustible. Además, las experiencias en Fórmula-1 (el banco de pruebas de todos los adelantos modernos en el automóvil) demuestran que los vehículos obtienen mayores prestaciones una vez vaciado parte del depósito.

La velocidad cuesta cara

Nada más arrancar, el automóvil no ha alcanzado aún la temperatura ideal para que el motor rinda a sus máximas prestaciones. Todo lo que sea exigirle el máximo rendimiento en este período de necesario calentamiento será a costa de incrementar el consumo. Tanto Renault como Peugeot recomiendan «calentarlo progresivamente rodando a marcha moderada hasta alcanzar la temperatura normal».

Correr cuesta caro. No es sólo un consejo dado por su seguridad desde un organismo como la DGT, encargado de ello, sino un hecho constatado por estudios. Hay cálculos que señalan que la diferencia de rodar a 90 km/h y 120 km/h se cifra en un incremento del 30 por 100 en el consumo. Los modelos dotados de cuentarrevoluciones suelen disponer de unas marcas, determinando revoluciones del motor, a las cuales se obtiene el máximo rendimiento con un consumo más ajustado (generalmente con marca de color verde). Para aquellos otros que no dispongan de este dispositivo es aconsejable conducir sin apurar el régimen del motor en las marchas intermedias; es

preferible, en lo posible, utilizar las marchas más largas, sin fatigar el motor, rodando cerca del par del motor (momento en el que se obtiene mayor potencia con menor consumo), pero teniendo en cuenta que este par es característico y distinto en cada modelo. Excepción es, si cabe, el adelantamiento: en este caso conviene usar una velocidad o marcha que asegure un adelantamiento rápido. De lo contrario, usar una marcha excesivamente larga nos lleva a pisar más a fondo el acelerador con el incremento en el gasto.

La conducción deportiva, con acelerones y frenadas, cuesta bastante dinero. La aceleración consiguiente a la frenada para recuperar velocidad consume bastante combustible. Igualmente, una arrancada muy rápida tras una detención —por ejemplo en un semáforo—, consume mucho más que un acelerar progresivo y suave. Generalmente se aconseja una conducción de anticipación, procurando prever los obstáculos desde lejos para acercarse a ellos reduciendo velocidad con el motor y volviendo a recuperarla desde una velocidad mayor, evitando frenar y detenerse. De esta misma forma, se aconseja mantener la presión en el acelerador de las subidas, aunque disminuya la velocidad ligeramente.

Por último, se necesita transportar cargas y éstas no caben en los maleteros, piense que quizá le sea más económico utilizar un remolque que la baca, debido a la aerodinámica de los mismos. Igualmente, caso de utilizar esta alternativa, estudie la instalación de un deflector de aire, ahorrará combustible.

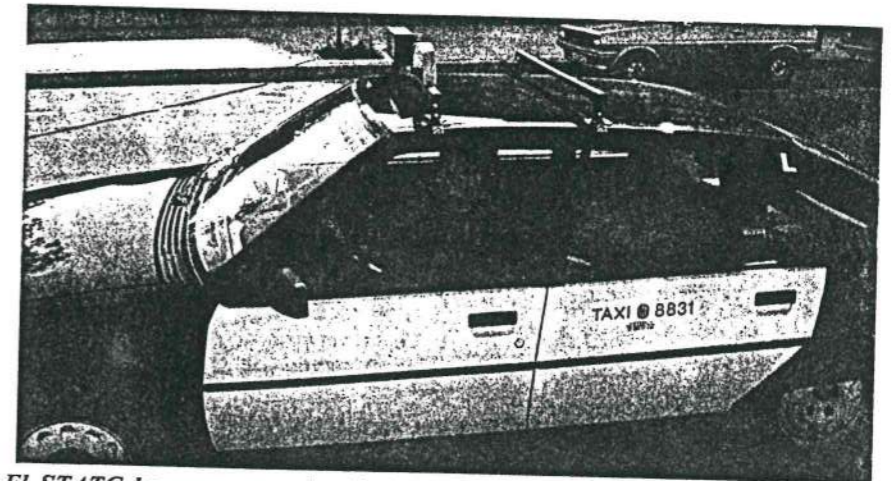
Como señala un manual de instrucciones, «apague todo aparato eléctrico cuyo uso no sea verdaderamente útil (para ahorrar gasolina). Pero (seguridad ante todo) encienda las luces en cuanto la visibilidad lo exija (ver y ser visto). Lo dicho, seguridad ante todo.

Reportaje aparecido en la revista «Tráfico» del mes de junio

REPORTAJE

RENOVARSE O MORIR. LOS TRANSPORTES EN LA ERA DEL ORDENADOR

Vivir en Barcelona sin automóvil, ¿es posible? Que la respuesta es positiva es algo que atestiguan los bastantes miles de barceloneses que no disponen de vehículo propio. Pero vivir cómodamente en Barcelona sin automóvil ¿es también posible? Ahí sí que la respuesta ya resulta más dudosa. Las empresas de transportes públicos invierten en mejorar sus servicios cifras con muchos dígitos, pero la realidad es que desde hace diez años pierden viajeros. Y como es de suponer que los usuarios no optan por hacer deporte y desplazarse caminando, la conclusión debe ser que se prefiere el vehículo privado. A pesar de los embotella-



El STATC ha propuesto a la Administración renovar estéticamente la flota de taxis. Cambiando el modelo conocido por otro blanco con las cuatro barras en las puertas.

CONDICIONES ESPECIALES
PARA EL TAXI

EXPALSA
AIRE ACONDICIONADO AUTOMOVILES

DISTRIBUIDOR PARA CATALUÑA Y BALEARES



Diavia
auto air conditioners



AIRE ACONDICIONADO
Y CLIMATIZACION

**FRAPE
BEHR**



OPAL, 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 TECNICA
F.PALOS

REPORTAJE

mientos y los atascos.

La disminución del número de viajeros transportados no afecta por igual a todos los servicios. Durante 1986, el Ferrocarril Metropolitano de Barcelona fue utilizado por 257,6 millones de usuarios, lo que significó un incremento del dos por ciento respecto al año anterior. Por el contrario, en el pasado año la red de superficie de los Transportes de Barcelona, es decir, los autobuses, vieron disminuir el número de viajeros en un 9,2% respecto a 1985, alcanzando un total de 221,1 millones.

Plan ambicioso:

Los responsables municipales han elaborado planes ambiciosos para evitar que los autobuses sigan siendo un castigo de ciudadanos apresurados.

Uno de estos proyectos consiste en la introducción de la informática para controlar la situación del tráfico en un recorrido y proponer, en consecuencia, itinerarios alternativos que eviten retenciones innecesarias. El programa, denominado Servicio de Ayuda a la Explotación (SAE), se aplica ya de forma experimental a la mayoría de autobuses de la línea 20, y funcionará definitivamente en esta línea a partir de enero. Posteriormente, se irá ampliando a los vehículos de las líneas 14, 15, 16, 17, 22, 41, 54, 58 y 64, hasta llegar a 150 autobuses de los 750 que circulan por Barcelona en horas punta.

Este sistema, que ya funciona en otras grandes ciudades europeas, se basa en una localización permanente de los autobuses de las diferentes líneas, que se visualizan en una pantalla en el centro de control instalado en Sagrada Familia. De allí partirá una señal a una antena que ya se ha instalado en Montjuïc y que conectará con los autobuses.

Para evitar deserciones en las colas de espera de los autobuses, Transportes de Barcelona ha ideado un sistema de pantallas que informarán al viajero del tiempo que tardará en llegar el autobús más próximo. Las pantallas se situarán provisionalmente en cuatro puntos: la plaza de Cataluña, Urqui-



En la mayoría de autobuses de la línea 20 ya se aplica el programa SAE de forma experimental. Se pretende así controlar el tráfico y dar recorridos alternativos.

naona, principio de la calle Aribau y Hospital de Sant Pau. A través de estos televisores, se suministrará información sobre frecuencia de los vehículos, alteraciones del servicio, cambios en el recorrido y atascos, de forma que el usuario sepa en todo momento a qué atenerse. Las pantallas, a prueba de gamberros, estarán protegidas por cristales antibalas y paredes de acero.

Un inconveniente: algunas de estas actuaciones pueden provocar demoras en el tráfico privado o en autobuses itinerarios.

«Coche fantástico»

Renovarse o perder pasajeros parece ser también la consigna del Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, empeñado en introducir una serie de innovaciones tecnológicas que convertirán los nuevos vagones en parientes del coche fantástico.

