

taxi LIBRE

DICIEMBRE 1989

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSIÓN NACIONAL
2.^a ÉPOCA, AÑO X N.º 61



EL PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN EUROPEA DEL TAXI EN BARCELONA

ENTREVISTA A JOAN TORRES, CONCEJAL DE CIRCULACIÓN

PROPUESTA DE NUEVAS TARIFAS SOLICITADAS POR EL STATC

taxitronic 22



Repetidor

LA MAS ALTA TECNOLOGIA EN EL MINIMO ESPACIO

taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSIÓN NACIONAL
2.ª ÉPOCA, AÑO X N.º 61



CONFEDERACION
DEL TAXI DE ESPAÑA



Primera revista del Taxi de España
Fundada el año 1980

EDITORIAL

Los días 12, 13, y 14 de Enero se celebrarán en Barcelona las II Jornadas Europeas del Taxi. Estas jornadas han sido organizadas por nuestro Sindicato, el STATC, con la colaboración del Ayuntamiento, la Generalitat, la Diputación y la Entidad Metropolitana del Transporte.

La Organización de estas Jornadas van a ser todo un reto para el STATC, ya que en ellas van a participar representantes de los 12 países que forman la Comunidad Económica Europea, la CEE. La imagen que sepamos dar a Europa de nuestra organización la vamos a dar esos días, por eso es tan importante que todo el mundo intente hacerlo lo mejor posible, más si se tiene en cuenta que también van a asistir como invitados representantes de la Confederación del Taxi de España, de la cual formamos parte, así como invitados de la Administración Europea, Central, Autónoma y Local.

Es por tanto y posiblemente el evento más importante sobre el taxi que nunca se haya celebrado en nuestro país durante la ya larga historia del sector.

El Sindicato desea volcar todo su esfuerzo en la organización de las citadas Jornadas, ya que su desarrollo va a determinar una propuesta común de todas las organizaciones que conforman la Confederación Europea del Taxi. Además estas Jornadas deben servirnos para desmitificar nuestra imagen ante los estamentos comunitarios de Bruselas. Demostrar que nuestros problemas son los mismos para cualquier taxista en cualquier país: las tarifas, la circulación, la amortización del vehículo, la seguridad social... etc., el mecanismo es idéntico. El intercambio de experiencias nos va a servir para recoger todo aquello de positivo que nos puede traer Europa y evitar todo lo negativo que exista en el sector para nuestra organización.

Estas jornadas nos van a permitir demostrar de nuevo a la Sociedad catalana y también a la estatal que somos la única organización representativa del Sector.

SUMARIO:

	PÁGINAS		
Bases para una Ley de Tráfico	4	Tarifas del Taxi en toda España	13
Propuesta de nuevas tarifas del STATC	10	Entrevista al Presidente de la Confederación Europea del Taxi	20
Zona peatonal en BARNA-CENTER . .	12	Entrevista a Joan Torres, concejal de Circulación .	22
		Mujeres al volante del taxi	26
		Participantes en las II Jornadas Europeas del Taxi	28
		La COPE sigue regalando taxis	32
		CETRAMSA lanza una línea de productos de promoción del taxi . . .	33
		Salto del Caballo por Tario Rubio	34

BASES PARA UNA LEY DE TRÁFICO

VÍA LIBRE A LA REFORMA DEL CÓDIGO DE CIRCULACIÓN

La Ley de Bases, a la que tendrá que ajustarse la redacción del futuro Código de la Circulación, ya ha sido publicada en el BOE del pasado 27 de julio. Sin embargo, el conductor no se va a encontrar de improviso con una normativa novedosa que afecte a su comportamiento, ya que el «viejo» Código de 1934 ya había sido paulatinamente adaptado. Precisamente, ordenar y racionalizar ese texto, que, hace 55 años, se calificó de «profuso y confuso», y, sobre todo, la exigencia constitucional de que este tipo de normativa ha de tener rango de Ley ordinaria, han llevado a la aprobación de unas bases que, antes de un año, permitirán el articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

SI UD. NECESITA UN TAXI LLAME A



BARONA - TAXI S.C.C.L.

357 77 55



A SU SERVICIO LAS 24 H.

Es un servicio del STATC

Paseo Carlos I, 82 - 0818 BARCELONA - Tel. 300 23 14

La Ley de Bases que establece el objeto, alcance, principios y criterios a los que deberá ceñirse la futura Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial ha sido aprobada por las Cortes y sancionada por el Rey, la importancia del fenómeno del tráfico, que afecta a la totalidad de la vida ciudadana, la necesidad de adaptar la norma a los principios constitucionales y razones jurídicas específicas han determinado que la nueva norma fundamental sobre tráfico tenga rango de Ley.

El actual Código de la Circulación se remonta a 1934, por lo que tanto su estructura como desarrollo respondían a unas circunstancias de tráfico diferentes a las actuales. A pesar de ello, se fueron introduciendo modificaciones —casi una al año— para actualizarlo en función de los nuevos tiempos y de los reglamentos internacionales. Pero paralelamente no se había «limpiado» de multitud de normas obsoletas e innecesarias, por lo que, si ya en origen el Código había sido calificado por los especialistas de «profuso y confuso», en la actualidad estos calificativos se quedan cortos.

CONVENIENTE E IMPRESCINDIBLE

Así pues, por un lado resultaba muy conveniente ordenar y racionalizar un texto que aún hablaba preeminentemente de vehículos tirados por caballerías. Por otro lado, el Código había sido aprobado por Decreto, mientras que la vigente Constitución Española requiere que cualquier normativa que restrinja derechos o imponga sanciones tenga rango de Ley ordinaria. No obstante, al tratarse de una norma preconstitucional, mantenía su legalidad apreciada por el propio Tribunal Constitucional, aunque era necesario no prolongar indefinidamente una situación de claro matiz transitorio.

Al tratarse de una Ley de Bases, es inaplicable por sí misma y precisa de un desarrollo, en forma de Decreto Legislativo,

para el que el Gobierno dispone de un año. En cuanto a su estructura, consta de nueve bases, de las que vamos a hacer referencia a aquellas que tienen mayor trascendencia para los usuarios.

Las bases cuarta y quinta se refieren a normas de circulación y señalización y no es previsible que el desarrollo de las mismas implique una alteración de los comportamientos exigibles en la actualidad. Tampoco implican grandes novedades las bases sexta y séptima, referidas a las «autorizaciones administrativas y las facultades cautelares de la Administración». Ya desde sus orígenes, el tráfico ha sido un fenómeno sujeto al régimen de autorización; permiso de circulación, de conducción, etcétera, que subsisten con características análogas, sujetas únicamente a las variaciones que dimanen de acuerdos internacionales. Asimismo, la Administración mantiene su facultad de tomar medidas, cuando las circunstancias lo aconsejen, encaminadas a prevenir accidentes.

En cuanto a las bases octava y novena, referidas a infracciones y sanciones, y al procedimiento sancionador, hay que señalar que las cuantías aumentan significativamente y que, según se califi-

quen de leves, graves y muy graves, pueden llegar hasta 15.000, 50.000 y 100.000 pesetas, respectivamente, con independencia de algunas de marcado matiz económico, que pueden alcanzar la cuantía de 250.000 pesetas.

La graduación de las sanciones se realizará en función de la gravedad y trascendencia del hecho, del peligro potencial creado y de los antecedentes del conductor. Por otra parte, las infracciones graves y muy graves pueden llevar aparejada la suspensión del permiso de conducir por un período de hasta tres meses, mientras que la conducción sin haber obtenido las autorizaciones necesarias puede ser sancionada con multa de hasta 250.000 pesetas.

Asimismo, la Ley establece el principio de solidaridad y cooperación respecto al titular del vehículo, de tal forma que, de no colaborar en la identificación del conductor infractor, incurrirá a su vez en una infracción grave, sancionable con multa de hasta 50.000 pesetas.

Por último, la Ley tiene un espíritu delimitador de competencias y de coordinación de las administraciones implicadas, con el fin de conseguir mayor efectividad. Así, da rango legislativo al /...



La Ley establece que los ciudadanos colaboren con los agentes de la autoridad.

REPORTAJE

.../ Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, que sustituirá a la actual Comisión Nacional de la Seguridad de la Circulación Vial. No obstante, reproducimos el texto íntegro de la Ley de Bases, publicada en el BOE de pasado 25 de julio.

18/1989, DE 25 DE JULIO, LEY DE BASES SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL

JUAN CARLOS I
REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vierten y entendieren.

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley:

El vigente Código de la Circulación, aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934, fue un instrumento jurídico que permitió, con las necesarias adaptaciones, la ordenación del tráfico en una época caracterizada por su espectacular crecimiento, con trascendental repercusión, tanto en la circulación urbana como interurbana.

Sin embargo, la exigencia de una nueva regulación que sustituya al Código de la Circulación hoy en vigor, vienen impuesta tanto por adaptar la norma a los principios de la vigente Constitución, como por la necesidad de disponer de un instrumento legal idóneo para afrontar la solución de la actual problemática, no contemplada, en toda su amplitud, por la anterior normativa.

La magnitud del fenómeno de la circulación, con su trágico índice de siniestralidad, ha movido a la Administración a abandonar la primitiva concepción, puramente policial, de su actuación, para pasar a un planteamiento activo de la misma, orientada a promover la seguridad



El conductor no se va a dar casi cuenta de la nueva normativa, ya que ésta recoge el «viejo» código.

de la circulación y la prevención de accidentes, tanto en carretera como en zonas urbanas.

