

# taxi LIBRE

nº 66

enero-febrero 1992

## stato

Sindicat de Treballadors Autònoms  
del Taxi de Catalunya

TAXI

**XX Años de Historia**

# Fem un canvi d'aires.



**Taxi, posa't guapo. Informa't al 412 00 00**

CAMPANYA PER A LA MILLORA DEL PAISATGE URBÀ

Ajuntament de Barcelona



Àrea metropolitana de Barcelona  
Entitat del transport

Editorial

## XX aniversario del STATC

# taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL  
DE DIFUSIÓN NACIONAL  
3ª ÉPOCA, AÑO XII Nº 65



Primera revista del Taxi de España

**Director:**

Miguel Tomás Romero

**Consejo de Redacción:**

Josep Santacreu, Luis Berbel

**Coordinación:**

Rosa González

**Fotógrafo:**

Jordi Nebot y Jaume Ors

**Colaboradores:**

Bartomeu Serra Macipe, Marisa Far

Moya

**Redacción:**

C.T.E. Carles I, 82

08018 Barcelona - Tel 300 23 14

**Exclusiva de Publicidad:**

Caepissa. Cucurulla 9, 2ª 2ª A

08002 Barcelona - Tel 301 32 00

**Imprime:**

Tandemgraf. Alarcón, 40-42

Sant Adrià del Besòs

1992, año mágico, también lo es para el STATC, 20 de historia en el mundo del taxi; 20 ya desde que el Sr. Tormo Magrans (1972) concediera las licencias de radio-taxi; Veinte años desde que este mismo señor, concejal del Ayuntamiento de Barcelona, presidente provincial del subgrupo del taxi, presidente provincial de Transportes y Comunicaciones, presidente nacional del taxi, presidente de la Cooperativa del Taxi de Barcelona y presidente de MUNAT, todos estos cargos al mismo tiempo, eliminara de un plumazo de las listas de concesión a taxistas con más de veinte años de profesión y que no habían logrado su licencia en sorteos anteriores por el sólo hecho de no cotizar como asalariados sino en el régimen de autónomos, porque la cooperativa que hacía los contratos ilegales de arrendamiento así lo convenía. Otros taxistas que vivían en municipios colindantes a Barcelona también fueron excluidos por este hecho. De esa situación injusta nació en febrero-marzo de 1972 el movimiento que posteriormente se integró en la Coordinadora Nacional y que en mayo de 1977, con la Ley de Asociaciones Sindicales, se legalizaría como Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya. Veinte años en los que la historia del taxi en Barcelona y Catalunya, está íntimamente ligada a la historia del STATC.

### SUMARIO

Las tarifas del taxi	2	Hablamos con Joan Torras, presidente de la EMT	15
Sindicatos y Administración acuerdan mejoras para el sector	5	Tercer Congreso Europeo del Taxi	18
'Eurotaxi' ya circula por Barcelona	6	Listas las primeras terminales para pagar el taxi con tarjeta de crédito	21
El taxi noticia de 'sucesos'	7	Pequeña historia del taxi (y2)	24
Impuesto sobre Actividades Económicas	9	I Festival del Taxi de Tarragona	29
Servicio de gestión y asesoramiento del STATC	10	Deportes	30
El paro del despropósito	13	Cine	31

## Las tarifas del taxi\*

Con el inicio de un nuevo año y la actualización del IPC correspondiente a 1991, se actualizan los precios en todos los sectores, y como no podía ser de otra forma, también en el taxi.

El aumento de las tarifas estará acompañado en algunos casos por importantes mejoras en el servicio.

### Las tarifas del taxi de las principales poblaciones

Población	Bajada	Metros 1 <sup>er</sup> salto	Km.	Horaria	Salto
Albacete	80		53	1.191	3
Alicante					
Tarifa 3	92		53	1.196	5
Tarifa 2	110	65		1.495	5
Tarifa 1	0		90	0	5
Almería	94		49	1.293	2
Asturias					
Tarifa 1	101		54	1.345	1
Tarifa 2	126		68	1.681	1
Ávila	100		58	1.200	1
Badajoz	110		65	.400	5
Barcelona*					
Tarifa 3	250	2.000	70	1.800	5
Tarifa 2	250		86	1.800	5
Tarifa 1	250		96	1.800	5
Benidorm					
Tarifa 2	275	2.195,32	57	1.239	3
Tarifa 1	231	2.201,05	53	1.155	2
Bilbao					
Tarifa 3	187		87	2.192	2
Tarifa 2	124		81	1.669	2
Tarifa 1	124		59	1.465	2
Burgos					
Tarifa 2	150		86	2.250	1
Tarifa 1	100		57	1.500	1
Cáceres	110		65	1.400	5
Cádiz	94		49	1.293	2
Cartagena					
Tarifa 2	125		60	1.400	1
Tarifa 1	175		84	1.960	1
Castellón	115		58	1.340	2
Ceuta	85		47	1.125	1
Córdoba	94		49	1.293	2
El Ferrol					
Tarifa 2	180		105	1.650	1
Tarifa 1	120		70	1.100	1
Girona	160	500	72	1.300	2
Granada	94		49	1.293	2
Guadalajara	215	2.017,98	55	1.205	1
Huelva	94		49	1.293	2

### Las tarifas del taxi de las principales poblaciones

Población	Bajada	Metros 1 <sup>er</sup> salto	Km.	Horaria	Salto
Irún					
Tarifa 3	138		85	2.007	2
Tarifa 2	138		93	1.438	2
Tarifa 1	138		57	1.438	2
Jaén	88		46	1.214	2
La Coruña					
Tarifa 1	225	1.538	74	1.479	5
Tarifa 2	175	1.347	61	1.232	5
Lanzarote	100		50	1.000	5
Las Palmas	100		48	1.000	5
Las Palmas (sur)	140		38	1.000	5
León					
Tarifa 1	95		58	1.450	3
Tarifa 2	143		87	2.175	3
Lleida	102		62	1.300	3
Logroño					
Tarifa 2	240	774,23	97,5	2.062,5	2
Tarifa 1	240	1.990,56	65	1.375	2
Lugo					
Tarifa 1	110		55	1.000	5
Tarifa 2	165		82,5	1.500	5
Madrid	120		55	1.225	5
Málaga	94		49	1.293	3
Manresa	115		75	1.350	2
Mataró	120		60	1.225	2
Machamiel					
Tarifa 1	200	1.500	50	940	3
Tarifa 2	250	1.500	62	1.175	3
Murcia					
Tarifa 3	0		82	0	2
Tarifa 2	245	2.217,97	55	1.400	2
Tarifa 1	343	2.207,45	77	1.960	2
Ondara					
Tarifa 2	125		97,5	1.250	3
Tarifa 1	100		78	1.000	3
Orense					
Tarifa 1	115		62	1.450	2
Tarifa 2	185		68	1.500	2
Palencia	105		55	1.300	1
P. Mallorca					
Tarifa 3	110		60	1.640	5
Tarifa 2	110		85	1.640	5
Tarifa 1	110		100	1.640	5
Pamplona					
Tarifa 2	164		90	2.245	2
Tarifa 1	110		59	1.500	2
Ponferrada	96		58	1.250	3
Pontevedra					
Tarifa 1	100		65	1.115	2
Tarifa 2	150		95	1.115	2

## Las tarifas del taxi de las principales poblaciones

Población	Bajada	Metros 1 <sup>er</sup> salto	Km.	Horaria	Salto
Pto. de Sta. María	88		46	1.214	2
Reus	115		75	1.350	5
Sabadell	125		60	1.100	1
Salamanca					
Tarifa 2	158		80	1.950	2
Tarifa 1	105		53	1.300	2
Santander					
Tarifa 3	0		114	1.350	2
Tarifa 2	133		78	1.754	2
Tarifa 1	102		60	1.350	1
Santiago					
Tarifa 2	173		99	2.025	2
Tarifa 1	250	2.045	66	1.350	2
San Fernando	94		49	1.293	2
San Sebastián					
Tarifa 3	165		99	2.300	2
Tarifa 2	165		97	1.700	2
Tarifa 1	165		60	1.600	2
S.C.Tenerife	115		42	950	5
Segovia	105		62	1.450	3
Sevilla	94		49	1.293	3
Sitges					
Tarifa 2	400	600	112,5	1.750	5
Tarifa 1	320	600	90	1.400	5
Soria	200		60	1.200	2
Talavera					
Tarifa 2	300	2.000	110	2.250	10
Tarifa 1	300	2.000	55	1.125	5
Tarragona	115		75	1.350	2
Terrassa	95		55	1.070	1
Valencia					
Tarifa 3	100	30,48	82	1.600	5
Tarifa 2	100	33,33	75	1.310	5
Tarifa 1	100	43,1	58	1.220	5
Valladolid					
Tarifa 1	95		51	1.500	2
Tarifa 2	142		76,5	2.250	2
Vitoria					
Tarifa 3	122		98	2.175	2
Tarifa 2	122		90	1.530	1
Tarifa 1	122		60	1.530	1

\* El cuadro no recoge la actualización de las tarifas de algunas poblaciones.

\* Barcelona. Tarifa 3 (día, zona central del área metropolitana; Tarifa 2 (día, zona periférica del área metropolitana; Tarifa 1 (noche, a cualquier parte).

Suplementos: aeropuerto 300 pesetas; maletas, 100 pesetas y perros 125 pesetas

## Sindicatos y Administración acuerdan mejoras para el sector

El pasado mes de noviembre tuvo lugar una conferencia de prensa en los locales del Área Metropolitana de Barcelona, para dar a conocer los acuerdos a los que habían llegado los responsables de dicha entidad y los representantes sindicales, tras las negociaciones mantenidas.

Los compromisos se han adoptado a partir del reconocimiento de la necesidad de mejorar el servicio del taxi y de que esta mejora exige a ambas partes, Administración y profesionales, actuar conjunta y solidariamente.

En la rueda de prensa se explicó con detalle los acuerdos referentes a las nuevas tarifas para 1992, que incluyen importantes compromisos para mejorar el servicio, como son: creación de un nuevo y eficaz servicio

En la fotografía Santacreu, Miguel Tomás y Serra, representantes del STATC, durante la rueda de prensa del 7 de noviembre de 1991.



de radio-taxi; luchar contra el fraude y defender la buena imagen del sector; ordenación del servicio al aeropuerto; renovación de la flota de coches viejos; introducción de la tarjeta de crédito en el taxi; aprobación del nuevo taxi de gran capacidad, creado por el AMB y

habilitado para minusválidos; participación en campañas de normalización lingüística y fomento del transporte público, y captación de publicidad para el taxi. La firma de estos acuerdos abre una nueva etapa en la relación entre el colectivo de taxistas y la Administración. ☐

# RENAULT

**CONSAVA-2, S.A.**  
Concesionario Renault



OFRECE CONDICIONES MUY ESPECIALES  
A LOS TAXISTAS EN LA COMPRA DEL R-21  
(versiones GTS - GTD - TDX)

Consultar sin compromiso en:

Avgda. Meridiana, 85-87 - 08026 - Barcelona  
VENTAS: 232 70 61  
TALLER MECANICA 2: 232 01 12  
" MECANICA 3: 245 76 45  
" CARROCERIA: 246 37 03  
ALMACEN: 245 96 08  
ADMINISTRACION: 231 35 60  
FAX: 447 00 68

Pere IV, 417 - 08019 - Barcelona  
VENTAS: 308 94 12  
TALLER: 308 92 54  
ALMACEN: 308 93 08  
ADMINISTRACION: 308 72 58  
FAX: 308 13 92

Pi i Margall, 46 08930 - St. Adrià del Besòs  
VENTAS: 381 23 92  
TALLER: 381 29 82  
ALMACEN: 381 24 44  
ADMINISTRACION: 381 27 12  
FAX: 381 26 54



Luz verde

## 'Eurotaxi' ya circula por Barcelona

El día 30 de octubre se presentaba el primer taxi de gran capacidad, pensado y diseñado para que puedan usarlo también minusválidos y pasajeros con dificultades motrices.

El nuevo modelo ha sido construido por el Área Metropolitana de Barcelona y ha contado con una inversión de seis millones de pesetas. Se ha diseñado a partir de un turismo de la marca Chrysler Voyager, adaptado a su nueva función, con un diseño específico de la carrocería que lo habilita para admitir cuatro pasajeros además del conductor, máxima capacidad autorizada.

La iniciativa pretende contribuir a la integración de los minusválidos en la vida cotidiana. Está pensado para que

**Eurotaxi**, un vehículo adaptado para que puedan usarlo también minusválidos y pasajeros con dificultades motrices. La experiencia piloto durará cuatro meses.



resulte cómodo a cualquier tipo de pasajero, no se trata de un coche diseñado para uso exclusivo de minusválidos. Sus características son:

- Polivalencia de uso; amplitud de espacio y facilidad de acceso: admite dos sillas de ruedas, más cuatro pasajeros, que podrán subir y bajar del vehículo cómodamente, mediante rampa o sin ella, y, muy importante, podrán instalarse en su interior en el sentido de la marcha del vehículo.
- Entrada y salida lateral y única por la derecha, de acuerdo con las normas de seguridad vial.

