

# taxi LIBRE

núm. 68

mayo-junio 1992

**Expo y  
Olimpiadas  
dos razones  
para ordenar  
la estructura  
viaria  
de Sevilla  
y Barcelona**



PUBLIRREPORTAJE

Después de cuatro años de obras, las Rondas de Barcelona han conectado. Aunque faltan aún pequeños detalles (reforzar la señalización y la abertura de algunas conexiones), el anillo viario permite ya su total circulación. Con su puesta en servicio Barcelona y su Area Metropolitana han conseguido una mayor conectividad tanto interna como externa.

El anillo viario que forman las Rondas alrededor del núcleo central de la conurbación de Barcelona realiza, básicamente, dos funciones: en primer lugar, efectuar de elemento intermediario entre las importantes vías de acceso y la red interior y, en segundo lugar, el efecto de redistribuidor del tráfico exterior que penetra en la ciudad.



Pero la construcción de las Rondas se ha realizado bajo unos criterios que requieren un cierto aprendizaje por parte de los conductores para obtener un óptimo rendimiento.

En primer lugar, destacar que el tráfico regional de paso no debe circular por las Rondas, sino utilizar la autopista A-7 (antigua B-30).

La Ronda de Dalt debe ser utilizada por el tráfico metropolitano que desea atravesar la ciudad de lado a lado, permitiendo, a su vez, las conexiones con los distintos barrios.

La Ronda del Litoral debe utilizarse para itinerarios concretos la zona marítima: Zona Franca, Montjuïc,

Puerto, Poblenou o las playas...

Dejar claro también que los recorridos cortos entre dos entradas de las Rondas deben realizarse por los laterales y no utilizar los troncos centrales.

Hay también para circular por las Rondas diferentes medidas de seguridad:

-Límite de velocidad: 80 Kms/h. en los troncos centrales y 60 Kms/h. en los laterales.

- Prohibición de circular a peatones y bicicletas.

- Prohibición de circular a camiones de galibo superior a los 4 metros, sin el permiso correspondiente.

- Está absolutamente prohibido parar o estacionar en los troncos centrales.

- El conductor que quede detenido en el interior de un túnel tiene la obligación, según el art. 100 del Código de la Circulación, de parar el motor.

- Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad en los automóviles y del casco en los vehículos de dos ruedas.

La movilidad en las Rondas quedará complementada con diversos elementos de servicio, que se irán incorporando de forma progresiva: la realización de un Centro de Control de tráfico específico de las Rondas que centralizará la regulación inteligente, los plafones informatizados y las instalaciones de teléfonos y postes de SOS; la realización de nuevas gasolineras y estaciones de servicio; la creación de nuevas zonas de estacionamiento (alrededor de 5.000 plazas) y la implantación de nuevas líneas de autobús (llamados "Ronda-Express") que recorrerán todo el anillo viario. Indicar que las rondas disponen de una señalización específica de color verde que se utiliza también en el interior de la ciudad para indicar los diferentes itinerarios para acceder a las rondas.

En definitiva obras, infraestructuras y medidas que deben ser aceptadas y adoptadas por los ciudadanos conductores, no tan sólo en el momento de circular por las Rondas sino también en el interior de la ciudad, garantizando una mayor fluidez en el tráfico y mejorando, en general, la calidad de vida de los habitantes.

Joan Torres i Carol  
Regidor de l'Àmbit de la Via Pública  
de l'Ajuntament de Barcelona

taxi  
LIBRE

REVISTA PROFESIONAL  
DE DIFUSIÓN NACIONAL  
4ª ÉPOCA, AÑO XIII Nº 68



Primera revista del Taxi de España  
Fundada el año 1980

Director:

Miguel Tomás Romero

Consejo de Redacción:

Josep Santacreu, Luis Berbel

Coordinación:

Rosa González

Fotógrafo:

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

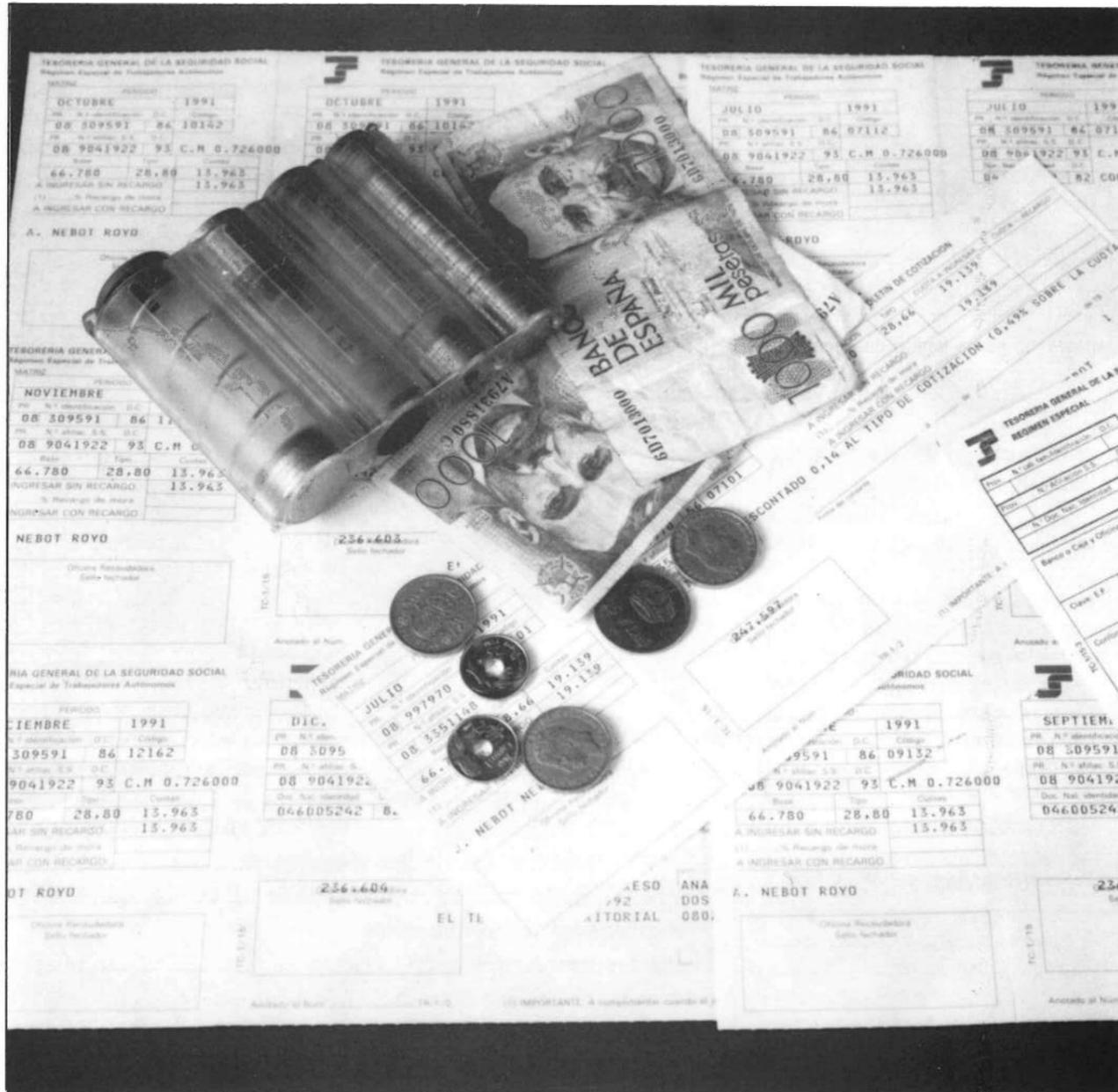
Dipòsito legal: Barcelona-18790-1992

El otoño caliente del 92 empieza en la primavera, las centrales sindicales ya han convocado media jornada de paro como primer paso a la huelga general del próximo otoño. No es que los sindicatos, como se dice, intenten desestabilizar el sistema, es el Gobierno quien con su política económica liberal está atentando contra los intereses de las capas más modestas de este país: se aprueban decretos sin contar con los trabajadores; los intereses bancarios son los más caros de Europa; la Seguridad Social y las prestaciones sociales son las más degradadas de Europa; la presión fiscal se ejerce contra trabajadores y autónomos y se permite gran rentabilidad para los capitales. En Europa vamos a entrar todos, pero unos, *los empresarios* por la puerta grande; otros, *los trabajadores y autónomos* por la puerta pequeña. Ante este cúmulo de actitudes antiobreras a nadie le puede extrañar que **los sindicatos hayan dicho basta** y se planteen hacer cambiar las ideas del Gobierno con movilizaciones, pues la negociación por parte del Ejecutivo está cerrada a cal y canto, por ello, una vez más, los taxistas estaremos codo con codo con los trabajadores en las futuras movilizaciones, pues también a nosotros nos afecta negativamente la política económica que en este país se diseña y se aplica en los despachos del Ministerio de Hacienda, en Madrid.

SUMARIO

X Congreso de la Unión Andaluza de Autónomos del Taxi .....	2-3
Asamblea de la Federación Asturiana .....	4
Reforma de la Circulación en el Área Metropolitana de Barcelona .....	6-9
Valencia: la huelga creó confusión en el sector .....	12-13
Primero de Mayo, clamorosa protesta contra la política económica del Gobierno .....	14-15
Seminario sobre el Taxi Accesible a personas con movilidad reducida .....	16-19
Primera reunión de la Comisión Ejecutiva de la CET .....	20
La Expo de Sevilla, una excusa para la reforma de la estructura vial .....	21-26
La pequeña historia del taxi(4): S.A David .....	28-29
Cultura: Hamlet, el honor de la venganza .....	30
Pasatiempos .....	32

## X Congreso de la Unión Andaluza de Autónomos del Taxi



Las tarifas y los problemas tributarios, sistema de módulos, fueron los temas más discutidos en el X Congreso de los taxistas andaluces

El día 4 de abril se celebró en Granada el X Congreso de la Unión Andaluza. El Congreso reunió a representantes de los profesionales del volante provenientes de toda Andalucía: Sevilla, Cádiz, Almería, Córdoba, Granada, Huelva y Málaga

El día 4 de abril, a las 10 de la mañana se iniciaba el X Congreso de los taxistas andaluces. El orden del día recogía diferentes temas relacionados con los problemas y preocupaciones que les mueven.

Entre los temas que más destacan están la nueva reforma fiscal y la representación de los taxistas ante las distintas administraciones públicas.

### La reforma fiscal

Los asistentes al Congreso coincidieron en señalar la precariedad en la que se coloca la reforma fiscal, ya que consideran que no se ha tenido en cuenta las características propias del taxi en Andalucía en cuanto a la relación precios-costes. En relación con este tema está previsto que el día 14 se reúnan en Madrid el presidente de la Federación Andaluza, José Jara y responsables de la dirección general del Ministerio de Hacienda. Los taxistas andaluces solicitarán ante el ministerio la equiparación de las tarifas de Andalucía con las del resto del país, o que, en caso de no aceptarse su petición, los tributos estén en relación directa con los precios que se cobran en Andalucía. De entre todas las provincias andaluzas, sólo se ha llegado a un acuerdo sobre las nuevas tarifas en Sevilla, en el resto de Andalucía todavía se están debatiendo.

### Situación diversa

Tal como se reflejó en el Congreso, la situación en cuanto a tarifas y negociación de las mismas con la Junta de Andalucía (o ayuntamientos), resulta ser un problema complejo dada la diversidad de situaciones.

