

taxi LIBRE

núm. 69

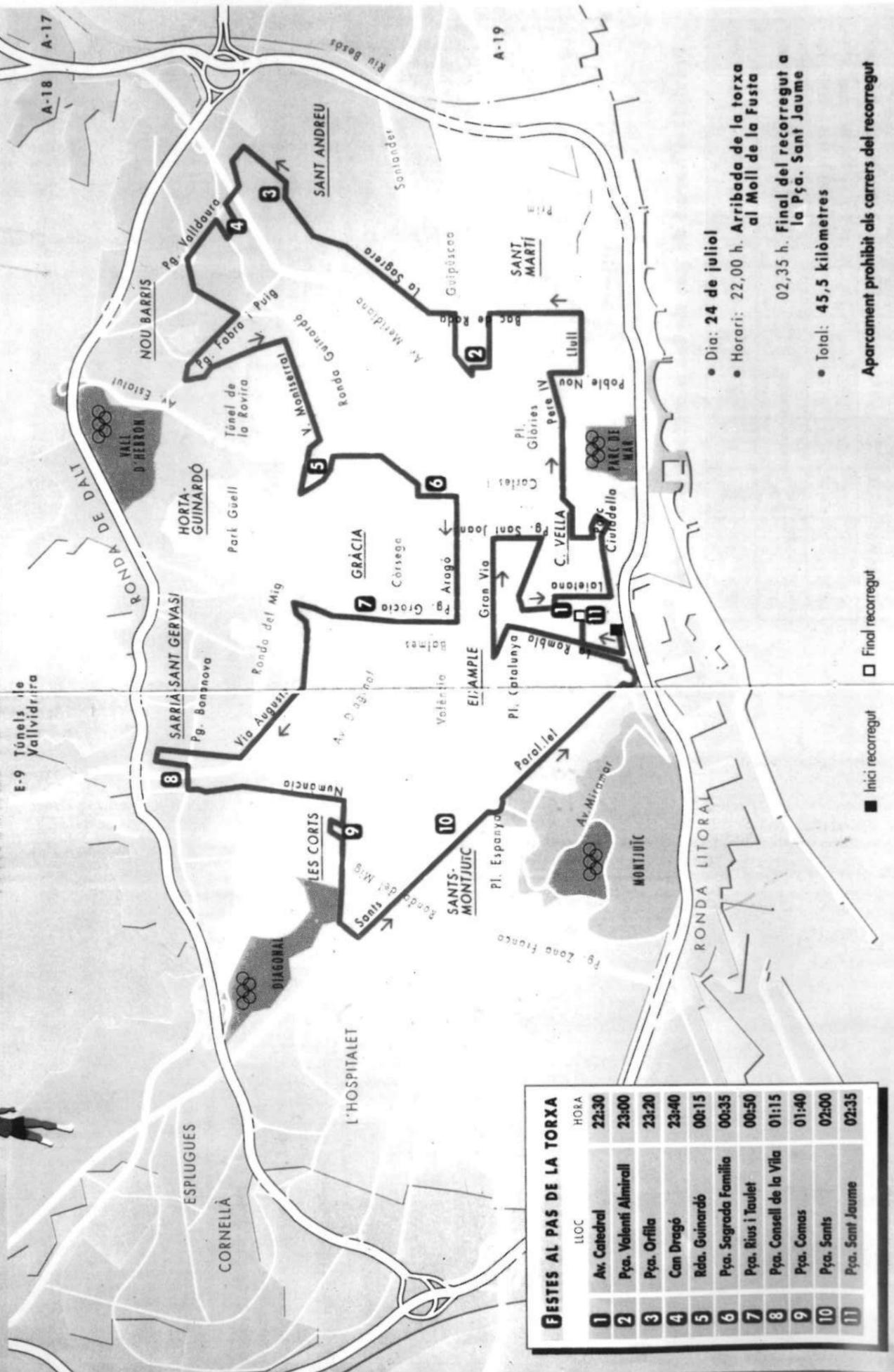
julio-agosto 1992

**Los Juegos Olímpicos
ya están aquí:
Plan de movilidad**



**Acuerdo de colaboración
entre Barna-taxi y Agil**

ITINERARI DE LA TORXA OLÍMPICA



BESTES AL PAS DE LA TORXA		HORA
1	Av. Catedral	22:30
2	Pça. Valentí Almirall	23:00
3	Pça. Orfila	23:20
4	Can Dragó	23:40
5	Rda. Guinardó	00:15
6	Pça. Sagrada Família	00:35
7	Pça. Rius i Taulet	00:50
8	Pça. Consell de la Vila	01:15
9	Pça. Comas	01:40
10	Pça. Sants	02:00
11	Pça. Sant Jaume	02:35

• Dia: 24 de juliol
 • Horari: 22,00 h. Arribada de la torxa al Moll de la Fusta
 02,35 h. Final del recorregut a la Pça. Sant Jaume
 • Total: 45,5 kilòmetres

Aparcament prohibit als carrers del recorregut

Ajuntament de Barcelona

taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL DE DIFUSIÓ NACIONAL 4ª ÈPOCA, AÑO XIII Nº 69



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

Dipòsit legal: Barcelona-18790-1992

Este número sale a pocos días de la inauguración de la XXV Olimpiada. Evidentemente, hoy ya podemos decir que, desde el punto de vista de la rentabilidad de las mismas, para los taxistas resultarán un verdadero fiasco. Desde la Administración del taxi, se crearon falsas expectativas, se incumplieron las promesas hechas. Todo ello había ilusionado a un colectivo que hubo de hacer un esfuerzo económico, modernización de la flota sin ningún tipo de ayudas; e intelectual, cursos de formación de idiomas, Informadores olímpicos, etc. Evidentemente, en los medios de comunicación del mundo aparecerán estos datos, datos que prestigiarán a los organizadores de la XXV Olimpiada. Ahora bien, no es justo ni ético que dicho prestigio sea a cargo de un colectivo que, por otra parte, ni la propia Administración reconoce. Tal vez, la XXV Olimpiada sirva para que el colectivo del taxi no preste más oídos a cantos de sirena y, aunque a veces sea contra corriente, el sindicato del taxi aparezca en el futuro como la voz que exija responsabilidades a quien corresponda.

SUMARIO

XX aniversario del Stat: viaje a Tenerife	2
Hablamos con... Francisco Narváez, concejal adjunto de Vía Pública	6-8
‘Taxi Olympic Games’	
Barna-taxi y Ágil, acuerdo de colaboración	10-12
El olvido de la Administración principal responsable del malestar de los taxistas de Barcelona	14
Plan de Movilidad durante los Juegos Olímpicos	16-21
Agenda Deportiva Olimpiadas 92	22-25
El tráfico de antaño: (1)	
Carreteros, caminos y peones camineros	26-29
Características del taxi europeo	31
Pasatiempos	32

XX aniversario del Statc: viaje a Tenerife



El grupo que realizó el viaje a Tenerife, con el Teide a sus espaldas

Dentro del marco del XX aniversario del Statc, el pasado 22 de junio un grupo de 88 compañeros y amigos nos desplazamos, durante una semana, a Tenerife. En el transcurso de este viaje de ocio, nos entrevistamos con la organización del taxi de Tenerife, que al igual que el Statc forma parte de la Confederación del Taxi de España.