- Servicio permanente, veinticuatro horas, y podrá ser solicitado a través del radio-taxi.
- Posibilidad de utilizar gas butano como carburante.
- El precio del servicio es el vigente en el resto de los taxis.

La experiencia piloto está previsto que dure cuatro meses. En espera de evaluar esta experiencia piloto, las autoridades metropolitanas del transporte calculan que el mercado del taxi del área metropolitana, podría absorber, en un primer momento entre 200 y 300 unidades de este nuevo modelo. ☐



El Eurotaxi está pensado para que lo utilicen todo tipo de pasajeros, y no sólo los que tienen dificultades motrices

Luz roja

## El taxi noticia de 'sucesos'

Una vez más hemos de lamentar la agresión mortal sufrida por un compañero, mientras llevaba a cabo un servicio.

La madrugada del domingo 3 de noviembre era localizado el cadáver del taxista Sebastián Méndez, a pocos metros de su automóvil. El móvil del crimen, según fuentes policiales, fue el robo. Los agresores eran detenidos tres días más tarde y puestos a disposición judicial.

Las condiciones en las que se desarrolla esta profesión: soledad, horarios intempestivos, el hecho de que a veces el servicio supone transitar por lugares apartados de los centros urbanos y poco concurridos, etcétera, facilitan la victimización del taxista. ☐

JUEVES, 7 DE NOVIEMBRE DE 1991

### Nuestra Ciudad

Sucesos

## Detenidos los presuntos autores del asesinato del taxista

SUCESOS

### Detienen a los presuntos autores del asesinato del taxista encontrado en el bosque de Guanta

La Policía Judicial de la víctima, con toda la documentación pero sin dinero. to intentó arrebatar la cartera al conductor, a lo que recayeron en Abdelaziz

Demasiado a menudo el taxi se convierte en objeto de noticia en las páginas de Sucesos de los diarios

**NEUMATICOS Hnos. ROJAS**

AL CAMBIO DE TUS NEUMÁTICOS TE OBSEQUIAREMOS CON LA COMPROBACIÓN DE TUS AMORTIGUADORES

**kléber**

LA NUEVA GENERACION ESPECIALIDAD EN: FENÓMETRO - EQUILIBRADO DE RUEDAS (DINÁMICO Y ESTÁTICO) COMPROBACIÓN ELECTRÓNICA DE SUSPENSIÓN Y ahora más cerca de ti en:

c/ Hernán Cortés, 17 Tel. 231 788 07 - Barna c/ Aragón, 138 Tel. 453 37 32 - Barna c/ Valencia, 561 Tel. 232 64 17 - Barna

Para anunciarse en Taxi Libre, revista de ámbito nacional, llamen al teléfono 301 32 00 (Srta. Laura Catalán)

**Talleres ATLÁNTIDA**

REPARACIÓN DE AUTOMÓVILES

Atlántida, 13 - Tel. 334 53 44 - L'Hospitalet

## TAXI PARA TODOS

### GARANTÍA DE TRABAJO EFICACIA EN EL SERVICIO

**EUROTAXI**  
Vehículo adaptado

M-8356-LS

FUNDOSA EUROTAXI, S.A. c/ Santa Catalina, 7, 3º - Drcha. - 28014 MADRID  
Teléfono (91) 429 89 27  
Fax: (91) 429 77 24

LOS PROS...

## Federación Vasca del Taxi

La Federación Vasca del Taxi se fundó en Vitoria en 1989, con el objetivo de defender los derechos e intereses profesionales de sus miembros; fomentar el espíritu asociativo; dirimir los problemas planteados entre sus miembros, referentes al desarrollo de sus actividades profesionales; establecer y mantener relaciones con las instituciones y los organismos públicos y privados relacionados con el mundo del taxi; mejorar la eficacia del servicio, etcétera.

La Federación agrupa al 72 por ciento de los taxistas vascos, integrados en Aguitax, Asociación Radio-Taxi Easo, Agrupación Atavi, Asociación Tele-taxi, Asociación Radio-Taxi Bilbao, Asociación

A la derecha, anagrama de la Federación Vasca del Taxi. El asociacionismo favorece el logro de mejoras para los taxistas

de Taxistas Santa María de Vitoria y Agrupación de Transporte por Carretera de Álava.

su campo de actuación se inscribe en cuatro campos fundamentales:

1. *Mejoras en la gestión y explotación del servicio.* Tratando temas que van desde las condiciones de prestación del servicio a tarifas y ámbito territorial de dicho servicio.

2. *Plan de reducción de licencias.* Experiencias comparables de amortización;



selección de núcleos donde es necesario reducir el número de licencias; alternativas y esquemas posibles, y negociación e implementación del plan.

3. *Reglamento del taxi.* Clasificación de las competencias de las distintas clases de licencias; tratamiento específico de las de tipo C; defensa frente al altruismo profesional; tarificación; condiciones de prestación del servicio..., y

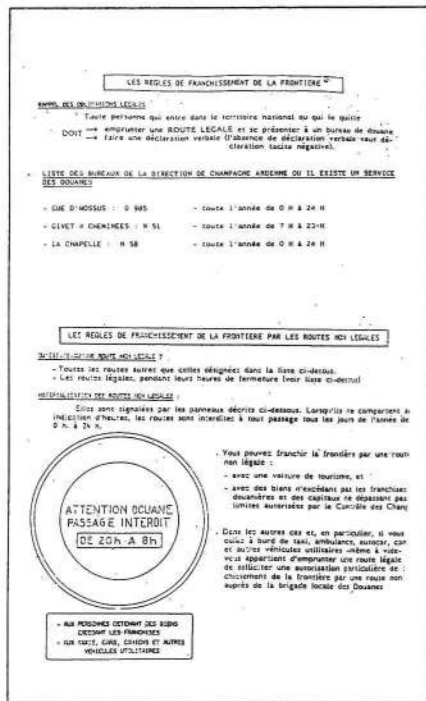
4. *Fomento del sector.* Asociacionismo; radio-taxi; nuevos mercados, etc. ☐

...Y CONTRAS

## Problemas fronterizos: las Árdenas

La Dirección de Reglamentación de la Jefatura de Aduanas de las Árdenas se ha dirigido por carta al presidente de la Confederación Europea del Taxi, Miguel Tomás, para comunicarle la decisión de dicha jefatura de derogar la normativa que prohibía a los taxistas de las Árdenas acceder a Francia por caminos no autorizados, mediante la concesión de autorizaciones especiales, previa solicitud. La comunicación responde al escrito que los taxistas de las Árdenas dirigieron al presidente de la CET. En su carta exponían las dificultades que encontraban para acceder a Francia desde Bélgica, lo que suponía un grave perjuicio, no sólo laboral sino también económico, a la hora de realizar su servicio, ya que debían pagar el impuesto sobre el valor añadido (IVA) por partida doble: en el

país de origen y en el de destino. La derogación, siempre previa solicitud, según la Dirección Regional de Aduanas, se debe al creciente aumento del tráfico internacional de personas y mercancías. Por otra parte, la flexibilización de la normativa es un primer paso para poner solución al problema que supone para los taxistas de las zonas fronterizas el que no exista legislación fiscal comunitaria en materia de transportes de pasajeros, que evite situaciones tan injustas para estos profesionales. La solicitud para pasar la frontera por caminos no autorizados o fuera de las horas de apertura de los puestos fronterizos, debe dirigirse al jefe de división de aduanas, 30 rue du Petit Bois, Charleville, Mezieres. ☐



Modelo de formulario que los taxistas de las Árdenas deberán cumplimentar para acceder a Francia. La medida tiende a flexibilizar la normativa que prohíbe a taxistas y demás transportes pasar la frontera fuera de horas de oficina de aduanas o por caminos no autorizados

## Impuesto sobre Actividades Económicas

Miembros de la Intercomarcal del STATC han visitado diferentes ayuntamientos y grupos municipales para negociar la aplicación del Impuesto de Circulación y el de Actividades Económicas (IAE) que se aplicará en el año 1992.

Todos los taxistas tienen las mismas tarifas, vivan donde vivan y tengan el vehículo que tengan. En cambio, tenemos diferentes baremos tanto en el Impuesto de Circulación como en el de Actividades Económicas, según el municipio donde habitemos. Estos dos puntos son los que se han transmitido a los representantes de la Administración.

En las entrevistas mantenidas hasta ahora, con los ayuntamientos de Barcelona y Sant Adrià del Besós, el grupo municipal de IC de Barcelona y el grupo metropolitano, también de Iniciativa per Catalunya, todos han manifestado estar de acuerdo y votarán a favor de que el taxi en Barcelona y el área metropolitana tenga un único Impuesto de Circulación y Actividades Económicas, que sea el mismo y a la baja. ☐

### Hacienda 'pasa la pelota' a los municipios

El Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE) está concebido para sustituir básicamente a otros impuestos municipales, como el de Radicación y la Licencia Fiscal. La suma de estos dos conceptos es lo que se toma como base o cuota mínima municipal.

Esta base se multiplica por un coeficiente municipal que va del 0,4 al 2, a escoger por cada ayuntamiento. En el caso de Barcelona, el coeficiente elegido ha sido el máximo de dos. El resultado de la operación anterior vuelve a multiplicarse por un coeficiente correspondiente a la ubicación del establecimiento dentro del municipio, es decir, según la barriada o la calle donde radique. En el caso de Barcelona, este segundo coeficiente va del 1,6 al 2. Finalmente, a ese último resultado se le añade un 25 por ciento del total, con destino a las diputaciones provinciales.

El impuesto afecta a industrias, comercios y profesionales. Los que se verán menos afectados serán los grandes establecimientos, que ya pagaban un elevado impuesto de radicación y varias licencias fiscales.

Los más perjudicados, en cambio, serán los pequeños comercios y los profesionales (entre ellos los taxistas) con Licencia Fiscal pero que no pagaban impuesto de radicación, por no contar con ningún local. En algunos casos, el IAE multiplicará hasta por 4,4 los impuestos municipales que se venían pagando hasta ahora.

Como es evidente, la polémica sobre la financiación de los municipios y el enfrentamiento que estos mantienen con el Ministerio de Economía por la interpretación de la Ley de Haciendas Locales está detrás de la creación de este nuevo impuesto: se trata de que los ayuntamientos obtengan mayores ingresos sin que éstos tengan que salir de los Presupuestos Generales del Estado. Además, por tratarse de un impuesto acordeón, que puede incrementarse en la medida que decida el ayuntamiento interesado, lo que ha hecho Hacienda es pasar la pelota de la impopularidad a los municipios. No olvidemos que las próximas elecciones municipales están a casi cuatro años vista y las generales puede que se celebren este mismo año.

### Comercialización de un carburante de 98 i. octano

El grupo energético Total ha lanzado al mercado un carburante sin plomo: Super Premier 98.

Se trata de la gasolina con el mayor índice de octanaje (98 i. octano). El desarrollo de esta gasolina ha contado con el apoyo de la Administración española y de la Comunidad Económica Europea, en lo que se refiere a impuestos. Este carburante es importado, almacenado y distribuido directamente por la red propia de la compañía que lo comercializa.

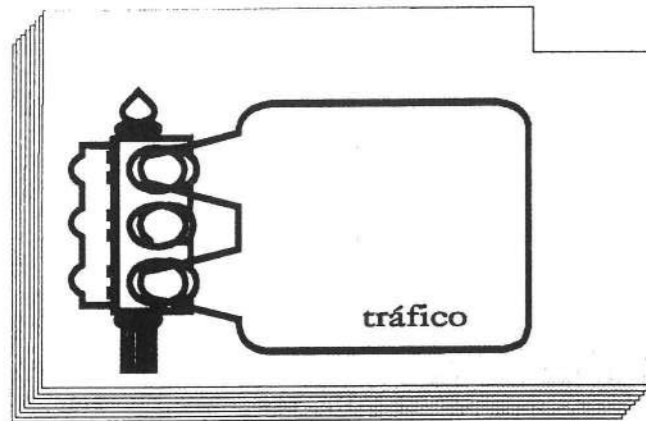
### FOTO-TAXI



El servicio de taxi no está supeditado al transporte por carretera. En la ciudad de los canales el servicio se adecua al medio.