El empleo de la Ley de Bases como instrumento normativo previsto en el artículo 82 de la Constitución para determinar los principios y criterios que han de seguirse en su posterior regulación obedece a una doble motivación: Por un lado, la de revestirla del rango legal requerido por su importancia y por amparar el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración en la ordenación del Tráfico. Y, por otro, para permitir que el Gobierno, en el desarrollo de la misma, disponga de un instrumento normativo idóneo, como es el Decreto Legislativo, para adaptar la regulación objeto de esta Ley de Bases, y con el alcance en ella previsto, a la multiplicidad de supuestos que la ordenación del tráfico comporta; la complejidad técnica de toda regulación sobre tráfico y seguridad vial aconseja no someter la normativa en todos sus extremos a la consideración de las Cortes Generales y sí establecer las bases para la regulación legal en materia de tráfico, circulación de vehículos y peatones y seguridad vial.

El desarrollo de las competencias de las distintas Administra-

ciones habrá de realizarse bajo principios de estrecha colaboración entre ellas, especialmente entre la Administración del Estado y las Corporaciones Locales.

ARTÍCULO ÚNICO

Se autoriza al Gobierno para que, a propuesta del Ministro del Interior y previo dictamen del Consejo de Estado, apruebe, en el plazo de un año, el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con sujeción a los principios y criterios que resultan de las siguientes.

BASES

BASE PRIMERA

Objeto

Establecer una regulación legal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

BASE SEGUNDA

Competencias

1. Regulará el ejercicio de las competencias que, de acuerdo con la Constitución y los Estados

REPORTAJE

BASE CUARTA Normas de circulación

1. Las normas de circulación para los vehículos, así como aquellas que por razón de seguridad vial hayan de establecerse para la circulación de peatones y animales por las vías de utilización general, se acomodarán a las reglas de la Convención de la Circulación Vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968, y el Acuerdo Europeo, complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971.

2. Se establecerán las medidas necesarias para evitar cualquier situación de peligro o entorpecimiento de la circulación por parte de los usuarios de la vía y se regularán los elementos de seguridad activa y pasiva, así como su régimen de utilización y los casos en que ésta tendrá carácter obligatorio.

3. Se establecerán los derechos y obligaciones de los usuarios de las vías de utilización general.

En particular, los conductores quedarán especialmente obligados a circular de manera diligente, guardando las distancias precisas, garantizando su propia libertad de movimientos y absteniéndose de ingerir cualquier sustancia que disminuya o perturbe sus facultades, así como a someterse a las pruebas que para su detección se determinen, pudiéndose realizar, a este efecto, controles preventivos de carácter general, de acuerdo con los programas que establezca la Administración.

4. Se regularán las condiciones técnicas y la inspección de los vehículos a motor y sus remolques, así como las actividades industriales que por su objeto afecten de manera directa a la seguridad de la circulación vial. /...



MONTEPIO DE CONDUCTORS

SANT CRISTÓFOL. 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

.../ 5. Las normas de circulación canalizarán el tráfico por la derecha del sentido de la marcha del conductor.

BASE QUINTA

Señalización

1. Los símbolos de señalización se acomodarán a los modelos establecidos por la Convención sobre señalización vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1958; al Acuerdo Europeo complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971, y a su Protocolo adicional sobre marcas viarias, abierto a la firma en Ginebra el 1 de marzo de 1973.

2. En todo caso, el orden de prioridad entre los distintos tipos de señalización será el siguiente:

1. Señales y órdenes de los agentes de la circulación.

2. Señales de balizamiento fijas o variables.

3. Semáforo.

4. Señales verticales de circulación.

5. Marcas viales.

3. Con carácter complementario de las señales permanentes se podrán establecer, en función de las circunstancias del tráfico, otros tipos de señalización variables y de sistemas electrónicos de seguimiento y señalización automáticos.

BASE SEXTA

Autorizaciones administrativas

Se someterán al régimen de autorización administrativa previa las siguientes actividades: Circulación de vehículos, conducción de los mismos, reconocimientos de aptitudes psicofísicas de los aspirantes a conductores y ejercicio de la enseñanza de las normas y técnicas de conducción.

BASE SÉPTIMA

Medidas cautelares

Cuando se ponga en grave peligro la seguridad vial o se perjudique de forma también grave el interés público en el ámbito de las

materias reguladas por esta Ley, la Administración competente podrá acordar, durante la tramitación del correspondiente procedimiento, mediante resolución fundada, la suspensión cautelar de las autorizaciones administrativas previstas en la base anterior, procediéndose a la intervención de los documentos acreditativos. La suspensión del permiso de circulación podrá llevar aparejada la inmovilización o la retirada de los vehículos de la vía pública y el depósito de los mismos.

En las mismas condiciones de grave peligro para la seguridad vial y obstaculización o perturbación grave del tráfico, los Agentes de la Autoridad podrán acordar la inmovilización del vehículo o su retirada de la vía pública, debiendo, en tal caso, formular la correspondiente denuncia.

BASE OCTAVA

Infracciones y sanciones administrativas en materia de tráfico y seguridad de la circulación vial

1. Las infracciones a las normas de circulación se tipificarán de forma clara y precisa. Se clasificarán en leves, graves y muy graves.

Serán consideradas muy graves las infracciones a que hace referencia el párrafo siguiente, cuando concurren circunstancias de peligro por razón de la intensidad de la circulación, las características y condiciones de la vía, las condiciones atmosféricas o de visibilidad, la concurrencia simultánea de vehículos y otros usuarios de la vía, especialmente en zonas urbanas y en travesías de población, o cualquier otra circunstancia análoga que pueda constituir un riesgo añadido y concreto al previsto para las greves en el momento de cometerse la infracción.

Tendrán la consideración de infracciones graves las referidas a conducción negligente o temeraria, omisión de socorro en caso de necesidad o accidente, ingestión de sustancias que perturben o disminuyan las facultades psicofísicas del conductor, tiempos de conducción, limitaciones de velo-

cidad, prioridad de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido, circulación en sentido contrario al estipulado, paradas y estacionamiento en lugares peligrosos que obstaculicen gravemente el tráfico, circulación sin alumbrado en situaciones de falta o disminución de visibilidad o produciendo deslumbramiento al resto de los usuarios de la vía, circulación sin las autorizaciones previstas en esta Ley o sin matrícula o con vehículo que incumpla las condiciones técnicas que garantizan la seguridad vial, realización y señalización de obras en la vía sin permiso y retirada o deterioro a la señalización permanente u ocasional, y las competencias o carreras entre vehículos.

Las demás infracciones cometidas contra las normas de circulación tendrán la consideración de leves.

2. Las infracciones leves serán sancionadas con multa de hasta 15.000 pesetas; las graves, con multa de hasta 50.000 pesetas, y las muy graves, con multa de hasta 100.000 pesetas, salvo lo dispuesto en la legislación de transportes. Se podrán establecer reducciones porcentuales sobre la cuantía de las multas en los casos que se determinen.

En los casos de infracciones graves y muy graves podrá imponerse, además, la sanción de suspensión del permiso de conducir hasta tres meses.

Las infracciones a las normas reguladoras de la actividad de los centros de reconocimiento de conductores o de enseñanza, así como a las de la inspección técnica de vehículos y al régimen de actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial, y la conducción sin la autorización administrativa correspondiente, serán sancionadas con multa de 15.000 a 250.000 pesetas.

En aquellas infracciones de especial gravedad, la Administración podrá imponer, además, la sanción de suspensión de hasta un año de la correspondiente autorización o de la cancelación de la misma.

4. El Gobierno, mediante

REPORTAJE

Real Decreto, podrá actualizar la cuantía de las sanciones previstas en esta Ley, atendiendo a la variación que experimente el índice de precios al consumo.

5. Será responsable directo de las infracciones el autor de hecho que dé lugar a las mismas.

El titular del vehículo en el correspondiente registro lo será de las relativas a la documentación y a sus condiciones técnicas.

6. Se establece un especial deber de diligencia del titular del vehículo que le obligará a conocer y facilitar a la Administración todos los datos necesarios para identificar al conductor, cuando se hubiere producido una infracción, al objeto de poder dirigir contra éste el correspondiente procedimiento sancionador. El incumplimiento de este deber está sancionado como infracción grave.

BASE NOVENA

Procedimiento sancionador

1. Se regularán las especialidades tendientes a garantizar la cele-

ridad y sumaria del mismo, sin detrimento de las garantías individuales.

El procedimiento se iniciará mediante denuncia y no se podrá dictar resolución sin conceder previamente audiencia al interesado.

2. Las denuncias por infracciones de las normas sobre tráfico y seguridad vial formuladas por las Autoridades y sus agentes, en el ámbito de sus atribuciones respectivas, harán fe salvo prueba en contrario, respecto de los hechos denunciados, sin perjuicio del deber de aquéllos de aportar todas las que sean posibles sobre tales hechos.

3. Las infracciones prescribirán a los dos meses de su comisión. Las sanciones prescribirán al año de su firmeza.

4. Los procedimientos de cobro de las multas serán los establecidos en la legislación aplicable para las Administraciones que los hayan impuesto.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.-La Ley de Procedimiento Administrativo tendrá carácter supletorio en las materias reguladas por las bases séptima octava y novena y por el Texto Articulado que las desarrolle.

Segunda.-1. El Consejo de Estado dictaminará el proyecto de Decreto Legislativo que haya de aprobarse por el Gobierno en ejercicio de la delegación que esta Ley le confiere, de conformidad con los términos establecidos en su propia Ley Orgánica.

Por tanto, Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta Ley.

Palma de Mallorca, a 25 de julio de 1989.

JUAN CARLOS R.

El presidente del Gobierno
FELIPE GONZÁLEZ MÁRQUEZ ■

CONDICIONES ESPECIALES

PARA EL TAXI



Fresch Car, s.a.