Flota de taxis

En las antípodas del metro, el transporte colectivo más colectivo, la flota de taxis, ha iniciado un proceso de renovación, que se quiere hacer extensivo incluso a la estética de los vehículos. El Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Cataluña (STATC) ha propuesto a la Administración sus-

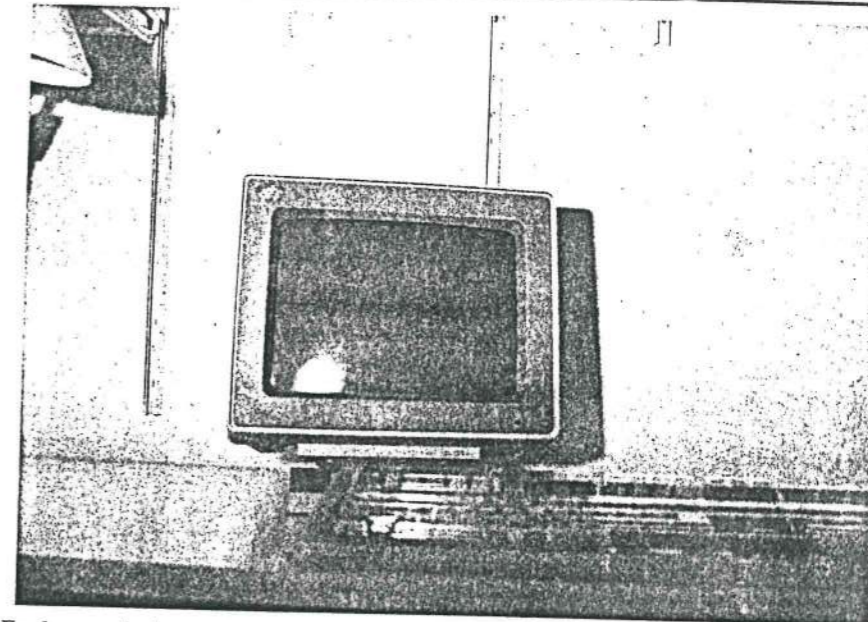
tituir los conocidos coches negros y amarillos por otro modelo de color blanco con las cuatro barras en las puertas delanteras. Si se admitieran esta propuesta, algo bastante difícil, los barceloneses tendrían que acostumbrarse también a que los taxis fueran todos de un mismo modelo, que tendría como punto de referencia el flemático Austin británico.

Renovación no sólo estética: trabajadores y Administración coinciden en que sobran taxis, y ponen como ejemplo que Barcelona cuenta con más vehículos destinados a esta finalidad que Londres o Roma. La práctica limitatoria seguida hasta este momento ha consistido en la compra por la Administración de licencias en venta. Pero este sistema, además de caro es lento. Otra forma de reducir el número de taxis que circulan por las calles barcelonesas ha sido la obligación para todos los vehículos de realizar dos días de fiesta, por riguroso orden de matrícula. Pero taxistas y Administración coinciden de nuevo en que no es suficiente.

Y una tercera coincidencia es la necesidad de incrementar el número de adeptos a este sistema de transporte con fama de caro. La introducción de una tarifa fija para los trayectos cortos ha animado a muchos a cambiar el bus por el taxi a la hora de realizar recorri-

REPORTAJE

A PESAR DE QUE LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTES INVIERTEN SUMAS CON MUCHOS DIGITOS PARA MEJORAR EL SERVICIO, LA REALIDAD ES QUE CADA AÑO PIERDEN VIAJEROS. CADA VEZ SE UTILIZA MAS EL VEHICULO PROPIO.



En la era de los ordenadores el reto está en introducir una serie de innovaciones tecnológicas que permitan a los usuarios una mayor comodidad y un mejor servicio.



La mejora de las vías urbanas es otro reto para el Ayuntamiento. La innovación en puentes, como este de Bac de Roda ya son un hecho, que facilitan la circulación.

un profesional siempre busca los servicios de otro profesional.



EL SISTEMA CAESSER LE OFRECE

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

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

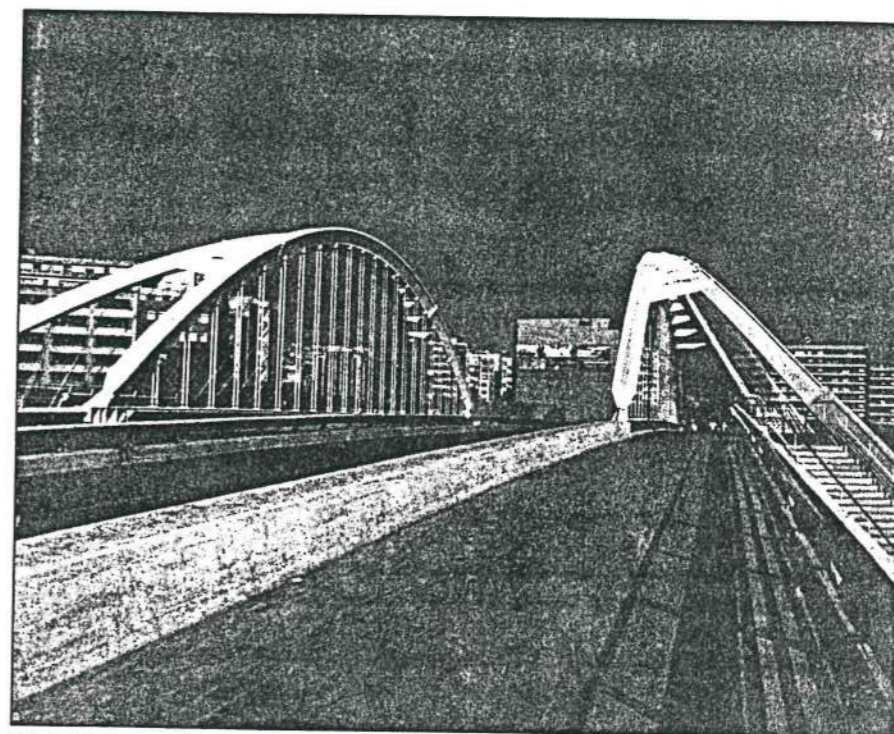
SIN NINGUN COSTE ADICIONAL PARA SU EMPRESA

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



REPORTAJE

dos rápidos. Una propuesta alternativa es el establecimiento de taxis colectivos, sistema existente en otros países pero inédito en España, o la creación de servicios nocturnos que sustituyan a algunas líneas de autobuses. El horizonte de renovación, en este caso, también tiene la vista puesta en el 92. Por eso el STAC elaboró hace un año aproximadamente, un estudio para la adaptación de ordenadores en toda la flota. El proyecto, que sólo costaba 80 millones de pesetas, preveía el contacto directo del taxista con el servicio de control. Este servicio mejoraría la asistencia al usuario y también la seguridad, abaratando igualmente las tarifas ya que al conocer, inmediatamente recorridos-alternativos a la circulación habitual, se aseguraba un servicio más rápido y evidentemente más barato. La Administración no ha dado ninguna respuesta.



El tráfico rodado se está haciendo cada día más difícil en Barcelona y en las grandes ciudades.

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.

LOS SINDICATOS NO QUIEREN EL RETRASO EN LA JUBILACION, PROPUESTO POR EL GOBIERNO

Comisiones Obreras (CCOO), la Unión General de Trabajadores (UGT) y la Unión Sindical Obrera (USO) han rechazado rotundamente la posibilidad de elevar a medio plazo la edad legal de jubilación, que presentó, en nombre del Gobierno, el secretario general de la Seguridad Social, Adolfo Jiménez durante el pasado mes de agosto. Los citados sindicatos coincidieron en señalar que la medida agudizaría el problema del paro y haría más difícil, todavía, el acceso a los jóvenes al mercado de trabajo.