Trato exquisito de los compañeros isleños

El sindicato organizó una cena, para todos los miembros de la excursión, en la que se confraternizó con los compañeros de Tenerife y en transcurso de la cual, el presidente de la organización terifeña, Tomás Guillén, y el secretario general del Statc, Mi-

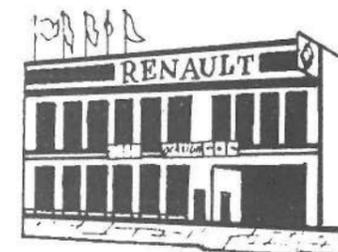


guel Tomás, intercambiaron obsequios conmemorativos del viaje. Fue una velada inolvidable, al igual que el viaje por toda la isla, organizado también por el sindicato, acompañados por Tomás Guillén, lo que permitió conocer todos los rincones de esta bella isla: excursión al Teide, Orotava, Las Cañadas, etc. Hubo quien se animó y amplió la visita a otras islas. Todo lo dicho nos permite hacer, a la Ejecutiva del Statc, una valoración altamente positiva. Y, teniendo en cuenta que es la primera experiencia de este tipo que realiza el sindicato, dejamos la puerta abierta a futuras experiencias similares, para futuros años.

Miguel Tomás



**RENAULT
GLORIES**



**RENAULT
POBLE NOU**



**RENAULT
BESOS**

RENAULT CONSAVA-2, S.A.
Concesionario RENAULT.

TIENDAS ESPECIALIZADAS A SU SERVICIO DONDE SE OFRECEN CONDICIONES MUY INTERESANTES PARA LOS TAXISTAS EN LA COMPRA DEL R-21. ¡ VENGA A INFORMARSE, NO SE ARREPENTIRA!



Versiones, GTS - GTD - TD

Pueden dirigirse para hacer sus consultas sin compromiso a cualquiera de nuestros centros situados en:

Avd. Meridiana, 85-87
Teléf: 232. 70.61
08026-Barcelona

Pedro IV, 417
Teléf: 308.92.54
08019-Barcelona

Pi i Maragall, nº 46
Teléf: 381.23.92
Sant Adrià de Besòs

ABIERTO AL MEDIODIA
ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE.

Lo pinten como lo pinten, rentabilidad solo hay una.

Valencia



Zaragoza



Oviedo



Barcelona



Sevilla



Madrid



► Muy pocas personas pueden apreciar todas las prestaciones de un Mercedes tanto como Usted. Lo notará desde el primer momento. En la seguridad y rentabilidad. En el

confort y el diseño. En la tranquilidad que supone contar con un servicio de asistencia las 24 hrs. del día. Y con ofertas y servicios especiales que responden siempre ante las

necesidades de un profesional como Usted.

► Todo en su taxi Mercedes está pensado para que conducir sea un placer, aunque sea por obligación. Y recuerde que

sólo existe un placer comparable al de tener un Mercedes; venderlo con el valor de recompra más elevado del mercado. Ahora, Usted elige. Lo pinten como lo pinten, la rentabili-

dad siempre es la misma en cualquier parte del mundo.

► Infórmese de las mejores condiciones de compra en cualquier punto de la amplia Red de

Concesionarios Oficiales Mercedes-Benz.



Mercedes-Benz

Francisco Narváez, concejal adjunto de Vía Pública

La ciudad estará dominada por el transporte público. Es la conclusión a la que se llega tras la entrevista con el concejal adjunto de Vía Pública del Ayuntamiento de Barcelona, Francisco Narváez.

El transporte privado lo va a tener muy difícil, por no decir casi imposible, los 15 días que duren los Juegos Olímpicos. "El taxi tendrá prioridad olímpica en la movilidad en la ciudad", dice el concejal, quien asegura que "el taxista es la primera imagen que muchos ciudadanos tienen de Barcelona y la tenemos que cuidar de forma que el extranjero vuelva a visitarla con más tiempo".

¿Cómo se va a organizar la circulación en Barcelona y cuál es la previsión de circulación?

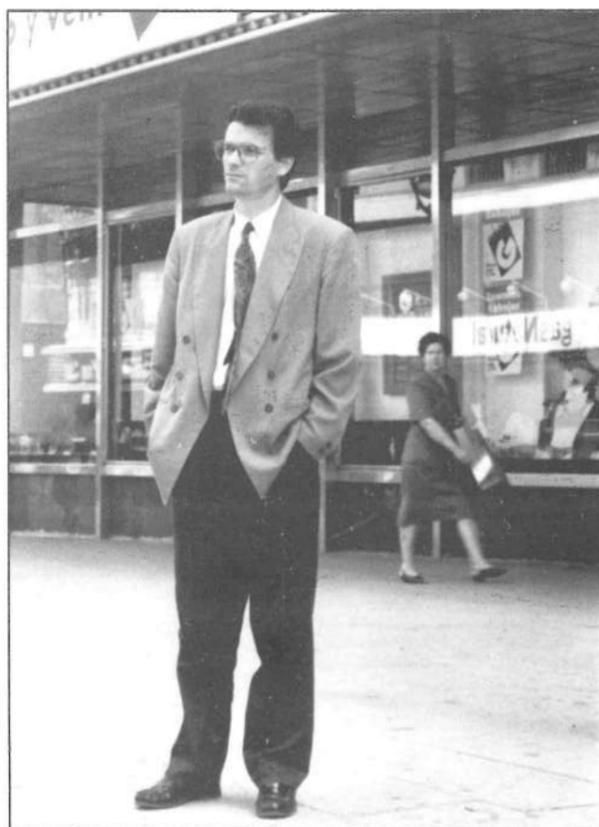
Esta pregunta es difícil de contestar como una sola cuestión. Todo este tema corresponde a una estrategia de movilidad perfectamente diseñada. Existe la movilidad obligada como es el conjunto de la familia olímpica: aquí entran los deportistas (unos 17.000), los jueces (unos 5.000), autoridades, miles de periodistas...

Además hay que añadir el número de miembros de fuerzas de seguridad que se trasladarán de forma obligada. Y, cómo no, los mandatarios del resto de los países, a los cuales la ciudad no puede desilusionar con problemas de atascos y llegar tarde a una recepción oficial por problemas de tráfico. Cerca de unas 150.000 personas en total.

¿Y los espectadores..?