AIRE ACONDICIONADO AUTOMÓVIL

ALARMAS

AUTORADIOS

SERVICIO OFICIAL



C/. Motores, 151-155. Nave 16

Tels. 432 30 69 - 432 20 77 08004 BARCELONA

TARIFAS

PROPUESTA DE LOS SINDICATOS STATC, UGT Y CGT PARA LA APLICACIÓN DE NUEVAS TÁRIFAS PARA EL PRÓXIMO AÑO

A finales del pasado mes de Octubre, José Deltoro Esteve en su calidad de Secretario general de la Unión Intercomarcal de Barcelona del Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi (STATC), presentó al gerente de la Entidad Metropolitana del Transporte, Joan Laporte, la siguiente propuesta de aumento de tarifas, que fueron igualmente refrendadas por los sindicatos U.G.T. y C.G.T.

ESTE SINDICATO

EXPONE:

Que, encontrándonos a dos meses aproximadamente de finales de año y tal y como se decidió en el acuerdo adoptado por las organizaciones profesionales representativas del sector (entre las que se encuentra el STATC), procede la presentación de la oportuna solicitud de aumento tarifario para el ejercicio 1990.

Que para el ejercicio en cuestión es preciso, tras estudiar las actuales características del servicio, realizar una profunda reestructuración tarifaria, sin que para ello sea necesario incrementar las mismas en un porcentaje superior al que proceda en el justificado aumento anual.

Es obvio que el servicio de taxis en Barcelona ha cambiado en función del incremento de circulación de la ciudad, así como en la forma de solicitar los servicios el usuario. Por ello es preciso que se varíen en forma sustancial las tarifas del mismo, considerando que las incidencias de los distintos componentes tarifarios.

Dada la lentísima velocidad a que se circula por Barcelona-Ciudad, la incidencia de la tarifa horaria ha aumentado en detrimento de la tarifa kilométrica, por lo que es necesario poner especial atención en el aumento de la Bajada de Bandera y en la tarifa horaria.

De igual manera es preciso prestar atención al hecho de que cada día es más frecuente que los servicios sean solicitados por teléfono a las distintas emisoras de radio-teléfono de la ciudad, con los que se ha de realizar un desplazamiento extra para recoger el servicio, así como supone un nuevo gasto para el profesional taxista, con la única intención de mejorar la calidad del servicio. Por lo que sería lógica la aplicación de un suplemento por llamada telefónica.

Otro servicio con especiales características es el del Aeropuerto, dada la ubicación del mismo (alejado de la zona de mayor generación de servicio) que te obliga al llevar un servicio al mismo a quedarte en espera de la recogida de un usuario, y del período de espera para la recogida de los clientes. Lo que supone, aparte del incremento tarifario normal. Un suplemento especial

Por lo tanto consideramos, después de un profundo estudio prudencial la aprobación de las presentes tarifas:

BAJADA DE BANDERA

T-3=230 Ptas. (incluye 1945 m. o 4'50")
T-2=230 Ptas. (" 1400 m. o 4'50")
T-1=230 Ptas. (" 1235 m. o 4'50")

KILÓMETRO RECORRIDO

T-3=54 Ptas.
T-2=75 Ptas.
T-1=85 Ptas.

HORA DE ESPERA=1400 Ptas

SUPLEMENTOS

Aeropuerto (entrada o salida)=250 Ptas.
Estación Ferrocarril (salida)=65 Ptas.
Maleta (más 55 x 35 x 35)=50 Ptas.
Perros (discrecionales)=50 Ptas.
Llamada de Radio-Teléfono=125 Ptas.

Por lo tanto.

SOLICITA

La aprobación de las tarifas arriba reflejadas. ■

No hay copia que valga.



A la hora de reponer una pieza en un vehículo, no hay copia que valga. Sólo un recambio original, idéntico a la pieza a sustituir, puede garantizar una reparación precisa y duradera. Femsa estudia a conciencia cada una de sus piezas. Y las hace perfectas.

Exactas. Únicas. Insustituibles. Por eso, si su coche lleva incorporada en origen tecnología Femsa, no salga perdiendo a las primeras de cambio. Instale siempre recambios originales. Porque sólo Femsa sustituye a Femsa.

Recambios Originales Femsa.

FEMSA

Grupo BOSCH

LAS TIENDAS PIDEN UNA AUTÉNTICA ZONA PEATONAL EN BARNA CENTRE

La Federación de Asociaciones de Comerciantes de Barna Centre han solicitado al Ayuntamiento de Barcelona que acabe de convertir en islas de peatones todas las calles que se encuentran dentro de su perímetro en un plaza máximo de dos años, según manifestó el presidente de esta asociación de comerciantes del distrito de Ciutat Vella, Joan Deulofeu.

Los "botiguers" de Barna Centre están incluidos dentro del perímetro de calles formado por Vía Layetana, plaza de Sant Jaume, calle Ferran, Rambla, plaza de Catalunya y Fontanella. Algunas de las calles de esta zona ya funcionan desde hace años como auténticas islas de peatones. La Federación de Asociaciones de Botiguers de Barna Centre agrupa a más de 800 comerciantes de 27 calles que tradicionalmente han destacado por su gran vitalidad comercial. Diariamente se corta el tráfico en toda la zona desde las once de la mañana hasta las dos de la tarde y desde las cuatro de la tarde hasta las ocho. Estos horarios obligan a que las operaciones de carga y descarga se realicen antes de las once de la mañana.

Las calles del entorno de la catedral, la calle Condal, Porta Ferrisa, Cucurulla, Boters i Boqueria, están acondicionadas desde hace años como islas de peatones. Las últimas calles estructuradas para este menester fueron Canuda y Santa Ana. Actualmente se realizan obras en las calles de La Palla y Banyes Nous.

Tarjeta gratis de metro y bus

Los comerciantes de Barna Centre ya han iniciado las campañas de promoción de cara a las fiestas Navideñas. A los clientes les invitan a que utilicen transportes públicos para trasladarse hasta el centro por lo que les regalan tarjetas polivalentes para el metro y el autobús.

La asociación de Barna Centre se constituyó jurídicamente en abril de 1973 como una entidad sindical. Desde entonces, la entidad actuó de árbitro entre los intereses de los comercios y la Administración municipal. Barna Centre ha cambiado ahora sus estatutos y se ha constituido en federación de asociaciones de comerciantes.

Barna Centre participa en los plenos del distrito del gobierno municipal, en el consejo municipal y en las diversas comisiones que funcionan en el distrito como la de seguridad ciudadana, urbanismo, circulación y otros. ■



Ahora los comerciantes de Barna Centre están en negociaciones con el concejal presidente de distrito de Ciutat Vella, Joan Clos, para comenzar las obras de remodelación en la plaza del Pi, El Portal de l'Àngel, la avenida de la Catedral y Sant Josep Oriol, entre otras. "Para los comerciantes es muy importante que comiencen las obras de acondicionamiento de isla de peatones del Portal de l'Àngel, la principal entrada a Barna Centre", explica Joan Deulofeu. El Ayuntamiento enseñará el proyecto a los comerciantes después de Navidad y las obras podrían comenzar en verano.

La financiación

La financiación de las islas de peatones está a cargo del Ayuntamiento, la Generalitat y los comerciantes, a partes prácticamente iguales. Las obras consistirán básicamente en la pavimentación, decoración y señalización de las calles, teniendo en cuenta los elementos artísticos e históricos. Todas las calles que forman la isla de peatones de Barna Centre tendrán su nombre grabado en piedra en el suelo. La primera será la calle de Petritxol.

Los comerciantes de Barna Centre piden además al Ayuntamiento que garantice la seguridad ciudadana en toda la mencionada zona de peatones, así como que se lleve a cabo un proyecto de iluminación y que se establezca la unificación de horarios en todos los comercios de la zona. Los comerciantes iniciarán una campaña para dar a conocer la isla de peatones. Reportaje aparecido en "LA VANGUARDIA". ■

TARIFAS DEL SERVICIO DE TAXIS DE LAS PRINCIPALES POBLACIONES

VIGOR: 07.11.89

POBLACIÓN	BAJADA	KM.	HORARIA	SALTOS
Albacete	65	39	965	3
Alcalá de Guadaira	60	32	800	3
Alcoy	70	40	950	3
Algeciras	74	39	1.023	1
Alicante				
Tarifa 3	69	41	975	5
Tarifa 2	87	49	1.200	5
Tarifa 1	0	70	0	5
Almería	70	37	950	2
Asturias				
Tarifa 1	79	43	1.030	1
Tarifa 2	99	54	1.288	1
Ávila	78	48	960	1
Badajoz	79	46	1.010	3
Barcelona				
Tarifa 3	200	50	960	2
Tarifa 2	200	70	960	2
Tarifa 1	200	80	960	2
Benidorm				
Tarifa 2	235	46	945	2
Tarifa 1	200	46	945	2
Bilbao				
Tarifa 3	156	74	1.839	2
Tarifa 2	104	67	1.399	2
Tarifa 1	104	49	1.225	2
Burgos				
Tarifa 2	120	64,5	1.620	1
Tarifa 1	80	43	1.080	1
Cáceres	79	46	1.010	3
Cádiz	74	39	1.023	3
Cartagena	78	42	950	1
Castellón de la Plana	75	40	950	2
Ceuta	60	33	800	1
Córdoba	82	43	1.136	2
El Ferrol				
Tarifa 2	135	83	1.388	1
Tarifa 1	90	55	925	1
Elche	64	38	960	3
Gerona	125	55	900	2
Granada	82	43	1.136	2
Guadalajara	80	41	925	1
Huelva	74	39	1.023	2

AUXOL

ADITIVO PARA GAS-OIL

auxol es un aditivo fruto de largos años de paciente investigación. Antes de lanzarlo al mercado, ha sido sometido por Organismos Oficiales y entidades industriales a numerosas y minuciosas pruebas para absoluta garantía de nuestros consumidores.



La combustión del gas-oil da origen a una serie de problemas que hasta ahora eran de difícil solución.