Se señaló la necesidad de elaborar un estudio económico que permita ver la situación en el sector y de esta forma poder preparar una política tarifaria que permita homologar las tarifas de las ciudades andaluzas. Como dijo el represen-

tante de Jerez, "se debería de haber luchado conjuntamente por el tema de las tarifas, para unificarlas y que se publicasen en el BOJA (Boletín Oficial de la Junta de Andalucía) para no tener que luchar por separado con cada ayuntamiento. Hay que luchar por buscar una tarifa igualitaria para toda Andalucía". Con esta postura coincidían los representantes de Algeciras, Córdoba, Almería... Tras lo cual el representante de Sevilla propuso una reunión para el mes de septiembre que trate la negociación de la mejor tarifa propuesta por todos, dicha reunión sería conveniente, señaló el presidente de la Federación, que fuese anterior a la reunión con la Comisión de Precios de la Junta de Andalucía.

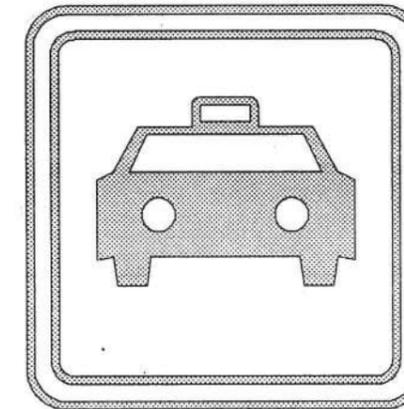
### Integración de la Unión Andaluza en la Confederación Nacional del Taxi

Otro de los temas tratados, tercer punto del orden del día, fue la propuesta de integración de la Unión Andaluza a la Confederación Nacional del Taxi. Esta propuesta, informó el Sr. Jara, fue tratada en diferentes conversaciones mantenidas con las distintas asociaciones pertenecientes a la UAT de las que se deduce la conveniencia de asociarse a la Confederación Nacional del Taxi. La propuesta de afiliación fue aprobada por mayoría.

### Conclusiones

En el tema de Hacienda se acuerda pedir una reunión urgente con el delegado de Hacienda de la Junta de Andalucía para tratar el tema de los módulos, y seguir presionando para conseguir que se tenga en cuenta el problema de las pequeñas capitales.

Sindicalmente, potenciar la afiliación a la Unión Andaluza y, por último, la celebración en Córdoba de la próxima asamblea



*La necesidad de establecer un sistema de tarifas igualitario para toda Andalucía, una propuesta con la que coincidieron los delegados*

*A partir de este X Congreso la Unión Andaluza de Autónomos del Taxi se incorpora a la Confederación Nacional del Taxi*

## Asamblea de la Federación Asturiana del Taxi

*El día 24 del pasado mes de marzo, se celebró en Samoa de Berrón, Asturias, la Asamblea General Ordinaria de la Federación Asturiana Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi. Entre los temas tratados por la Asamblea estaba la elección de nueva Junta y la presentación del primer número de la revista Tasi.*

La Asamblea, que reunió a delegados de toda Asturias, informó, primeramente, a todos los afiliados sobre los nuevos módulos que tanto en la declaración del IVA como en el IRPF ha implantado Hacienda. Dejando pendiente para otra ocasión algún aspecto del tema retributivo porque está pendiente de ser resuelto con el jefe de tributos de este ministerio.

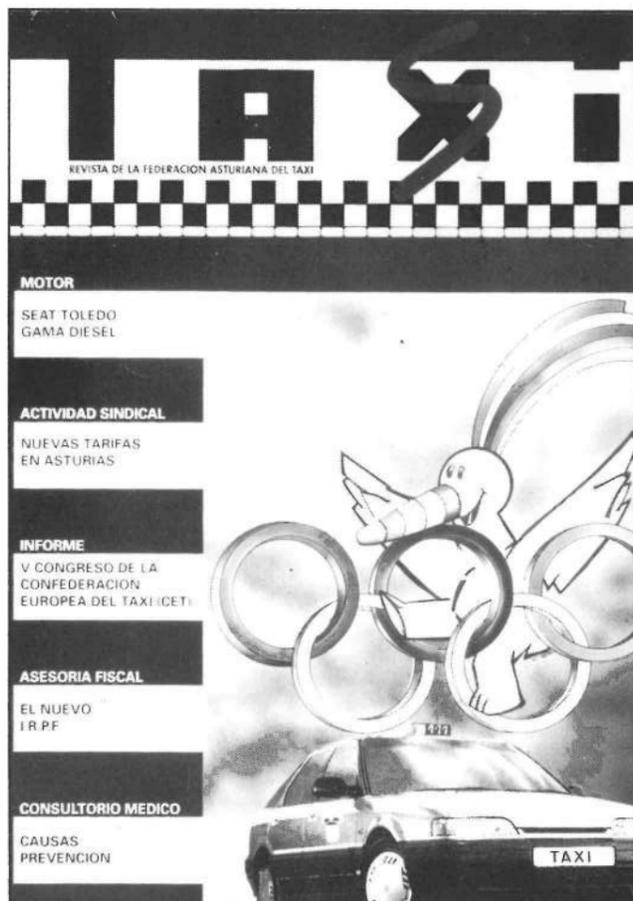
Tras el informe, de gran importancia para todos los profesionales del taxi, se hizo balance económico de la Federación y de las gesitones sindicales realizadas por la Junta saliente.

Seguidamente se procedió a elegir la nueva Junta que quedó formada como sigue:

**Presidente**, José Artemio Ardura, de Gijón;  
**vicepresidente**, Luis Aladino Usoriaga, de Avilés;  
**secretario**, Luis Fernando Días, de Mieres;  
**tesorero**, José Martínez, de Gijón  
 y **contador**, Germán Nava, de Mieres.

La nueva Junta puso en conocimiento de los presentes los temas que centrarán su acción sindical en esta etapa: dotar a la Federación de nuevos Estatutos; adaptar el número de autotaxis de cada localidad a las necesidades reales del sector, amparándose para ello en un estudio socioeconómico de cada localidad y siguiendo las directrices del estudio que sobre el sector del taxi en Asturias ha elaborado la Consejería del Transporte y Comunicaciones del Principado de Asturias y que demuestra la

Portada del primer número de la revista Tasi, de ámbito regional, editada por la Federación Asturiana del Taxi



existencia de una sobre oferta de taxis en Asturias. Así mismo se encargará de negociar un Reglamento de Autotaxis para la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias. Otros aspectos son el control y denuncia de todos los que practican el intrusismo, aspecto preocupante y que se da con mucha frecuencia en las zonas oriental y occidental de la región; seguir negociando y presionando

para que la propuesta de subida de tarifas con una bajada de 250 pesetas para Gijón, Oviedo y Avilés sean aprobadas, a fin de equipararse con la media nacional. Además de aplicar una tarifa regional de 55 pesetas por kilómetro recorrido que entraría en vigor a partir de el 1 de enero de 1993.

Desde aquí deseamos éxito en su trabajo a la nueva Junta de la Federación Asturiana.

# 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

## Reforma de la Circulación en el Área Metropolitana de Barcelona

El Ayuntamiento de Barcelona dio a conocer a la Comisión de Circulación, formada por representantes de la Administración, sindicales y de la Entitat Metropolitana de Transports, el programa de actuaciones del Área de Transportes i Circulación

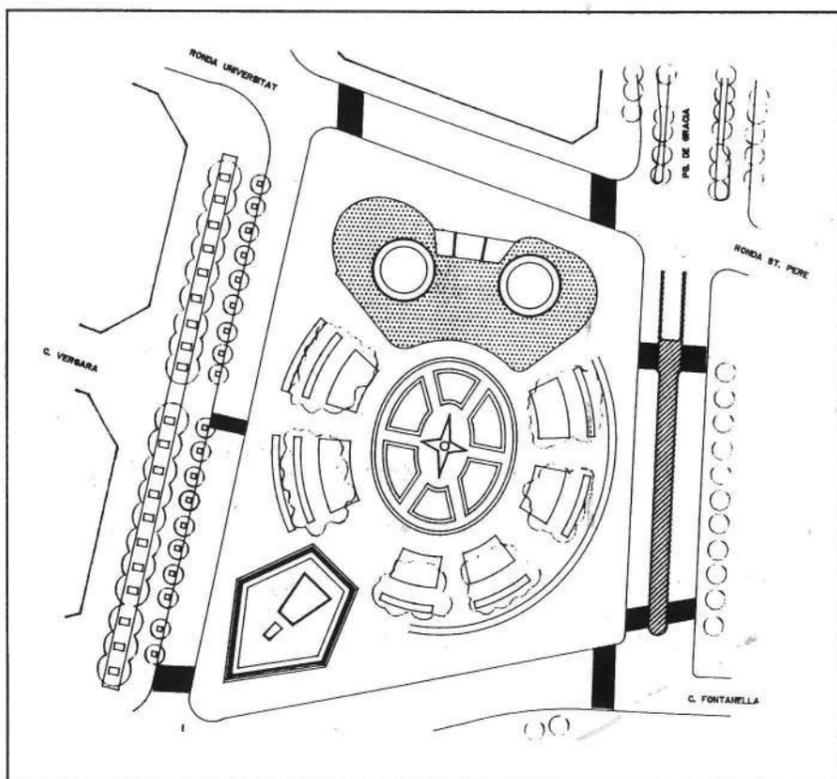
En la reunión mantenida por los miembros de la Comisión de Circulación del Ayuntamiento de Barcelona, celebrada a finales del mes de abril, el consistorio barcelonés presentó lo que será el Programa de Actuaciones del Área de Transportes y Circulación.

Los criterios seguidos en la elaboración de este programa se basan en la necesidad de ordenar, regular y disuadir al transporte privado, promocionando el de uso público. Así como prever que la descarga de la circulación en las vías de acceso a la ciudad y en el centro de la misma no sea algo fortuito o temporal. La aplicación de las medidas propuestas permitirá, según los responsables del Área recuperar la calidad de vida en la ciudad.

El programa de actuaciones contempla: mejoras en el transporte público, reconversión de carriles de circulación en carril-bus; disuasión del uso del coche privado y recuperación de carriles de circulación para aparcamiento en calzada; ordenación de la circulación, modificación de la dirección de algunas vías; recuperación de espacios para operaciones de carga y descarga y adaptación de algunas zonas.

### Ampliación de la red de carril-bus

Actualmente se disponen de cerca de 60 kilómetros de carril-bus, compartidos en su gran mayoría por la flota de taxis. El Programa propone ampliarla a 5.940 metros más. La medida tiene relación directa con la necesidad de



Plano de la plaza de Catalunya, andenes donde se situarían la parada de autobuses y de taxis, respectivamente

reforzar las líneas de autobuses en los puntos de mayor interferencia con el tráfico privado.