La previsión que tenemos es que unas 271.000 personas, a parte de la movilidad olímpica, vendrán cada día a Barcelona. Este número de visitantes queremos canalizarlos a través de la red urbana y del propio transporte. Somos partidarios de una rigidez en la movilidad, como única garantía de asegurar precisamente eso, la movilidad. Pero lo que más necesitamos, sin ello no podremos tirar adelante nues-

En la foto, Francisco Narváez, concejal adjunto de Vía Pública del Ayuntamiento de Barcelona



tras intenciones, es la colaboración ciudadana que se concretará en la utilización del transporte público, olvidándose del coche particular.

¿Se puede decir que la ciudad será reordenada durante los Juegos Olímpicos?

Sí, sí, durante esos días la ciudad

sufrirá una transformación. Un ejemplo será la carga y descarga. La ciudad se ha dividido en dos zonas distintas, con diferentes horarios. En la zona A, por llamarle de alguna manera, el horario de carga y descarga acabará a las nueve de la mañana. Llamamos zona A a toda la que está afectada por las áreas olímpicas o la movilidad

obligada (Vila Olímpica, Montjuïc, Vall d'Hebrón, Diagonal...)

La zona B sería aquella que podría tener un efecto sobre la movilidad de las calles primeras. El horario de este sector para la carga y descarga estaría limitado hasta las 11 de la mañana.

¿De qué forma se va a mentalizar a las personas que vengan de fuera que no lo hagan con su vehículo?

Vamos a persuadir a los ciudadanos que vengan de fuera que no lo hagan en transporte privado. Y si lo hacen, que dejen los coches en los aparcamientos emplazados en las afueras de Barcelona y en otras localidades cercanas a la ciudad. El visitante podrá dejar el vehículo en estos estacionamientos a un precio asequible, donde se le entregará una tarjeta de viaje y con la que podrá moverse por la ciudad en cualquier transporte público.

¿Y si a pesar de todas las medidas llegan los coches privados..?

El coche privado no podrá aparcar en el centro de Barcelona. El centro de la ciudad estará limpio de coches estacionados. Lo único que se ha hecho ha sido una reserva de aparcamientos subterráneos para aquellos ciudadanos que estén dispuestos a pagar la cantidad de unas 6.500 pesetas. Tendrán derecho a dejarlo todo el día y además se les proporcionará, con el mismo precio, una tarjeta para que pueda utilizar el transporte público. Por supuesto, y como es obvio, estamos dispuestos a cerrar calles si es necesario. El dispositivo está preparado.

¿Dónde aparcarán entonces los vecinos residentes, afectados por estas medidas disuasorias?

Lo primero que vamos a hacer es iden-

tificar los vehículos de las personas domiciliadas en el sector donde se restrinja el estacionamiento. En las zonas que no estén afectadas por temas de seguridad, les dejaremos aparcar mediante el reconocimiento del coche. Pero ha de quedar claro que ha de corresponder no a una empresa sino a un ciudadano que viva en ese barrio.

Con todas estas medidas, ¿quiere decir que el transporte público va a ser el dueño de la ciudad?

Vamos a provocar una fuerte demanda del transporte público a través de sus tres modalidades: autobús, metro y taxi. Todas las líneas de autobuses se verán reforzadas y el servicio de metro ampliará el número de horas consideradas punta. El taxi se beneficiará con 150 kilómetros de carril bus-taxi-olímpico (en la

FIAT TEMPRA

MERIDIANA MOTORS.S.A.

Concesionario **FIAT**
Concesionario



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

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 sus segmentos (50 dm).

Incorporar los últimos avances del mundo del automóvil e integrarlos en un solo 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.

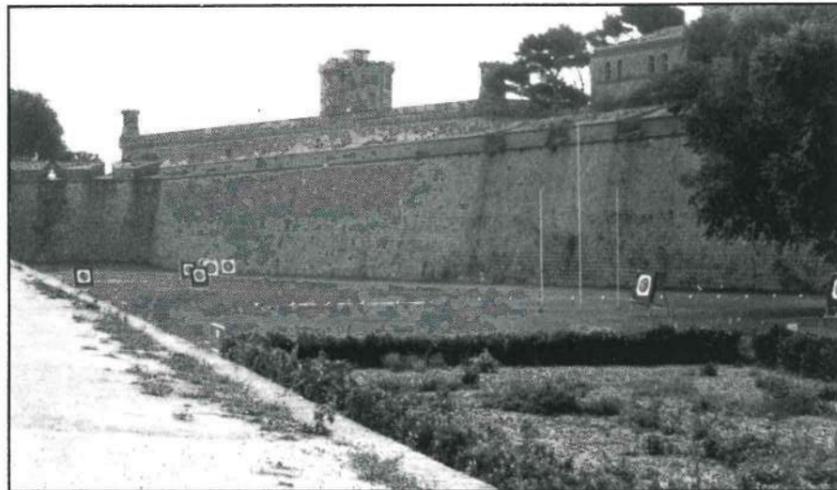
FIAT TEMPRA 1,4
FIAT TEMPRA 1,6
FIAT TEMPRA 1,9D con aire acondicionado
FIAT TEMPRA 1,9 TD
CROMA TD i.d.climatizado

Precio Final 1.283.869,-
Precio Final 1.417.327,-
Precio Final 1.623.958,-
Precio Final 1.860.524,-
Precio Final 2.136.599,-

Hablamos con...

actualidad existen 60) y podrá llegar a escasos metros del lugar donde se celebren las pruebas deportivas. Si no hay cambios de última hora, el taxi tendrá que acceder por el parque de Montjuïc por la calle Cabanes, por el paseo de Montjuïc y la plaza Carlos Ibáñez y desancochará frente a la Fundació Miró. Por la calle del Foc, circulará fundamentalmente la familia olímpica y las autoridades. Además, en los recintos deportivos se señalarán los lugares donde tengan las paradas los autobuses, los taxis, etc. En las villas olímpicas y en las zonas donde residan los periodistas, los taxis podrán llegar hasta la puerta de las vallas que circundarán todo ese sector. No podrán acceder al interior.

¿Existe alguna fecha en la que se pueda decir que empezarán a tomarse todas estas medidas?
No existe una fecha prefijada, pero a partir del 10 de julio la ciudad debe estar en perfecto estado de revista. **¿Qué quiere decir?** Muy sencillo, las pequeñas obras, las obras de canalización, las obras de las construcciones deberán ir decayendo conforme vaya llegando esa fecha. No puede haber ladrillos almacenados en las aceras, vallas de obras sucias, vehículos de cualquier manera... Hay que tener en cuenta que el mundo será el que nos observe.



Campo de Tiro de Montjuïc

¿Qué espera del sector del taxi?

Yo creo que los taxistas darán el do de pecho durante la celebración de los Juegos Olímpicos y demostrarán que existe un servicio perfectamente acorde con la calidad de la ciudad. Hay que tener en cuenta que el taxista es la primera imagen que muchos ciudadanos tienen de Barcelona.