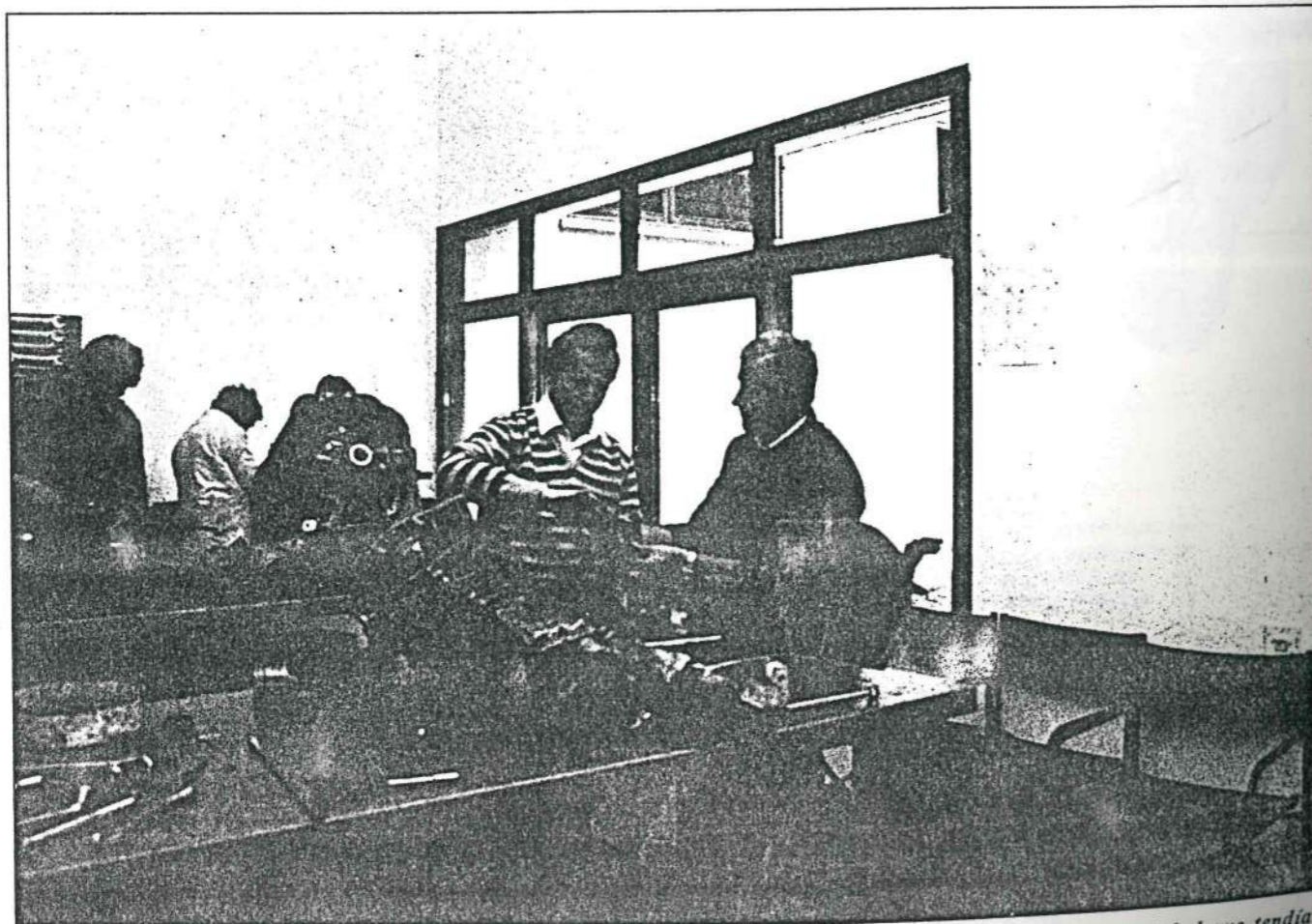
Esta medida podía ser tomada para paliar el progresivo aumento de los gastos de la Seguridad Social, tal y como ya se hace en otros países, como Estados Unidos que ha retrasado la edad de jubilación hasta los 67 años, con un período transitorio largo o como Suecia y Austria que han ampliado la edad de jubilación de las mujeres hasta igualarla a la de los hombres.

Otra posibilidad sería la de adoptar un sistema de jubilación parcial, que permitiera al pensionista seguir trabajando a cambio

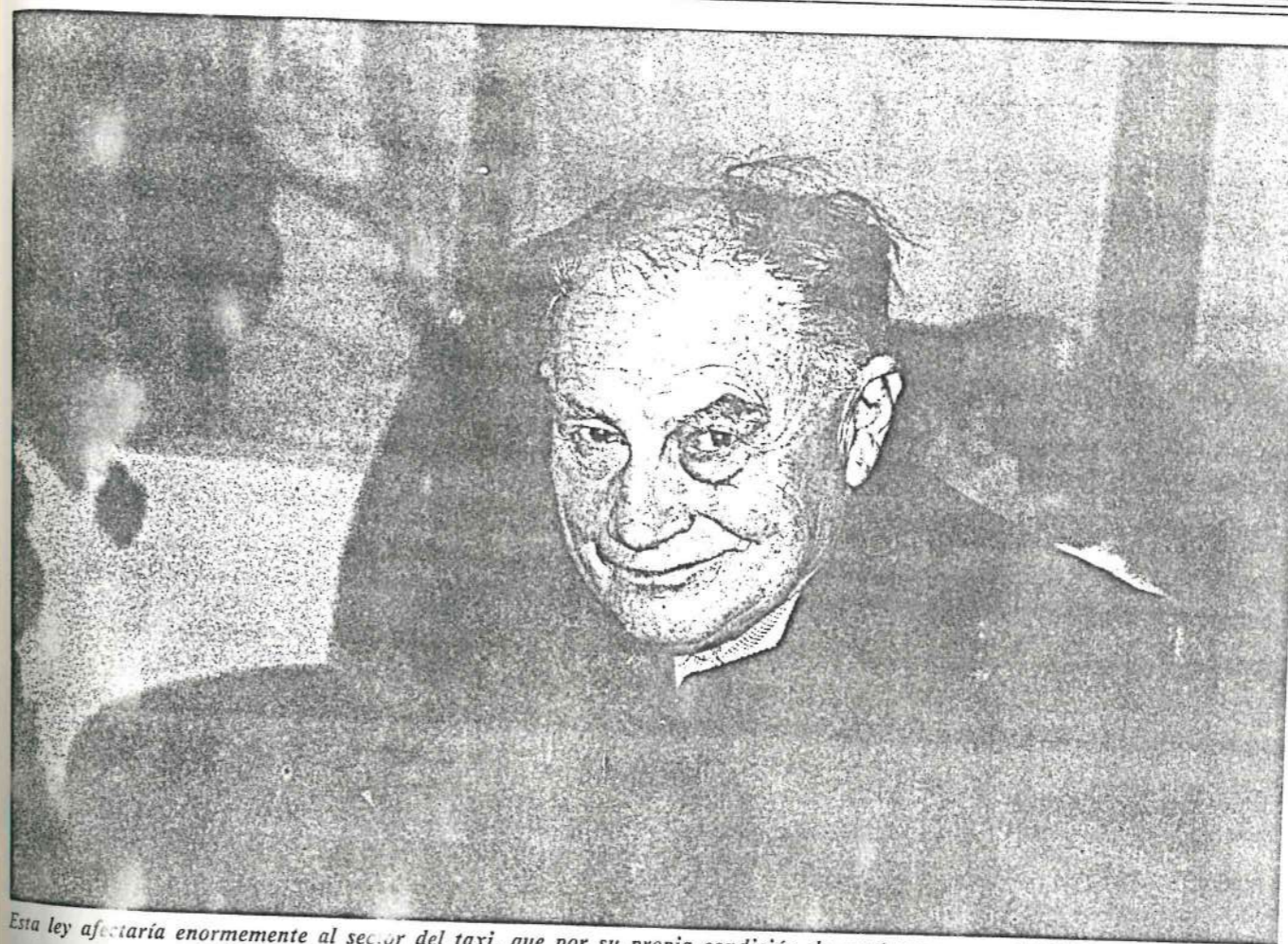
de cobrar una prestación inferior. Todas estas medidas han sido fuertemente criticadas por los sindicatos que creen que la adopción de cualquier de estos sistemas significaría un retraso en los derechos adquiridos por el trabajador y un retrotraerse al siglo XIX.

Por un aumento de recursos

UGT ha añadido que lo que debe plantearse el Gobierno para hacer frente al envejecimiento demográfico es un aumento de los recursos destinados a protección



El gobierno pretende retrasar la edad de jubilación, para paliar el déficit de la Seguridad Social. Esta sociedad que tendría al ocio se verá íntimamente dañada si después de tantos años de lucha se toma esta medida retroactora.



Esta ley afectaría enormemente al sector del taxi, que por su propia condición de autónomo ya se jubilaba más tarde.

social, un aspecto que en España está aún muy por debajo de la mayoría de países europeos. CCOO, después de las declaraciones de Adolfo Jiménez y de las del profesor Enrique Fuentes Quintana que ha pronosticado la suspensión de pagos de la Seguridad Social si no se reduce el ámbito de protección, opina que parece que el Gobierno estuviera preparando la reducción de pensiones continuación de la ley de 1985.