Por otra parte, se propone la creación de una pequeña estación de autobuses y taxis, que se situaría sobre un nuevo andén, en la parte superior de la Pl. de Catalunya, entre las calles Fontanella y Rda. de St. Pere. Este andén crearía dos semicalzadas a lado y lado, la derecha reservada a parada de taxis y circulación en general y la izquierda para uso exclusivo de autobuses de líneas regulares de transportes de Bar-

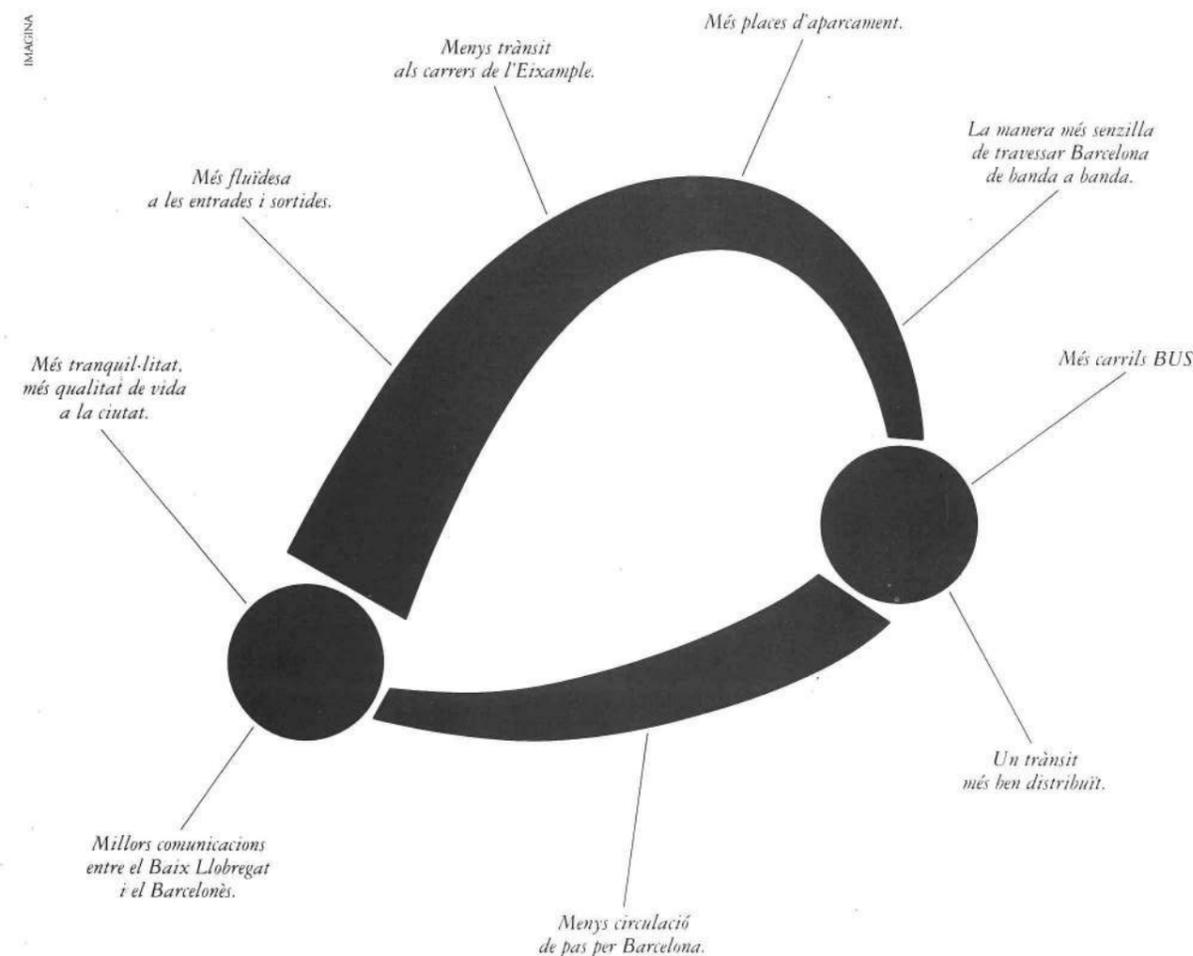
celona y de Transportes Ciutat Condal.

### Recuperación de estacionamientos en calzada

Actualmente la calle Aragó supone un eje de entrada al centro de la ciudad. Este eje quedará sensiblemente reducido con la abertura de los cinturones, sobre todo en los tramos comprendidos entre la plaza de las Glòries y la

## NOVES RONDES DE BARCELONA

# La distancia más corta entre dos puntos.



Amb l'enllaç de la Ronda de Dalt i la Ronda Litoral, Barcelona disposa d'una anella de Rondes que ofereix importants alternatives al trànsit d'entrada i sortida. La Ronda de Dalt és, des d'ara, el millor itinerari per a tots els vehicles que hagin de travessar la ciutat de banda a banda. **Via Pública Tel.: 412 13 39.**



## Evolución del tránsito tras la obertura de las rondas

El Ayuntamiento de Barcelona, Direcció de Serveis de Transports i Circulació ha elaborado un estudio del impacto que sobre la circulación en el interior de la ciudad ha tenido la obertura de las rondas.

Para llevarlo a cabo se han tenido en cuenta los siguientes datos: mediciones de intensidad media diaria en el centro de la ciudad; mediciones de intensidad media diaria en las rondas e itinerarios y velocidades.

Las mediciones en el centro de la ciudad aún se están haciendo por lo que sin disponer todavía de los datos definitivos, los datos extraídos de estas primeras observaciones han de considerarse provisionales, a la espe-

ra de un análisis más pormenorizado. Señalar también que dichos datos han de ser comparados con las mediciones del centro de la ciudad.

Teniendo en cuenta lo expuesto, las primeras valoraciones indican lo siguiente: Meridiana, descenso del volumen de tráfico en dirección entrada a la ciudad, entre el 30 y el 40% según que días.

En dirección salida de la ciudad, el tráfico ha sido ligeramente menor. Si bien quedan por acabar los enlaces y canalizar el flujo de las autopistas hacia el nudo de la Trinitat; calle Aragó, ha habido una sensible reducción, alrededor del 20%, en el tramo Meridiana-Bailén. En el área central se mantiene el volumen debido a la inducción de nuevo tráfico para despla-

zamientos cortos; paseo de la Bonanova, disminución en un 25%, más notable en las horas punta de entrada y salida de los colegios; Ronda General Mitre, disminución variable del tráfico respecto a los horarios y la dirección a considerar. La evaluación inicial da un descenso de entre el 15 o 20% como máximo (se han de estudiar más estos datos); avenida de la Diagonal, reducción en el sector norte estimada, entre el 10 y el 15%. Cabe señalar por último que se ha producido una reducción variable del tráfico en toda la red vial del área central y en zonas directamente vinculadas a las nuevas rondas, en especial la de Dalt.

avenida de Roma.

La remodelación del tramo comprendido entre la calle Navas de Tolosa y la avenida de la Meridiana contempla la construcción de una Rambla, con paso central y dos calzadas laterales. Con lo que quedarían distribuidos los espacios destinados a estacionamiento y a paso de peatones.

El objetivo último de esta actuación es recuperar para la peatón superficies de circulación y recuperar la calle Aragó como una vía más del Eixample.

A la espera del desarrollo de los proyectos urbanísticos correspondientes, esta medida tendría una doble función: limitar el tráfico por esta vía y dotar de zonas de aparcamiento a una zona con graves deficiencias en este aspecto.

### Modificación de la dirección en algunas vías

El plan de actuación afecta sobre todo a paseo de Gràcia y Rda. de Sant Antoni. El paseo de Gràcia es una vía

muy transitada, especialmente en la zona más próxima a la avenida de la Diagonal, aunque no conflictiva gracias al número de carriles. El desdoblamiento en dos direcciones de este vía quedaría determinado por dos carriles de bajada y cuatro de subida, uno de estos reservado a la circulación de autobuses y taxis. Con tratamiento diferenciado en el tramo comprendido entre plaza de Catalunya y Gran Vía de les Corts Catalanes. Este planteamiento se complementa con la prohibición de girar a la izquierda, para los coches que suban, excepto en avenida Diagonal, y hacia la izquierda para los vehículos de bajada, a excepción de en la Gran Vía de les Corts Catalanes y la calle Casp.

La modificación tiene como fin descongestionar las vías que atraviesan la ciudad en el sentido mar-montaña, normalmente muy saturadas.

En la Rda. de Sant Antoni existen tres tramos diferenciados: Rda. Universitat-Sepúlveda; Sepúlveda-Villarroel y Villarroel-Urgell. Tanto en el tramo

Rda. Universitat-Sepúlveda como en el Villarroel-Urgell ya existe el doble sentido. La propuesta se dirige a establecer la doble dirección en la zona que media entre la Pl. Universitat y la calle Urgell, con dos carriles de circulación para cada una de las direcciones y supresión del actual carril bus-taxis. Lo que se pretende es dejar un carril libre de circulación, en caso de convertirlo en zona azul de aparcamiento, y no perder las zonas de aparcamiento ya existentes. Su mayor ventaja sería la mejora en el acceso entre plaza Universitat y el barrio de Sant Antoni, especialmente al mercado.

### Reordenación de los espacios de carga y descarga

A fin de mejorar la distribución de mercancías en Barcelona, se proponen una serie de medidas de regulación horaria en las zonas de carga y descarga en zonas de pago y promoción de centros de entrega y recogida de mercancías para los usuarios regulares,

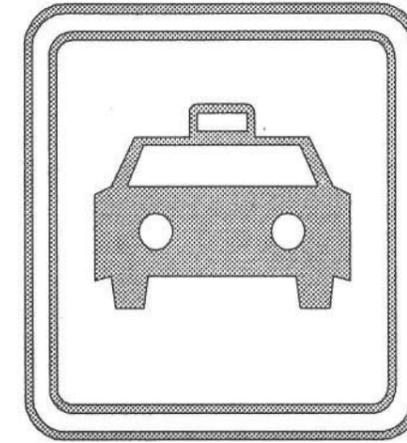
tanto en barrios como en zonas de alta actividad comercial.

Las regulaciones horarias tienen como función favorecer los horarios punta de paso de peatones y evitar fricciones entre los repartidores de mercancías y el tráfico general.

La entrada en funcionamiento de los cinturones de ronda disminuirá el tráfico en el centro de la ciudad, este espacio ganado al coche particular se reconvertiría para uso ciudadano. Siguiendo este criterio, se duplicarán los km. destinados a carril-bus y se ampliará la oferta de aparcamientos para los residentes.

### Impacto general sobre la vía urbana

La aplicación de las medidas propuestas sobre la red vial de Barcelona tiene además de los objetivos ya señalados,



el de recuperar carriles de utilización exclusiva de vehículos privados para las funciones y usos señalados anteriormente, así como mantener la accesibilidad al centro de la ciudad, pero previendo que no se vuelva a caer en los niveles de conflictividad circulatoria anteriores a la obertura

de las rondas, que, en definitiva, las nuevas infraestructuras no faciliten un incremento posterior de la utilización del transporte privado.

### Carril taxis en la c/ Aragó

Debido a la disminución del tráfico en la calle Aragó, el Consell de Circulació a propuesta del Statc aprobó, en su última reunión y entre otros temas, el abrir un carril de uso exclusivo para taxis a lo largo de la calle Aragó. Este carril-taxi de la calle Aragó se tienen previsto que entrará en funcionamiento a partir del día 15 de junio del presente año.

Taxi Libre

# RENAULT

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



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

**Consultar sin compromiso en:**



Avgda. Meridiana 85-87 - 08026 - Barcelona  
VENTAS: 232 70 61  
TALLER MECÁNICA 2: 232 01 12  
TALLER MECÁNICA 3: 245 76 45  
TALLER CARROCERÍA: 246 37 03  
ALMACÉN: 245 96 08  
ADMINISTRACIÓN: 231 35 60  
FAX: 447 00 68

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

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

## Valencia: la huelga creó confusión

Ante la huelga que para el día 10 convocó y llevó a cabo en Valencia la Asociación Gremial de Taxis, que reúne a 1.700 empresarios del taxi, según ellos para protestar por el sistema de módulos, y tras la confusión creada en el sector, la Federación Sindical del Taxi de Valencia y Provincia hizo público un comunicado en el que expone su oposición a los modos utilizados por dicho sindicato y el oportunismo que manifiesta.