La llegada de la antorcha olímpica será un gran acontecimiento

Sin lugar a dudas, es el gran acontecimiento ciudadano que aglomera a muchas más personas que cualquier otra actividad deportiva. Esperamos que más de un millón de personas, provenientes de Barcelona y otras poblaciones cercanas, vea el recorrido. La antorcha pasará por toda la ciudad y

por los monumentos más bonitos e importantes de Barcelona. Este será un acontecimiento que afectará a la movilidad por Barcelona. Otras pruebas deportivas que afectarán también a toda la ciudad serán la maratón, que se corre por la calle, el ciclismo y la marcha atlética.

¿Qué se le va a pedir a los ciudadanos?

Constantemente vamos a pedir a los ciudadanos que nos ayuden, pero no sólo en el tema de la movilidad sino también en el tema de la amabilidad. Recibir bien a los extranjeros. Y vamos a pedir también que pongan su ciudad bonita, es decir que pongan banderas, macetas vistosas en las ventanas y en los balcones, etc. Permanentemente vamos a informar a los ciudadanos de las afectaciones momentáneas como puedan ser la celebración de las pruebas deportivas como la maratón... Además, vamos a informar mucho más de lo que ya venimos haciendo ahora, de los problemas de tráfico en la ciudad, conectando directamente con las cadenas de televisión y de la radio. Haremos previsiones de qué es lo que puede pasar al día siguiente, en cuanto a tráfico.

Luis Berbel

Recambios TAXI-AUTO

ACCESORIOS
RECAMBIOS EN GENERAL
AL SERVICIO DEL TAXI

Central: Castillejos, 306
Tel. 236 04 00 - Fax 236 04 05
08025 Barcelona

Cartellà, 189
Tel. 357 44 54
08031 Barcelona

Para anunciarse

Srta. Laura

Tel. 301 32 00
Fax 301 33 62

DRIVE-IN
Zonas: HORTA
9 BARRIOS y
SAN ANDRÉS

TALLERES

Nilo
ALFREDO BOU FORNRS
Nilo, 20 (frente gasolinero del Dr. Pi i Molist)
Tel. 354 59 04 - 08031 Barcelona

servicio 24 horas
H O R T A
Tel. 420 79 69
387 21 88

TAXITRONIC IR 100

LA IMPRESORA DE TIQUET

IMPRESORA TOTALMENTE FIABLE POR RECIBIR TODA LA INFORMACION DEL SERVICIO **DIRECTAMENTE DEL TAXIMETRO**

ADMITE COBRO CON TARJETAS DE CREDITO

CONDUCTOR
LICENCIA Nº
MATRICULA

13 DE JULIO DE 1992
HORA INICIO: 12:55
N.FACTURA: 0001

CARRERA: 625 PTS
MALETAS 100 PTS
AEROPUERTO 300 PTS

IMP. TOTAL: 1025 PTS

I.U.A. INCLUIDO

*** CREDITO ***

TMP. OCUPADO: 00:07
KM. SERVICIO: 6.5 KM
TARIFAS TR: 2 3
HORA FINAL: 13:02
ORIGEN:

DESTINO:

BUEN VIAJE
SIEMPRE A SU SERVICIO



DISTRIBUIDORES EN MADRID

SOC. COOP. AUTO-TAXI DE MADRID SANTA ENGRACIA, 84 Tel. 447 84 00

JORGE MARTINEZ NICOLAS USERA, 74 Tel. 475 90 27

CENTAX, S.L. DTRA. JEFONIMO IBORRA, 13 Tel. 475 90 27

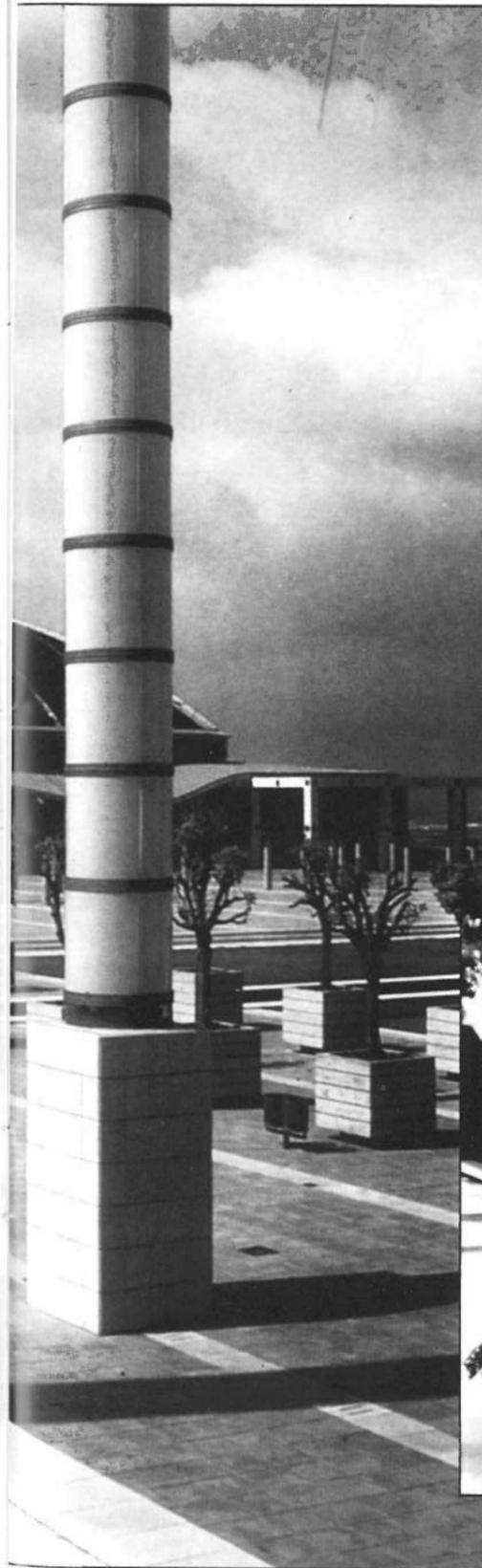
DISTRIBUIDORES EN BARCELONA

TAXISUR, S.L. MARIA BARRIENTOS, 5 Tel. 491 05 30

TAXIMETROS PACO TRAV. DE LES CORTS, 182-188 Tel. 330 10 66

COOPERATIVA DE LA INDUSTRIA DEL TAXI BERLIN, 4 BIS Tel. 307 66 08

TAXIMETROS BARCINO, S.L. LEPANTO, 217-219 Tel. 447 15 61



**'Taxi Olympic Games'
Barna-taxi
y Ágil serveis i gestió
firman un acuerdo
de colaboración que sin
duda beneficiará a ambas
empresas**

Barna-taxi y la empresa de servicios Ágil serveis i gestió llegaron a un acuerdo de colaboración durante los Juegos Olímpicos de Barcelona.