- Formación de lodos en el depósito de combustible.
- Obstrucción de filtros.
- Atascos en inyectores y toberas.
- Carbonilla en pistones y culatas.
- Mal aprovechamiento del combustible.
- Humos negros en el escape, etc.

En definitiva, mal rendimiento de los vehículos y reparaciones innecesarias a causa de averías ocasionadas por la combustión del gas-oil, debidas a la misma naturaleza del combustible y a las impurezas que siempre contiene el gas-oil.

AUXOL es el fruto de avanzadas investigaciones y con la garantía de ser homologado por CAMPSA y utilizado desde hace veintinueve años por las Navieras más importantes del país.

Estos son algunos de los beneficios que el uso continuado de AUXOL en una dosificación del 1 ó 2 por mil, según casos, le proporcionará:

Ahorro del combustible sobre un 4 por 100

— Al llegar el gas-oil más limpio y pulverizado a la cámara de combustión, quema rápidamente y consigue más potencia.

— Al aprovechar mejor todo el combustible.

Ahorro de aceite incluso en motores nuevos

— AUXOL impide que se formen los depósitos duros (calaminas) en las camisas y los aros hacen mejor el barrido evitando un excesivo consumo de aceite.

Ahorro de un 400 por 100 en los filtros

— Los filtros, inyectores y toberas, se mantienen siempre limpios, ello es debido a que AUXOL elimina los lodos del depósito de combustible y las impurezas que el gas-oil tiene.

Los motores rinden más y alargan su vida útil

— AUXOL elimina la carbonilla del motor.

— Neutraliza la corrosión que causa el azufre.

— Conserva las válvulas y segmentos.

En tiempo frío

— Actúa sobre las parafinas retardando su punto de fluoración.

Evita la contaminación

— Combustión total y no deja residuos.

— Supresión de humos negros.

DISTRIBUCIONES CAVIMAR, S.A.
Tel. (93) 668 93 22
Barcelona

ESTAS SON LAS VENTAJAS DE USAR **auxol**



Seguridad

- Evita la congelación del gas-oil en tiempo frío al actuar sobre las parafinas.
- Mantiene las tuberías y filtros limpios.
- Neutraliza la corrosión.

- Mantiene los inyectores y bombas siempre limpios alargando su vida útil.
- Más potencia.
- Supresión de humos negros.
- Control del agua, evitando sus efectos nocivos.

Alta rentabilidad

Usando, AUXOL con regularidad:

- Disminuye el consumo.
- Aumenta la potencia.
- Alarga la vida de los filtros.
- Mejora el combustible consiguiendo su total combustión.



- Evita la formación de carbonillas y residuos, manteniendo limpias las válvulas y cajeras de segmentos.
- Alarga la vida del motor al disminuir desgastes.
- Reduce el consumo de aceite aún en motores nuevos.

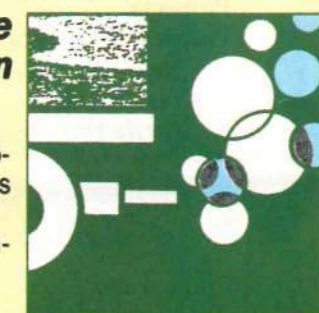


Tiempo frío

Olvidese de atascos en tuberías y filtros.

Reduce la contaminación

- Suprimiendo los efectos nocivos del azufre y los humos negros.
- Solamente contiene compuestos orgánicos neutros.



Participe en el sorteo de **1.000.000.- pts.** guardando el boleto que le será entregado a la compra de cada litro de AUXOL.

Exposición y Venta en STACT

Pº Calos I, 82 - Tel. (93) 300 23 14 - 08018-BARCELONA

TARIFAS VIGENTES

Irún				
Tarifa 3	113	64	1.586	1
Tarifa 2	113	72	1.134	2
Tarifa 1	113	42	1.134	1
Jaén	74	39	1.023	2
Jerez de la Frontera	74	39	1.023	3
La Coruña				
Tarifa 1	200	63	1.275	5
Tarifa 2	150	53	1.063	5
Lanzarote	65	35	600	2
Las Palmas				
G. Canarias	65	35	750	2
León				
Tarifa 1	80	52	1.145	3
Tarifa 2	120	78	1.717	3
Lérida	83	52	1.121	3
Logroño	90	52	1.150	1
Lugo				
Tarifa 1	100	50	1.000	1
Tarifa 2	150	75	1.500	3
Madrid	90	40	1.040	5
Málaga	78	41	1.082	3
Manresa	95	63	1.100	2
Mataró	90	48	1.009	3
Muchamiel				
Tarifa 1	63	37	887	3
Tarifa 2	79	45	1.092	3
Murcia	85	40	850	2
Ondara	65	40	800	3
Orense	85	53	1.060	2
Palencia	80	45	930	1
Palma de Mallorca				
Tarifa 3	85	47	1.240	5
Tarifa 2	85	65	1.240	5
Tarifa 1	85	80	1.240	5
Pamplona				
Tarifa 3	128	72	1.746	1
Tarifa 2	123	48	1.164	1
Tarifa 1	86	48	1.164	1
Ponferrada	80	48	1.007	3
Pontevedra	83	55	941	2
Puerto de Sta. María	82	43	1.136	3
Reus	89	54	1.025	5
Sabadell	90	48	1.000	1
Salamanca	90	42	1.050	4
Santander				
Tarifa 3	0	85	1.125	2
Tarifa 2	98	65	1.465	2
Tarifa 1	75	50	1.125	1
San Fernando	74	39	1.023	3
San Sebastián				
Tarifa 3	115	80	1.932	2
Tarifa 2	115	79	1.388	2
Tarifa 1	115	50	1.330	2
Santa Cruz de Tenerife	65	35	750	1

TARIFAS VIGENTES

Santiago de Compostela	95	44	960	1
Segovia	84	49	1.028	3
Sevilla	74	39	1.023	3
Talavera de la Reina	70	40	925	5
Tarragona	89	59	1.169	1
Tarrasa	82	45	990	1
Valencia				
Tarifa 3	70	70	1.375	3
Tarifa 2	70	62	1.125	3
Tarifa 1	70	43	1.010	3
Valladolid	75	44	1.125	1
Vitoria				
Tarifa 3	100	80	1.800	1
Tarifa 2	100	73	1.270	1
Tarifa 1	100	49	1.270	1
Vigo	82	50	1.053	2
Zamora				
Tarifa 1	113	72	1.500	2
Tarifa 2	75	48	1.000	2
Zaragoza	80	38	1.140	2
Linares	74	39	1.023	2
Collado Villalba	175	40	1.040	5

FIAT

**YA TENEMOS UN NUEVO TAXI
FIAT TIPO DGT**

**MERIDIANA
MOTORS, S.A.**
CONCESIONARIO FIAT



SIN ENTRADA. LA MEJOR FINANCIACION

Ven e infórmate sin compromiso.

Talleres y recambios a tu disposición.

MERIDIANA MOTORS, S.A. al servicio del taxi.

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

1990

ENERO						
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

FEBRERO						
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28				

MARZO						
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

ABRIL						
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
²³ ₃₀	24	25	26	27	28	29

MAYO						
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

 **Barna Wagen** 

CONCESIONARIO EXCLUSIVO

(ANTES BARNA MOTORS)

P.º VALLE DE HEBRON, 101. Tel. 212 33 66 BALMES, 167 (ESQ. PARIS) Tel. 238 03 04

BARCELONA

JUNIO						
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

JULIO						
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
²³ ₃₀	²⁴ ₃₁	25	26	27	28	29

LAS MEJORES CONDICIONES
PARA EL TAXISTA

EXCELENTE
SERVICIO POST-VENTA



AGOSTO						
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

SEPTIEMBRE						
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

OCTUBRE						
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

NOVIEMBRE						
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

DICIEMBRE						
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
²⁴ ₃₁	25	26	27	28	29	30

1990

JEAN CLAUDE FRANÇON: "UN TAXISTA ESPAÑOL PUEDE SERLO TAMBIÉN EN PARÍS, ROMA O LONDRES"



Jean-Claude Françon, actual presidente de la Confederación europea del Taxi, es de la opinión de que hay que profesionalizar el sector.

Entrevista al presidente de la Confederación europea del Taxi

Jean-Claude preside además la Federación Nacional del Taxi Independiente en Lyon y la Unión Sindical del Taxi de la región de Rhône. Lleva 20 años al pie del cañón, luchando por la profesionalización del sector y por su libre participación de pleno derecho en la Seguridad Social.

T.L.: ¿Cuál era el papel de los sindicatos del sector en la Europa de hace 25 años?

J-C. F.: El papel de los sindicatos era trabajar en favor de los

intereses de todos los taxistas y como en estos últimos 25 años, Europa ha nacido como concepto de unidad, nosotros consideramos que nuestra tarea debía estar dirigida no sólo a los taxistas franceses si no a los de toda Europa.

T.L.: ¿Cuál ha sido esa tarea?

J-C. F.: Al ver que la Europa económica se organizaba e intentaban solucionar sus problemas conjuntamente, nosotros vimos que esa era nuestra salida: elaborar una reglamentación europea que permita, ante todo, organizar

la profesión de tal manera que se pueda ganar clientela.

T.L.: ¿En ese proceso organizativo tienen mucho que ver "La Escuela para Taxistas"?

J-C. F.: La escuela es muy importante. En casi todos los países ya es obligatorio pasar un examen antes de poder ejercer de taxista con la única intención de conseguir mejores profesionales. Los taxistas entraban hasta ahora sin ninguna calificación, ahora eso debe cambiar. /...

.../ T.L.: ¿Las comunicaciones entre países van a favorecer ese objetivo que hasta ahora parecía lejano?

J-C. F.: Evidentemente. Un taxista puede llegar a coger un cliente en cualquier país y trasladarlo a cualquier lugar que le solicite, sin que por ello deba notar diferencias de trato, ya sea en Holanda, Italia, España o Grecia, es igual. Nosotros queremos cambiar la imagen del taxi.