En vista de la confusión que existe en estos momentos en el sector del taxi, creada por otro sindicato, en el nuevo sistema de modalidad de signos, índices o módulos y estimación directa, esta Federación Sindical quiere salir al paso de todas las manifestaciones hechas por parte del otro sindicato, porque entendemos que eso no es más que demagogia y oportunismo, no afrontar los problemas reales del taxi. Dicho sindicato, y más concretamente su presidente y otro de su junta directa, presumen de que estuvieron en Madrid en algunas negociaciones con el Ministerio de Hacienda, para la puesta en vigor de los dichos módulos y la estimación directa, pues resulta que estos señores no se enteraron en su día del lo que estaban negociando, y ahora que no tienen ninguna posibilidad de cambiar ni de modificar ninguno, y ahora que no tienen ninguna posibilidad de cambiar ni de modificar ninguno de los puntos con los que nosotros no estamos de acuerdo, y



que en nuestra asamblea del día 11-3-92 los hicimos públicos ante los asistentes por la discriminación que se ha creado entre las ciudades con más posibilidades que otras, y que nos compara igual a la hora de pagar y que algunos de los taxistas no podemos soportar. Por todo lo dicho anteriormente, la confusión que estos señores están creando y de lo poco que se enteraron

de lo que estuvieron negociando en Madrid, convocan una asamblea el día 2-3-92, en la cual en vez de informar, lo que hicieron fue desinformar al sector del taxi, y no conformándose con toda la desorientación que están creando, convocan una manifestación sin sentido ni orientación, porque, compañeros, ¿cómo se puede asistir a una manifestación en la que ellos, de entrada, ya están convenci-

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

**CLIMAMOTOR**  
Muntatge i reparació d'aire condicionat,  
telefonía i HI-FI Car  
c/ Trinxant, 126  
Tel. 408 20 58  
08026 Barcelona

**NEUMÁTICOS**  
**Hnos. ROJAS**  
Y  
**kléber**

Al cambio de tus neumáticos te obsequiaremos con la comprobación de tus amortiguadores

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

c/ Hernán Cortés, 17  
Tel. 231 78 07 - Barro

c/ Aragón, 138  
Tel. 453 37 32 - Barro

c/ Valencia, 561  
Tel. 232 64 17 - Barro

## SEAT TOLEDO



Coche Oficial Barcelona 92

**APROVECHA AHORA, LAS VENTAJAS OLÍMPICAS**  
**14% DE DESCUENTO S/PFF**

**100.000 PTAS MÁS POR SU TAXI USADO**  
**SI ES UN SEAT Y OTRAS VENTAJAS MÁS**



ADEMÁS EN PRADES, DESCUENTOS ESPECIALES PARA TAXISTAS EN RECAMBIOS, ATENCIÓN PREFERENTE EN MANTENIMIENTOS Y REPARACIONES Y... TODAS LAS VENTAJAS QUE POR EXPERIENCIA Y ESPECIALIZACIÓN SÓLO ENCONTRARÁS EN...

SABEMOS CÓMO ATENDERLE

**Prades**

**SEAT**

DES DE 1903

c/ Pallars, 128  
Telf. 300 41 11

BARCELONA

c/ Bolivia, 99  
Telf. 300 87 11

Via Augusta 10-12  
Telf. 384 02 51  
BADALONA

PROMOCIÓN LIMITADA  
HASTA EL 31-10-92



La modificación del sistema retributivo (IRPF e IVA) y la implantación de módulos fue la excusa que adujeron para justificar la huelga



dos de que este año no se va a modificar nada de los módulos?, ¿es que estamos para perder tiempo inutilmente?

A todo esto, el presidente de los convocantes para paliar el desgaste y el desprestigio de su error de la asamblea antes mencionada, promueven acciones que, más bien, conducen al aplauso fácil y no a la solución real de los problemas, con posturas demagógicas y populista, ya que el mencionado sindicato está en contra de moralizar el sector, no luchando contra el pluriempleo y la corrupción, no aceptando ninguna alternativa que haga más rentable el taxi durante todo el año, como pueda ser la tarjeta identificada, para saber quien está legal y quien no. (Y todo esto son

carreras que no las recupera el que va legal y por lo tanto pierde recaudación).

En cambio, la Federación Sindical del Taxi pueda dar la sensación de estar desacuerdo con todo el reglamento del IVA y módulos, pero que nadie lo piense, pues si asististe a la asamblea que convocamos el día 11-3-92, escucharías perfectamente que no estamos de acuerdo en la forma de aplicar dichos módulos y que no creemos que nadie dude del espíritu de lucha de todos los compañeros afiliados, desde hace más de 16 años.

Lo que ocurre es que somos más operativos y hemos remitido nuestras propuestas a los organismos, tanto locales como nacionales, para que conozcan nuestra inquietud y que si en las próximas negociaciones que se mantengan con la Administración

Central, no se reconocen nuestras reivindicaciones antes de la aprobación, es cuando tomaremos las medidas de fuerza más convenientes para conseguir nuestros fines que consideramos justos para todos al igual que hicimos en el 86.

Por todo ello, la Federación Sindical del Taxi, no participará en dicha manifestación.

Valencia, 2 de Abril de 1992.  
La Junta Directiva

# ENGÁNCHATE A

# BARNA



# TAXI

# POR 4.000 PTAS. MES

## El Primero de Mayo fue una clamorosa protesta contra la política económica del Gobierno



Un aspecto de la manifestación del Primero de Mayo en Barcelona. Los taxistas encabezaron la jornada, como ya es habitual

### Asturias

En Asturias, nos informan los compañeros, la manifestación del Primero de Mayo se inscribió en las movilizaciones y paros generalizados que tienen lugar en toda Asturias debido al proceso de desindustrialización al que se está sometiendo a esta zona y que provoca un sistemático empobrecimiento de la misma sin visos de solución.

Además de las manifestaciones por las calles de las capitales más importantes, los taxistas asturianos hicieron un para intermitente, llegando incluso al 100% en las cuencas mineras

### 28 de Mayo

Por otra parte, en la reunión mantenida del pasado sábado 23 de este mes mayo la Ejecutiva del Statc decidió secundar la huelga general convocada por los sindicatos CC OO y UGT para el día 28 de mayo. Porque la política económica del Gobierno afecta sobre todo a los trabajadores asalariados y a los autónomos, sólo beneficia a las grandes empresas. Los taxistas catalanes pararán de 6 a 11 de la mañana, aunque mantendrán los servicios mínimos de traslado de enfermos o personas que siguen un tratamiento, servicio que normalmente realiza el taxi.

### Barcelona

Como es habitual en Barcelona desde la instauración de la democracia, los taxistas del Statc abrieron la tradicional manifestación del Primero de Mayo con una caravana de coches y banderas, encabezada por una gran pancarta en la que se reclamaba la igualación con el régimen general de la Seguridad Social.

## NUEVO SEAT TOLEDO TAXI



EL SEAT TOLEDO TAXI, en sus 2 versiones 1.8I GL y 1.9TD GL, es el único del mercado dotado con equipamiento adicional de serie especialmente diseñado para el uso diario del taxi.

#### EQUIPAMIENTO ADICIONAL:

- Batería 12 V. 380 A (64-AH).
- Alternador 65 A
- Asiento conductor reforzado.
- Interruptor de luz interior en el tablero.
- Preinstalación para taxímetro electrónico y módulo.
- Cenicero en ambas puertas posteriores.
- Rueda de repuesto idéntica a dotación.
- Suspensión reforzada.
- Cables de embrague y acelerador reforzados.

**TOLEDO TAXI 1.8I GL** 1.467.000 PTS.  
**TOLEDO TAXI 1.9TD GL** 1.590.000 PTS.

**Sr. TAXISTA** Premiamos su fidelidad a nuestra marca. Si Vd. es propietario de un SEAT **LE DESCONTAMOS 100.000 PTS.** al comprar su nuevo TOLEDO TAXI.

**SEAT**  
Grupo Volkswagen

**Auto Fuber**

Badajoz, 52 (Poble Nou) - 08005 BARCELONA - T. 485 00 49 - Fax 485 37 08

ABIERTO AL MEDIODIA



## Seminario sobre el Taxi Accesible a personas con movilidad reducida

*Durante los días 1 y 2 de abril tuvo lugar en Sevilla el Seminario sobre el Taxi Accesible, en el que participaron representantes del Transporte de los Gobiernos de la CE, empresarios y representantes sindicales del sector del taxi, entre los que se encontraba Miguel Tomás en su calidad de presidente de la Confederación del Taxi de España*



A la derecha modelo de taxi accesible presentado en el Seminario, sobre estas líneas un aspecto de las jornadas

Sevilla fue la sede del Seminario sobre el Taxi Accesible, el sexto de una serie de seminarios monográficos auspiciados por la CE, organizado por la Conferencia Europea de Ministros de Transportes. Este Seminario se inscribe dentro del Programa Helios, que pretende dar las directrices que faciliten la plena integración sociolaboral de las personas con discapacidades. Un elemento fundamental de dicha integración es, tal y como reconoce el informe elaborado por las Conferencias del taxi, en tanto que "parte importante de los sistemas de transporte público y en particular elemento esencial en la cadena de transporte accesible". En el Seminario participaron, además de los representantes de Transportes de la Comunidad, representantes sindicales, de los minusválidos y empresarios relacionados con el mundo del automóvil. A lo largo de las sesiones los participantes pusieron en común las actuaciones que en este campo se han llevado a cabo en los diferentes países miembros y que implican modos, tiempos y responsabilidades diferentes, tras lo cual se llegó a la conclusión de que no existe una solución única, aplicable a todos los países. Que las posibles soluciones han de basarse en el estudio de las características del transporte de cada zona, flota y necesidades concretas. El informe de la Conferencia señala: "En zonas donde, por ejemplo, una significativa proporción del uso de taxis se realiza mediante llamada en



la calle o donde se requiere una flota de vehículos estándar; supone, además, un importante argumento para que los taxis sean capaces de transportar a una persona sentada en una silla de ruedas. En otras zonas, por ejemplo, donde el uso del taxi se realiza sobre todo por medio de llamada telefónica o en las paradas de taxi, esta necesidad podría llevarse a cabo con una proporción de la flota de taxis (que se determinaría según las circunstancias locales)". Sin olvidar que "la accesibilidad total para los usuarios de silla de ruedas del conjunto de los taxis sería un objetivo a largo plazo". Par poder lograrlo, elemento de vital importancia son los taxis que "constituyen uno de los servicios de transporte puerta a puerta más universalmente disponible", además de ser los únicos capaces de ofrecer un servicio las 24 horas del día.