Esta ley, según CCOO, ha provocado una reducción muy sustancial en el crecimiento anual de pensionistas y un recorte en las cuantías de las prestaciones. Para mejorar la financiación del sistema público de Seguridad Social esta central sindical propone un mayor control del fraude, la liquidación de la economía sumergida, el cobro de los más de 700.000 millones que adeudan las empresas y la reforma de los criterios de

cotización, que actualmente penaliza a las empresas intensivas en mano de obra respecto a las que son intensivas en capital.

El retraso en la jubilación afectaría enormemente al sector del taxi, que por su condición de

autónomo ya no se puede jubilar voluntariamente antes de los 65 años. Con lo cual el período delante del volante se haría más largo y más difícil de soportar, injerendo involuntariamente en la seguridad de la circulación vial. Hemos de recordar que la situación de los taxistas ya es extrema en estos momentos. Después de 25 años de cotización con un mínimo de 14.800 pesetas al mes, sólo se perciben 37.000 pesetas de prestación por jubilación, prestación que abarca el 90% de los taxistas existentes en toda España. El agravio comparativo es evidente con el resto de los trabajadores, más si se tiene en cuenta que ya no se cobra baja por enfermedad hasta pasados 15 días, mientras el trabajador por cuenta ajena la percibe desde el primer momento. El STATC está, por tanto, igualmente en contra de la ampliación de la edad de jubilación.



LA BARCELONA DESCONEGUDA

LES MASIES AL PLA DE BARCELONA

Al meu avi Pere, que feia planter al Pla de Barcelona
Josep Maria Vilarrubia

Quasi tots els historiadors coincideixen en assegurar que la massia té un origen romà.

Les poderoses famílies romanes, que habitaven al Laci, varen decidir canviar llur residència i marxar a les grans propietats que tenien a «províncies». Indret on hi havia abundants aliments (oli, blat, vi) i amb un clima benigne.

Així fou formada la «vil·la». N'hi havia de dos tipus la urbana i la rústica.

Totes aquestes «vil·les» queden arruïnades amb la invasió dels bàrbars. Algunes de les quals queden dempeus i es converteixen en «castrum» castells.

Amb la pau reneixen les cases del camp i s'en fan de noves, algunes d'elles construïdes sobre els fonaments de l'antic assentament.

Com si la història fos una sèrie de fets repetitius, la vinguda dels àrabs va arruïnar altra volta al camp i la vil·la.

Poc després els àrabs van millorar els conreus de la terra, a partir d'uns sistemes de regadiu força interessants.

A mesura que els cristians van recuperant terreny, aquest serà governat per un marquès. La peça de terra serà governada per un «marquès», la terra es coneixerà per la «Marca Hispànica».

El senyor feudal reparteix part de les terres per ell conquerides, aquestes peces de terra es coneixien amb el nom de «masada» o «mas», d'aquestes paraules va aparèixer el mot «massia».

En aquestes unitats econòmiques a més de la casa com a habitatge hi ha uns elements força importants, els corral amb el bestiar, el pou amb l'aigua i els colomars.

Arquitectònicament hi ha quatre tipus de masies, segons el clima de l'indret on es troba situada la masia.

Els lligams entre els camperols i el senyor feudal eren molt durs, s'atenuen amb la Sentència Arbitral de Guadalupe, signada per Ferran II i que va fer disminuir les atribucions de la noblesa.

Alguns antics pagesos es converteixen en propietaris.

D'aquella època daten alguns elements artístics de l'art gòtic amb alguna resta de l'època romànica, com les portalades de mig punt.

Aquesta època floreixent queda estroncada a finals del s. XVII amb les partides de bandolers (recordem les figures d'en Serrallonga o d'en Roca Guinarda) i les diverses guerres que arruïnen al país.

El francès o el castellà, de vegades com a amic però també com a enemics, converteixen el nostre país en camp de laboratori dels seus enginyers militars.

Acabada la Guerra de Successió, malgrat la derrota, és una època de prosperitat, el comerç amb Amèrica és ja una activitat reconeguda oficialment.

Al final de la centuria i al llarg del segle XIX les lluites contra el francès, carlines o les cantonals faran fortificar

les masies, per tal de què llurs propietaris poguin defensar-se.

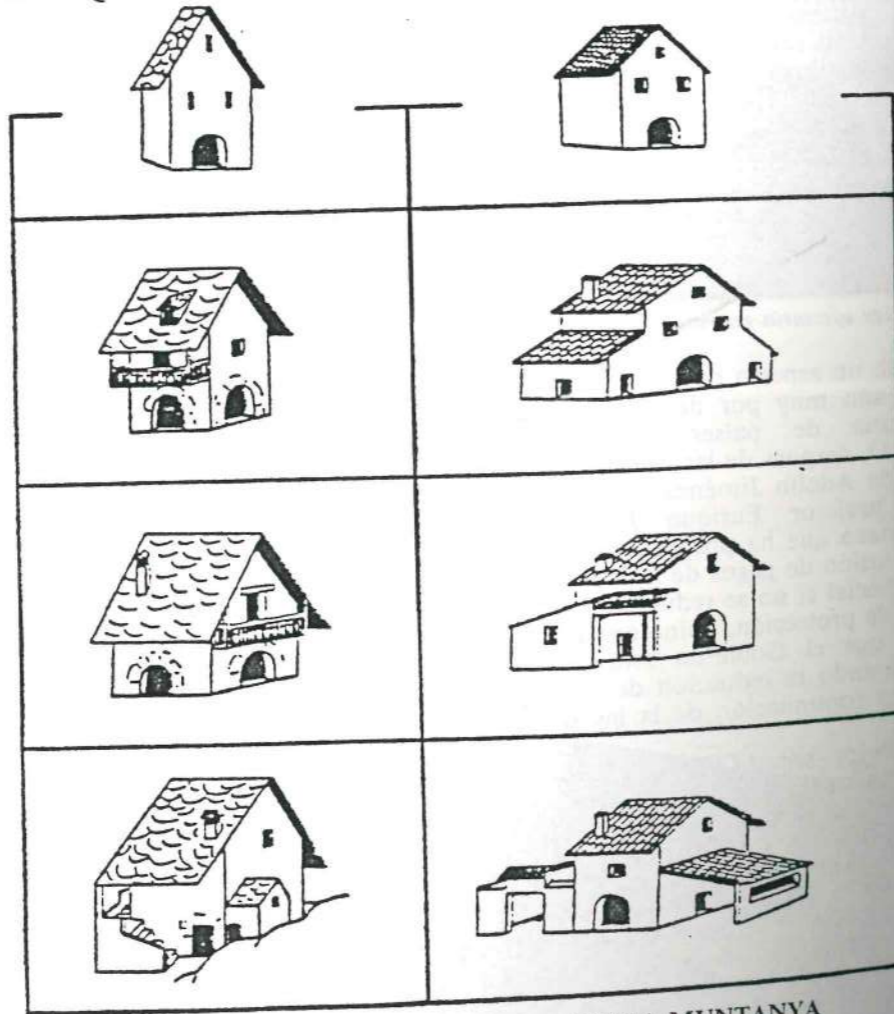
També és l'època que el segon fill o fadriner abandonà la casa i es taslladà a ciutat on iniciarà les activitats comercials i fabrils que van donar prosperitat i riquesa a casa nostra.

Tanmateix avui ens hem reunit un grup d'amics per a parlar de les masies al Pla de Barcelona.

Hi havia antigues poblacions, avui barris de la ciutat, on les activitats agrícoles tenien la màxima importància, així passava amb Sant Joan d'Horta a Les Corts de Sarrià.

En altres indrets les activitats principals eren relacionades amb la indústria i el comerç. Sant Martí de Provençals, Sant Andreu de Palomar i

ELS QUATRE TIPUS BÀSICS DE MASIA CATALANA...



ALTA MUNTANYA
Teulada d'angle tancat, feta amb llicorella, balconada de fusta coberta, i accés exterior.