El acuerdo conviene que Barna-taxi suministrará los taxis que sean necesarios para trasladar a los visitantes de alto nivel que acudan a la cita Olímpica.



A la izquierda, Palau de Sant Jordi.
Sobre estas líneas, centralita de Barna-taxi

Olimpiadas 92

Con el nombre de *Taxi olympic games* se presenta el servicio que la empresa Ágil serveis i gestió y Barna-taxi ofrecerán exclusivamente a los visitantes de alto nivel que acuden a nuestro país con motivo de los Juegos Olímpicos.

Este servicio nace de la necesidad de ofrecer servicios eficientes, rápidos y singulares, como reza en la carta de presentación que la empresa gestora ha dirigido a diferentes entidades. La oferta del servicio permitirá a los usuarios poder variar itinerarios, en función de sus necesidades, el cliente utilizará siempre el mismo vehículo, que podrá ser equipado, si el demandante lo solicita, con fax y teléfono portátil.

Además, para poder cubrir con entera satisfacción la demanda, se ha creado un departamento, que permanecerá abierto las 24 horas, para atender las necesidades del cliente y que incluye entre otros servicios la posibilidad de contratar intérpretes, acompañantes, etc.

Barna-taxi garantiza los desplazamientos

Los Juegos Olímpicos de Barcelona reparten las actividades de los veinticinco deportes que configuran el programa olímpico y las tres demostraciones, entre cuatro áreas bien diferenciadas, todas dentro del núcleo urbano de la ciudad, y una serie de subseces —fuera del núcleo urbano— escogidas de acuerdo con su tradición en un deporte en concreto. Con las cuatro áreas olímpicas de Barcelona —perfectamente comunicadas gracias al cinturón periférico de 40 km de longitud que rodea la ciudad— se consigue una concentración de actividades que evita la acumulación de equipamientos en un mismo emplazamiento, lo que signifi-



Área de Montjuïc. Barna-taxi garantiza el servicio tanto dentro de las áreas olímpicas de Barcelona como a las subseces

fica mejora de los servicios y recuperación para la ciudad de zonas hasta entonces desatendidas.

Las áreas de Montjuïc, la Diagonal, Vall d'Hebrón y el Parque del Mar se sitúan en un círculo de 10 km de diámetro, el tiempo de desplazamiento entre ellas no supera los veinte minutos. Barna-taxi al garantizar este desplazamiento, ahorra al usuario el tener que preocuparse por el aparcamiento en unos días que, a no dudar, Barcelona se verá saturada de visitantes. Además, el servicio del taxi, al ser servicio público, no queda afectado por la normativa general y tendrá acceso a los diferentes circuitos olímpicos.

Tarifas del servicio

Las tarifas de *Taxi olympic games* se dividen en cuatro grupos:

Primer grupo

Servicio de mañana, tarde o día completo.

Precios fijos en los desplazamientos entre sedes con llegada y recogida en los escenarios olímpicos. Estos precios incluyen ida y vuelta, más la hora de espera.

Servicio noches: precio por horas.

Desplazamientos a lugares turísticos u otros fuera del recorrido del segundo punto, el precio es por kilometraje.

Segundo grupo

El servicio de teléfono y/o fax será facturado aparte al final de cada día.

Tercer grupo

Todos los recorridos serán fijados de antemano y por escrito por la empresa contratante, debiendo advertir y autorizar cualquier variación que solicite el usuario.

Cuarto grupo

Estará a disposición del cliente un servicio de intérpretes que será facturado aparte.

TAXITRONIC TX 28

EL TAXIMETRO QUE ENORGULLECE A SUS CREADORES Y QUITA EL SUEÑO A LOS DEMÁS

EL TAXITRONIC TX28 ESTA PREPARADO, POR SU **POTENCIA Y FIABILIDAD**, PARA ADAPTARSE A LOS FUTUROS CAMBIOS EN LAS NUEVAS NORMATIVAS

EL TAXIMETRO QUE CUMPLE LAS NORMATIVAS DE LOS PAISES EUROPEOS Y QUE HA SIDO HOMOLOGADO POR:
CEM • ESPAÑA BSI • REINO UNIDO
PTB • ALEMANIA IPQ • PORTUGAL

EL TX 28 CUMPLE CON LA FUTURA NORMATIVA DE LA E.M.T. DE BARCELONA



DISTRIBUIDORES EN MADRID

SOC. COOP. AUTO-TAXI DE MADRID SANTA ENGRACIA, 84 Tel. 447 84 00

JORGE MARTÍNEZ NICOLAS USERA, 74 Tel. 475 90 27

CENTAX, S.L. DTR. JERÓNIMO IBORRA, 13 Tel. 475 90 27

DISTRIBUIDORES EN BARCELONA

TAXISUR, S.L. MARIA BARRIENTOS, 5 Tel. 491 05 30

TAXIMETROS PACO TRAV. DE LES CORTS, 182-188 Tel. 330 10 66

COOPERATIVA DE LA INDUSTRIA DEL TAXI BERLIN, 4 BIS Tel. 307 66 08

TAXIMETROS BARCINO, S.L. LEPANTO, 217-219 Tel. 447 15 61

El olvido de la Administración, principal responsable del malestar de los taxistas de Barcelona

Los taxistas de Barcelona se sienten engañados, y no es para menos. Desde la Administración se crearon unas expectativas que hoy se demuestran totalmente falsas, sobre todo por el incumplimiento de los compromisos y promesas hechos por la propia Administración

Los temores se confirman. Circulaba entre los taxistas de Barcelona, desde hace ya unos meses, el temor de que las expectativas creadas por la Entitat Metropolitana de Transports sobre las posibilidades de trabajo durante los Juegos Olímpicos eran cuanto menos ilusorias. Los temores no eran infundados. A estas alturas, cuando ya están en marcha todos los dispositivos sobre circulación y transporte para los Juegos Olímpicos, se sabe con certeza que los taxistas no se verán beneficiados por el evento. En el mejor de los casos, quedarán igual que estaban; pero, para aquellos que hicieron una inversión importante, tanto en la renovación del coche (unos mil taxistas cambiaron su vehículo para esperar el acontecimiento en mejores condiciones), como en su preparación (cursos de reciclaje de

idiomas y conocimientos culturales y artísticos de la ciudad), será una inversión que a largo plazo sí les beneficiará, pero no ahora, durante los Juegos, causa fundamental de la inversión y del esfuerzo.

Los responsables de la 'crisis'

El sentimiento de crisis y el desengaño entre el sector son aún mayores por el incumplimiento, por parte de la Entitat Metropolitana, de su promesa de dar trabajo a los informadores olímpicos con su coche o como conductores de los coches puestos a disposición de la familia olímpica. Función que desempeñarán los voluntarios olímpicos y socios del RACC. Mientras que el COOB, por su parte, en lugar de contratar el servicio público del taxi para el traslado de la

familia olímpica u otras personalidades, ha contratado los servicios de 2.100 vehículos para su traslado desde el aeropuerto al centro de Barcelona y desde los hoteles a otros puntos de la ciudad.