**Características de los vehículos accesibles**

Los automóviles accesibles a personas con discapacidades de automoción deben ofrecer un acceso fácil a un amplio número de personas que están delicadas, ancianas o que ten-

gan problemas para caminar. Así pues en este tipo de vehículos elementos de diseño como asientos giratorios, anchura de puertas suficiente, asideros, contrastes de colores, etcétera suponen una importante contribución a la accesibilidad. En cuanto al coste del diseño directo para taxis completamente accesibles supone, según la Conferencia de Ministros de Transportes, en realidad un menor coste que la adaptación de vehículos ya construidos. Y, aunque no existe una solución universal para los problemas de diseño, sí deberían acordarse a nivel europeo los parámetros de diseño para taxis accesibles, basados en las dimensiones definidas por ISO para sillas de ruedas. El informe propone la creación de una gama de vehículos acorde con las diferentes circunstancias u otras necesidades. Asegurando, sin embargo, la compatibilidad de los estándares de acceso entre los diferentes vehículos, zonas y países. El uso de taxis convencionales, reconoce el informe, para el servicio a las personas con discapacidad es más rentable y más aceptado socialmente que ofrecer específicamente servicios de taxis accesibles. Otro de los problemas abordados en el Seminario fue el de la formación del taxista "El conocimiento de la discapacidad mediante la formación de los taxistas es un elemento esencial en un sistema de taxis accesibles. Las personas con discapacidades deberían estar implicadas en su desarrollo así como en los programas de formación".

**Quién debería asumir los costes**

En el IV Congreso de la Confederación Europea del Taxi ya se trató ampliamente el problema y se reconoció la necesidad de hacer frente a la demanda, sin embargo, también que-

dó muy claro que se trata de un problema social que debe ser asumido socialmente, deben asumirlo los gobiernos centrales, regionales y locales y el coste no debe recaer sobre el profesional del volante sino que debe ser asumido por los fondos públicos. El mismo informe recoge este aspecto y señala que "la relación entre los gobiernos, a todos los niveles, las organizaciones del taxi y los discapacitados es esencial para conseguir el nivel apropiado de servicios y maximizar el potencial de los discapacitados para hacer uso del taxi. En particular, la CEMT debería trabajar junto con la CET (Confederación Europea del Taxi), la IRU (organización de empresarios del transporte) y otras organizaciones internacionales interesadas en el tema para investigar nuevas alternativas técnicas y prácticas". Y continúa diciendo "la exigencia de ofrecer taxis accesibles no debería colocar a los operadores del taxi en una situación de desventaja competitiva. Los gobiernos (nacionales, regionales, locales) deberían en consecuencia considerar la necesidad de incentivos (financieros o legislativos) para promover la compra de tales vehículos". En relación con este mismo punto, y refiriéndose a la

perencia del taxi accesible en España, uno de los representantes españoles señaló el bajo coste real que supone para la Administración la subvención para la compra del taxi adaptado y su mantenimiento que "les puedo asegurar no supera las 350.000 o 400.000 pesetas año". Se ha de tener en cuenta el beneficio social de dicho servicio. En este sentido, el Seminario permitiría ver si las políticas de los diversos gobiernos miembros de la Conferencia permite avanzar, técnica o prácticamente, en el acceso a los transportes, y concretamente al taxi, de las personas con movilidad reducida. **Intervención de Miguel Tomás** En nombre de la Confederación del Taxi de España y de la Confederación Europea del Taxi intervino Miguel Tomás, quien transmitió a los asistentes la posición de los taxistas al respecto, su

formidad a que un problema social sea costado por los taxistas: "Los taxistas de la Confederación Europea entendemos que lógicamente hemos de facilitar, y tenemos voluntad de hacerlo, el transporte de disminuidos a través de nuestros taxis, pero no estamos de acuerdo con alguna de las opiniones expresadas aquí, de que un problema social deba ir a costa de los taxistas. El planteamiento debe ser que el coste social debe asumirlo el conjunto de la sociedad, por lo tanto, los estados municipios o comunidades autónomas." Así mismo es necesario hacer un estudio ciudad por ciudad que permita conocer las necesidades, la demanda a cubrir y a partir de ahí determinar qué número de taxis se necesitan para satisfacerla. Otro de los problemas importantes es el alto coste en la compra y mantenimiento de los vehículos, por lo que la Comunidad debería aportar fondos de ayuda al proyecto. Finalmente señaló que la solución adoptada en España "está a años luz de la de otros países de la Comunidad".



Taxi Libre

## Primera reunión de la Comisión Ejecutiva de la Confederación Europea del Taxi

La Ejecutiva de la Confederación Europea del Taxi se reunió en Lyon por primera vez tras el congreso de Atenas. Los temas tratados giraron en torno a los acuerdos tomados en el IV Congreso Europeo del Taxi y sobre cómo trasladar dichos acuerdos a los organismos competentes de Bruselas así como a los representantes parlamentarios de los países miembros. En esta misma reunión se presentó un resumen valoración del IV Congreso Europeo del Taxi, que, a modo de memoria, recoge las intervenciones y propuestas de los diferentes países miembros de la Confederación



Un momento del IV Congreso celebrado en Atenas

# FIAT TEMPRA

## MERIDIANA MOTORS.S.A.



Concesionario **FIAT** 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,-

## La Expo de Sevilla, una excusa para la reforma de la estructura vial

*El presente artículo sobre la Exposición Universal de Sevilla y las modificaciones viarias, que con motivo de este acontecimiento se han realizado en la capital hispalense, se ha extraído de la revista Tráfico nº 76, correspondiente al mes de abril.*



Sevilla se convertirá por unos días en el centro de atención obligado

La Exposición Universal de Sevilla, que abrió sus puertas el día 20 de abril, es el acontecimiento que viene marcando el ritmo de la capital

hispalense desde hace más de un lustro. El gran cambio que la ciudad está viviendo se hace patente, desde muchos kilómetros antes de llegar,

en las distintas carreteras que acceden tanto desde Madrid o Extremadura como desde el resto de las ciu-

## Sobre ruedas

Las dades andaluzas.

La construcción de nuevas vías y la mejora de las existentes, con una inversión que rondará los 50.000 millones de pesetas -de los que más del 80 por 100 han corrido a cargo del MOPT (Ministerio de Obras Públicas y Transportes)-, servirá para recibir a los 18 millones de personas que se estima llegará en los próximos seis meses a Sevilla para visitar la exposición. Sin embargo, según la opinión de todos los responsables, la Expo sólo ha sido un pretexto. Sevilla necesitaba un proyecto ambicioso en infraestructuras viarias que paliara las deficiencias que sufría la ciudad: antes de empezar las obras, únicamente contaba con una ronda que circundaba el casco antiguo. Por eso, desde 1986, fecha en que se suscribe un convenio entre el MOPT, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Sevilla, esta capital ha ido modificando su imagen.

### Circulación con tramo urbano

Fruto de este convenio nace la SE-30, un anillo de circunvalación de nueva creación que rodea la ciudad y que se conoce popularmente como la Ronda. Esta separa la zona urbana de la interurbana y en ella desembocan todas las autovías que llegan a Sevilla: N-IV, desde Madrid; A-92, desde Granada y Baeza; A-49, desde Huelva y la N-IV hasta Dos Hermanas, donde arranca la A-4, autopista de Cádiz.

Desde un primer momento, y pendiente aún de la finalización de las

obras en algunos tramos de la zona oeste, la SE-30 ha suscitado una abierta polémica entre el MOPT y el Ayuntamiento de Sevilla. La discrepancia viene dada por el carácter urbano con el que el equipo municipal ha querido dotar a la llamada Ronda Norte, donde las interseccio-



nes se han realizado a un mismo nivel, reguladas por semáforos. Esta circunstancia rompe el tratamiento de autovía que configura el resto del anillo. El MOPT, que ha costeado esta obra, siempre ha mostrado sus desacuerdos con este aspecto. "Por supuesto, un tramo con intersecciones reguladas por semáforos ofrece mucha menor seguridad vial que si aquellas son a distinto nivel", asegura Manuel Ríos, jefe de Demarcación de Carreteras de Andalucía Occidental del MOPT. "Por eso -añade-, nosotros siempre hemos mantenido el proyecto de autovía en toda la Ronda. Pero este aspecto era competencia del Ayuntamiento y como tal nosotros lo hemos respetado."

Planteando este punto de vista al concejal especial de Tráfico, Adolfo Rubio, Tráfico no ha obtenido respuesta alguna del equipo municipal, a pesar de haberlo intentado en reiteradas ocasiones.

En todo caso, se está terminando la construcción de otro ramal, la ronda "supernorte", que, con sus 16 kilómetros, lleva a la isla de la Cartuja desde Madrid por la N-IV, y evita el paso por el tramo urbano.

### Proyecto Giralda

La regulación del tráfico en las nuevas vías, así como determinadas actuaciones en el interior de la ciudad, configuran el denominado Proyecto Giralda, un ambicioso plan de la DGT cuyo coste alcanza los 10.000 millones de pesetas y que se está llevando a cabo en colaboración con distintos organismos oficiales y empresas privadas. La actuación más desta-

cada en el ámbito interurbano es el sistema de control de accesos. Con él se da paso a una novedosa tecnología, en la que los equipos informáticos, capaces de tomar datos y sacar conclusiones, son los protagonistas. En el caso de Sevilla, tanto la Ronda como las cuatro carreteras básicas que llegan hasta ella (N-IV, tanto dirección Madrid como Cádiz; A-) y a Granada y A-49, hacia Huelva) están controladas mediante 38 cámaras de televisión que registran los parámetros fundamentales del tráfico: densidad, velocidad, tiempo de ocupación, etc.

La instalación de estas cámaras en diversos puntos de la Ronda -algunos especialmente estratégicos, como

el Puente del Centenario, que cuenta con cuatro cámaras a 105 metros de altura, y el del Alamillo, con una a 152 metros- y en los kilómetros más cercanos a la ciudad proporcionan una cantidad importante de datos medidos en tiempo real. Así, en la N-IV, que viene desde Madrid, existen cámaras colocadas en los 30 kilómetros previos a Sevilla; en la A-92 y A-49 durante 40 kilómetros contados a partir de la Ronda; y en la N-IV, dirección Cádiz, las cámaras alcanzan la localidad de Dos Hermanas, donde arranca la autopista (A-4).

Esta información, recogida y procesada en un centro de control instalado en la Jefatura Provincial de Tráfico de Sevilla, volverá al conductor en forma de mensajes variables (paneles de leeds), que indicarán el mejor camino, tanto para llegar al recinto de la Expo como al centro de la ciudad, el cierre de un carril o cualquier otra incidencia que pudiera producirse. En total; 45 paneles de esta tecnología quedarán instalados en la Ronda y en los accesos.

Ildefonso Pérez, uno de los ingenieros de la DGT responsables del proyecto, asegura que "la filosofía de esta señalización permite configurar un itinerario prefijado en función de la situación del tráfico en un momento dado e informar de ello al conductor antes de que llegue a los nudos de acceso de las carreteras a la Ronda, sea cual sea la vía por la que venga". Esta señalización orientativa, por otra parte, no finaliza al traspasar la Ronda. En el interior de la ciudad, en las intersecciones más importantes y avenidas más conflictivas también se han instalado paneles informativos que orientan sobre el estado del tráfico en estas vías. Los datos son recogidos, en esta ocasión, por 24 cámaras -21 de nueva instalación- conectadas a otro centro de control que cuenta con 16 monitores, éste de titularidad municipal. Tanto el cen-



tro de control de la Jefatura de Tráfico como el Ayuntamiento están comunicados entre sí, de tal forma que ambos pueden intercambiarse imágenes tomadas desde cualquiera de las cámaras instaladas en la ciudad. En este mismo sentido de orientar al automovilista y evitarle viajes innecesarios, se está ultimando un sistema de control de estacionamientos urbanos que incluye 14 aparcamientos y que permite observar el estado de cada uno, de tal forma que, circulando por la ciudad, el conductor pueda conocer la ubicación de los parkings más cercanos y cuál de ellos tiene plazas libres. También la red semafórica de la ciudad se ha visto ampliada y modernizada en los últimos meses. "El proyecto contempla la actuación sobre un número muy importante de intersecciones", explica Gregorio Martínez, gerente de Sevitrafic, empresa encargada de la coordinación y puesta en marcha de los sistemas.