T.L.: El pasado mes de enero se creó la Confederación Europea del taxi, y Vd. resultó elegido presidente, ¿qué ha hecho durante estos 12 meses?

J-C. F.: Mi cargo es rotativo y será puesto a elección en las próximas jornadas, pero dejaremos mucho camino iniciado a quien nos sustituya. De hecho se ha puesto en marcha la elaboración de unos estatutos que nos permitan pedir la igualación de todas las tarifas y sus formas de aplicación en los países de la CEE.

T.L.: ¿Cómo hay que plantearse la libre circulación de 1992?

J-C. F.: Es necesario crear un

Fondo Social para el reciclaje de los taxistas. Sobre todo en cuanto a las lenguas y los idiomas. Ese es el tema más importante y prioritario.

T.L.: ¿Qué se va a hacer con el tema del I.V.A.?

J-C. F.: Hemos exigido a todos los estamentos competentes que en todos los países se aplique el nivel de I.V.A. más bajo.

T.L.: ¿Qué más se ha hecho durante este año?

J-C. F.: Hemos contactado con el Parlamento Europeo, con el anterior y con el actual. Hemos mantenido una conversación con todos los diputados electos para explicarles que existe la Confederación. Pero ante todo, hemos preparado el camino para quien a quienes cojan el relevo puedan trabajar con unos objetivos definidos y muy delimitados.

T.L.: ¿Y cuáles son esos objetivos?

J-C. F.: Nuestros objetivos son: Encontrar un sistema único para la aplicación de las tarifas. Buscar

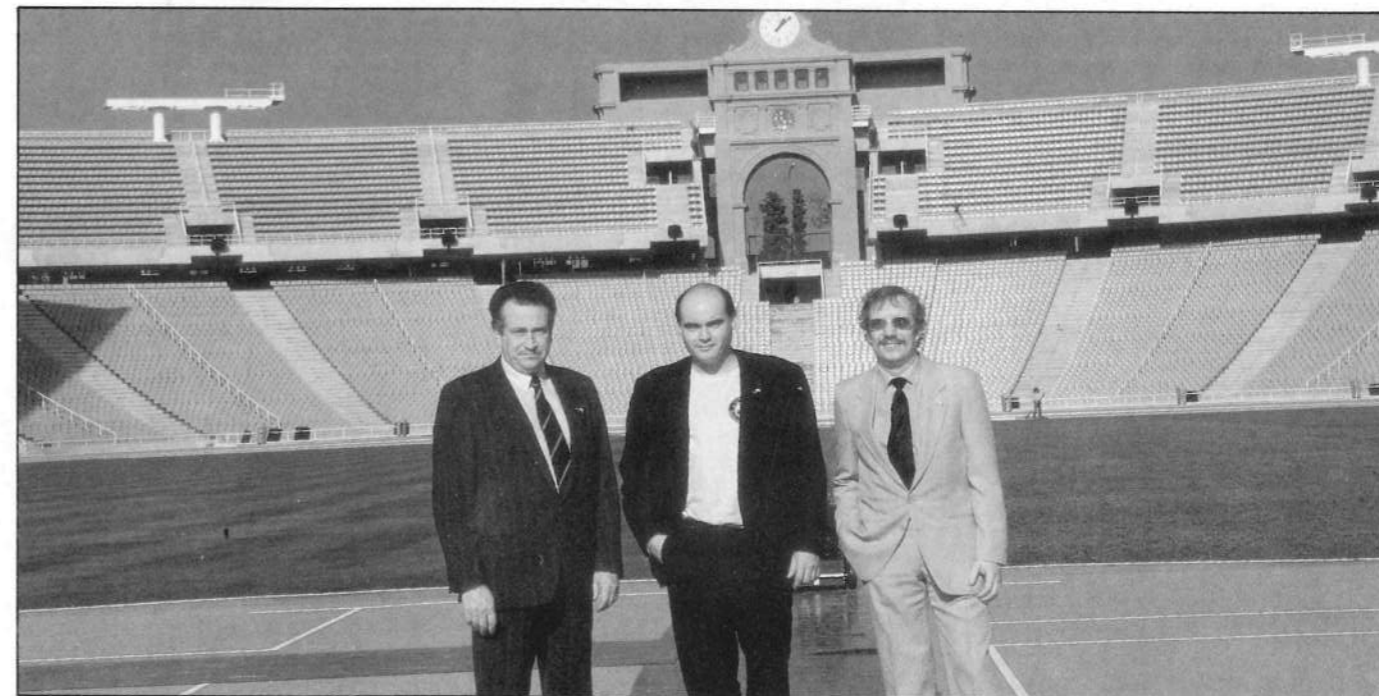
una situación similar para la cobertura social e intentar igualar la cuota sindical y de gestión en cada país.

T.L.: ¿Cuáles son los problemas más generales con los que se encuentran los taxistas?

J-C. F.: Mira, las reglamentaciones dependen casi siempre de varias instituciones y sólo deberían depender de una, además está el problema fiscal que en cada país funciona de una forma diferente. Hay que ir a una formación profesional igualitaria y conseguir que la Administración se conciente en que se debe cambiar la imagen del taxi.

T.L.: ¿A dos años vista, es eso posible?

J-C. F.: Yo creo que con lo que se creó en Lyon en 1989 se puede llegar a concretar alguna cosa para 1990, eso será posible si se llegan a poner de acuerdo instituciones, profesionales y empresas paralelas del sector. Entonces habremos alcanzado nuestros objetivos. ■



Miembros de la Federación Nacional del Taxi Independiente de Francia durante su visita a Barcelona para preparar las II Jornadas Europeas del Taxi.

JOAN TORRES: "EL CENTRE DE BARCELONA SERÀ GROC, NEGRE I VERMELL"

Joan Torres i Carol, podria deixar l'àmbit de la Via Pública que ara dirigeix per incorporar-se al Govern Civil de la ciutat substituint Ferran Cardenal. Això voldria dir que l'Alcalde tindria algú molt proper per a fer-se càrrec de la coordinació de la seguretat del Jocs Olímpics. Ara, però, ens valora la seva última "operació fluidessa".

- **Joan Torres:** La valoració de l'operació és positiva. Els estudis de seguiment que hem anat efectuant cada setmana ens demostren que, en alguns punts, s'ha millorat ostensiblement la velocitat comercial de circulació comparant-la amb la d'anys anteriors. Així, per exemple, a la Diagonal, en el sentit Besòs-Llobregat a les 11:45 hores, s'ha produït una millora d'un 45 per cent respecte a l'any passat. Pensem que la gent que més ha pogut notar aquesta millora general és la gent que es passa moltes hores circulant dins el cotxe i potser no tant el que fa un viatge esporàdic, com ara de casa a la feina. Aquest resultat palesen que una millora de la disciplina vial repercuteix directament en una millora de la fluidessa.

- **T.L.:** ¿Les zones blaves dificulten el trànsit degut a que la gent s'espera per aparcar-hi?

- **J.T.:** Molts més problemes provoquen els conductors indiscolpats que "abandonen" el cotxe en doble filera o obstaculitzant el carril. La zona blava es va crear, ara farà uns 6 anys, per tal d'ofrir, donat el dèficit de places d'estacionament en les zones terciàries de la ciutat, una més gran rotació de les plaques. Actualment hi han 3.800 places i el número de



Joan Torres i Carol creu que la indisciplina dels conductors és un problema greu per als professionals del taxi.

vehicles/usuari que l'utilitza és de 8.054.000 a l'any, tenint en compte que la mitja de permanència d'un vehicle que hi estaciona és de 45 minuts.

- **T.L.:** Es vigilen els carrils bus? Què es farà en aquest sentit?

- **J.T.:** Barcelona té actualment 45 Qms. de carril bus-taxi. Som especialment sensibles a aquesta problemàtica. Entenem que el futur de la mobilitat a Barcelona passa per apostar pel transport públic, per tant el nostre interès és mantenir aclarit aquest carril especial pels transports col·lectius. Un desl motius de l'ordenació dels xamflans per a la càrrega i descàrrega no és altre que evitar que aquestes operacions es facin

davant de les botigues i garantir així la via lliure als autobusos i als taxis. La vigilància per part de la Guàrdia Urbana és, i continuarà sent, intensiva.

- **T.L.:** Els motoristes amb casc podran circular pel carril bus-taxi?

- **J.T.:** Aquest és un tema que actualment està en estudi, que possiblement podem fer-ho com a prova. El creixement del parc de motocicletes a la nostra ciutat, degut principalment a la congestió i a unes favorables condicions climàtiques fa que aquest tema passi a primer pla. De tota manera el que sí ens preocupa és l'ús dels casc per als ciclomotors. Creiem que posar-se el casc ha /...



HAY COCHES QUE FUNCIONAN
COMO UN AVION.

Por su precisión.
Por la exacta puesta a punto
de su motor.
Por su perfecta elasticidad.

LA ESTRELLA DE SU MOTOR.

Por su excelente suavidad
de marcha.
Por su alto rendimiento...
algunos coches funcionan
como un avión.
Son coches que llevan
dentro una estrella.

ENTREVISTA

.../ de ser obligatori per a tot tipus de moto, independentment de la seva cilindrada. El primer pas seria l'obligatorietat de l'ús del casc i després la possible circulació pel carril bus. Aquesta seria una toma persuasiva que evitaria molts accidents, no repercutiria gaire a la fluidesa del carril-bus.

- T.L.: Com influeixen les obres dels JJ.OO? Quines són les alternatives?