Unido a la escasez de turistas y que los pocos que hay vengan en viajes organizados que les facilitan el transporte en autocares por la ciudad y al hecho de que muchos profesionales hayan aplazado sus vacaciones hasta la finalización de los Juegos porque se les había advertido que habría una sobre demanda. Es más, no sólo no se cumplen las expectativas de una mayor demanda, sino que ésta ha bajado. Habrá que pedir cuentas a la Administración, responsable en último término del olvido y crisis que actualmente sufre el sector del taxi de Barcelona.

SAUTO MECÁNICA GENERAL DEL AUTOMÓVIL
ELECTRICIDAD Y BATERÍAS
CARROCERÍA Y PINTURA
LAVADO, ENGRASE Y NEUMÁTICOS
Abierto sábados tarde y festivos mañana
Diputación, 460-466 (entre Lapanto 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 GENERACIÓN
ESPECIALIDAD EN:
FENÓMETRO - EQUILIBRADO DE RUEDAS (DINÁMICO Y ESTÁTICO)
COMPROBACIÓN ELECTRÓNICA DE SUSPENSIÓN
Y ahora más cerca de ti en:

c/ Heróstrin Cortés, 17
Tel. 231 78 07 - **BARCELONA**

c/ Aragón, 138
Tel. 453 37 32 - **BARCELONA**

c/ Valencia, 561
Tel. 232 614 17 - **BARCELONA**

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 

DES DE 1903

c/ Pallars, 128
Telf. 300 41 11

BARCELONA

c/ Bolivia, 99
Telf. 300 87 11

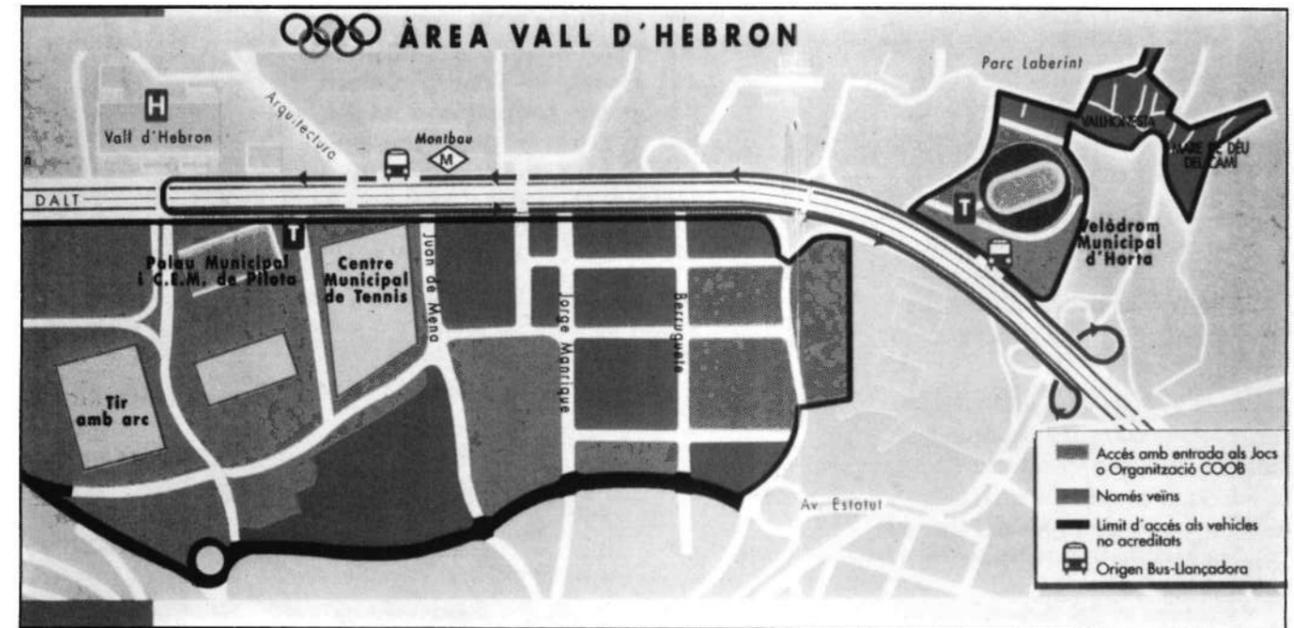
Via Augusta 10-12
Telf. 384 02 51
BADALONA

PROMOCIÓN LIMITADA
HASTA EL 31-10-92

Plan de Movilidad durante los Juegos Olímpicos



Con motivo de la celebración de los Juegos Olímpicos, el Ayuntamiento de Barcelona, en colaboración con el COOB'92 ha elaborado un plan de movilidad que contempla el aumento de población rodante y cómo hacer frente a dicho aumento sin que se resienta en demasía la calidad de vida de los barceloneses



Área olímpica de la Vall d'Hebrón. El Plan de movilidad servirá de ensayo para una futura reordenación de la circulación en Barcelona

Los Juegos Olímpicos concentrarán en el área de Barcelona y alrededores gran número de visitantes, que unidos a los residentes, que por el mismo motivo, decidan quedarse en Barcelona, aumentará considerablemente el número de población rodante: las previsiones calculan en 5 millones el número de visitantes, con un promedio de un mínimo 250.000 a un máximo de 400.000 personas por día. De lo que resulta que la movilidad de fondo esperada en la ciudad durante el mes de agosto aumentará un 25 a 30 por ciento, según los estudios y previsiones realizados por TRANSCRUP y COOB'92.

Objetivos

El Plan de Movilidad durante los JJ OO pretende conseguir unos niveles de fluidez, movilidad y seguridad que armonicen con los sistemas ya existentes.

En la ciudad de Barcelona residen, según el estudio elaborado, 1.750.000 personas, que se traduce en unos

desplazamientos aproximados de 4.900.000, en un día laborable normal. De estos, 1.750.000 son realizados de forma privada, esto es sin transporte público. Teniendo en cuenta la posibilidad de absorción de la red urbana actual (1.300.000 desplazamientos por día) el nivel de congestión durante el invierno resulta alto.

La distribución según el modo de transporte está íntimamente relacionada con la oferta de transporte público de que dispondrá el visitantes y la disuasión del uso de vehículo privado.

La familia olímpica

Una parte de los cambios en la estructura de movilidad habitual responde a las necesidades de asegurar la movilidad y seguridad de la familia olímpica compuesta por: 16.000 deportistas participantes; 2.000 jueces y árbitros; 10.000 periodistas (prensa y RTO) y 3.500 VIP. Esto es 31.500 personas cuya movilidad ha de contemplarse dentro del esquema

conjunto de la ciudad, lo que se traduce en una disminución de la capacidad de movilidad general. Concretamente se ha analizado el efecto que tendrá sobre la circulación restante la reserva de carriles para la familia olímpica.