## Servicio de gestión y asesoramiento del ST'ATC

El STATC es el primer sindicato que reclama de las administraciones públicas la posibilidad de tramitar a sus afiliados cualquier gestión. Tomad buena nota, los servicios con los que podéis contar son los siguientes:



- ✓ Matriculación de Auto-taxi
- ✓ Matriculación de Auto-taxi con GLP
- ✓ Transferencia de vehículo Auto-taxi
- ✓ Duplicado del Permiso de Circulación por extravío, cambio de domicilio, etc.
- ✓ Renovación del carnet de conducir por caducidad, extravío, etc. (con test psicotécnico incluido)

- ✓ Permisos de carretera V.T.
- ✓ Renovación anual
- ✓ Duplicados por extravío
- ✓ Libro de reclamaciones

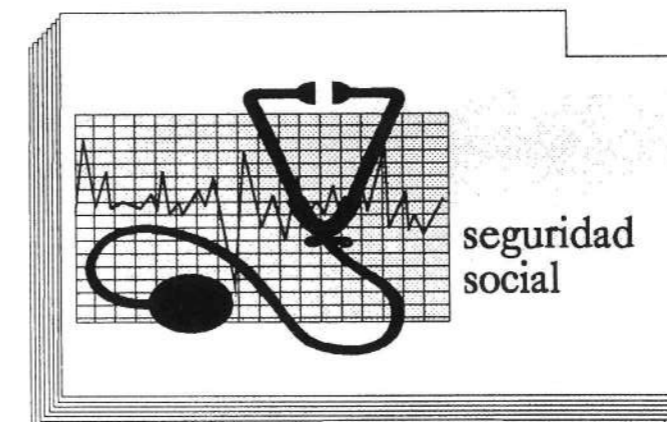


**TALLERES**  
  
 ALFREDO BOU FORNAS  
 Nilo, 20 (Frente Gasolinera del Dr- Pi i Molist)  
 Tel. 354 59 04 - 08031 Barcelona

**DRIVE-IN**  
 Zonas: Horta, 9 Barrios y San Andrés  
 Horarios de: Lunes a Viernes de 10 a 1 y de 4 a 6  
 Sábados de 9 a 12  
 Servicios Gruas **HORTA**  
 Tels. 420 79 69 - 357 21 65

**S A U T O** MECÁNICA GENERAL DEL AUTOMÓVIL  
 P ELECTRICIDAD Y BATERÍAS  
 A CARROCERÍA Y PINTURA  
 U LAVADO, ENGRASE Y NEUMÁTICOS  
 T ABIERTO SÁBADOS TARDE Y FESTIVOS MAÑANA  
 O Diputación, 460-466 (entre Lepanto y Padilla)  
 Tels. Of. 245 58 78 - Recambios: 245 30 01  
 08013 Barcelona

- ✓ Pliegos de descargo
- ✓ Transferencia de licencia
- ✓ Todo tipo de instancias
- ✓ Renovación del carnet de taxista



- ✓ Altas y bajas de autónomos y de empresas
- ✓ Cobro de autónomos a través del banco
- ✓ Jubilaciones
- ✓ Bajas por enfermedad y varias

**AUTO - TALLER**  
 **SERVICIO DE GRUA PERMANENTE**  
 ☎ 726 77 77  
 REPARACIÓN GENERAL DEL AUTOMÓVIL  
 CONCESIONARIO R.A.C.C.  
 c/ Cardona, 58  
 Tel. 726 85 77  
 08203 Sabadell (Barna)

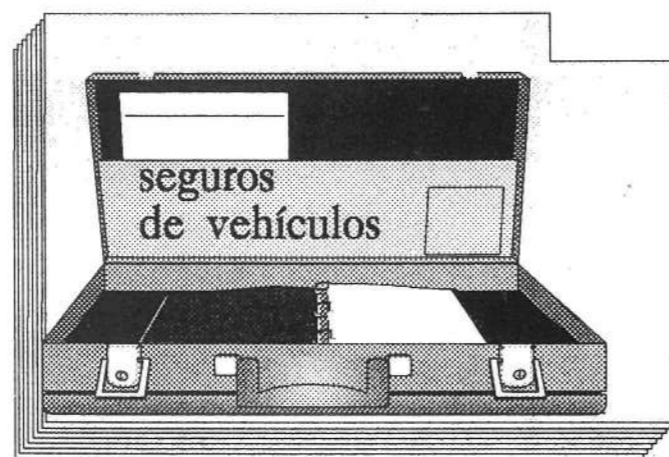
**TALLERES LA RUEDA**  
 REPARACIÓN DE CAJAS  
 DIRECCIÓN ASISTIDA  
 TALLER AUTORIZADO "BENDIBÉRICA"  
 Santa María, 27 (Esq. Armenteres)  
 (Carretera de Sant Feliu a Sant Joan)  
 08980 Sant Feliu de Llobregat (Barna)  
 Teléfono 666 54 02

PLANXISTERIA - PINTURA - TAPISSERIA  
  
 BAILÉN, 8, 10 i 12  
 ☎ 710 07 42  
 SABADELL  
 CONVENI AMB EL FONS ASSEGUADOR DEL STAC

**taximetros Barcino**  
 ABIERTO 7 MAÑANA DOMINGOS Y FESTIVOS 9 a 13  
 Lepanto, 217-219 (entre Aragón y Enamorados)  
 Telef. 447 15 61  
 08013 Barcelona  
**M<sup>a</sup> BARRIENTOS**  
 Tel. 339 78 63  
 DE LUNES A VIERNES de 8 a 13,30 y 15 a 19



- ✓ Altas y bajas de Licencia Fiscal
- ✓ Solicitud de devolución del IVA por comprar un coche nuevo
- ✓ Estimación objetiva singular, pago fraccionado de la renta
- ✓ IVA: declaración trimestral, resumen anual, libro de reclamaciones y altas, inclusión en régimen de IVA simplificado y ordinario. Petición de etiquetas
- ✓ Declaración de I.E. Rentas: simplificada, ordinaria y patrimonio



Dadas las dificultades que tenemos los taxistas, hemos creado el servicio de seguros de vehículos para los afiliados con distintas compañías.

Utilizadlo

## Creación de nuevos servicios

- ✓ Alta de empresas y trabajadores
- ✓ Contratos de trabajo
- ✓ Cumplimentación de seguros sociales TC1, TC2.
- ✓ Finiquitos y todo lo relacionado con asalariados del taxi
- ✓ Se crea una sección de cumplimentación de libros

del Impuesto sobre Valor Añadido (IVA)

- ✓ Se llevará la contabilidad desde el sindicato
- ✓ Se gestionarán los tiquets, facturas y cualquier aspecto relacionado con la presentación de impresos, modelos 130, 300, 340, 347, 030

Utilizar los servicios del sindicato es colaborar contigo mismo. No pagues a quien no te da nada a cambio, es un consejo del sindicato.

## El paro del despropósito



Los que quisieron llevar al taxi a la huelga en noviembre, son ahora *esquirols* del transporte

Una vez más, el aventurismo y el oportunismo intentó, sin suerte esta vez, llevar al sector del taxi a un callejón sin salida. Una organización de camioneros, a la que se han afiliado taxistas que mantienen posiciones irracionales, muchos de los cuales han pertenecido a organizaciones del taxi, y que en muchos de los casos han sido expulsados de las mismas, así como otros que a través de sus organizaciones minoritarias no consiguieron representación en las pasadas elecciones (o consulta, según se entienda) en el sector. Esta organización, arrogándose la representación del sector a través de una asamblea en la que ni se votó un paro para los pasados días 25 y 26 de noviembre, con la intención de convertirlo en huelga indefinida por el sólo hecho de que la Entitat Metropolitana del Transport no le permitía negociar su plataforma, cosa por otro lado lógica, puesto que para representar hay que pasar por la consulta popular, algo que algunos aún no tienen asumido.

Las organizaciones representativas del sector hicieron consultas con las emisoras de radio-taxi y conjuntamente con ellas acordaron poner todos los medios para evitar el paro. Así, pese a los piquetes que la organización de camioneros lanzó a la calle la madrugada del día 25, y que aun empleando la violencia: destrozaron las lunas y el capó de algún taxi, no consiguieron su propósito.

### Caso omiso de las organizaciones del sector

Las organizaciones representativas del sector, las compañías de radio-taxi y la conciencia democrática de los taxistas, haciendo caso omiso a las consignas de aquellos a los cuales ellos habían votado, evitaron que el colectivo del taxi apareciera ante el ciudadano de Barcelona como un colectivo irracional, más aún después de haber conseguido la mejor tarifa de muchos años a esta parte, y coincidiendo con la aprobación de 12 kilómetros más

de carril bus-taxi.

Evidentemente, el secretario general de la organización de camioneros repartía octavillas, en un *mercedes* de color granate, la noche de autos en la estación de Sants para que los taxistas secundaran el paro. La acción decidida de los taxistas y sus dirigentes en la estación de Sants sobre las 5 de la mañana, en el bar Chaplin, les indujeron a no seguir con la convocatoria, como quedó demostrado en la asamblea que habían convocado para la tarde del día 25 y en la que la presencia del colectivo de *camioneros* era testimonial frente a la presencia de las organizaciones representativas. Pese a ello, el colectivo del taxi debe mantenerse alerta en futuras ocasiones ante las consignas de organizaciones no representativas o de colectivos minoritarios que nada tienen que perder y que se asemejan a inadaptados sociales. ☐

Miguel Tomás





# TENERIFE

PUERTO DE LA CRUZ

## statc, veinte aniversario

Entre la multitud de actos programados para conmemorar los veinte años de historia del STATC, encontramos también los de carácter lúdico, como esta oferta para viajar a Tenerife

### Media Pensión



### Aptos. Masaru

ATTTT  
Los Robles, s/n.  
Urbanización La Paz  
Tlf.: 38 08 20  
Puerto de la Cruz

Edificio situado en la zona residencial de La Paz, muy cerca del Jardín Botánico. Las unidades disponen de cuarto de baño completo, cocina, frigorífico, teléfono, T.V. con antena parabólica y terraza, además de un dormitorio independiente en el caso de los apartamentos. Piscina rodeada de amplios jardines tropicales y un bar-cafetería, dos canchas de tenis, y salón de televisión. Servicio tradicional en el Restaurante Masaru. Limpieza seis veces por semana.

Las Palmas es la mayor de las ciudades del archipiélago canario, Tenerife es la más extensa de sus islas. En su centro, altivo y poderoso, se levanta el Monte Teide, el punto

más alto del territorio español. Y, bajando del Teide hacia el mar, después de cruzar el desolado cráter de las Cañadas, hoy en día Parque Nacional, y pasar por los bosques de pinos y eucaliptus,

se entra en el Valle de la Orotava, maravilla de flores y vegetación, para llegar, ya al nivel de mar, al Puerto de la Cruz, joya turística de las islas Canarias.

## DEL 22 AL 29 DE JUNIO

Precio: 41.500 pts

Información en el mostrador del STATC, Carles I, 82  
Tel. 300 23 14, hasta el 31 de enero de 1992  
08018 Barcelona



Hablamos con...

## Joan Torres: "El sector del taxi ha evolucionado positivamente en varios aspectos"

El Sr. Torres es el actual presidente de la Entitat Metropolitana del Transport, cargo al que accedió en el mes de julio de 1991. Con anterioridad había ocupado el cargo director de los servicios de Transportes de la desaparecida Corporació Metropolitana de Barcelona, directamente relacionada con el mundo del taxi



El Sr. Torres en un momento de la entrevista

desde hace varios años, en la concesión de licencias y la eliminación progresiva de licencias que se va haciendo por los mecanismos que contempla la legislación del taxi.

A pesar de que la flota de Barcelona está sobredimensionada, también es cierto que el crecimiento económico de Barcelona y su área metropolitana genera viajes nuevos y una demanda superior a la que había hasta estos momentos.

### Menos licencias

**- Existen organizaciones que piden la reestructuración del sector del taxi, la eliminación de más licencias e incluso los turnos de trabajo**

-El turno de trabajo es un elemento más de regulación coyuntural del sector como lo fue en su día los dos días de descanso. Esta es una discusión eterna que como filosofía está bien pero el control de los turnos sería bastante complicado. Esta solución siempre ha sido desestimada, tanto por la Administración como por amplia representación del sector. Yo creo que el equilibrio puede venir más porque el crecimiento económico (la demanda) no esté enclavado sólo en la parte central de Barcelona sino en todo el área metropolitana y esto significa demanda de taxis. La oferta ha de acercarse a esta demanda.

Es evidente que no se van a dar más licencias y hemos de continuar con la

limitación de los dos días de fiesta. Se puede estudiar la probabilidad de los turnos como una medida más, pero complicada. También existe la posibilidad, ya que se habla de reestructuración, de convertir coches amarillos en servicios especializados en determinadas prestaciones, si la demanda así lo exige, como coches de lujo, de limosines, de furgonetas, de taxis especiales para minusválidos... La idea sería que, con autorización de la Generalitat y de la propia EMT, taxistas tradicionales se convirtieran en taxistas singulares, antes de que aparezcan estos servicios de taxi singular fuera del sector. Como consecuencia, el servicio amplio del taxi se vería reducido.