- J.L.: Les obres olímpiques, de fet qualsevol obra, és obvi que afecta negativament a la circulació. Vivim en una ciutat densament poblada i limitada geogràficament per dos rius, la muntanya i el mar. Evidentment qualsevol distorsió del fluxe circulatori provoca congestions. Les obres, però, jo les califico com a un mal necessari i aquestes concretament estan creant una important infraestructura viària, els cinturons, de la qual Barcelona n'està molt necessitada.

- T.L.: Veurem, algun dia, el centre de Barcelona negre, groc i vermell?

- J.T.: Aquest és un dels desitjos de l'àrea de Transports i Circulació: gaudir d'un centre de la ciutat on hi predominin els colors dels transports públics. De tota manera hi afegiria també les bicicletes i els vianants. Evidentment però podran accedir-hi també els residents. Actualment el centre de la ciutat està cobert per una potent xarxa de transport públic; i crec passa l'examen amb una aprovat alt, tot i que encara queden per a millorar algunes coses.

- T.L.: Parlins dels accessos als Jocs Olímpics.

- J.T.: L'estiu de l'any 92 a Barcelona tindrem dos tipus de mobilitat: la de la família olímpica i la dels turistes que visitin la ciutat amb motiu de l'esdeveniment esportiu. La mobilitat de la família olímpica és relativament més controlable ja que principalment els seus viatges seran entre la Vila Olímpica i les àrees esportives. El que més ens preocupa és la mobi-

litat de l'estranger que, per exemple estiujeja a Lloret, i ve a passar un parell de dies a Barcelona amb la família. En aquest tipus de mobilitat els taxis tindran un paper fonamental.

- T.L.: Ens pensen instal·lar més parades taxi?

- J.T.: La flota actual de taxis és d'aproximadament 11.000 vehicles. Les parades crec que fa algun temps que estan consolidades i que, en principi, no cal ampliar-les. De tota manera es pot fer, a petició i segons la demanda, algun nou anàlisi de la situació en llocs puntuals.

- T.L.: Degut a l'augment del parc de vehicles, seran útils els cinturons l'any 1995?

- J.T.: La mateixa contrucció dels cinturons pel 92 faran que el trànsit es reestructuri i es reorganitzi. Per tant penso que seguiran essent vàlids encara que la seva mateixa construcció provocaran, aquestes segurament abans del 95, certes modificacions viàries noves dins de la xarxa arterial bàsica de la ciutat. Potser aquestes modificacions no seran tant espectaculars com els cinturons però ajudaran a que segueixin funcionant l'any 1995.

- T.L.: Es faran els "parks and rides"? Seran amb tarifa política? Existirà el bitllet combinat?

- J.T.: Pel que fa als "parks and rides" n'estan projectats 4 al voltant dels cinturons. De tota manera aquest tipus d'aparcaments tenen sentit a 30 o 40 quilòmetres a les afores de la ciutat, tal i com estan projectats a la resta de ciutats europees, lligats a una bona xarxa de transport públic que et pugui deixar al centre de la ciutat en menys de mitja hora. Pel que fa a la segona pregunta, penso que si aquests aparcaments dissuasoris són de pagament, aquesta tarifa serà molt baixa, gairabé simbòlica. El tema del bitllet combinat és un dels temes en les que s'està estudiant i treballant actualment: pensem que és bàsic entendre la ciutat de Barce-

lona com el focus central d'una important àrea metropolitana i que la mobilitat dins aquesta àrea en transports públics ha d'estar facilitada per un bitllet únic, un abonament integrat per l'usuari.

- T.L.: Feu, finalment, una valoració, sobre la situació actual i la futura

- J.T.: en principi hem de parlar dels principals problemes que, pel que fa referència al trànsit, patim a Barcelona. Jo diria que són quatre: la manca d'infraestructures, el dèficit d'aparcaments, la manca de transport metropolità i la indisciplina. Les possibles solucions passen per l'ampliació i connectivitat de la xarxa viària (els cinturons i les seves connexions), per la creació de nous aparcaments (pla d'aparcaments 88-91 que preveu la creació de 15 nous pàrquings, alguns d'ells ja en construcció), la potenciació del transport metropolità (tarifa integrada, trens regionals, metros i autobusos metropolitans...) i la indisciplina, potser la causa sobre la que és més difícil actuar. Pel que fa a la indisciplina faria la demanda de la solidaritat entre els conductors: la doble fileira, l'estacionament sobre les voreres... provoquen, a més d'una important distorsió circulatoria, una gran quantitat d'accidents. Aquests són els problemes més grans amb que ens hem d'enfrontar. ■



El centre de Barcelona serà finalment negre i groc.



LA SEGURIDAD SE LLAMA HISPANO ALSACIANA, S.A.

seguros y reaseguros

Hisal G.M.A.

CENTRAL VIDA

C/. Canuda, 20 ático Teléfono 302 31 12 / 90
08002 BARCELONA

Tine a su medida el seguro que necesita, desde el más pequeño al más grande, con una gama de productos inmejorables

Tenemos, además, los mejores y más cualificados técnicos en cada área, de la Cía.

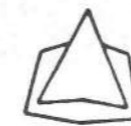
Con la informatización y solvencia total de Groupe des Mutuelles Alsaciennes desde 1820

Por eso nuestra Cía. puede ser más grande sin dejar de ser mejor

HISAL. GMA. PIENSA EN USTED

Duración Años	Capital Base Seguros Vida	Capital Garantizado Final Vida	Prima Mensual
10	2.361.275 × 2 × 3	10.000.000	36.645
15	1.796.945 × 2 × 3	10.000.000	17.857
20	1.434.720 × 2 × 3	10.000.000	9.427
25	1.183.432 × 2 × 3	10.000.000	5.664

Si Ud. desea desgravar de su declaración de renta y pagar menos impuestos, al tiempo de garantizarse una renta vitalicia de 97.132,- Ptas. al mes por 14 pagas al año, y asegurar el futuro bienestar de su familia, no dude en llamarnos para solicitar una entrevista, o bien pasar los días lunes, miércoles y viernes de cada semana de 15.30 a 19 h. por la sede del STATC, P.º Carlos I, n.º 82 Barcelona.



HISPANO ALSACIANA, S.A. Formar parte de

GMA - Groupe des Mutuelles Alsaciennes - 1820

MUJERES AL VOLANTE DEL TAXI

Aunque en la actualidad ya se pueden contar con 500 carnets otorgados a mujeres taxistas, en realidad sólo trabajan unas 100. Son en su mayoría mujeres de taxistas que después de ayudar al marido en el taxi deben cuidar de la casa y la familia, pero ellas están contentas porque, ante todo, se consideran buenas profesionales. Alguna ha llegado a decir "Somos mejores que ellos".

Remedios, Dolores y Magdalena han llegado al taxi de una forma muy diferente. Magdalena López tiene 47 años y hace 7 años que trabaja el taxi. La licencia es suya "Gracias a Dios", nos dice, desde hace 6 años, antes había trabajado de asalariada.

Remedios Giménez es la más joven, tiene 29 años, pero empezó en esto, cuando apenas había cumplido los 21 y ya era madre de un niño, que ahora acaba de cumplir 9 años. Para ella ésta fue una forma fácil de conseguir un poco más de dinero, "mi marido también es taxista y nos vamos combinando esto del cuidado del pequeño". No sabemos nosotros como será lo del "combinando" pero mucho nos tememos que Remedios se traga 8 o 10 horas de taxi en la calle o en la carretera y sus buenas 4 o 5 horitas de atención al pequeño.

Para Dolores Arbó la cosa fue diferente, su marido también es taxista, pero como no tenían hijos ella quiso colaborar y aportar un dinerito con el que hacer frente al alto coste de la vida y al parecer lo va consiguiendo.

Para ellas la clientela "funciona muy bien -dicen al unísono- sin demasiados problemas". Al parecer a los señores les encanta eso de subir a un taxi y encontrarse que quién les lleva ya no es un señor callado, malhumorado o demasiado dicharachero, -"mira por donde me tocó «la china» hoy me lleva una señorita"- . ¡Debe pensar más de uno! "No se crea, no -nos comenta Magdalena- que a las señoras también les

encanta". ¡Toma, mira y cómo no! "Ya sé a quien preguntarle la receta de las lentejas", seguro que piensan algunas.

Pero, la verdad es que ellas no se quejan, casi no han tenido percances, trabajan como muchos hasta las 12 de la noche y solamente a una la han atracado una noche y casi por exceso de confianza. Las 100 taxistas mujeres que trabajan regularmente se encuentran con los mismos problemas profesionales que los hombres. A veces su propia condición femenina las hace sentir algún que otro insulto "Mujer a lavar platos", las espetan sin causa aparente de razón. "Pero ellos no se dan cuenta -dice Remedios- que nosotros lavamos los platos y también hacemos su trabajo. Muchas de nosotras hacemos doble jornada, mientras ellos se quedan tan tranquilos a descansar.

Esa es una generación antigua, que todavía no se ha acostumbrado a convivir de tú a tú con las

compañeras de oficio o trabajo, por eso no es nada difícil oírles cómo las tratan en la carretera o cuando se equivocan de maniobra: "Taxista tenías que ser..." Aquí ellos si que son los terroristas, machistas, diría yo.

Por eso Remedios, Dolores y Magdalena quieren crear una pequeña asociación que defienda sus intereses y que les permita gestionar sus recursos. Alguien que les explique los cambios, que sepa orientarlas en eso de "conocer el callejero" o "averiguar los problemas de un cambio de licencia o de la amortización de un vehículo".

Para ellas el problema más acuciante es el aumento espectacular del tráfico en la ciudad. "Sería ideal que nos pusieran más carriles-bus" nos comenta una de ellas. "Preferimos ir bajando bandera, que no, que vayan saltando los pasos" nos dice Remedios. La verdad es que las tres esperan que para 1992 existan más carriles bus, que les permita lanzarse a la



Remedios, Magdalena y Dolores, tres taxistas que comparten su trabajo con las tareas del hogar.