Así mismo se ha tenido en cuenta la variación en el tiempo de estos desplazamientos hacia la ciudad, de donde cabe distinguir tres motivos de atracción diferentes:

Espectadores de las actividades olímpicas, que dependerían de los calendarios de pruebas.

Las personas que acudirán a la ciudad aprovechando su paso por las proximidades, asociables a la variación estival normal del tráfico.

Residentes y veraneantes en un entorno próximo a la ciudad, cuyos viajes responden a ciclos semanales. Las condiciones señaladas definen el escenario de movilidad de un vehículo privado que se asemejarían a las de un mes de junio, caracterizado por las altas densidades de circulación, a lo que hay que añadir el impacto que

causará la reserva de carriles para la movilidad de la familia olímpica y el incremento del número de carriles bus-taxi. Las condiciones serán, pues, de una elevada congestión vial.

Concreción del Plan

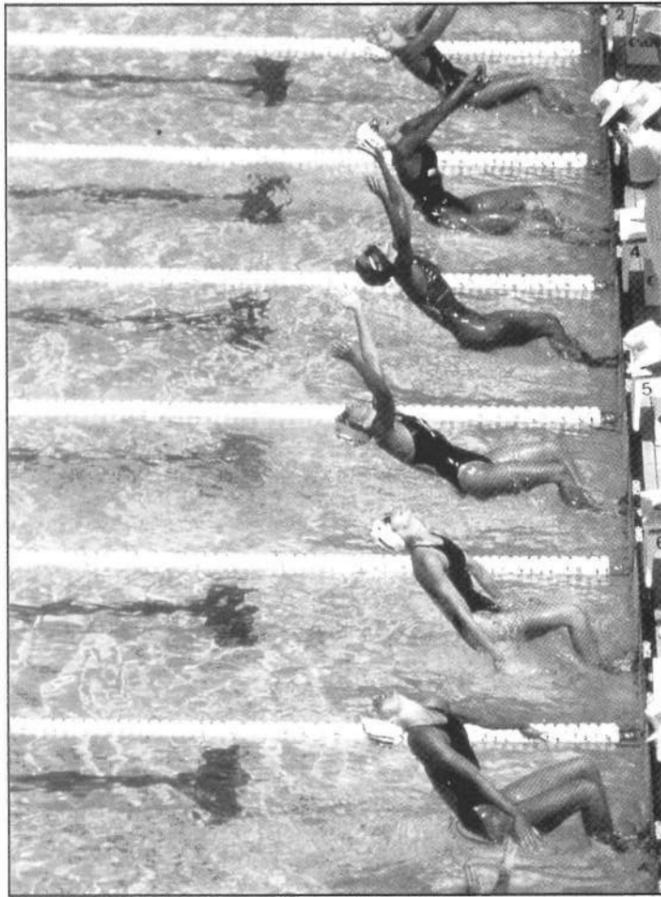
La aplicación de las medidas consideradas en el Plan de Movilidad se centra en:

Cierre al tráfico de las áreas olímpicas, entendiendo por áreas olímpicas todas aquellas que vayan a ser objeto de interés de los visitantes como área de Montjuïc, Vila Olímpica, área de Diagonal, área de Vall d'Hebron, Puerto, Casco antiguo y Ramblas. Los cierres en algunos casos pueden ser temporales, según se desarrolle el tráfico en el conjunto de la ciudad; en otros, por cuestiones de seguridad, será permanente, este es el caso de Montjuïc y Vila Olímpica.

Reserva de carriles para la familia olímpica con el fin de garantizar su seguridad y facilitar los desplazamientos. Estos carriles estarán integrados en el viario básico de la ciudad que se ha diseñado de forma que conecten entre sí todas las áreas olímpicas y a su vez éstas con los accesos a la ciudad y las zonas donde se encuentran los principales centros de hospedaje, incluido el puerto. Así como que permitan la realización de itinerarios alternativos para el acceso a cada uno de los posibles destinos. Los taxis tendrán acceso a las zonas restringidas, igual que otros transportes públicos

Disuasión del uso del vehículo privado y actuación sobre el estacionamiento ilegal. Esta disuasión se establecerá mediante el control de accesos en la zona centro de la ciudad, en la que permitirá la entrada exclusivamente a los residentes y a los poseedores de plaza de aparcamiento, las credenciales para dicho acceso se empezaron a

Las competiciones de natación se celebrarán en las Piscinas Bernat Picornell y en las Piscinas Municipales de Montjuïc



entregar el día 6 de julio, estas acreditaciones se otorgan en función de la domiciliación fiscal del vehículo. En un segundo área exterior se permitirá la libre circulación bajo control del estacionamiento ilegal de forma exhaustiva, de lo que se encargarán 25 vigilantes con una dotación de 20 grúas. *Creación de lanzaderas de transporte público*. Esta medida viene obligada por la limitación de acceso al transporte privado, por lo que todas las áreas de actividad serán reforzadas por servicios de conexión entre los transportes públicos regulares y las instalaciones. En un principio el Plan prevé 3 líneas lanzadera hacia las áreas olímpicas: estación de Sants-Pl. de Sant Jordi; Pl. de Espanya-Pl. de Sant Jordi, y Montbau-Velódromo, dotadas con un máximo de 43 autobuses.

Gestión unitaria de las plazas de aparcamiento. En su conjunto se dispondrá de 25.000 plazas de aparcamiento para rotación. La gestión y comercialización de estas plazas, a un precio disuasorio (caro) es la base para mantener los niveles de tráfico en el centro, señalan los responsables del Plan, dentro de los márgenes aceptables

Construcción de aparcamientos de disuasión e intercambio modal. La comparación entre las plazas disponibles en el centro de Barcelona, 25.000, y la afluencia prevista, 56.000 vehículos por día, pone de manifiesto un déficit de 31.000 plazas de aparcamiento. Este déficit está previsto cubrirlo mediante la habilitación de estacionamientos de intercambio modal,

Una gran cantidad de enlaces distribuirán el acceso al centro de la ciudad

Nudos que deshacen atascos

La nueva imagen de Barcelona, además de la apertura al mar por la Vila Olímpica y la construcción de los cinturones de circunvalación, va a mostrar una nueva panorámica repleta de nudos viarios que agilizarán las conexiones entre accesos, cinturones y casco urbano. De entre ellos cabe destacar los de plaza Borràs, Nudo Llobregat, Diagonal. Plaza de las Glòries y el enlace de la Trinitat; este último destaca del resto por la gran magnitud de sus dimensiones —tiene un diámetro de dos kilómetros— y por su complicado diseño, derivado de la cantidad de carreteras que conecta. Según Julio García, ingeniero de la Unidad de Circulación del Ayuntamiento de Barcelona, "se puede considerar este nudo como la obra emblema de los Juegos Olímpicos en lo que refiere a red viaria y circulación".