### El taxi en las Olimpiadas

**-El 92 va a ser una fecha clave para Barcelona, ¿qué papel va a jugar el taxi en las Olimpiadas?**

-El 92 será un año muy característico para Barcelona. La entrada en funcionamiento de los cinturones de ronda supondrá una disminución, provocada y forzada, del coche privado del centro de la ciudad. Este espacio que deje el vehículo particular lo ocupará el transporte público desde el autobús hasta el taxi. Además se añadirán otras medidas como cierre de calles, más zonas peatonales, mayor ordenación de las calles al estilo de la Rambla de Catalunya... Pero, uno de

Los aspectos más importantes es que doblaremos los actuales 50 kilómetros de carril bus-taxi pasando así a 100 kilómetros en cuatro años. La intención es duplicar la velocidad comercial del autobús y del taxi.

La Olimpíadas son 18 días y el sector queda muy beneficiado por lo que representa antes del acontecimiento, por el movimiento de gente y por el interés turístico; y después, por los propios 18 días. En estos días está previsto, como algo excepcional, la flota máxima y no se restringirá el sector con los días de fiesta y por lo tanto habrá libertad para que todo el mundo "funcione". Actualmente, se está negociando si estos 18 días se considerarán como festivos y poder trabajar con la tarifa 2.

—¿Hasta dónde se podrá llegar en taxi en las áreas olímpicas?

—El taxi tendrá las características de servicio público básico de acceso a todas las áreas olímpicas hasta el límite que las razones de seguridad y organización lo permitan. La voluntad política es que el taxi, como transporte



"Durante los Juegos los taxis tendrán privilegios respecto al coche privado para acceder a los recintos olímpicos".

público, tendrá privilegios respecto al coche privado.

**Más carril para el taxi**

—Mientras que algunos carriles bus-taxi se cumplen a rajatabla, en otros existe bastante indisciplina y el coche privado se cuele.

—Los carriles bus-taxi se pueden pintar y pueden no respetarse. Hay dos

elementos básicos en este aspecto: Uno, existe una instrucción en la Guardia Urbana dedicada a la indisciplina del carril bus-taxi. Otro, la actual ley de seguridad vial castiga las infracciones de este tipo con sanciones cuantiosas.

Además, si las multas son reiterativas, las podemos enviar a la Jefatura Superior de Tráfico, proponiendo la retirada del carnet del conductor multado.

Y por último, otro de los elementos importantes, la facultad con que se ha dotado a los inspectores de los autobuses de línea para que puedan sancionar y ayudar a mantener la disciplina en los carriles bus-taxi.

—¿De qué forma se van a regular los accesos metropolitanos para el taxi?

—Los accesos metropolitanos mejorarán sustancialmente con los cinturones, desde el punto de vista de operatividad. Las actuales entradas a Barcelona se desviarán después por los cinturones.

Nosotros proponemos que no existan sólo carriles bus-taxi en el centro de la ciudad sino que se deben crear también los carriles metropolitanos para el transporte público, al estilo de lo que hay desde la plaza Cerdá hasta el

centro de Barcelona.

**Promocionar el uso del taxi**

—Al igual que la Administración promociona el autobús y el metro ¿existe intención de promocionar el taxi?

—El taxi tiene una promoción permanente como la de *Taxi, posa't guapo*, cuando se dedica al transporte de minusválidos con las unidades especiales que hay en la calle...

Dentro de unos días, se realizará una campaña informando de la introducción de las tarjetas para el pago del taxi. Además se llevarán a cabo campañas específicas globales.

Pero considero que el taxi se debe presentar de forma sectorial, por ejemplo en el mundo empresarial,

financiero, de la prensa... Debe realizarse una presentación de lo que es el sector del taxi, su organización y los servicios que puede prestar. En los presupuestos de este año, existe una partida destinada a este tipo de presentaciones.

—La aplicación del Impuesto de Circulación es muy dispar en todo el área metropolitana, ¿qué solución hay si todos los taxis del área tienen la misma tarifa?

—El objetivo político de este impuesto es que tenga carácter metropolitano y por lo tanto que se aplique un sólo baremo para todos los taxis del área.

Con esta medida se evitará la diferencia de criterios que hay en los diferentes ayuntamientos a la hora de aplicarlo. ☐

Luis Berbel



Los carriles bus-taxi son utilizados indiscriminadamente por los demás conductores, dificultando el servicio.

**Talleres HNOS. GARCIA**

**SU TAXI FORD** sin entrada y hasta 60 meses de plazo

SERVICIO TALLERES 333 17 03 c/ Pintor Mestre Castellví, 5-6

AUTOMÓVILES 333 93 58 08905 L'HOSPITALET

# FIAT TEMPRA

FIAT

Concesionario **AV. MERIDIANA, 326 - TEL. 349 30 58 - 08027 BARCELONA**  
**NAVAS DE TOLOSA, 268 - TEL. 340 60 16 - 08027 BARCELONA**

El último gran éxito tiene 3 volúmenes: el coeficiente aerodinámico (0,28) —el más bajo entre sus competidores—, un amplísimo interior y el maletero más grande de Europa dentro de su segmento (50 dm<sup>3</sup>). Incorporar los últimos avances del mundo del automóvil e integrarlos en un sólo vehículo ha sido el gran éxito de FIAT. Es el nuevo TEMPRA con motor transversal, tracción delantera, suspensión independiente y doble circuito de frenos en X. En cuanto al resto del FIAT TEMPRA, amigo taxista son sensaciones que hay que sentir en vivo.

FIAT TEMPRA 1,4	Precio Final	1.351.721,-
FIAT TEMPRA 1,6	Precio Final	1.494.712,-
FIAT TEMPRA 1,9D	Precio Final	1.596.412,-
FIAT TEMPRA 1,9 TD	Precio Final	1.969.566,-

En el precio está incluido el aire acondicionado

## Tercer Congreso Europeo del Taxi

Reproducimos a continuación la intervención de la Sra. Jenkinson en el Tercer Congreso del Taxi, organizado por la Confederación Europea de Taxis y celebrado los días 18, 19 y 20 de enero de 1991 en Bruselas. La Sra. Jenkinson es la responsable de la Secretaría de Transportes de la Comunidad Europea

Desde hace mucho tiempo, estudiamos de vez en cuando lo que la Comunidad puede hacer por el sector del taxi. Conozco un dossier de 1979 en el que se hizo una encuesta entre los estados miembros, para conocer las distintas legislaciones sobre los taxis, para ver qué podía hacer la Comisión. Pero he de decir y repetir que cada vez que examinamos el dossier, parece que todo va bien en el sector.

Tal vez ustedes no estén de acuerdo, pero en el sector internacional comunitario no parecía haber mayor problema. Además, como la mayoría de los viajes que se hacen en taxi son trayectos locales cortos, y sobre todo dentro de un mismo país, el sector no despertaba mucho interés a nivel comunitario.

De vez en cuando, durante años, se escucharon los ecos de los problemas del transporte fronterizo. Por ejemplo, entre España y Portugal, también se habló de Gibraltar y España (caso especial) y también de las Ardenas (Luxemburgo, Francia y Bélgica).

Recientemente, hemos recibido varias preguntas parlamentarias de estados miembros acerca de qué va a hacer la Comisión por los taxis en el mercado interior de 1993. Evidentemente, el Libro blanco que trata de la libre circulación de personas, servicios, etc. se aplica a los taxis igual que a otros sectores.

El señor Van Mierde les explicó ayer que estamos redactando una propuesta. Creo que ese primer paso llevará bastantes años. Hay que ver cómo funciona antes de tomar otras medidas. Se plantea introducir la libre prestación de servicios en el sector de los taxis. Eso quiere decir que



Mesa presidencial del III Congreso Europeo del Taxi, la Sra. Jenkinson es la cuarta a la derecha.

si alguien llama desde Francia a un taxi belga y le pide que vaya a buscarle, el taxi tendrá derecho a salir vacío de Bélgica, recoger al cliente en Francia y volver a Bélgica o incluso a Luxemburgo con él. Se hace para facilitar la posibilidad de cruzar las fronteras. Evidentemente, se trata de una cuestión internacional y comunitaria. No es coherente, ni tiene la conformidad del mercado interior, donde no tienen derecho a hacerlo. Pero tranquilícense, porque les aseguro que, por lo menos a corto plazo, no tenemos en absoluto la intención de inmiscuirnos en la legislación interna de los estados miembros, en materia de taxis. Para nosotros, compete a los estados miembros resolver esos problemas, ellos sabrán cuántos taxis son necesarios en cada ciudad. Se trata del equilibrio entre con-

ductores de taxi y usuarios.

No tenemos ninguna intención de inmiscuirnos en este tipo de cuestiones. Lo que querríamos hacer es adoptar medidas para facilitar los intercambios entre los estados miembros en los que haya un interés comunitario.

La comunidad no puede estar en todas partes. Corresponde a los estados miembros, a las regiones y a las ciudades regular el sistema interno. Es un poco el principio de subsidiariedad del que se hablaba en la Comisión. Se les deja solventar estas cuestiones.

Varias de las preguntas parlamentarias que nos han llegado hacen referencia a asuntos fiscales. En el futuro se prevé dos baremos para el IVA, y a los taxis se les impondrá el más bajo (entre el 4 y el 9 por ciento). Incluso se habla de excluir total-



Se prevé dos baremos para el IVA, y a los transportes públicos, entre los que se encuentra el taxi se les impondrá el más bajo: entre el 4 y el 9 %. El IVA se pagará en el país de origen del servicio. Ya no habría, pues, que pagar sumas inadecuadas en ciertas fronteras.

mente del IVA a ciertos transportes, a los transportes públicos de viajeros, pero esto es discutible aún.

La propuesta ante el Consejo habla de estos dos baremos y de aplicar el más bajo (entre el 4 y el 9 por ciento) a los transportes públicos (como los taxis). El IVA se pagará en el país de salida del servicio. Ya no habría que pagar sumas inapropiadas en ciertas fronteras. Cuando se recoge un cliente en un estado miembro, ya no existirían los problemas de ir a buscar una aduana que acepte este tipo de pago. El problema no sólo se le plantea a los taxis, sino también a los autocares.

Pero siempre resulta difícil persuadir a los ministros para que se pongan de acuerdo sobre problemas fiscales. Para los estados miembros, la responsabilidad, el poder fiscal, es algo muy importante. No puedo decir que ustedes puedan contar con una aceptación inmediata de este principio. La Comisión va a insistir para que los ministros se pongan de acuerdo y esta medida pueda, efectivamente, aplicarse.

Hay otra cuestión fiscal, siempre mal definida, que es la cuestión de los im-

puestos de sisa del gasoil y de la gasolina. Estas sisas representan para los estados miembros una suma tan importante en sus ingresos nacionales que será todavía mucho más difícil, en mi opinión, convergerles para que armonicen estas sisas que en lo del IVA. La Comisión examinará la posibilidad de hacer algo para lograr la armonización de las sisas, pero creo que debo decirles que por ahora no hay nada previsto. En los estados miembros, todos los sistemas son diferentes. En algunos países, como Francia, no se paga el derecho de sisa; en cambio, en otros países, sí. Lo que sí se empieza a examinar de manera seria es la cuestión de la congestión urbana. Un gran libro verde intenta estimular a los estados miembros y a cada ciudad en particular para que consideren todos los problemas de congestión, de planificación de la circulación, etc.

Por ejemplo, se ha indicado que para que los estados miembros sometan a la Comisión una solicitud de fondos regionales, deberán indicar si se ha estudiado una buena planificación para la ciudad concernida, en lo referente a los transportes



## Garantía y Seguridad. Porque somos PROFESIONALES.

ABIERTO  
A MEDIODÍA

- Talleres de Mecánica-Electricidad Chapa y Pintura
- Revisiones especiales para I.T.V.
- Limpieza de vehículos exterior e interior



Servicios:

- Exposición y Ventas vehículos nuevos y de ocasión.
- Financiación-LEASING, Tramitación Seguros, etc.
- Obsequiamos a todos nuestros clientes.

SEAT  
Grupo Volkswagen

Auto Fuber, s. A.

Badajoz, 52

T.- 485 00 49\* POBLE NOU

El transporte público, gestión, contaminación, etc. Desde luego, los taxis juegan un papel importante a la hora de reducir y disminuir los problemas de congestiones urbanas. En la Dirección General de Transportes, nos hallamos en una primera etapa. Hemos encargado un estudio para ver dónde podríamos intervenir nosotros en materia de transportes públicos urbanos. Según los resultados e ideas aportadas, analizaremos las medidas que debemos adoptar. Por supuesto, esto podría tener cierta importancia para los taxis. El estudio se halla actualmente en curso.