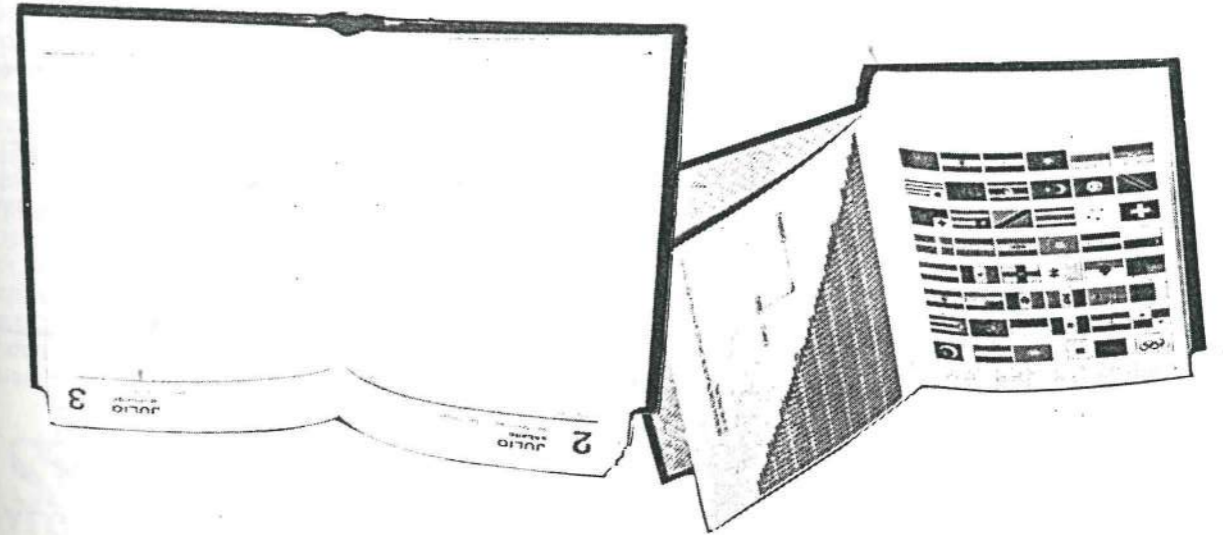
MITJA MUNTANYA
Teulada no tant tancada. Construccions laterals adjacents. Clos amb portal i porxo.

!!!NO TE LO PIERDAS!!!

El único DIETARIO pensado para el taxista

- Precio excepcional de 450 pts.
- Suplemento información general, con distancias entre ciudades de España y de Europa, etc.
- Direcciones de todas las organizaciones de la CSTATE (Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de España).
- Tarifas de todas las ciudades.
- Suplemento 8 páginas impresas con información exclusiva para los taxistas, de las obligaciones laborales, fiscales, IVA, revisión, cambios de aceite, etc.
- Resumen mensual.
- Día por página.
- Tapas de plástico grabadas en oro.
- Tamaño 1/8 (165 x 120 mm)

Este será tu DIETARIO - 1989 porque tiene para ti:



DIETARIO DEL TAXI 1989

LA BARCELONA DESCONEGUDA

Avui de les masies que queden dempeus destaquem a Cal Peretó, Cal Val Valent Petit (on hi ha un centre de jardineria), un passeig pel camí de la Cadena (on tenia una casa el germà d'en Rusiñol) ens transportarà al Santís rural, tenint a quatre passes el Cinyell de Ronda.

Tot seguit ens dirigirem a les Corts de Sarrà. Estudiarem Can Planes, la Torre Rodona i les quadres de Can Güell.

Can Planes té una anèdota força divertida.

Construïda l'any 1702, en els seus camps s'hi cullien ordi i civada, cervessa.

Un dia, al segle passat, el general Manuel Pavía i Lacy era d'inspecció per aquests rodals.

Va comprovar, tot seguit, que un grup de gent armada carlinos o republicans (segons les versions), intentaven perseguir-lo per tal d'empresonar-lo. Pavía va arribar a la masia on els masovers van canviar el lluxós vestit de militar pel d'un senzill pages.

Quan l'enemic va arribar a la masia va comprovar que un grup de camperols eren els únics estadants de la casa.

Agrait el General Pavía va lliurar als masovers i llur descendència de realitzar el servei militar, privilegi que es va conservar fins a l'any 1936.

Abans d'arribar a Sant Vicenç de Sarrà contemplarem la façana dels picadors de l'antiga finca Can Güell. A l'indret on avui hi ha el palau malanomenat de Pedralbes era una masia de la família Güell.

Som ja a Sarrà, de seguida veurem la façana d'una altra masia. Can Ca- nei de la Riera, avui seu d'una entitat esportiva (Can Planes també és la seu d'una altra entitat).

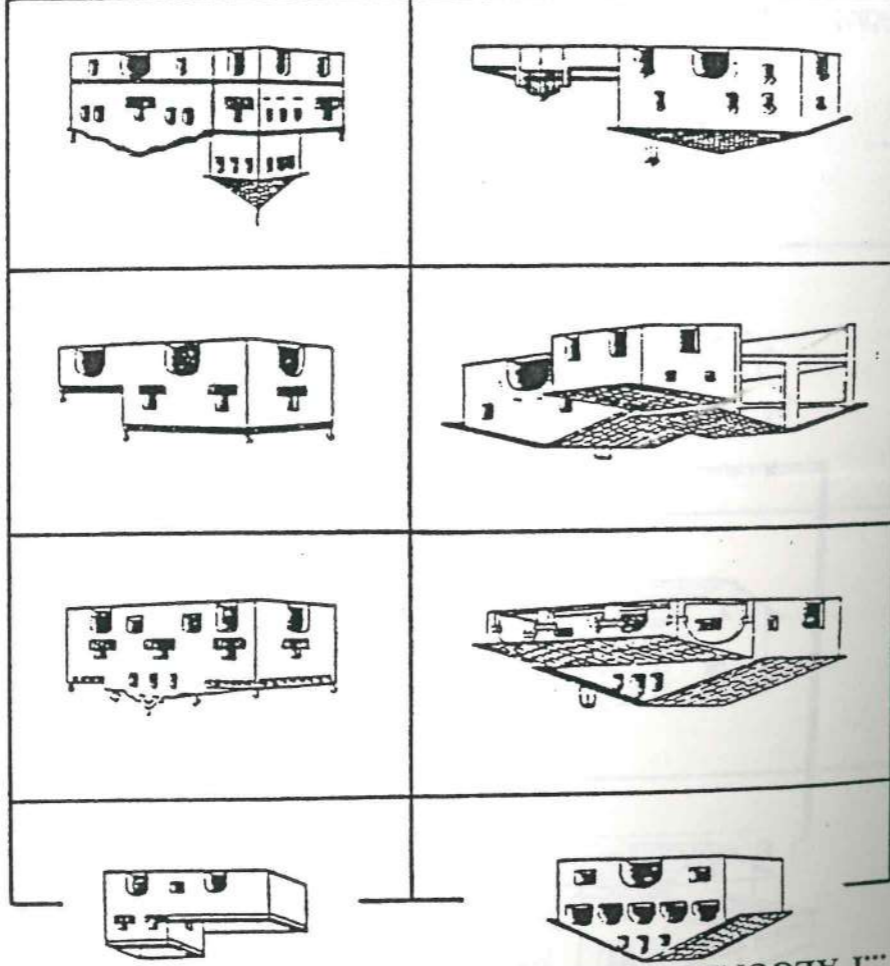
La família propietària de Can Ca- nei de la Riera tenia una altra casa al nucli sarranenc, Cal Canet de la Vila. No podem acabar l'excursió sense contemplar l'edifici que era una ma- sia, fou transformat en palauet a fi- nals de segle passat i que avui és una dependència de l'Ajuntament de Bar- celona.

Som a Can Ponsica.

Amb aquest recorregut hem pogut contemplar part del nostre patrimoni, part de la nostra història. Que us hagi agradat i que entre tots ho continuem respectant, aquest seria el meu desig.

Josep M. Vilarrubia-Estrany

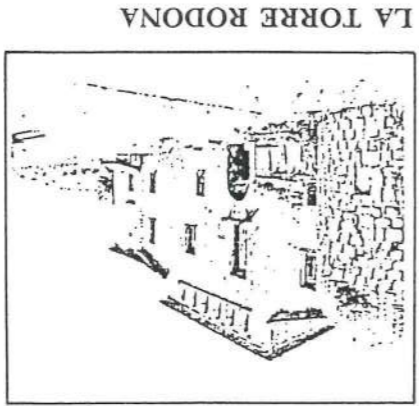
...I ALGUNES DE LES SEVES VARIANTS



COSTA
Terrat. Desapartit del segon pis i de les golfes. Torratxa.