.../ vorágine de Barcelona sin tantos problemas.

Para estar un poco más unidas y acompañadas las tres son socias fundadoras de la emisora y sociedad de gestión "Barna-Taxi". Para aprender preferirían que la EMT les subvencionase unas clases de inglés a las horas que ellas pudieran asistir y no a horas en que trabajan o están cuidando a sus hijos.

Otro problema es la mecánica, porque casi ninguna sabe, ni tan sólo, cambiar una rueda pinchada. Pero se niegan a coger dependientes, porque no se fían. "Para el taxi, las mujeres tenemos muy buenas manos", ¿será por eso que no necesitan a nadie? "No creas que si necesitamos, -nos cuenta Magdalena-, si no hacemos la jornada entera, no hay manera de sacarse la hora a 1.000 pesetas y si

no, pues ya ves, menos que las mujeres de hacer limpieza."

Su peor problema: los Guardias Urbanos, que no las dejan en paz y no permiten que hagan su trabajo tranquilamente, y "además no tienen ninguna consideración."

Para despedirse Magdalena quiere dedicaros a todos una poesía que ha escrito, ¿cómo no! mientras conducía el taxi y que dice así:

TAXISTA soy
donde me llaman voy
noble es mi trabajo
nobles mis amigos,
y a todo el mundo
una sonrisa les doy
cuando termino el servicio.
LAS TAXISTAS.

Este podría ser un buen eslogan para esta Navidad.



Magdalena se toma con humor esta dura profesión.

taxímetros Barcino S.L.

Lepanto, 239 (entre Valencia y Aragón)

Tel. 447 15 61 08013 - BARCELONA

SERVICIO OFICIAL **taxitronic**

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO **ONIX-92**

OFERTA PROMOCIONAL **O N I X 35.000,- ptas. + IVA**
VALIDO 31-12-89

VENTA ACCESORIOS

- Radio Cassettes, Altavoces y Micros, Pastillas de freno, Filtros, Baterías, Libres, Códigos, etc.

MONTAJE - Radio teléfonos, Radio Cassettes, Taxímetros.

ABIERTO A PARTIR DE LAS 7 DE LA MAÑANA
SABADOS, DOMINGOS Y FESTIVOS DE 8 a 14 h.

COMUNICAMOS QUE EL PROXIMO CAMBIO DE TARIFAS SE HARA EN EL CAMPO DEL BARCELONA FRENTE A LA MASIA COMO EL AÑO ANTERIOR.

CONFEDERACIÓN EUROPEA

MIEMBROS DE LA CONFEDERACIÓN DEL TAXI DE ESPAÑA QUE PARTICIPAN EN LAS II JORNADAS EUROPEAS DEL TAXI

Estas jornadas han cambiado de fecha y se celebrarán los días 12, 13 y 14 de Enero en lugar de los días 19, 20 y 21.

FEDERACIÓN SINDICAL DE TRABAJADORES AUTÓNOMOS DEL TAXI, AUTOTURISMO Y GRAN TURISMO DE MÁLAGA

Pgno. Cartama C/. Dr. Pallardo núm. 1 portal 9 MÁLAGA

ASOCIACIÓN GREMIAL PROVINCIAL DE AUTOTAXIS, AUTOTURISMO Y SERVICIOS ESPECIALES Y DE ABONO

San Juan, 45 21006-HUELVA

ASOCIACIÓN PROVINCIAL PROFESIONAL DE EMPRESARIOS DE AUTOTAXI Y AUTOTURISMOS DE TENERIFE

Av. Tres de Mayo, 85 38005-STA. CRUZ DE TENERIFE

ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE AUTOTAXIS DE ÁLAVA

Guayaquil, 6-6.º centro 01012-VITORIA

ASOCIACIÓN LOCAL DE AUTOTAXI

Rafael Alberti, 50 B1. 15008-LA CORUÑA

ASOCIACIÓN PROFESIONAL DE AUTOTAXIS

Dean Navarro Acuña Apdo. Correos, 164 CEUTA

ASOCIACIÓN DE TRABAJADORES AUTÓNOMOS DEL TAXI

Fco. de Quevedo, 14 ZARAGOZA

ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE TRABAJADORES AUTÓNOMOS DEL TAXI

Ramón y Cajal, Bl. San Fernando II, bjs. 18003-GRANADA

TELETAXI ALMERIA

Cartagena, 18 edfo. Las Caracolas at. 7. 04007-ALMERIA

ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE TRABAJADORES AUTÓNOMOS DEL TAXI

Av. Madrid, 3-2.D. 20011-SAN SEBASTIAN

UNIÓN PROVINCIAL GADITANA DE ASOCIACIONES DEL TAXI

C/. Juan Ramón Giménes, 4 ALGECIRAS-Cádiz

FEDERACIÓN DE TRABAJADORES AUTÓNOMOS DEL TAXI

Arroyo Fontarrón, 51 28030-MADRID

ASOCIACIÓN DE TRABAJADORES AUTÓNOMOS DEL TAXI DE CARTAGENA

Barriada José M.ª de la Puerta Alhucemas, 3 CARTAGENA-Murcia

UNIÓN LOCAL DE AUTÓNOMOS DEL TAXI

Pl. Esquivel, 1 esc. izq. elo. dra. 11010-CÁDIZ

ASOCIACIÓN DE TRABAJADORES AUTÓNOMOS DEL TAXI

Voluntad, 50 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

ASOCIACIÓN DE AUTÓNOMOS DE MELILLA

Fuente San Miguel, 17 MELILLA

RADIO-TAXI MENORCA

Miguel de Veri, 3-A MAHON-Menorca

ASOCIACIÓN DE TRABAJADORES AUTÓNOMOS DEL TAXI Y AUTOTURISMOS

Barriada de los Pinos, 9 JEREZ DE LA FRONTERA-Cádiz

FEDERACIÓN SINDICAL DE TRABAJADORES AUTÓNOMOS DEL TAXI

Alquería Giner, 7 bjs. 46009-VALENCIA

UNIÓN LOCAL DE AUTÓNOMOS DEL TAXI

José Moluquer, 26 41008-SEVILLA

FEDERACIÓN SINDICAL DE TRABAJADORES AUTÓNOMOS DEL TAXI

Jerónimo Ibrán, 3-1.º G. 33001-OVIEDO

ASOCIACIÓN DE TRABAJADORES AUTÓNOMOS DEL TAXI DE PALMA DE MALLORCA

Vía Alemania, 2-3 "Torre Mallorca" 07003-PALMA DE MALLORCA

OFERTA NEUMATICOS Y BATERIAS TUDOR

155 × 13 TT	4000 Ptas.
165/ 70 × 13 TL	5680 Ptas.
175/ 70 × 13 TL	6500 Ptas.
165/ 65 × 14 TL	6025 Ptas.
175 × 14 TL	7000 Ptas.



47 Ah	6330 Ptas.
55 Ah	7170 Ptas.
70 Ah	8460 Ptas.
95 Ah	10370 Ptas.

ABONAMOS 1.000 Ptas. POR SU BATERIA VIEJA.

AMORTIGUADORES PAGUE 3 - MONTAMOS 4

LIPECAR MERCADO DEL NEUMATICO

Ausias March, 135
Tel. 245 08 73
BARCELONA

Gava, 6 (Sants)
Tel. 432 24 11
BARCELONA

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



Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport

CONFEDERACIÓN EUROPEA

.../ **UNION DEL TAXI**
Ciudad del Transporte
ctra. Beniaján, km. 1
MURCIA

**ASOCIACIÓN DE
EMPRESARIOS DE
AUTOTAXI, AUTOTURISMOS
Y SERVICIOS ESPECIALES**
Alcalde Aparicio Marín, 5
14005-CÓRDOBA

**ASOCIACIÓN LOCAL
DE EMPRESARIOS DE
AUTOTAXI**
Menendez Pelayo, 9
12002-CASTELLÓN

**ASOCIACIÓN DE AUTOTAXIS
Y AUTOTURISMOS**
Gómez Becerra, 57
10001-CACERES

**FEDERACIÓN DE
TRABAJADORES
AUTÓNOMOS DEL TAXI**
Apdo. Correos, 531
ORENSE

**ASOCIACIÓN SINDICAL
DEL TAXI**
Sr. Juan Ramón Escandell
Juan Sebastián Bach, 7
IBIZA

PAÍSES EUROPEOS QUE TAMBIÉN PERTENECEN A LA CEE

IRLANDE

MONSIEUR JOHN D USSHER:
IRISH TAXI FEDERATION
625 NORTH CIRCULAR ROAD
DUBLIN 1
TEL: 364415/364166/747578.