La Comisión ha empezado a estudiar cómo puede resolver los problemas y facilitar la vida a las personas de las regiones fronterizas

Tal vez estén ustedes al corriente de que el señor Fischer, un miembro del Parlamento holandés, presentó una resolución referente a los taxis el año pasado, en la que solicitaba a la Comisión que desarrollara un sistema de transportes que promocionara el transporte público, incluido el de los taxis y el papel fundamental de los mismos. Nos pedía que hiciéramos propuestas sobre las posibilidades de los taxis.

Así es que el Parlamento Europeo ha empezado a interesarse mucho por las cuestiones de congestión urbana. Pueden estar seguros de que van a ponerse en contacto con ustedes, para saber si ustedes pueden proponer algunas ideas o cuestiones. Los miembros de la Comisión están muy interesados en la congestión urbana, incluida la problemática de los taxis.

La Comisión ha empezado a examinar también cómo puede resolver los problemas de las personas de las regiones fronterizas y facilitarles la vida. Se trata de un examen un tanto general que cubre todas las cuestiones de la garantía de los empleos.

A menudo ocurre que las personas que viven en las regiones fronterizas se encuentran algo desfavorecidas en relación con las demás. Se encuentran aisladas y no siempre les resulta fácil.

Evidentemente, nuestra propuesta, que abriría un poco el mercado de los taxis, podría ser muy interesante para alguien de una zona fronteriza: un conductor de

taxi podría recoger a un cliente al otro lado de la frontera; y también para el cliente, que podría elegir entre un taxi de su país o uno del otro lado.

Respecto a las demás cuestiones que han tratado ustedes, encuentro que mejorar la formación profesional, la transparencia de las tarifas, etc., son unas buenas ideas. Los que hayan asistido a la conferencia que organizamos con el sector de los taxis y los estados miembros en julio de 1990, saben que allí tratamos un poco todas las cuestiones que podrían interesar a los taxis.

Si ustedes ven otros puntos en que podamos ayudarles, si por ejemplo tienen alguna sugerencia respecto a la armonización de los niveles de formación, nos gustaría que nos llamaran, que nos escribieran o que vinieran a vernos y que nos informaran de sus ideas.

Evidentemente, escuchando a los verdaderos expertos, a las personas que trabajan en el sector, es como mejor sabremos cómo resolver los problemas y cómo ayudarles a superar sus dificultades. Creo que es mucho mejor que ustedes se ocupen de su sector que no que la Comisión empiece a hacerlo. Me gustaría tener conocimiento de todas las ideas que han tenido ustedes sobre todas esas cuestiones. Nunca es demasiado tarde, pueden escribirnos y siempre será interesante el intercambio de opiniones. ☐

De las Actas del Tercer Congreso Europeo, Bruselas 18, 19 y 20, enero 1991

## Listas las primeras terminales para pagar el taxi con tarjeta de crédito

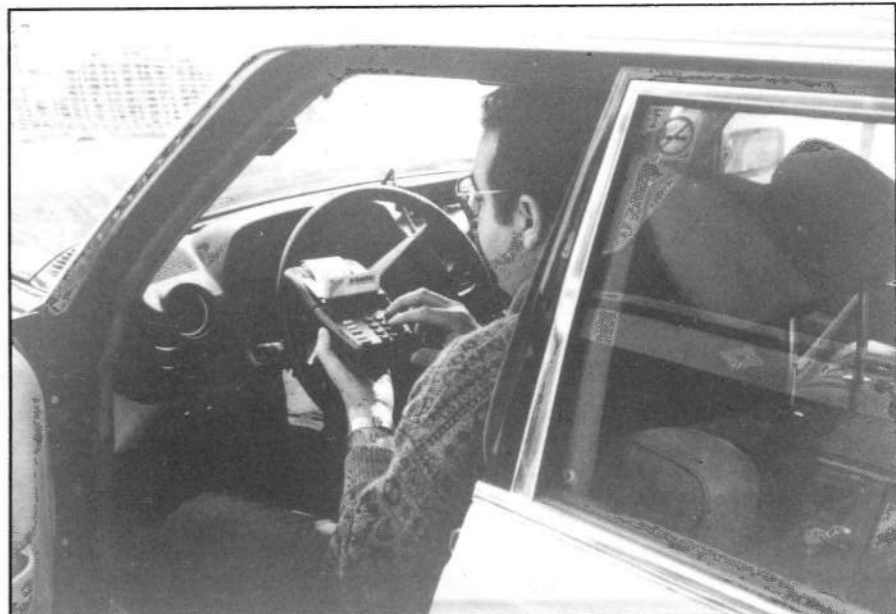
Las primeras terminales, que permitirán aceptar el pago mediante tarjeta de crédito, ya están listas y pronto serán una realidad en las calles de Barcelona. La emisora Barna-Taxi será la primera en ofrecer este sistema de pago, que al decir de los promotores fomentará el uso del taxi.

El pago del servicio del taxi mediante tarjeta tiene su antecedente inmediato en *taxi-card*, tarjeta dirigida a profesionales y empresas que habitualmente hacen servir el taxi para sus desplazamientos. La idea, surgida en 1987, no pudo culminarse con éxito debido a la insuficiencia de los medios técnicos: el sistema manual de rodillo y los movimientos de facturas eran poco operativos.

Desde entonces, 1987, los procesos informáticos han experimentado un avance espectacular, lo que unido a la simplificación de los procesos mecánicos de estos ingenios facilitó la popularización del llamado *dinero de plástico*. Hoy ya es posible pagarlo prácticamente todo con tarjeta, incluso en las cabinas telefónicas.

La nominación de Barcelona para los Juegos Olímpicos de 1992, fue el acicate para encontrar una solución que hiciera posible extender el pago con tarjeta al servicio del taxi.

Tras las negociaciones entre los representantes de los taxistas y la Entitat Metropolitana del Transport, entidad local que regula el transporte público en el área metropolitana de Barcelona, y considerando que el sistema permitiría mejorar la calidad del servicio, se delegó en Cetransa, empresa pública de gestión directa dependiente de la Entitat Metropolitana del Transport, la responsabilidad de contactar con las empresas especializadas y estudiar las posibles terminales electrónicas adecuadas a las necesidades del taxi y de aceptación de fiabilidad y seguridad establecidas



Así de pequeña y cómoda es la terminal que poseerán los taxistas para efectuar el cobro mediante tarjeta.

por el sistema financiero, la Caja de Ahorros y Pensiones de Barcelona, entidad que desde el inicio apoyó el proyecto. Finalmente, se encargó la realización del proyecto a Telettra del grupo Alcatel.

### Características técnicas

El sistema se compone de un Centro de Gestión Principal (centro neurálgico) Centros Secundarios, que operan con los terminales y los terminales *halcón*, que realizan la captura de las transacciones en los taxis. Los terminales *halcón* instalados en un aparato de reducidas dimensiones y fácil de manejar, no disponen de conexión a la red telefónica, lo que permite su utilización en todo tipo de

lugar. *Memory card*, que almacena una "lista negra" de hasta 10.000 tarjetas; registro de transacciones; parámetros del terminal; telecarga de programas (*telesoftware*); inicialización del terminal local (manual) y remota (por *memory card*); y operativa guiada por mensajes en *display*. La capacidad del terminal varía según las necesidades, por el empleo de una *memory card* de mayor o menor capacidad o variando la capacidad de "lista negra" y transacciones. Los Centros de gestión Secundarios, instalados en las oficinas bancarias y emisoras de radio-taxi tienen la misión de capturar directamente las transacciones realizadas y almacenadas en los *halcón* y actualizar la "lista



**Optica Ruiz Urrea**



Diplomado A. Ruiz Beckers  
Talleres propios. Fundada en 1924  
Ronda San Antonio, 63  
Teléfono 454 59 45  
08011 Barcelona

LENTILLAS CORNEALES - APARATOS PARA SORDOS  
(servicio de limpieza y reparación)

Monturas Nacionales y de importación. Cristales de todos los tipos.  
Distribuidor Oficial de las gafas CARTIER PARIS  
Especialistas en los multifocales invisibles, visión perfecta en todas las distancias.

RENOVACION DEL PERMISO DE CONDUCIR

Si le han encontrado alguna deficiencia visual, VISITENOS y le daremos la solución.  
SUS GAFAS EN DOS HORAS

20% de Descuento a los Sres. taxistas y familiares.

65 años como profesionales ópticos, garantizan nuestros trabajos y servicios.

## Sobre ruedas

recibe del Centro Principal los ficheros de "lista negra" y los parámetros y envía al Centro Principal los ficheros de transacciones.

El Centro de gestión Principal se relaciona directamente con la entidad financiera para la transferencia definitiva de transacciones, recepción de "listas negras" y parámetros de programación; maneja información sobre base de datos de terminales (taxis, licencias...); ficheros de transacciones, "lista negra", etc, y datos generales de aplicación y sobre comunicaciones.

Esto, que requiere tanto espacio para explicarlo, se lleva a cabo con una operación tan sencilla como la que se realiza cuando usamos la tarjeta de crédito para retirar fondos de una cuenta bancaria.

Se trata de un sistema abierto a todas las tarjetas magnéticas existentes en el mercado. Actualmente, y mientras no terminen las negociaciones, admite sólo todas las tarjetas emitidas por *la Caixa*, la encargada de realizar los cargos y abonos de las transacciones, y las tarjetas 6.000, de la Confederación de Cajas de Ahorros, se espera que en menos de dos meses se pueda ampliar la oferta a todo tipo de tarjetas.

### Coste del proyecto

Financiado en un 66,6% por *la Caixa* y en un 33,3% por la campaña institucional *Taxi, posa't guapo*, aportacio-



El sistema almacena las transacciones en metálico y las realizadas con tarjeta



Distintivo que llevarán los taxis que acepten el pago con tarjeta de crédito. La oferta, en cuanto al tipo de tarjetas, espera ampliarse muy pronto.

nes a partes iguales del Ayuntamiento de Barcelona y de la Entitat Metropolitana del Transport. La incorporación del terminal no supone ningún coste adicional para el taxista: la comisión que normalmente cobran las entidades financieras, que en el caso de los comercios es de un cuatro por ciento, se reduce a un dos por ciento para el taxista, que firmará un contrato comercial con la entidad financiera, conforme trabaja con ellos. La terminal la proporciona Cetransa, una vez tramitada la solicitud por parte del profesional.

### Garantías para el taxista

El sistema permite pagar mediante tarjeta cualquier cantidad por pequeña que sea, el límite máximo estipulado, impuesto por la entidad financiera, es de 3.000 pesetas, pero se trata de un límite abierto: inicialmente será de 3.000 ptas. pero posiblemente se aumentará muy pronto, según la seguridad que demuestre tener el sistema (el trayecto que va del aeropuerto de Barcelona a Mataró ya supera este límite). El taxista no asume ningún

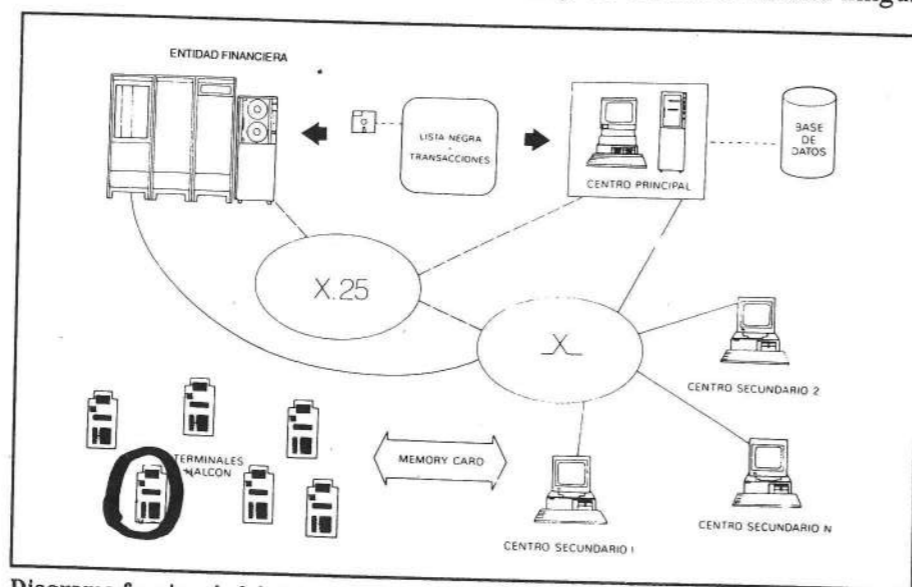


Diagrama funcional del sistema informático

riesgo desde el momento que la tarjeta es admitida por la terminal *halcón* con la que opera esto es, que no consta en su memoria de "lista negra", y en caso de error es la empresa emisora quien cubre los costes. Esta lista negra se actualiza cada semana, desde cualquiera de los Centros de gestión Secundarios.