TERRA PLANA
Teulada cada vegada més oberta. Golfes amb galeria. Porxada i clos adjacent.

ren recloesses, amb alguna excepció, a la Bordeta o a la rodalia coneguda per «Marina de Sants», indret avui ocupat, en part, per la Zona Franca. Eren terrenys molt fèrtils i els seus productes tenien una bona i segura clientela amb la veïna Barcelona.



LA TORRE RODONA

Santa Maria de Sants pertanyen a dita categoria.

No podem oblidar les grans finques del Pla de Barcelona que a mitjans del segle passat (o fins i tot un xic abans) van convertir les antigues masies en «torres de Barcelona» (ja que barcelonins eren els seus estadants) o en petits paluers. Recordem a Can Semilosa (St. Vicenç de Sarrà), Torre Castanyer (Sant Gervasi de Cassolès) o La Fontana o la Virreina (a Gràcia).

Avui ens centrarem en tres nuclis, un de cada tipus dels indicats, pertanyent als antics municipis de Santa Maria de Sants, Les Corts de Sarrà i a Sant Vicenç de Sarrà.

Iniciem el recorregut per Sants, fàra uns cinquanta anys que aquest antic municipi tenia encara unes 200 cases de pages.

A mitjans del segle passat la vinguda dels vapors i d'altres indústries va fer recular les masies, les quals queda-

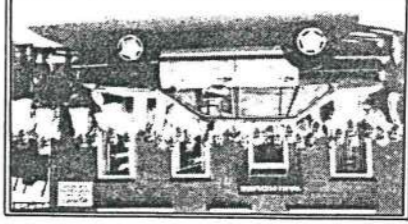
ESPECIAL LONDRES

LOS TAXISTAS VIAJARON A LONDRES

BUENOS DIAS, LONDRES!

Un grupo de taxistas españoles fueron recibidos en el local de la LTDA (Asociación de Taxistas Londinenses) por el Secretario General, Harry Feigen, durante su reciente visita a Londres. Eru al- rededor de doscientos cincuenta taxistas, muchos de ellos miembros del sindicato más grande de Barcelona, los cuales hablaban terminado un curso de inglés de seis meses de duración, anticipándose así a los Juegos Olímpicos del 92 y queriendo practicar sus habilidades en Londres.

La revista española «TAXI LONDRES» ha publicado una serie de gramática inglesa básica, escrita por Alfonso Corcuera Linares, quien estuvo presente en la LTDA. La visita fue organizada



«BUENOS DIAS, LONDRES!»



Esta es la reproducción de la revista de una asociación inglesa que saludaron a los taxistas de Barcelona.

por el Departamento de Convenciones de Barcelona con la cooperación del Departamento de Turismo de Londres, ambas entidades proporcionaron a algunos taxistas la oportunidad de aprender acerca del gremio del taxi londinense. En la LTDA, Harry Feigen saludó al grupo de taxistas conduciendo por la organizadora, Mercè Sala, presidenta de la Entidad Metropolitana del Transporte en la puerta de «La Casa del Taxi» en Woolfield Road, donde los taxistas barcelonenses se habían tratado con ellos un taxi que circulaba por las calles de Barcelona.

Junto con el presidente, Bill Thorpe, el Secretario General dirigió a los taxistas a la sala de juntas de la LTDA, antes de ser llevados a visitar su sala de control por computadora dotada con una avanzada tecnología.



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

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 cualquier 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)

ESPECIAL LONDRES

autobuses de dos pisos y los vagones del metro londinense.

Volvimos hacia Londres con una muy grata impresión de todo lo que habíamos visto. Paramos a tomar un café en el mismo lugar que a la ida.

Llegábamos a Londres a las 19 horas y el autocar dejó a cada uno de los participantes en la visita, en la puerta de su hotel.

Rafael Arnal

MALA ORGANIZACION

El viaje, a pesar de que ha representado una agradable experiencia para muchos de nosotros, ha dejado mucho que desear en cuanto a organización. Mientras al parecer era la Administración

la responsable de la organización y de hecho así consta en el reportaje que publica la revista «TAXI The voice of the cab trade» de Londres, ninguno de técnicos ni políticos que acompañaban a la expedición se preocupó que todo funcionara correctamente. Los hoteles estaban mal contratados, la gente dispersa, no se había previsto el acompañamiento de un guía, ni los traslados en el centro de la ciudad o en las posibles excursiones. Los que optaron por moverse un poco y conocer la situación del taxi en aquella ciudad debieron pagar de su bolsillo todos los gastos, hasta el uso del propio autocar que nos había acompañado desde Barcelona.

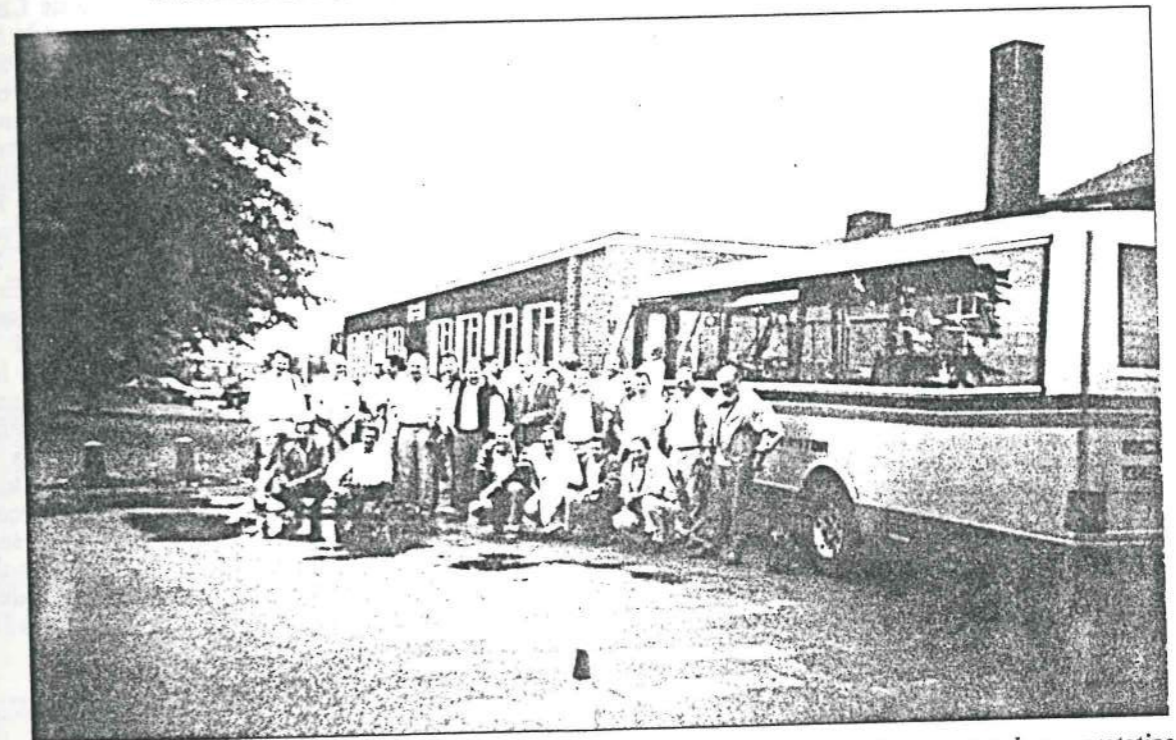
La EMT no había previsto, tampoco, el acompañamiento de uno o varios taxis, para mostrar a los londinenses cómo son los taxis barceloneses. Al parecer y dándose cuenta de su error, un técnico contrató en el aeropuerto, de

prisa y corriendo, a un profesional que no estaba ligado a la escuela ni a ninguna de las organizaciones sindicales que acompañaban a la expedición, por una cifra astronómica, que hubiera hecho más servicio si se hubiese destinado a subvencionar el viaje.

Nadie ha dado cuentas del dinero que costó el viaje, ni tampoco nadie ha explicado el por qué de la desorganización. La comisión gestora se ha desentendido del asunto y todo el mundo echa las culpas a los demás. El STATC quiere pedir, desde estas páginas, a la citada comisión, que informe por escrito, de los mencionados fallos, al igual que solicita de la EMT explique cual ha sido su intervención en la organización de este desastroso viaje y si ha realizado alguna dotación económica nos la haga conocer para saber si hay o no que pedirle responsabilidades a alguien.

ESPECIAL LONDRES

VISITA A LA FABRICA DEL METROCAB EN BIRMINGHAM



La representación barcelonesa ante el local de la METROCAB, donde se está construyendo un prototipo de coche inglés aplicable a la ciudad de Barcelona. La fábrica está en Birmingham.