"En total han sido 236 intersecciones las que se han modernizado, cambiando el cableado y el regulador, otras 25 han quedado remodeladas y más de un centenar se han instalado nuevas." Los semáforos quedan conectados a una centrales de zona que también han visto duplicado su número y actualizada su tecnología.

### Eficacia del transporte urbano

Probablemente, entre todas las actuaciones llevadas a cabo en el ámbito urbano, la que incide en el transporte público será una de las más relevantes. La implantación del SAE, Sistema de Ayuda a la Explotación de transporte de superficie, redundará en la mejor calidad de este servicio. Los ochenta nuevos vehículos que se están incorporando a la flota darán mayor cobertura durante la Expo y servirán, una vez clausurada, para sustituir a los autobuses más

## Sobre ruedas

viejos. Así, el número de unidades, ligeramente ampliado sobre el actual, rondará los 320. Todos ellos llevarán instalado un ordenador conectado con un tercer centro de control, después de los de la Jefatura de Tráfico y el Ayuntamiento, que servirá para que cada autobús esté perfectamente localizado en cada momento. "Este dato nos permitirá una gran eficacia", asegura José Clavero, director técnico de TUSAM, empresa concesionaria del transporte urbano de Sevilla. "El ordenador central -explica- sabrá dónde está el autobús y dónde debería estar, con lo que podrán tomarse medidas puntuales para regularizar el servicio y, lo que es igualmente importante, se podrá informar al usuario del tiempo que aún deberá esperar al siguiente vehículo en unas pantallas instaladas en

las paradas más importantes". Este sistema, que para la totalidad de la flota es la primera vez que se pone en marcha, comunica el ordenador del vehículo con el del centro de control, sin necesidad de que el conductor deba intervenir, aunque contempla la posibilidad de lanzar una emergencia desde el autobús si aquél necesita ayuda. "En caso de agresión -indica Clavero- o intento de robo, por ejemplo, bastará con que el conductor accione un pedal y el equipo entrará en fase de fonía, con lo que desde el centro de control se podrá oír lo que sucede en el interior del vehículo. Como, por otra parte, éste está perfectamente localizado, atender la emergencia será algo bastante rápido". Cuando el sistema esté totalmente implantado, la información sobre cada uno de los 300 autobuses quedará actualizada cada 30

segundos, siendo capaz el propio sistema de conocer la capacidad de cada vehículo e, incluso, el estado de su mecánica.

### Llegar a la Expo

Si bien es verdad que el transporte público tendrá un papel preponderante para evitar el colapso circulatorio de Sevilla durante los seis meses que dure la Exposición Universal, no puede olvidarse que el 55 por 100 de los 18 millones de personas que se esperan llegarán al recinto en su vehículo particular.

Para ellos, se ha construido un gran aparcamiento de superficie, con 40.000 plazas disponibles para turismos y 1.000 para autocares, que constituye el más grande del mundo y que, como tal, figura en el libro *Guinness* de los

## CONSAVA-5

Concesionario RENAULT  
L'HOSPITALET Y CORNELLÀ



**SOMOS ESPECIALISTAS EN TAXIS**

**TANTO EN CONDICIONES COMO EN ATENCIÓN Y SERVICIO**

**PREGUNTE A SUS COMPAÑEROS, SEGURO QUE MUCHOS NOS CONOCEN**

**Conózcanos Ud. también, le esperamos en:**

Avda. Prat de la Riba, 92-96  
Telf. 337 56 00  
L'Hospitalet

Lasorte, 1-5  
Telf. 377 41 04  
Cornellà

Avda. San Ildefonso, s/n  
Telf. 375 70 61  
Cornellà



Mapa de la isla de la Cartuja Sevilla. (Foto: Tráfico)

récords.

Para llegar a este gran aparcamiento, construido sobre un millón de metros cuadrados de terreno y que, dividido en nueve bolsas, mide 7,5 kilómetros de extremo a extremo, el conductor será dirigido desde su acceso a la Ronda, en función del punto en el que se incorpora y de la capacidad de la bolsa más cercana, dato que también se manejará en tiempo real. Aun

así, su responsable, Fernando Menéndez, director de la División de Transportes y Accesos de la Expo, teme que "la hora punta será inevitable. Hemos estudiado las posibles situaciones, en cuanto a aglomeración de vehículos, y ya hay actuaciones previstas, pero debemos pensar que los días de máxima afluencia el número de vehículos se acercará a los 30.000. Y si pensamos que la mayo-

ría habrá llegado entre las 8 y las 11 de la mañana...".

El aparcamiento, que se abonará a la salida, tiene tarifa única, será vigilado y contará con un servicio de *busca-coches*, aunque su división en bolsas, sectores y líneas facilitará la tarea de localización de un vehículo por parte de su propietario.

## Sobre ruedas

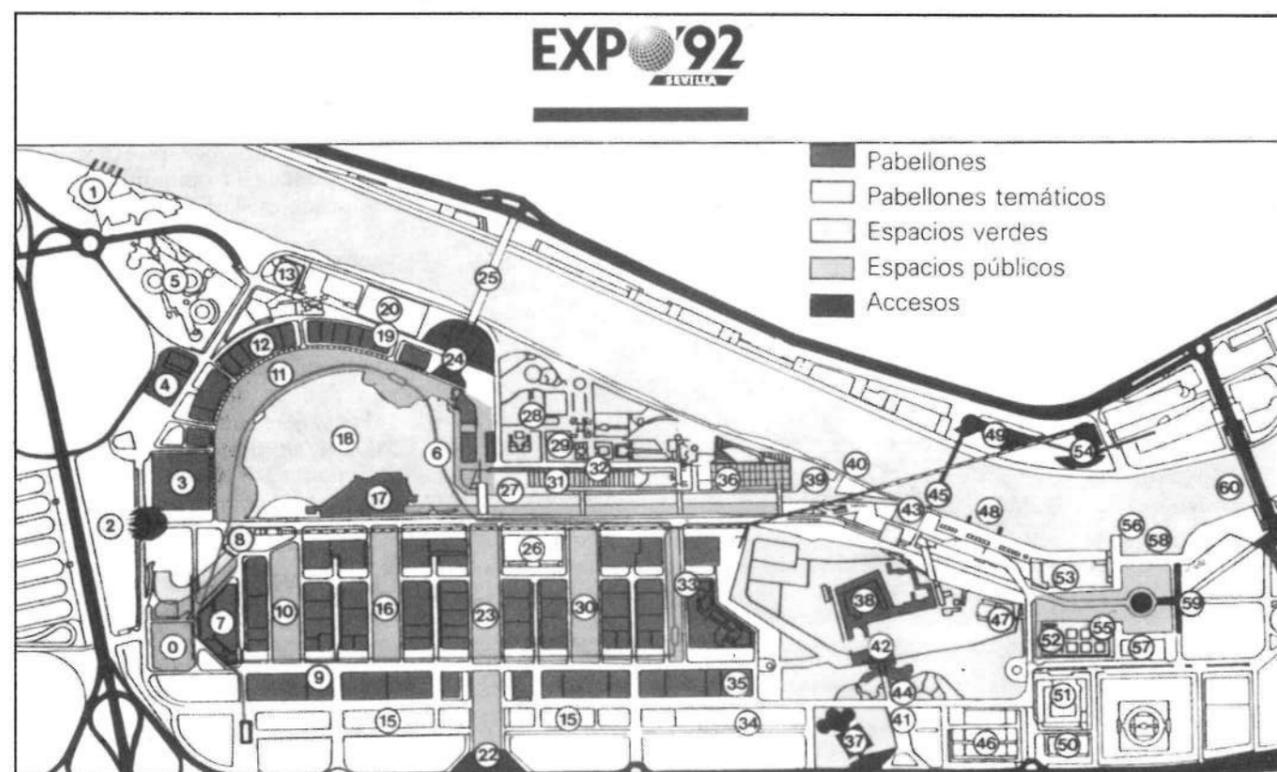


### En caso de avería

Además, una actuación contemplada en el *Proyecto Giralda* servirá de gran ayuda a un conductor que sufra una avería o cualquier otra incidencia: podrá acudir a cualquiera de los 1.056 postes SOS -528 en cada sentido- que se instalarán en las carreteras que lleguen hasta Sevilla desde Madrid, Gra-

nada, Málaga y Huelva. Estos postes, colocados cada dos kilómetros, se autoalimentan con energía solar y son atendidos desde los centros de control de tráfico más cercanos a su ubicación. Un convenio firmado entre el RACE (Real Automóvil Club de España) y Expo 92 permitirá una asistencia técnica a los vehículos con problemas que se encuentren en las cercanías de Sevilla o en los aparcamientos de la exposición.

El desarrollo económico que se pretende para Andalucía pasará necesariamente porque la capital sevillana prepare sus vías de comunicación. Eso justifica todos los esfuerzos desplegados, para los que los 18 millones de personas que visitarán la Expo son sólo un suceso circunstancial. Quizá por eso, ninguno de los responsables de las administraciones implicadas se aventura a decir que Sevilla quedará colapsada cuando se abra la Expo.



**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.



**Renault 21, su trabajo en mejores condiciones.**

El Renault 21 está pensado para usted. Entre otras muchas razones, por su comodidad. Un espacio interior amplísimo. Unos asientos ergonómicos confortables al máximo. Y un maletero de grandes dimensiones. Para que termine la jornada tan descansado como al empezar el día.

Aire acondicionado, dirección asistida, cierre centralizado, cinturones

de seguridad traseros, telemando de infrarrojos y faros antiniebla.

Renault 21 Taxi. Pura tecnología de vanguardia para garantizarle toda la fiabilidad, rendimiento y economía que necesita para su trabajo.

Si soñaba con un trabajo en mejores condiciones, **RENAULT** EL PLACER DE VIVIRLOS ahora es suyo.



## La pequeña historia del taxi (4)

SOCIEDAD ANÓNIMA DAVID

*La Sociedad Anónima David fue una de las firmas más importantes en el mundo del automóvil y la primera en sacar a la calle un modelo exclusivo para el servicio del taxi. Entre sus socios figuraban personalidades relevantes de la burguesía catalana*

De la Sociedad Anónima *David*, que marcó un hito tan importante en la vida del taxi en Barcelona, ha contado prácticamente todo en la Historia, con mayúsculas. Como detalle de lo que fue, y testimonio elocuente de la importancia que tuvo, recordemos solamente que hoy, al cabo de más de 60 años, aún se conoce por dicho nombre el gran edificio que tenía en la calle Aribau.

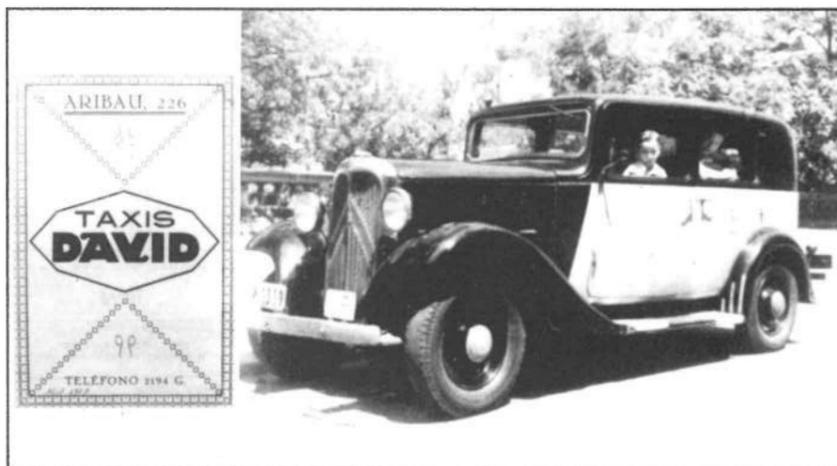
Pero si hurgamos un poco siempre podremos sacar a la luz algunas precisiones que tampoco es conveniente que queden absolutamente relegadas al olvido.