GRANDE BRETAGNE

MONSIEUR G. W TROTTER:
LONDON MOTOR CABS
PROPRIETORS ASSN. 1.3
BRIXTON ROAD
LONDON SW9 6DJ
TEL: 01 735 7777

MONSIEUR E. HODJHINSON:
TAXI DRIVERS ASSOCIATION 9
WOODFIELD
LONDON ENGLAND

DANEMARK

MONSIEUR WERNER OLSEN:
DIRECTION OF THE DANISH TAXI
FEDERATION

MONSIEUR SOREN GENET:
KIDEVAELDETS ALLEE 12
2600 GLOSTRUP

BELGIQUE

MONSIEUR RENE BARRE:
FEDERATION NATIONALE DES
EXPLOITANTS INDEPENDANTS DE
TAXIS ASBL
CHASUSSEE
D'ALSEMBERGSESTEENVEG
1180 BRUXELLES
TEL: 02/ 345 90 90

ALLEMAGNE

MONSIEUR BOTTGER:
LANDESVERBAND HESSEN
PERSONNENBE
FORDERUNGSGENVERBE
LANDESVERBAND HESSEN
SCHONSTER
226000 FRANKFURT AM MAIN 1
TEL: 0611 25 35 34

MADAME GEMEINHARDT:
BERLINER TAXI VEREINIGING
HEERSTRASSE Z
THEODOR HEUSS PLATZ
1000 BERLIN 19
TEL: 302 20 21

LUXEMBOURG

MONSIEUR WEIS RALPH:
EDERATION DES PATRONS
LOUEURS DE TAXIS ET D'AUTRES
DU GRAND DUCHE DE
LUXEMBOURG
41 RUE GLESENER
L. 1631 LUXEMBOURG
TEL: 40 00 22 1

ITALIE

MONSIEUR SANTORO:
FIT CISL
VIA BONCOMPAGNI 19 00187 ROMA
TEL: 49 78 81
25 85 89 5 ABITAZIONE

PORTUGAL

MONSIEUR CASIMIRO DOS
SANTOS GOMES:
SINDICATO DOS

TRABALHADORES DOS
TRANSPORTES RODOVIARIOS E
AFINS SITRA
TRAVESSA VENCESLAU DE
MORAIS N 4-3 A 2400 LEIRIA
TEL: 32 24 8

ESPAGNE

MONSIEUR
MIGUEL TOMAS ROMEO:
SINDICATO DE TRABAJADORES
AUTÓNOMOS DEL TAXI DE
CATALUÑA
P. CARLOS I 82
08018 BARCELONA
TEL: 300 23 14

GRECE

MONSIEUR
MANOLIS BANTOURAKIS:
TAXI CABES ONVNER
CONFEDERATION OF GRECE
34 38 LISSANDOU
BRAHAMI ATHENS
TEL: 4 PIREES ST 52 36 904
17 MARNI ST 52 27 986

PAYS BAS

MONSIEUR V VAN KLING:
PRINS HENDRIKLAAN 43
1075 BA AMSTERDAM
TEL: 020 73 75 25

LA COPE SIGUE REGALANDO TAXIS ENTRE SUS FIELES TAXISTAS

El pasado mes de Octubre la COPE volvió a regalar otro modelo de taxi Peugeot 505, diesel con dirección asistida, aire acondicionado, pintado para taxi y con el taxímetro ya incorporado. Daba la casualidad de que Talleres Panedés, la concesionaria que colabora con la Cadena Radio Popular de Barcelona para la entrega de estos automóviles a los profesionales del taxi, cumplía ese mismo mes 25 años de existencia. Por eso el programa "PROTAGONISTAS" de Luis del Olmo quiso rendir homenaje al sector del taxi y también a ese concesionario que tantas ayudas les ha prestado a lo largo de

los meses que se han ido entregando los taxis.

Allí estaban presentes Núria Feliu, gran amiga de los taxistas, Miguel Tomás, secretario general del STATC, Andreu Nebot, director de servicios de l'Entitat Metropolitana del Transport, el inclicito Luis del Olmo y Francisco Rodríguez Madero que fue quien presentó al último ganador, suerte ésta que recayó en Don Desiderio Pascual Romero.

Este taxista se llevó "puesto" su flamante "Peugeot 505" aunque daba la casualidad que este taxista acababa de comprar un taxi hacía solamente 2 meses, por lo que regalará éste último a su

hijo, para que pueda empezar a hacer el taxi.

El acto acabó con un refrigerio ofrecido por Talleres Panedés con la intención de celebrar el homenaje, de los amigos incondicionales de estas "pequeñas casas rodantes" que constituyen la gran familia de Barcelona, según las propias palabras de Luis del Olmo. Una batería de 7 Peugeots 505 quisieron rendir homenaje al locutor y al gerente de Talleres Panedés, Don Francisco Sadurní fotografiándose ante la sede de los talleres y con el anagrama de la COPE bien visible. ■



Todos los taxistas ganadores del programa de Luis del Olmo, junto a éste y Núria Feliu.



Desiderio Pascual Romero en el momento de recibir las llaves de su Peugeot 505.

CETRAMSA lanza una línea de productos para promocionar el taxi

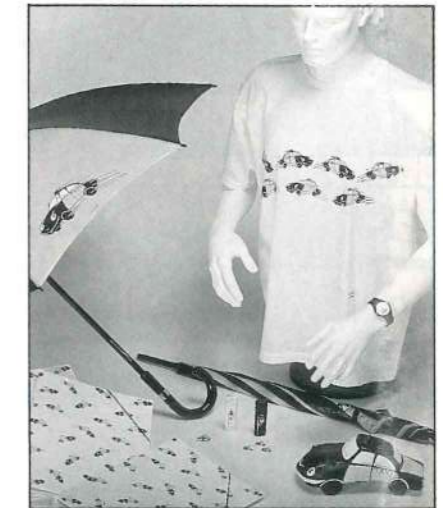
La empresa concesionaria sobre información y promoción del Transporte Metropolitano ha creado una línea de productos para promocionar el taxi y buscar una nueva imagen más acorde a los años olímpicos que nos esperan.

Lo malo de estos productos es que no suelen estar al alcance de todos los bolsillos y menos de los bolsillos de los taxistas, cuando contradictoriamente, éstos son los que deberían promocionar los productos.

Las camisetas con diferentes diseños oscilan entre las 1.250 pesetas y las 2.600 pesetas, el reloj sube a 2.500 pesetas, las carpetas valen 550 pesetas, las insignias (pins) 200 y 325 pesetas, el

encendedor 325, los paraguas 3.300 y los taxis de papel maché, 2.500 pesetas. De estos precios los profesionales del volante sólo se benefician de un 15 % de descuento, con lo que muy difícilmente podremos ver a alguno de nuestros taxistas luciendo esas fantásticas camisetas, si no se les rebaja más el precio o se les regala, que no hay nada mejor que sirva de reclamo comercial que un taxi lleno de esos productos.

Para poder comprar alguno de estos artículos hay que dirigirse a las tiendas de CETRAMSA que ya funcionan en: el AEROPUERTO, la Plaza Universidad o los locales de L'ESCOLA DEL TAXI. ■



Camisetas, paraguas, insignias y encendedores son algunos de los productos con la imagen del taxi.



UNA TIENDA

PARA EL

DON TAXI PROFESIONAL DEL VOLANTE

SOMOS ESPECIALISTAS EN

Amortiguadores

Baterías

Silenciosos, Filtros

Correas

Discos de Freno

y tubos de escape

Líquido de Freno

Pastillas de Freno

Bombas de agua

LAS MEJORES MARCAS Y DESCUENTOS

Concepción Arenal, 91

(Junto a Garcilaso)

Tel. 351 93 50

08027 BARCELONA

INFORMACIONES

SALTO DEL CABALLO



EMPEZANDO POR LA SÍLABA EL Y SIGUIENDO EL MOVIMIENTO DEL CABALLO DEL JUEGO DEL AJEDREZ, FORMAR UNA ORACIÓN.

EL	HD	MD	UN	MA
VI	FA	AL	RO	TO
MI	CAN	DA	FOR	EN
CIL	LIS	CIO	AU	GU
SAN	CI	SE	TA	TRANS

SOLUCIÓN

TARIO RUBIO

EL CANSANCIO TRANS-
FORMA AL AUTOMÓVI-
LISTA EN UN FÁCIL
SEGURO HOMICIDA.

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
Redacción:
STATC. Carlos I. 82
08018 Barcelona - Tel. 300 23 14
Exclusiva de Publicidad:
F.G.P. Y ASOCIADOS, S.L.
Villarroel, 204-206, entlo. 9.º
Barcelona - Tel. 419 27 66
Director de Publicidad:
FRANCISCO GIBERT
Fotocomposición:
ESTIL TYPE, S.A. Tel. 300 98 07
Imprime:
CANIGO SCCL. Mallorca, 206
08007 Barcelona.
D.L.: B-40053/80

1 AÑO

taxi LIBRE

Asegúrate la recepción de la revista puntualmente en tu domicilio cada dos meses.
SUSCRÍBETE, rellenando este boletín y remitiendo el importe de un año (6 números).

SUSCRIPCIÓN 1 año.

Nombre
Apellidos
Domicilio Tel.
Ciudad D.P.
Provincia

Deseo suscribirme a TAXI LIBRE por 1 año (6 números) al precio de 1.000 ptas. gastos de envío incluidos.

Abonaré el importe

- Mediante talón adjunto a nombre de FGP y Asociados S.L.
 Mediante giro Postal n.º fecha

Firma

34

FGP y Asociados S.L. - Villarroel, 204 - 08036-Barcelona

¡EH TAXI!

Barcelona
és bona
quan
la Cope
sona.



RADIO POPULAR
DE BARCELONA
102-F.M.

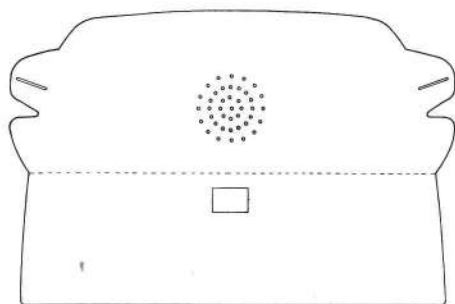
Cadena Cope

Avda. Diagonal, 441, 1.º
Tel. 410 61 25
08036-BARCELONA



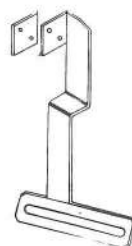
Mampara divisoria de seguridad para Taxi

- Totalmente transparente.
- Gran resistencia al impacto.
- Montaje graduable.
- Visibilidad total, sin marco.
- Adaptable a todos los vehículos.



MANPARA DIVISORIA

ANCLAJE INFERIOR



CAJETIN BASCULANTE



TORNILLO ANCLAJE

INFORMACION Y VENTA:

C/ Zamenhol, 4 - B

Tel. (93) 691 20 56 - 692 10 45

08291 RIPOLLET (Barcelona)