La experiencia de un taxista

Una de las fases más interesantes de nuestro viaje de fin de curso a Inglaterra, fue la visita a la fábrica del METROCAB situada en Birmingham.

BIRMINGHAM es la segunda ciudad de Inglaterra por su tamaño. Está situada a 176 km. de Londres. Es una ciudad eminentemente industrial y con gran cantidad de mano de obra especializada. La gran mayoría de sus industrias son de: fabricación de automóviles, armas de fuego, maquinaria eléctrica, caucho, plásticos y productos químicos.

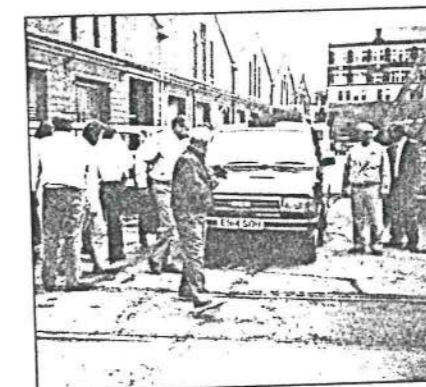
La visita era para el día 6 de julio, pero el día anterior por la tarde, tuve que buscar en los 3 hoteles londinenses que hospedaban a los compañeros, personas interesadas en ir a visitas a la fábrica del METROCAB.

La fábrica puso a nuestra disposición un pequeño autobús de 35 plazas para hacer el viaje desde

Londres hasta Birmingham. Salíamos a las 8'30 de la mañana en compañía del Sr. Cherez -director comercial de la empresa en Barcelona-.

Pudimos observar los bonitos paisajes de las afueras de Londres, así como las poblaciones enteras de casas unifamiliares...

¡¡El sueño de cualquier persona



Los taxistas catalanes pudieron visitar la fábrica y preguntar sobre este modelo.

que vive en un bloque de 5 pisos o más!!

Antes de llegar a Birmingham paramos a desayunar en un pintoresco bar y la Compañía METRO CAMELL WEYMANN corrió con los gastos del mismo.

En la fábrica nos esperaban el director y el ingeniero jefe de diseño. Tras saludarnos, nos acompañaron al club de la fábrica donde pudimos degustar una típica comida inglesa.

Tras una pequeña tertulia comenzamos la visita a la factoría.

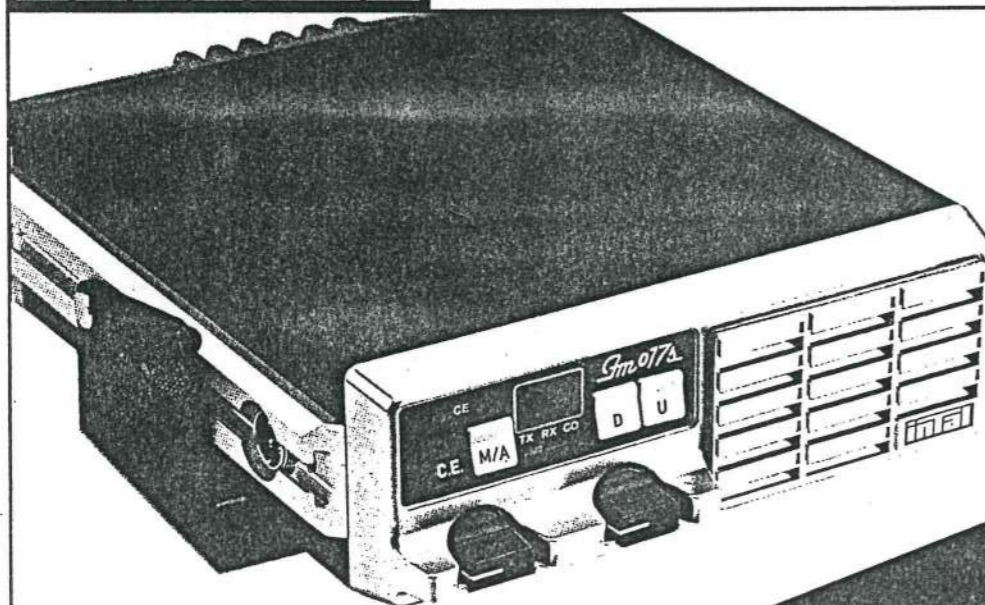
Una de las primeras cosas que me llamaron la atención fue que fabrican un autovul que realiza un círculo de 7 m. de diámetro.

Todo el montaje en cadena, se hace manualmente, es una tarea casi artesana.

Tuvimos la oportunidad de preguntar directamente a los obreros cuestiones que nos interesaban.

En la factoría además del autovul METROCAB se hacen los

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

INFORMACIONES

taxis, el S.T.A.T.C. ha mantenido múltiples reuniones con este departamento sin resultado visible. Ya es de todos sabido, el descontrol que opera en las paradas del centro de la ciudad, las cuales se han convertido en un aparcamiento para coches particulares y autocares sobre todo en:

- Corte Inglés
- Ronda San Pere -Vergara.
- Media parada del Parque de la Ciudadela está sin pintar.
- La parada de la policlínica Platon así como una señal de la misma están sin pintar.

- Falta poner una parada en el Hotel Dervi y repintar las paradas de Vergara por el asfaltado.

Un hecho muy discriminatorio es que se han tomado la libertad de haber borrado la parada de las Ramblas de Santa Mónica sin contar con el sector y la han invadido de coches particulares.

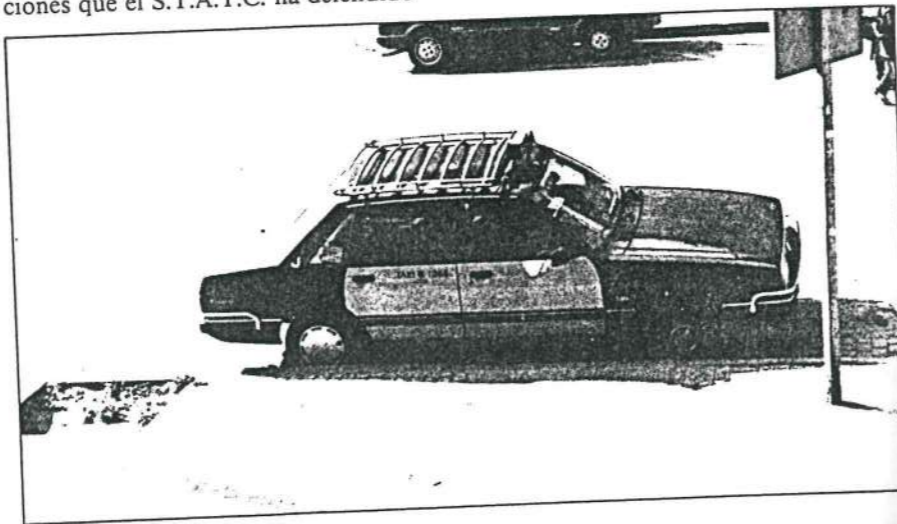
Las señales de fuera de zona están costando a la E.M.T. un esfuerzo tan grande como el que le está costando a nuestra ciudad la construcción del estadio para los Juegos Olímpicos, quizá con un poco de suerte las tendremos para el 92.

Nosotros creemos que si la E.M.T. nos obliga a cumplir con una serie de formalidades justo es que ellos por su parte lleven a cabo su trabajo velando por el sector e intentando eliminar estas deficiencias.

El S.T.A.T.C. valora como una acción muy positiva la abolición de 6.000 carnets de taxista, cumpliéndose poco a poco una de las reivindicaciones que el S.T.A.T.C. ha defendido

con ahínco «El taxi para quien lo trabaja». Con esta nueva concepción en unos años quedarán unos 500 taxistas asalariados y posiblemente habrá un conductor por taxi.

Por último, recomendaremos prudencia a partir de agosto, ya que el Ayuntamiento de Barcelona elevará las multas por estacionamiento indebido a 10.000 pts.