Remarquemos primeramente que *David* construyó sus iniciales modelos de taxis especialmente para su uso exclusivo, llevando el nombre de dicha sociedad como marca.

Estos vehículos se montaban en unos talleres que había en la calle Borrel y no hay que decir que su construcción se efectuaba por medios artesanales, en el que chasis, plancha y carpintería iban tomando forma a base de herramientas corrientes y todas las horas que hicieran falta.

Eran unos pequeños coches de dos plazas, transmisión por correa y puesta en marcha por manivela, que se encajaba directamente al cigüeñal por debajo del radiador. Todo esto sucedía cuando el cuartel general de la *David* tenía la sede en un gran y destartado local situado en Gran Vía esquina Nápoles.

Cuando llegó el año 1924, la empresa adopta para sus servicios el Citroën francés tipo B.12, hecho que ya re-



presentó una indudable mejora en la calidad del parque rodado público de la ciudad. Con la incorporación de este modelo el número de matriculaciones en Barcelona rebasa la cifra de 20.000.

Hacia finales de la década de los veinte sale de la factoría francesa un modelo nuevo. Se trataba del flamante B.14, que rápidamente *David* añade también a su flota, ya en plena expansión. Este legendario Citroën de la ya entonces reputada firma gala, iba equipado con un motor más moderno pero sin complicaciones y con las piezas estrictamente necesarias para que funcionaran sus cuatro cilindros. Con austeridad espartana, no necesitaba ni bomba de agua, puesto que su circuito de refrigeración funcionaba pura y simplemente por termosifón. Como novedad, además del motor de arranque, llevaba ya incorporada bomba de aceite, mecanismo que no tenía adaptado aún su antecesor el B.12, que engrasaba el

cigüeñal y cuellos de biela rudimentariamente por barbotaje.

Caso curioso a comentar podría ser que estos B.14 venían de origen con servo-freno. Sin embargo, *David* no estuvo de acuerdo con esto y los desmontaron por considerar que gastaban demasiada gasolina, ya que un tubo de aspiración del sistema iba conectado al carburador y al frenar la succiónaba en exceso. Se eliminaron los servos, pero con esta decisión el poder de frenada del vehículo quedó notablemente disminuido.

Eran escasísimas las averías de aquellos motores gracias como señalábamos a lo sencillo y robusto de su estructura. Debido a su funcionamiento poco revolucionado apenas había necesidad de renovar sus grandes bujías, y podemos afirmar con seguridad un detalle que hoy en día puede ser difícil de creer y es que uno de estos B.14 llegó a usar las mismas durante unos dos millones de kilómetros. Estas bujías (sin querer hacer

propaganda eran KLG) se podían desmontar completamente para limpiarlas, y la resistencia y calidad de sus electrodos era tal que su desgaste resultaba prácticamente nulo. Pero dejemos estos temas de mecánica, que ocasión habrá de platicar de los antiguos motores comparándolos con los modernos en posteriores artículos.

Accionistas de la *David* fueron en sus tiempos firmas tan importantes en el mundo de la alta burguesía catalana de la época como los Bertan y Serra, los Batlló, Miguel Mateu y Josep Rocamora. En el apogeo de su esplendor esta sociedad llegó a sobrepasar los 400 vehículos y entrar como conductor asalariado en ella requería una cierta dosis de influencia y recomendaciones. Por ello se exigía al aspirante un currículum sobre el que depositar la confianza suficiente. De su comportamiento en la calle dependía la conservación de su puesto de trabajo y de ello tenían vigilancia un cuerpo de inspectores que era al mismo tiempo compañeros taxistas. Estos inspectores no podían imponer directamente las sanciones, sino que se limitaban a tomar nota de los actos de creyeran sancionables dando cuenta de ellos a la empresa, que a su vez aplicaba al transgresor el correspondiente *chocolate*, que con este nombre se conocía ya entonces estos tipo de sanción.

### Origen del uniforme

El clásico uniforme de guardapolvo y gorra de plato gris lo empezó a implantar esta sociedad a sus conductores, y poco a poco siguieron la misma idea las otras compañías que fueron aceptando también el modelo para con los suyos. Al final incluso el ayuntamiento lo declaró obligatorio en sus reglamento a los autopatronos. Este uniforme se mantuvo sin ninguna variación hasta mediados de los cincuenta en que se cambió por la

sahariana azul y gorra del mismo color.

*David*, que se había erigido como la más importante empresa de taxis de la ciudad, tenía como norma que el porcentaje de la liquidación, que representaba el salario de sus dependientes, fuera acrecentándose hasta que llegaba a un tope situado alrededor de las cincuenta pesetas. Una liquidación de bandera, cuando se podía llegar a ella. Pero cuando se sobrepasaba dicha cifra el porcentaje iba decreciendo.

Sin embargo, no hay nada que sea eterno en este mundo, y también a la potente *David* le fue el ocaso. Este vino a raíz de la proclamación de la segunda república en el año 1931, cuando entre las mejoras sociales que iba imponiendo el nuevo régimen vino la de que los asalariados tenían derecho a un sueldo fijo además del tanto por ciento de la liquidación, entrando esta normativa, como es natural, en contra de lo instituido por la *David*.

En las negociaciones que se iniciaron intervino directamente por parte laboral la entonces poderosa sindical CNT, mayoritaria con creces en el sector del transporte.

### Fin de una época y comienzo de otra

Acatar aquella ley no fue del agrado de la dirección de la sociedad, por lo que tomó la medida extrema de deshacerse del personal taxista asalariado (que era casi tanto como liquidar la *David*) convirtiéndolos en autopatronos por la compra del vehículo que hasta entonces habían conducido como dependientes.

Para esta operación *David* preparó a sus B.14, colocándoles cuatro neumáticos nuevos y revisando los motores en sus talleres, donde les fueron cambiados los aros además de realizarles una puesta a punto de culata y

válvulas.

Aquellos Citroën fueron adquiridos por todos los dependiente que estuvieron de acuerdo en dicha adquisición (que fueron la gran mayoría) por el precio de 8.059 pesetas en letras de 250 pesetas al mes, llevando incluida en esta cantidad el taxímetro y la licencia.

Los nuevos autopatronos que se acomodaron a ello tuvieron la opción de gozar hasta nuestra contienda civil de los servicios que les podía prestar *David* en cuanto a garaje y también hacer uso de sus talleres, ambos situados en el edificio de la calle Aribau. Las plantas segunda y tercera estaban reservadas para ellos. Con este traspaso de su flota de taxis, la poderosa *David* dejó de ser la sociedad reina en el sector. De todos modos, continuó sin cerrar sus puertas, puesto que sus ambulancias, taxis de lujo y furgonetas continuaron bajo su control y propiedad.

Josep Soler i Gran, uno de los últimos taxistas que circularon por Barcelona con un B.14, ha sido quien ha facilitado esta información. Buen conocedor de *David* y de sus entresijos ya que en ella hizo sus primeros kilómetros como taxista. Durante muchos años él y su veterano Citroën han ido esmerilando con sus continuo rodar las calles de la ciudad. Su viejo B.14 sobreviviente con las heridas restañadas de nuestra guerra fue vendido en el año 1954 por la nada despreciable cantidad de 20.000 pesetas. Ellos fueron los últimos paladines en el mundo del taxi que había trabajado en unos vehículos en que el chófer conducía prácticamente a la intemperie, protegido solamente, y es un decir, por una ligera toldilla.

*Del archivo histórico del Statc*

## Hamlet, el honor de la venganza

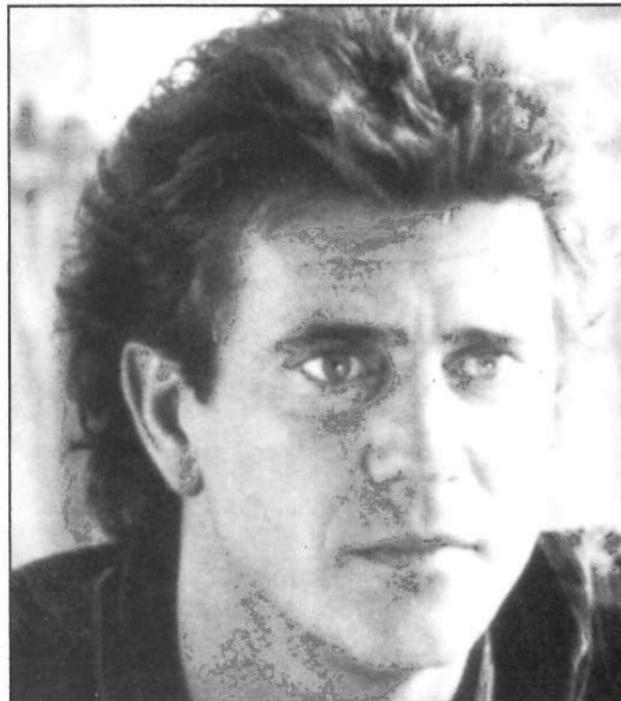
DE FRANCO ZEFIRELLI (GRAN BRETAÑA 1990)

Cuando se lleva al cine una historia conocida de antemano (*Hamlet* es una de las obras más leídas de Shakespeare y de la literatura universal), con numerosas adaptaciones teatrales y que anteriormente ya ha sido llevada a las pantallas (de cine i televisión), es difícil ir a verla sin una idea preconcebida. Pero si además los principales actores son conocidos y el director es polémico, es inevitable prejuzgar el resultado. Este es el caso del *Hamlet* de Zefirelli.

Franco Zefirelli es un director que no ha gozado de demasiados éxitos en adaptaciones anteriores, pero en este caso supera su mala fama como adaptador, ya que el resultado de *Hamlet, el honor de la venganza* es muy superior al de otras cintas del director. En primer lugar ha sabido ambientar la película, de forma que hace creíble que los hechos narrados suceden en la Dinamarca de la Edad Media. Pero no sólo esto, consigue reducir las más de cuatro horas del texto original a las dos horas que dura la cinta, sin que las partes más esenciales de la obra de Shakespeare se vean violentadas y respetando al máximo la idea original, la trama principal y el mensaje que en su día concibió el autor.

### Los actores

En cuanto a los actores principales: Mel Gibson, Glenn Close y Alan Bates, también es de destacar su trabajo, especialmente el de los dos primeros. Respecto a Glenn Close, en el papel de la madre de Hamlet, ya había demostrado sobradamente su capacidad para interpretar papeles



Mel Gibson, protagonista de la versión de Zefirelli de *Hamlet*

dramáticos y salir más que airoso. Basta recordar sus actuaciones en *Las amistades peligrosas* y *El misterio Von Bülow*. En este caso consigue casi bordar el papel de Gertrudis, más teniendo en cuenta que Mel Gibson y ella son casi de la misma generación y podía resultar poco creíble que la una fuese la madre del otro.