El abono de las transacciones se hace directamente al taxista o a la emisora, según sea el caso, en un tiempo máximo de cuarenta y ocho horas. El taxista al terminar su servicio descarga su terminal en los Centros de gestión

Secundarios, este ordenador conecta a su vez con el Principal que pasa la información a la entidad financiera que será la que automáticamente haga las transacciones: cargos a la cuenta del cliente y abonos a la cuenta del taxista.

Los beneficios para el cliente son evidentes, todo lo que sean facilidades para pagar constituye en sí mismo un beneficio. Para el taxista supone aumentar su seguridad personal, al facilitarle una menor utilización de dinero en efectivo, y la satisfacción

personal de poder ofrecer un servicio más a sus usuarios.

Inicialmente, la previsión de dotar la flota de taxis de Barcelona (10.923 vehículos) es satisfactoria, dada la buena predisposición demostrada por el colectivo. Se cree que el 30% de los taxis estará equipado con el terminal *halcón* antes de los Juegos Olímpicos. La emisora *Barna-Taxi*, será la primera en ofrecerlo y en contar con una Terminal Secundaria para realizar las operaciones pertinentes. ☐

Taxi Libre

PUBLICIDAD

## Experiencia piloto en Barcelona

Por primera vez en Barcelona, a través de la flota de móviles de *Barna-Taxi*, se puede efectuar el pago mediante las tarjetas de débito de *la Caixa*, así como todas las tarjetas 6000.

CTI, empresa de servicios informáticos de ámbito nacional, coordina entre *Barna-Taxi*, *la Caixa* y Cetransa, todas las operaciones realizadas mediante tarjeta, y da asistencia a todos los móviles durante las 24 horas del día.

El sistema consiste en un aparato fabricado por la firma *Teletra*, que incorpora una tarjeta de memoria donde se guardan las operaciones realizadas, tanto en metálico como las efectuadas mediante tarjetas aceptadas. Así mismo, incorpora una lista negra con los números de aquellas tarjetas que presentan anomalías de distintos tipos.

Una vez vista la experiencia piloto, está prevista la aceptación de todo tipo de tarjetas, incluidas las más populares. A continuación se ini-

ciarán campañas publicitarias a fin de dar a conocer el sistema al usuario.

### Entrevista

El Sr. Jordi Alemany, director regional de Explotación de CTI responde a algunas cuestiones al respecto.

#### -¿Cómo nació la idea?

-La idea partió de Cetransa, junto con la primera entidad financiera de este país *la Caixa*, para dotar al área metropolitana de Barcelona de los sistemas de pago más avanzados en la actualidad.

#### -¿Qué funciones desempeña CTI en este proyecto?

-CTI como empresa líder en servicios informáticos y con una amplia experiencia en asesoramiento y comunicaciones coordina toda la operativa del mismo.

#### -¿Por qué CTI?

-CTI es una empresa con una experiencia y credibilidad de más de 25 años, con una cobertura a nivel nacional y con un volumen de facturación muy importante con las entidades financieras. Por esta misma razón y por nuestra confidencialidad y red nacional de transmisiones, se pensó en CTI.

#### -¿Qué tipo de asistencia presta CTI?

-Nuestra compañía se encarga de dar formación y soporte técnico a los taxistas, centros secundarios de captación de transacciones durante las 24 horas del día. Además efectúa el control de todas las operaciones para *la Caixa*.

#### -¿Cuáles son las perspectivas de futuro?

-Ampliar el sistema de pago a todas las tarjetas y dar cobertura a toda España, es decir, estamos abiertos a dar información y colaboración con todos los municipios.

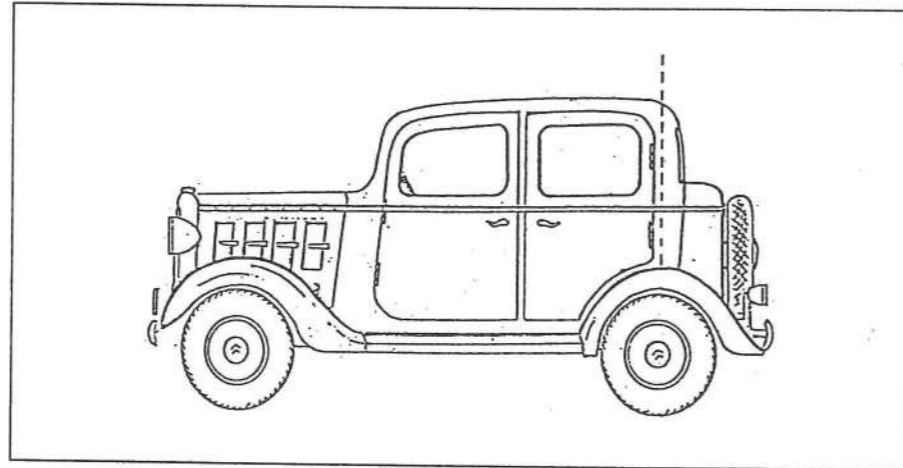
## La pequeña historia del taxi (y 2)

EL ROSALIE Y SU ENTORNO

*Desde que se inventó el coche, han sido numerosos los modelos que con mayor o menor éxito han salido al mercado. Hablaremos de dos de ellos: avión y Rosalie, ambos de Citroën. Hasta el 36 el modelo adaptable a taxi. El Rosalie, de pequeñas dimensiones, para uso particular, llegó a ser tan popular que podríamos decir que fue «coche del año».*

No hay duda de que el modelo *Rosalie* de la Citroën fue el coche de moda, sobre todo en el mundo del taxi, en la década de los cuarenta y parte de los cincuenta. Fue lo que hoy llamaríamos "coche del año", pero naturalmente, por un período más largo de tiempo. Todos los compañeros que vivieron aquella época recordarán que era buscado con verdadero interés, por cuya razón su precio se cotizaba por encima del de otras marcas.

Buceando en el pasado, es justo precisar que durante los dos años anteriores a nuestra Guerra Civil, o sea entre 1934 y 1936, dos eran las marcas que iban muy por delante a la hora de elegir vehículo para poner en la calle como taxi. Uno era el modelo de la Ford, en las dos versiones que correspondían al de 13 y 17 CV (4 y 6 cilindros respectivamente), conocidos popularmente como los *Ford galgo*, sobrenombre que se debía a que llevaban la figura estilizada de un perro de esta raza, en actitud de saltar, en el tapón del radiador. La otra marca escogida era el último modelo de Citroën, el *avión*. De este y de sus dos hermanos pequeños, los



*Rosalie* original, antes de ser modificado

*Rosalie* en las versiones "8 normal" y "10 ligero" serán de los que nos ocuparemos en este y posteriores artículos. Hasta el inicio de nuestra trágica contienda, el *avión* era el único de los Citroën mencionados adaptable al taxi, ya que los *Rosalie*, por sus pequeñas dimensiones, era para uso exclusivo de particulares. Llegaba para sustituir a las series más antiguas, aunque los legendarios B-14, y no digamos ya los C-4, se resistían tenazmente a desaparecer, lo que no

ocurriría hasta muy entrada la posguerra. Siguiendo con el *avión*, señalaremos que se comentaba que el nombre le venía por el hecho de que más que correr "volaba". Ciertamente, no nos atreveríamos a decir tanto. Es verdad que llevaba un potente motor de 12CV fiscales, en España, aunque en el guardabarros trasero izquierdo mostraba un triángulo con el número 10, que se decía era su equivalente en Francia. Su potencia era buena si la comparáramos con los modelos anteriores, si



El *Rosalie* se fabricaba en dos versiones, «8 normal» y «10 ligero».



Ahora desde 8.000 ptas. al mes el 1º. año  
**AUTO ALEMANIA**  
Concesionario exclusivo VOLKSWAGEN AUDI  
Av. Meridiana, 311 - Barcelona

bien el peso total del vehículo carrozado como taxi era considerable, en comparación con los actuales, debido a que en su construcción tanto el hierro como la madera su usaban con generosidad. Con todo, cuando lo requería la ocasión, había llevado ocho adultos sin esfuerzo y con relativa holgura, ya que sólo en las amplias sillas suplementarias, que entonces eran de reglamento en los taxis, cabían tres personas. Decididamente, hay que reconocer que era un buen coche, diseñado y construido para durar años. Para terminar con este modelo, un pariente próximo del *Rosalie*, añadiré que además de concérsele generalmente por el nombre de *avión*, también, y entre los



Le llamaban *avión* porque era un tipo de coche que más que correr, volaba

taxistas, se le conocía como *el flotante* y *el válvulas a la culata*, ya que estas eran dos características de su moderno motor. ¿Por qué *avión*? Hemos solicitado información al respecto al representante oficial de Citroën Hispania en Madrid, sin recibir respuesta alguna, de forma que el interrogante queda en el aire a la espera de quien pueda dar fe. De todos modos, parece que ciertos modelos, aun de diferentes marcas, recibían la denominación de *avión*. Recordamos en este momento el *Avión Voisin*.

Y entremos, ahora ya de lleno en la historia, o mejor dicho, en la pequeña historia de los auténticos *Rosalie*. Hablamos en plural porque como dijimos al principio, dos eran los modelos con este nombre: el pequeño *Rosalie* de 8cv, mucho más abundante y conocido, y el grande de 10cv, pero de escasísimas unidades. Sus historias van estrechamente unidas y sus avatares dentro del taxi son idénticos.

De este segundo, sólo cabe decir que tenía el mismo chasis y carrocería que el pequeño, por lo que exteriormente no se diferenciaban en absoluto, salvo que el grande llevaba en el guardabarros posterior un triángulo con el número 10, que

indicaba claramente que ya de origen venía equipado con el motor del *avión*. Con una caja ligera y superior cubicaje, de éste sí podríamos decir que *volaba*, pero, repetimos, tanto en el taxi como de particular, su número era reducidísimo, por lo que el 8cv seguía siendo el indiscutible dueño de la calle, en cuanto a los *Rosalie* se refiere.

Visto de frente, nuestro héroe era muy parecido a su hermano mayor (por algo eran de la misma serie familiar), pero más estrecho, o sea de ejes más cortos. El motor era convencional, con bloque y culata de hierro, válvulas laterales y flotante, peculiaridad ésta que entonces significaba que el motor quedaba fijado, de modo elástico, al chasis, sin duda novedoso con respecto a los modelos más antiguos en los que ambos elementos iban prácticamente unidos, sin apenas amortiguación, con lo que las vibraciones del equipo motriz repercutían directamente sobre los viajeros. El depósito de gasolina estaba situado dentro del habitáculo del motor y más elevado que éste, no precisando instalación de bomba, ya que se aprovechaba la ley de la gravedad. Llevaba, como dijimos, el clá-



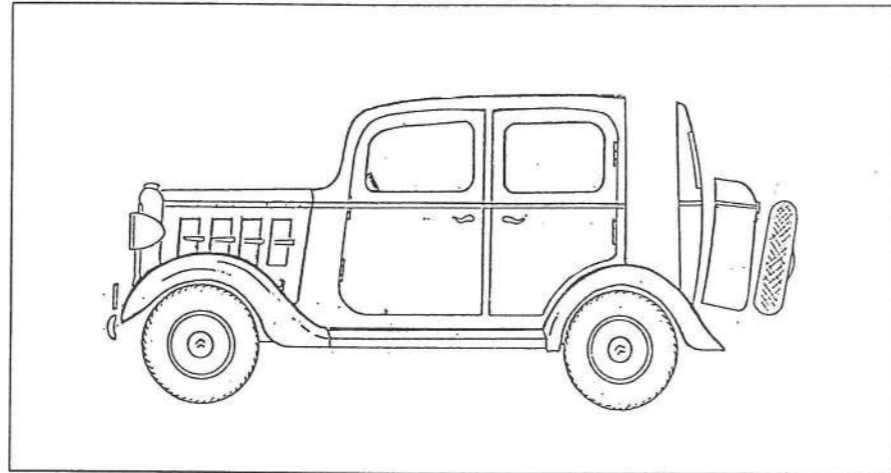
Toda esta gente cabía holgadamente en el hermano mayor del *Rosalie*, el modelo *avión*

El sico triángulo zaguero con el número 8, que, siguiendo la misma regla de tres expuesta anteriormente, sería 8cv franceses, pero que aquí fiscalizaban por 10. Los frenos de los cables y mordazas interiores eran del sistema común en todos los coches de la época. Estas mordazas, con el natural descaste, tenían que acercarse a menudo y manualmente al tambor, operación que se realizaba por medio de un resorte excéntrico que llamábamos *guitarra*. Con los frenos hidráulicos de presión es homogénea en las cuatro ruedas, pero no pasaba lo mismo con el sistema de cable o varillas, ya que al irse acentuando el desgaste del ferodo, desigual en cada tambor por no ejercer el pedal la misma presión en cada uno de ellos, las ruedas delanteras lo acusaban a menudo con el resultado de que al frenar la dirección se ladeaba desvergonzadamente.