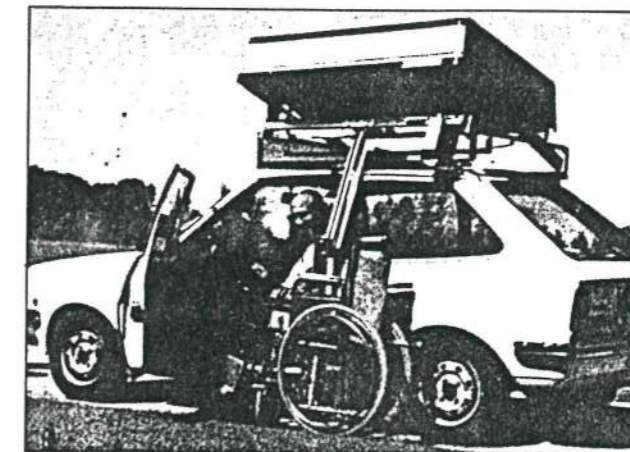


INFORMACIONES

NUEVO SISTEMA DE AYUDA A LA CONDUCCION PARA INVALIDOS

Una empresa londinense ha creado un nuevo sistema que permite a una persona inválida, trasladarse hasta el vehículo en su propia silla de ruedas, que será recogida mecánicamente. Sólo es necesario instalar en el techo del coche una especie de maletero suplementario que lleva incorporado un brazo hidráulico. Este brazo recoge la silla que el usuario ha dejado aparcada al lado de la puerta del conductor, mientras él se ha introducido en el interior del vehículo. Al lado del volante se hayan situados los botones de mando que permitirán al inválido accionar, desde su asiento, el brazo hidráulico. Este recogerá la silla y la introducirá en el citado maletero del techo donde quedará resguardada de las inclemencias del tiempo. Al llegar a su lugar de destino el conductor no tendrá que hacer nada más que apretar el botón de bajada, el brazo dejará la silla, de nuevo, al lado del conductor para que éste pueda desplazarse tranquilamente por las calles de la ciudad.

Este sistema, absolutamente innovador, permite que algunas de las barreras arquitectónicas, que padecen la mayoría de los incapacitados físicos, queden relegadas a un segundo término, ya que pueden moverse con su propio coche, adaptado a su incapacidad, sin tener que estar pendiente de los transportes públicos, ni de la ayuda de terceras personas. Un sistema que deseamos se patentice o se importe próximamente en nuestro país.



Este sistema permite al incapacitado físico o inválido acercarse con su propia silla de ruedas hasta la puerta del vehículo. Un brazo hidráulico recogerá la silla.



LA U.I.B. INFORMA

La U.I.B. desea informar a los afiliados al S.T.A.T.C. y al resto de los compañeros del sector sobre varios temas de interés:

1.º La elaboración de un estudio sobre el aumento de tarifas del taxi, puesto que estas se han de aprobar a primeros del 89. A nivel informativo, y con el objetivo de evitar malas interpretaciones y confusiones os haremos saber que el S.T.A.T.C. y la E.M.T. llegaron a un acuerdo según el cual, a primeros de cada año las tarifas deberán estar aprobadas.

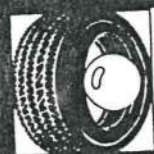
2.º La asamblea de la U.I.B. se

celebrará en octubre y seguramente tendrá carácter extraordinario. En relación con la misma me gustaría pedir vuestra asistencia, puesto que, participando todos podemos conseguir lo mejor para el sector. Aprovecho para deciros que cualquier sugerencia se tendrá en cuenta y recordaros que cualquier problema nuestro es nuestro. Si acudís a nosotros intentaremos ayudaros y orientaros.

3.º La E.M.T. está poniendo un cierto orden dentro del sector, si bien, en el tema de las sanciones parece que no van muy bien encaminados. Al 99 % de las sanciones por faltas

leves se les aplica un castigo extremadamente duro. Según las propias estadísticas de la E.M.T. dentro de este 99 % se encuentran compañeros honrados y trabajadores. Nuestra opinión es que dichos expedientes deberían ser cerrados si no existen pruebas claras y diáfanas; ya que estos contribuyen a crear una mala imagen del buen profesional.

Por lo que se refiere a los técnicos de la E.M.T. que se encargan de n tema de las paradas, carriles bus-taxi, de las señales de principio y final de zona, así como de la estética de los



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!!

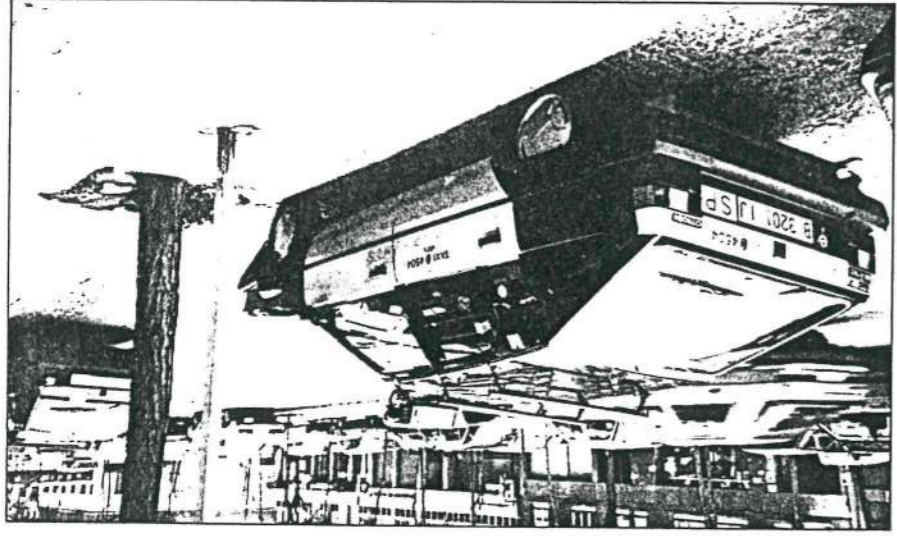
Vd. saldrá ganando !!

Gran Capitán, 1 SANT JOAN DESPI

INFORMACIONES

VEHICLES MÉS VENUTS ENTRE ELS TAXISTES

EL 1987: (a Barcelona)



Renault	473
Opel	323
Seat	260
Citroën	218
Ford	178
Volkswagen	140
Fiat	88
Talbot	35
Altres	65

Aquesta és la última estimació de quines han estat les marques de més acceptació entre els taxistes de Barcelona. «Renault» i «Opel» obren una llista de 1.780 vehicles, quasi un 20 % del total de la flota de taxis de la ciutat.

CATALUNYA

NOVES TARIFES A SABADELL

Contra aquesta resolució, la qual no exhaurirà la seva admistrativa, hi cap la interposició del recurs de Preus de Catalunya. Comissió de Preus de Catalunya, en el termini d'un mes a comptar des de la notificació de la present resolució. La qual cosa us comunico pel vostre coneixement i als efectes oportuns.

Avis per telèfon (no es podrà baixar la bandera fins que l'usuari pugui al vehicle) 60,- ptes.
 Serveis especials
 Enterraments 2.500,- ptes.

Pel proper expedient de revisió tarifària, s'hauran de valorar en el seu plantejament inicial els ingressos en concepte de suplementos o d'altres que pugui tenir, en general, el sector.

Presidente del Consejo de Redacción: MIGUEL TOMAS ROMERO
 Consejo de Redacción: JOSÉ DELTORO, RAFAEL CARMONA
 Director: PAU BOLANOS
 Secretario de Redacción: FRANCISCO MÚRILLO
 Colaboradores: RAFAEL ARNAL MANEZ
 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:

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

Renault	473
Opel	323
Seat	260
Citroën	218
Ford	178
Volkswagen	140
Fiat	88
Talbot	35
Altres	65

Aquesta és la última estimació de quines han estat les marques de més acceptació entre els taxistes de Barcelona. «Renault» i «Opel» obren una llista de 1.780 vehicles, quasi un 20 % del total de la flota de taxis de la ciutat.

El departament de Comerç, Consum i Turisme de la Generalitat ha aprovat les noves tarifes del taxi a Sabadell. Aquesta és l'acta:

Com a Secretari de la Comissió de Preus de Catalunya, us comunico que a la reunió del passat 26 de juliol, es procedí a la resolució de l'expedient de referència, i d'acord amb les atribucions que conferixen a aquesta Comissió el Decret 113/86, de 20 de març, i el títol primer del Decret 127/86 de 17 d'abril, es va resoldre el següent:

Autoritzar les següents tarifes amb IVA inclòs, que podran aplicar-se a partir del dia següent de la recepció d'aquesta resolució.

Baixada de bandera	90,- ptes.
Km. recorregut	48,- ptes.
Hora d'espera	1.000,- ptes.
Suplements	60,- ptes.
Servei nocturn	60,- ptes.
Servei festius	60,- ptes.

No te la juguis

Posat casc, tingues cap



Ajuntament de Barcelona
 ÀREA DE CIRCULACIÓ



**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 MANOS HACIA EL FUTURO.