Mel Gibson es quizás el actor que más sorprende. Nos tenía acostumbrados a sus papeles de héroe guapo que no se despeina y si lo hace es de una forma muy "peinada", siempre dispuesto a enfrentarse solo a las fuerzas del mal y a liarse a puñetazos y a meterse en peleas diversas con las armas que sean. Seguro que todos recordamos *Mad Max* o *Arma letal*. En esta ocasión, sabe ceñirse al siempre difícil papel de Hamlet, un papel que supone un

reto para cualquier actor. Y sabe hacerlo con una fuerza que sorprende a más de uno.

En definitiva, esta es una película que vale la pena ver. Sólo tiene un inconveniente: sus traducciones, especialmente la versión en castellano, son bastante desafortunadas. En las versiones traducidas se percibe que los dobladores no han sabido imprimir la fuerza que los actores dan a sus personajes.

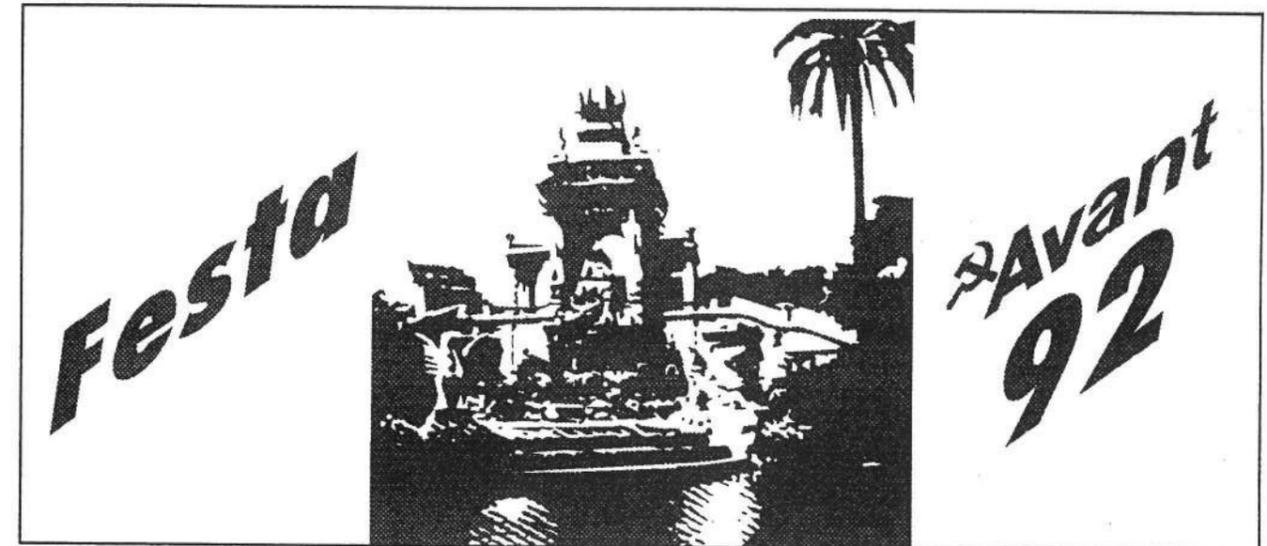
Joana Mariné

**Talleres ATLÁNTIDA**

REPARACIÓN DE AUTOMÓVILES



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



26, 27 i 28 DE JUNY

**PARC DE LA CIUTADELLA**

**JOCS** **JOHN MAYALL** **GRALLERS**  
**DEBATS** **LOS SENCILLOS** **SOLIDARITAT**  
**CASTELLERS** **ANAKAONA** **FESTA INFANTIL**  
**SALSA** **JALEO** **SEVILLANES**  
**NIT CUBANA** **ROCK** **BLUES**  
**GEGANTS** **LLIBRES** **STANDS INTERNACIONALS**  
**GASTRONOMIA** **CONCURS DE SARDANES** **ETC. ETC. ETC.**

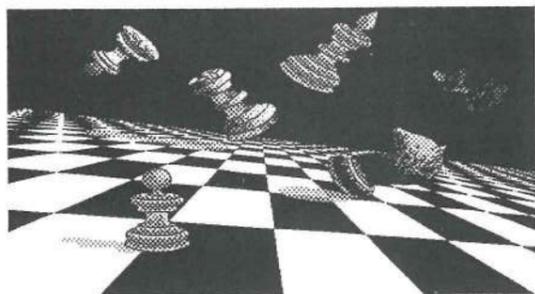
**BO D'AJUT: 1.000.- PTES.**  
 (DÓNA DRET A L'ENTRADA ELS TRES DIES DE LA FESTA)

**VENDA DE BONS A:**  
**LES CASES DE DISCOS HABITUALS**  
**TOTS ELS LOCALS DEL Partit dels Comunistes de Catalunya (PCC)**

## Salto del Caballo

POR TARIO RUBIO

Empezando por la sílaba NO, y siguiendo los movimientos del caballo del juego del ajedrez, formar una frase



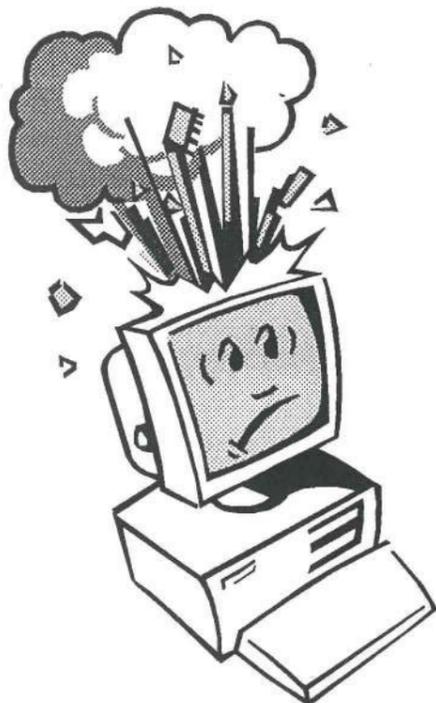
NO	PE	MAS	TAR	BE
HAY	SE	CA	RES	DE
TAR	RA	MO	DU	PE
A	QUE	QUE	LOS	MIS
PA	A	SI	RES	DA

### solución

No cabe duda que para respetar a los demás, hay que respetarse a sí mismo

## Recordemos...

Sabía usted que...



En España hay actualmente más de 25.000 niños apartados de sus padres por malos tratos. La venta de niños no está tipificada como delito en el Código Penal. Los gastos de representación del Gobierno central para 1992 superan los 3.200 millones de pesetas, mientras el Sr. Solchaga no nos deja vivir con los impuestos, cada día más elevados. Los gastos reservados de que dispone el Gobierno para 1992, sin control, ascienden a 2.600 millones de pesetas. Los altos cargos de la Administración se han subido el sueldo en más del 50%, en 1991. Una gran parte de los altos cargos de la Administración cobran sobresueldos mensuales, por ocupar cargos en Consejos de Administración de empresas privadas. Según estudios científicos, un descenso del 10% en la capa de ozono supondría reducir anualmente entre 1,6 a 1,7 millones las personas que sufren cataratas.

# AMIGO TAXISTA POR TU SEGURIDAD! Mamparas para Taxi

No roba espacio útil  
Gran resistencia a impactos  
Proporciona total aislamiento



Incombustible  
Comunicación oral  
Cajetín intercambio monedas

Totalmente transparente,  
permite visibilidad total del interior del vehículo,  
sin marco ni ángulos muertos

EN VALENCIA  
Federación Sindical del Taxi de Valencia,  
c/ Fragata, 11 bajos. Tel. 347 93 60

### DISTRIBUCIÓN:

EN CATALUNYA  
STATC  
Paseo Carlos I, 82. Barcelona Tel. 300 23 14

Para más información en cualquier Federación de la Confederación del Taxi de España



## taxi LIBRE

Revista periódica  
de difusión nacional



Para anunciarse  
Sta. Laura: 301 32 00

## taxímetros Barcino®

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:

nitax.s.a taxitronic

MONTAJES: TAXÍMETROS - RADIO TELÉFONOS - TELÉFONOS  
RADIOCASSETTE - ALARMAS

ELECTRICIDAD AUTOMÓVIL

Lepanto 217-219  
(entre Aragón y Enamorados)  
Telf: 447 15 61 - 08013 BARCELONA

Horario:  
Laborables de 7-14 Y 15.30-19.30  
Sábados de 8-14  
Domingos y Festivos de 9-13



## ÓPTICA ASUN

Paseo Carlos I  
Al lado de tu  
sindicato, 10% DTO.

Lda. M<sup>a</sup> Asunción Villalba Olivella  
Diplomada en óptica

Examen de su agudeza visual  
Gafas graduadas  
Gafas de sol graduadas  
Gafas infantiles  
Lentes de contacto

HORAS CONVENIDAS

# Sistema HALCON

Un medio portátil y seguro para el pago con tarjetas de crédito.



El Sistema **HALCON** es un método eficaz y de bajo costo, que permite el pago o cobro de transacciones mediante tarjetas de crédito. Su exclusivo diseño abre las puertas del mundo de la Transferencia Electrónica de Fondos al sector del taxi, donde el empleo del sistema supone un incremento

en la calidad del servicio y en la seguridad. El sistema se basa en el empleo de terminales portátiles de fácil manejo. Con un sencillo terminal, tan fácil de utilizar como su taxímetro, podrá admitir el pago con tarjetas de sus servicios como cualquier comercio. Además, le permitirá llevar un control de la recaudación (tanto cobros en efectivo como con tarjeta) y emitir mediante el terminal completos recibos de forma rápida y cómoda.



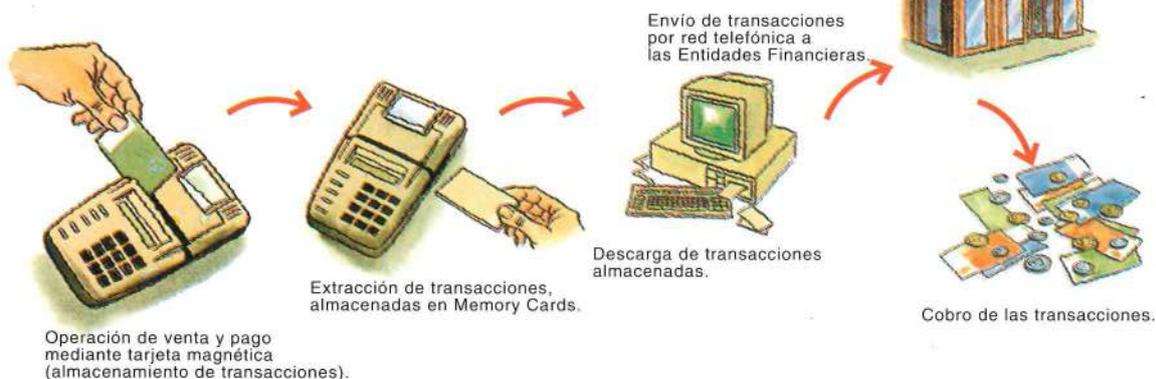
El pago con tarjetas de crédito evita la necesidad de disponer de cambio para estas transacciones y supone manejar mejor menor cantidad de dinero en efectivo, lo que representa un mayor nivel de seguridad. El sistema aporta beneficios al cliente,



al que se le ofrece la facilidad de pago con tarjeta de crédito, lo que redunda en una mayor satisfacción de éste.

En definitiva, el sistema HALCÓN introduce la tecnología de pago electrónico de forma portátil, segura y económica, con lo que se consigue mejorar la calidad y eficacia del servicio.

## Esquema de Funcionamiento:



 **Telettra España**