Para amortiguar en lo posible este evidente peligro a menudo había que buscar un sitio tranquilo y con una llave tantear las *guitarras* e ir probando hasta que la cosa quedara a gusto del consumidor. Pero, bueno, esto no era ni mucho menos un problema exclusivo del *Rosalie*, sino que era común a todos estos tipos de frenos.

De la caja de cambio de velocidades podemos decir que era de hierro, con las clásicas marchas adelante y atrás, y como sea que entonces no se conocían los sincronizados, había que manejar con mucho tiento y era imprescindible usar el doble embrague para reducir. El embrague prácticamente igual al de ahora, de prensa y disco pero con las articulaciones de varillas.

Un problema que podía presentar el embrague del *Rosalie*, y en menor medida el del *avión*, era que resaltaba, decía-



La parte cortada se retrasaba unos treinta centímetros

mos, lo que significaba que al arrancar en primera el motor flotante empezaba a ladearse violentamente a derecha e izquierda, comunicando una vibración más que desagradable a la carrocería. A veces, arrancar cuesta arriba y a plena carga, podía llegar a ser un verdadero suplicio.

Sin que los mecánicos pudieran llegar a saber las causas, se pasaban por este motivo temporadas mejores o peores, pero el caso fue que a pesar de todos los inventos que se hacían, nunca llegaron a encontrarle la solución.

Cambiando un poco de tercio, ya que de mecánicos hablamos, y de cómo trabajaban los talleres de reparación en aquella larga posguerra, bien se podría decir que salían adelante a base de ingenio para superar dificultades y de que había profesionales con el oficio muy bien acabado, que ante la falta de vehículos para poner de nuevo en circulación, ya que muchos habían desaparecido por completo en la contienda (o los habían hecho desaparecer en los campos de automóviles recuperados), trabajaban a pleno rendimiento poniendo a punto verdaderos desechos, que si había ocasión se ofre-

cían a los taxistas que habían perdido su herramienta de trabajo. Era una verdadera feria de muestras en la que se vendía y se compraba.

Salían a la luz, nadie sabía de dónde, ejemplares que ya en aquel tiempo eran verdaderos dinosaurios, como algún *De Dion Bouton*, con ruedas de radios de madera, o algún modelo de Ford, más aspirante a pieza de museo que a rodar por las calles. Muchos de ellos se ofrecían faltos de piezas o de carrocería, pero todo se aprovechaba para ir a engordar aquel carrusel de intermediarios y mercachifles.

No hay que decir que la picaresca, favorecida por unas circunstancias de privilegio, que tenían unas nuevas castas, entonces en la cresta de la ola política, podían hacer milagros para arreglar documentaciones y encontrar recambios que, naturalmente, se sacaban de otros vehículos que a su vez estaban esperando a sus propietarios. Todo era cuestión de desnudar a un santo para vestir a otro, aunque, naturalmente, todo ello engrasado con la intervención de alguno de los personajillos influyentes que mediaban en aquella triste Barcelona de penurias y racionamiento.

Pero llegó un momento en que el material aprovechable que se podía hallar en nuestra ciudad y alrededores iba tocando a su fin, por lo que cada vez había que ir más lejos para la busca y captura de viejos turismos particulares. Es el momento en que aparece una profesión nueva, la de aquel que se dedica a desplazarse a cualquier lugar de la geografía nacional para adquirir vehículos que hacía llegar a las grandes capitales, que era donde había la mayor demanda. Por ese mismo motivo, era en las poblaciones relativante pequeñas donde se encontraban las mejores ocasiones de compra, resultando de todo ello un mercado especulativo que se explotó a conciencia.

Entre los diferentes modelos que iban llegando a Barcelona, el más apetecible era, como quedó indicado antes, el *Rosalie*, para adaptarlo a taxi, pero al ser para uso particular no llevaba las dos sillas adicionales (llamadas vulgarmente *transportinas*, remedo del francés) e imprescindibles para completar los cinco asientos reglamentarios. No sólo no las llevaba, sino que tampoco había espacio para ubicarlas, si bien tenía la ventaja inicial que ya de origen llevaba cuatro puertas. Así pues, cuando se quería destinar al servicio público, inmediatamente entraban al taller donde se empezaba por arreglar los desperfectos de chapa con que habitualmente venía adornado, se ajustaba el motor y se dejaba la mecánica lo mejor que buenamente se podía. Pero el trabajo básico que procedía a continuación era alargar la carrocería para adaptarle dos sillas de fortuna, y que consistía en cortar la caja justo por detrás de la puerta posterior y, una vez separado el trozo de habitáculo trasero del resto, se le hacía retroceder unos 30 centímetros, se fijaba al chasis y prácticamente ya sólo quedaba recubrir con plancha el boquete para unir los dos trozos de carrocería. El maletero exterior que llevaba el modelo original se eliminaba y la rueda de recambio que iba adosada al mismo se adaptaba directamente debajo del cristal posterior. Para remata la tarea, entraban en acción el



En 1946 se llegó a pagar 70.000 pesetas por un *Rosalie*

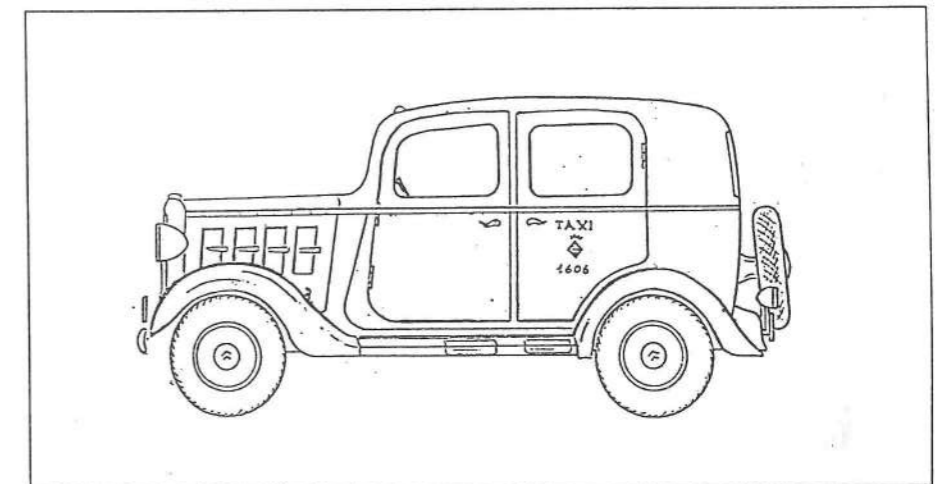
tapicero y el pintor, respectivamente, y ya teníamos un nuevo *Rosalie* dispuesto a comerse el mundo.

Resulta curioso, que todo este proceso se efectuaba sin tocar para nada el chasis propiamente dicho, que era proporcionalmente idéntico al que llevan hoy en día en los camiones. Esta construcción daba mucha consistencia a toda la estructura y la carrocería iba directamente fijada a estas viguetas mediante tuercas, con lo que todo el conjunto era perfectamente desmontable.

Para los que conocimos a fondo los Citroën de entonces, muchos eran los rasgos que diferenciaban el *avión* del *Rosalie*, como hemos dejado apuntado, pero era precisamente en este trabajo de prolongación de la carrocería donde se apreciaba el más inconfundible, y el que no debaba lugar a duda alguna, ya que mientras el *Rosalie* presentaba la parte superior trasera de plancha y gran ventanal retrovisor, el *avión* llevaba la original de

piel y descapotable con el clásico compás y el marco de cristal mucho más reducido.

En cuanto a precios, que también el tema económico puede tener su espacio, los últimos modelos de Citroën y de Ford puestos a la venta ya como taxi poco antes de la guerra, iban las dos marcas casi a la par, rondando su precio las 14.000 pesetas en buena moneda de plata. Pero ya en el mes de septiembre de 1946, se pagó por un *Rosalie* la respetable cantidad de 70.000 pesetas, con entrega previa de una cantidad por prioridad en la opción de compra, y sin saber muy bien cómo iba a quedar finalmente, ya que estaba en pleno proceso de transformación. Pero antes de que estuviera terminado, el vendedor ya proponía al comprador una compensación económica para que renunciara a su opción, puesto que tenía ofertas superiores. Estos precios eran por aquel entonces una verdadera exageración, que hacía que los profesionales se llevaran las manos a la cabeza exclamando: ¡a dónde vamos a parar! Pero así estaba el mercado, y se tomaba o se dejaba. Al ser entregado por la cantidad estipulada inicialmente, y a pesar de que el trato era que el coche se entregaría en perfecto estado, la verdad es que para que quedara en condiciones de salir a la calle tuvieron que intervenir todos los especialistas del ramo a cuenta del comprador.



*Rosalie*, ya como taxi, una vez unidas con la plancha las dos partes de la carrocería



Dr. JORGE BUXADÉ ARRIBAS  
Pº Carlos I, 92, 1º 1ª, 08018 Barcelona Teléf. 309 85 77

MEDICINA GENERAL  
CHEQUEOS - ANÁLISIS  
OBESIDAD - CELULITIS  
TRATAMIENTO DEL DOLOR



Muntatge i reparació d'aire condicionat, telefonia i HI-FI Car

c/ Beaulú, 47  
(entre Trinxants i Nació) Tel. 456 55 56  
08026 Barcelona

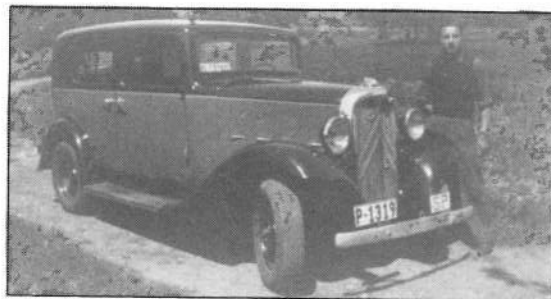


Pasados los años, más adelante y con cuentagotas, llegaron algunos coches de importación. Primero fue una partida de Fial 1100 morro alto, que se vendió con licencia incluida, luego y sucesivamente Peugeot, Renault bañera, Citroën Stromberg, Austin, y el Fial Jaimito, pero todos en cantidades reducidas y que sólo incidían en una pequeña parte en la renovación del conjunto negro y amarillo de la ciudad. Esta llegada paulatina de material nuevo creó en un principio cierto malestar entre los taxistas, ya que el usuario era propenso a escoger los nuevos modelos cuando necesitaban un servicio, circunstancia que dio lugar a una discriminación latente en la calle, si bien hay que reconocer que fue asumida y reconocida por todos como anatural y transitoria.

Corría el año 1956 cuando después de rodar prestando servicio día a día y acumulando muchos kilómetros y bajadas de bandera en su contador, le llegó al Rosalie la hora de jubilarse como taxi. Fue vendido por 30.000 pesetas a un particular, en perfecto estado general, mucho más que cuando se adquirió. Cumplía entonces 23 años y había circulado 13 como turismo y 10 como servicio público.

Y, si te cuidaran bien, viejo amigo, tendrías cuerda para otros tantos.

Cuando esto sucedía ya hacía un par de años que habían aparecido por las calles de Barcelona unas singulares y llamativas lucecitas rojas, instaladas en los nuevos taxis Seat 1400 de fabricación nacional. La característica que los diferenciaba del pirulí verde de los habituales de siempre, era que su capacidad era sólo de



En los años 40 las normativas en la uniformidad de los taxis no se observaban estrictamente. Este Rosalie circuló algún tiempo de modo antirreglamentario, los laterales del capó siguen la línea amarilla de la caja, en vez del color negro obligatorio.



Desde el Rosalie, mucho ha cambiado en el automóvil, pero hoy un coche tiene una vida media de ocho a diez años. Qué lejos están de los 23 de servicio del Rosalie

tres plazas, su corta carrocería, no permitía la colocación de las dos banquetas, hasta entonces obligatorias, cso idéntico del Rosalie original. Pronto se vio que no se trataba de modificar un coche nuevo, del que se esperaba que saliesen a la calle un gran número de unidades, por lo que el Ayuntamiento hubo de transigir en este aspecto. Otra disposición que rompía modes tuvo lugar al cabo de un tiempo: se permitió un cuarto pasajero, al lado del conductor.

Las circunstantias rutinarias y estables que eran norma desde hacia tantos años, cambiaban ahora aceleradamente, los viejos y sufridos taxis de antes de la guerra iban quedando definitivamente desfasados y se imponía una renovación de material en profundidad. Y si ésta no fue más rápida, ahora que la producción nacional funcionaba en serie, se debió a que para lograr la adjudicación del nuevo 1400 había que mover muchos hilos y

recomendaciones.

Con aquella auténtica revolución, dentro del ramo que se inició cuando el profesional vió a su alcance la adquisición de un coche nuevo, y que la licencia Fiat respaldaba, la época dorada de los Rosalie iba tocando a su fin. Su ciclo vital señalaba una curva descendente, arrastrado en ella a todos los coches anteriores a 1936. Terminaba la etapa heroica de la posguerra y empezaba una nueva singladura.

Largo se podría contar de la nueva era que se iniciaba y bien podríamos llamarla de la seatitis, ya que este modelo y marca fue el único prácticamente que se pudo adquirir durante muchos años, parecía que todos los taxistas eran del mismo colegio. Pero, sería otra historia. Como colofón, y aunque sólo sea para sacudirnos un poco el recuerdo de aquellas vivencias, por aquel entonces corría un chascarrillo a propósito de la novedosa lucecita roja:

- ¿En qué se parece un Seat taxi a Walt Diney?

- Pues en que el pirulí es Capaerucita Roja; los usuarios Los tres cerditos, y el taxista El lobo Feroz. ☐

Del archivo histórico del STATC

## Primer Festival del Taxi de Tarragona

La emisora Radio Salou, perteneciente a la cadena SER celebró el pasado 30 de noviembre de 1991 el Primer Festival del Taxi de la provincia de Tarragona. Se compuso la fiesta de una velada musical en la sala de fiestas Galas de Salou, amenizada por una orquesta y con la participación de un ballet y la simpática actuación de Marianico El Corto, que con su gran ingenio y simpatía nos proporcionó un inolvidable rato de humor y risas. Es digno de mencionar el ambiente agradable y relajado del que disfrutamos los asistentes durante toda la noche. La organización fue buena gracias a la aportación profesional de los locutores de Radio Salou: Toni Ruiz, Ana Faba y Manolo la Nuit y de todo el equipo de esta cadena de radio que fueron los promotores y organizadores de la fiesta.

Especial protagonismo tuvieron tam-

bién los compañeros taxistas de Salou, que con su presidente a la cabeza, Antonio Amigo, hicieron un buen papel de anfitriones, como la ocasión requería.

Para ser el primer festival que celebremos los taxistas tarragonenses hay que dar un notable a la participación de los compañeros en general, de un censo provincial de unos quinientos profesionales aproximadamente, un buen veinte por ciento estaba representado, que con amigos y familiares llenábamos casi toda la sala.

Entre las espontaneidades que merecen especial mención hay que destacar la actuación gratuita que nos brindó el compañero José Estévez Castillo, de Reus, cuando aprovechando la invitación de los locutores a toda la audiencia, subió al escenario y nos deleitó con su magnífica voz cantándonos unas colombianas, a algunos

les cogió por sorpresa y reaccionaron tarde para la exhibición, como le ocurrió al compañero Antoni Morlans de Esplugues de Francòl, que hizo tarde para cantarse un tango argentino, pero sí tuvo la dicha de abrir un baile con la locutora.

La colaboración de las casas patrocinadoras de la publicidad fue algo pobre, pero en parte es comprensible ya que desconocían el impacto que la fiesta iba a causar en el sector, desde aquí les animamos con vistas al segundo festival y esperamos también una mayor asistencia de compañeros taxistas de todas las comarcas, no sólo de Tarragona sino de Catalunya entera, para que puedan disfrutar de nuestra fiesta, el primer paso ya se ha dado y creo que bien.

¡En hora buena! ☐

José Martínez Gutierrez

TAEKWONDO

## Elisabet Delgado, medalla de oro en la V Copa del Mundo de Taekwondo

Elisabet Delgado, hija de Sebastián Delgado, miembro de la Ejecutiva del STATC, consiguió la medalla de oro de la categoría femenina de los Peso Minimosca, en el V Campeonato del Mundo de Taekwondo, celebrado en Zagreb (Yugoslavia), en un clima enrarecido por la situación de guerra civil que vive este país de los Balcanes.

Elisabet, que reside en Sabadell y tiene 16 años, logró su medalla de oro tras batir a rivales de la talla de la coreana You Soo Jim. En la final logró superar sin grandes dificultades a la representante de Egipto Gilil Mona. Elisabet ha sido nombrada, además, mejor competidora de esta quinta edición de la Copa del Mundo. Ahora toda su atención se centra en los



Elisabet subió al pódium de los campeones

Juegos Olímpicos que este año, el tan reclamado 1992, tendrán lugar en Barcelona, su ilusión no sólo se centra en subir al pódium de los campeones en el

92, aspira a estar también en los Juegos del 96.

Su esfuerzo y entusiasmo son las mejores garantías de que lo conseguirá. ☐



## La práctica del deporte mejora la calidad de vida

*El sedentarismo y la soledad profesional son características de la profesión que se unen al estrés que produce el estar todo el día al volante. Para combatirlos nada mejor que relacionarse con quienes como nosotros los padecen, pero esta vez con un sentido lúdico. Los sindicatos, son punto de reunión de personas que comparten unas mismas inquietudes y luchan por lo que consideran justo y necesario. Pero, también se ofrecen alternativas lúdicas que además revierten en una mejor calidad de vida.*

### Campeonato Ciutat Grogà



Equipo de fútbol de Barna-Taxi

### Campeonato Gémenis 'Gavà estival'



Equipo de fútbol de Barna-Taxi

## Terminator 2 juicio final

Arnold Schwarzenegger no pudo resistir la tentación de un sueldo multimillonario en dólares y se prestó a repetir personaje en una segunda versión de *Terminator*. Pero esta vez no quiso pasar como el aguafiestas venido de tiempos futuros y se impuso en el papel de bueno de la película, nunca mejor dicho.

En la primera entrega de la serie, el musculoso actor austríaco afincado —y de qué manera— en Estados Unidos puso su tremebunda inexpresividad al servicio del mal absoluto, la máquina racional, para jorobar a la humanidad impidiendo que modificara el futuro de manera que no llegue a estallar la guerra nuclear que se producirá en la última década de nuestro siglo.

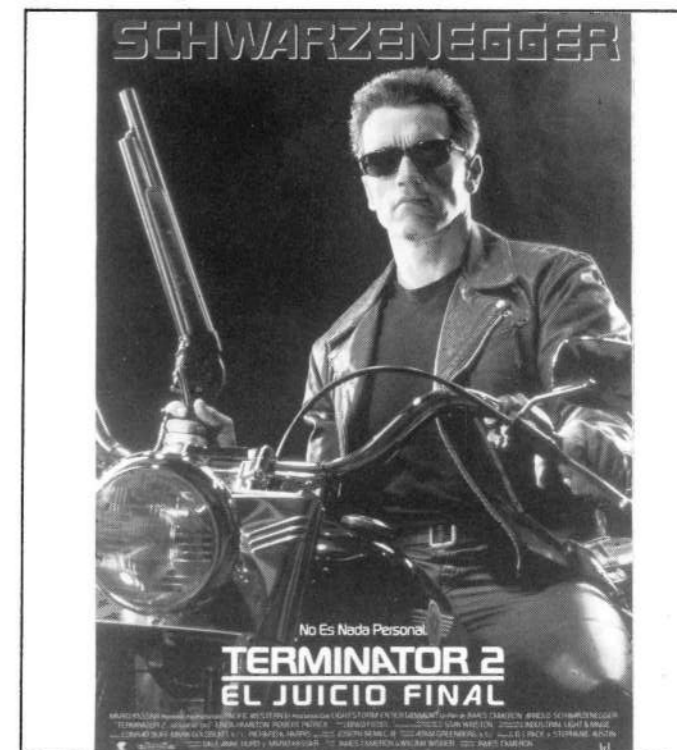
El muchachote encarna a un androide enviado desde el futuro por unas máquinas que evolucionan hasta poner en brete a la humanidad. Pero una joven les hace la pascua a las máquinas de marras, empeñadas en quedarse solas sobre la faz de la tierra dentro de unos 40 años.

Resulta que esa joven se líe con un tío que llega a la tierra en los años ochenta, más o menos montado en un rayo, para defenderla del androide —Schwarzenegger— que también se da un paseo por aquí como enviado especial de las máquinas para cargarse a la muchacha.

Una se preguntará por qué ese pedazo de chatarra envuelto en músculos artificiales se quiere cargar a la muchacha. Muy sencillo: para que no llegue a liarse con el otro, porque de ese lío sale lo normal, un niño que andando el tiempo será el que capitaneará a los humanos en su pugilato con las máquinas. O sea, que el padre de la criatura nace mucho después que el hijo. ¿Está claro?

Bien. Pues en esa primera entrega, el hombre de los músculos hace de malo. En la segunda, en cambio, hace de bueno, O sea que esta vez lo envían los humanos, pero no para defender a la mujer, sino

Cartel anunciador de la película *Terminator 2, juicio final*, dirigida por James Cameron e interpretada por Arnold Schwarzenegger



para impedir que otro malo, enviado también por las máquinas trece o catorce años después del primer viaje, se cargue al hijo de la joven y de aquel viajero del tiempo que antes de haber nacido le llenó la tripa a la chica.

Pero la cosa se le complica al bueno de Schwarzenegger —es decir al androide bueno del segundo viaje, no sé si me explico— porque resulta que toda la culpa del desaguado nuclear que se organizó (que se organizará) la tuvo el minúsculo chip que el androide malo del primer viaje llevaba en su cerebro artificial.

Un científico al servicio de una de esas multinacionales muy suyas, por supuesto de raza negra aunque buena persona en el fondo, es el que, a partir de ese artilugio del futuro, construye en nuestro presente el embrión de unas máquinas que irán acumulando conocimientos e inteligencia sin el concurso de la inteligencia humana, que en aquel mismo futuro intentarán hacer sebo de rodamiento de los simples mortales.

No sé si se me entiende porque una tampoco lo tiene demasiado claro. Por lo visto la Historia la escribimos al revés: en lugar de construir el futuro como consecuencia del pasado, construimos el pasado como consecuencia del futuro. Es decir que antes vivimos lo que no hemos vivido todavía y hacemos aquello que no sabemos hacer para aprender lo que nos enseñará aquello que todavía no sabemos. Un lío.

Por lo demás, la cosa es divertida. Hay porrazos para dar y vender. Y hasta un tío —el androide malísimo del segundo viaje desde el futuro. Hecho de metal líquido—. Para acabar con él se necesita toda una fundición. Y hay carreras en moto, en camiones, en helicóptero, en todo tipo de vehículos que, eso sí, hacen las delicias de los amantes del género de acción. Schwarzenegger está como siempre. Sus fans también. ☐

Tania Dorés

Revista bimensual y ámbito nacional  
de la Confederación Española del Taxi

# taxi

## INFORMACIÓN

nº 65 octubre 1991

*Informadores olímpicos...  
Seguridad vial, centro de investigación...  
Negociaciones sobre jubilación...  
Incrementos tarifarios...*



# Un bon senyal.

A Barcelona hi han carrers en obres, i és evident que això ocasiona molèsties. Però també és un bon senyal. Perquè les companyies subministradores estan renovant i modernitzant les instal·lacions de l'aigua, el gas, l'electricitat i el telèfon. Treballen coordinades per l'Ajuntament perquè Barcelona millori cada dia. Mentrestant, disculpin les molèsties.

ENTIDADES  
FINANCIERAS



SERVICIOS DE  
PROCESO DE  
INFORMACION

#### ■ MEDIOS DE PAGO E INTERCAMBIO

El servicio de la Comunidad Financiera a sus clientes, exige establecimiento de una comunicación interbancaria flexible y eficaz. Nuestra oferta abarca:

- Tratamiento de documentos nacionales e internacionales. Proceso completo pre y post cámara de compensación.
- Compensación. Informatización de la compensación provincial. Centro de intercambio y Compensación.
- Monética. Emisión, control, autorización y gestión de Tarjetas de Crédito.

#### ■ INFORMACION FINANCIERA

El análisis del riesgo requiere información objetiva, completa, actualizada y evaluada. Las Entidades de Ahorro utilizan nuestro soporte informático para la difusión de la información sobre papel, cinta magnética o terminal (RTC, IBERPAC, VIDEOTEX). Las bases de datos disponibles son:

- Control de Riesgos.
- Análisis de empresas.

Ofrecemos desde hace quince años **servicios de tratamiento y difusión de la información** a las Entidades de Ahorro con garantía de seguridad, confidencialidad y plazo.

**CALCULO Y TRATAMIENTO DE LA INFORMACION**

**Provença, 216. 08036 BARCELONA**

**Tel.: (93) 453 84 00 - Fax: (93) 451 04 37**



**ÓPTICA ASUN**

Pº CARLOS I, 92, 1º 1º TEL. 309 85 77

Lda. Mª ASUNCIÓN VILLALBA OLIVELLA  
DIPLOMADA EN ÓPTICA

Examen de su agudeza visual

- Gafas graduadas
- Gafas de sol graduadas
- Gafas infantiles
- Lentes de contacto

HORAS CONVENIDAS

**taxi  
LIBRE**



Los días 24, 25 y 26 de enero tendrá lugar en Atenas el IV Congreso Europeo del Taxi.

En el próximo número informaremos ampliamente de los temas tratados y de los acuerdos que se tomen.