Situado en la zona norte de la ciudad, se aprecia un ancho trazado de dos niveles, que se prevé soporten una media entre 90.000 y 140.000 vehículos diarios, procedentes de la autopista A-18 (Sabadell-Tarres-Manresa), A-17 (Girona-Francia) y de la llamada pata norte, vía que conecta con la autopista de Mataró (A-19). Este enclave recogerá todo el flujo de vehículos que ahora desemboca en el centro de la ciudad —plaza las Glòries—, a través de la avenida Meridiana, y lo derivará repartiéndolo por los cinturones, desapareciendo así los kilométricos atascos que ahora soportan todos los accesos.

Desde el principio, su construcción ha chocado con numerosos problemas, tanto técnicos como de trazado, derivados principalmente de la dificultad que entraña encajar una estructura viaria de gran capacidad —ocupa una extensión de 1.300.000 m³—, dentro de barrios densamente poblados y de grandes manzanas urbanísticas. La disparidad de opiniones de los técnicos de la Generalitat con los del Ayuntamiento y Ministerio de Obras Públicas ha hecho que el organismo autonómico abandone su participación directa

en el proyecto, limitándose a financiar su parte correspondiente.

A pesar de sus mastodónticas dimensiones y de contar con tres carriles en cada sentido, puede haber momentos en que su capacidad se sature. En previsión de este problema se han completado sus instalaciones con un sistema de señalización variable a lo largo de las vías que acceden a él, que informará a los conductores sobre los niveles de tráfico, aconsejándoles, en los momentos críticos, itinerarios alternativos por carreteras locales o por el llamado Tercer Cinturón, la autopista A-7.

Cuidar el impacto ambiental

Al situarse este enlace en pleno centro de Barcelona, se ha cuidado de una manera especial la reducción del impacto ambiental que tantas vías de alta capacidad juntas pudieran ocasionar en los barrios colindantes. Con tal propósito se va a instalar en su parte central una plataforma de 4.654 metros cuadrados donde se ubicará la plaza de Trinitat, destinada a convertirse en punto de encuentro al converger la red vial, el tren y la línea de metro. Teniendo en cuenta esto, se ha habilitado un aparcamiento disuasorio con capacidad para 600 plazas, que tendrán su más importante e inmediata utilización durante los días de la Olimpiada. El proyecto, que tiene un coste de 8.500 millones de pesetas, se culmina con la construcción de un parque de siete hectáreas que rematará el conjunto.

El funcionamiento del nudo de la Trinitat se completa con el de la plaza de las Glòries, lugar donde confluyen las tres calles principales de la ciudad condal —Meridiana, Diagonal y Gran Vía— y que verá reducido su índice de circulación en un 40 por ciento.

De la revista Tráfico, abril 1992



Las cuatro áreas olímpicas se comunican mediante los cinturones de circunvalación

Toda Barcelona será Estadio Olímpico

La elección por la que ha optado Barcelona a la hora de situar las zonas donde se van a celebrar los Juegos ha sido su distribución en cuatro enclaves situados en distintos puntos de la ciudad: Montjuïc, Vila Olímpica, Diagonal y Vall d'Hebrón. Esta dispersión va a permitir, por un lado, mayor facilidad de movimientos durante los días de las pruebas, al no tener que dirigir todos los visitantes hacia un mismo punto, y, por otro, una mayor integración de este acontecimiento en el tejido urbano de Barcelona. Todas ellas están situadas en lugares estratégicos, cercanos a las vías rápidas de circunvalación y bien comunicados mediante transporte público; además, se hayan situadas en una circunferencia de cinco kilómetros de radio, con lo cual se reduce a veinte minutos es tiempo máximo de desplazamiento entre cada una de ellas. El punto de encuentro principal va a ser el Anillo Olímpico, donde se van a celebrar las ceremonias de apertura (25 de julio) y clausura (9 de agosto), el Palacio de Deportes de Sant Jordi, edificio muy espectacular debido al empleo en su diseño y construcción de modernas y originales soluciones arquitectónicas, las piscinas Bernat Picornell y la Universidad del Deporte. La accesibilidad y movilidad queda resuelta mediante conexiones directas con el Cinturón Litoral, la construcción de 6.000 plazas de aparcamiento, la modernización del funicular y la puesta en funcionamiento de un sistema de veintiuna escaleras mecánicas con capacidad para 27.000 personas por hora. El segundo enclave olímpico en importancia es la Vila Olímpica o Parc del Mar, lugar de residencia para los 15.000 participantes y buena parte de

la denominada familia olímpica (federaciones, delegaciones, etc.). Esta zona se ha construido íntegramente en el lugar antes ocupado por el primer establecimiento industrial que hubo en España y que databa del siglo XIX. Su urbanización ha permitido que Barcelona deje de dar la espalda al mar, abriéndose a una amplia zona de playa y puerto de cuatro kilómetros. El Cinturón Litoral, a su paso por este recinto, ha tenido que ser diseñado de tal forma que, además de asegurar su eficacia funcional, no formase una nueva barrera entre la ciudad y el mar. Un tercer emplazamiento que se sitúa en el límite norte de Barcelona, a los pies de la sierra de Collserola, es la zona de la Vall d'Hebrón. Este, siendo un vacío urbano, se ha transformado en un parque deportivo de 57 hectáreas, donde, además de varias instalaciones deportivas como el Velódromo de Horta y numerosas pistas de tenis, se sitúan las 500 viviendas que van a servir de residencia a los periodistas desplazados con motivo del evento olímpico. Contiene, también, un aparcamiento para 1.660 vehículos, que llegarán principalmente por el Segundo Cinturón o Ronda de Montaña y por el Túnel de la Rovira. Por último, hablar del área de la Diagonal, alojada en las instalaciones del parque deportivo del Fútbol Club Barcelona y otros importantes clubes deportivos privados. La principal inversión hecha en este punto ha sido urbanizar los espacios entre las distintas instalaciones y entre éstas y el resto de la ciudad, por medio de ambos cinturones de circunvalación, que paliarán los problemas para el acceso.

De Tráfico, abril 1992

que permitirá sustituir los flujos de vehículos en los accesos y en el interior de la ciudad por la utilización de transporte colectivo. Las líneas previstas, con una dotación de 60 autobuses como máximo son: línea Polígono Zona Franca - Pl. de Espanya; Passeig Litoral - estación Clot, y Esplugues - Zona Universitària. Parte de los espacios de transferencia modal propuestos para el período olímpico podrán convertirse en estaciones definitivas de transferencia de carga del área Metropolitana de Barcelona. *Habilitación de zonas como aparcamiento de autocares.* Se prevé una afluencia máxima al día de 3.000 autocares, para los que se establecido la reserva de superficies interiores o próximas a la ciudad. Estas superficies se han situado cerca de las áreas olímpicas, siempre que lo ha permitido la infraestructura espacial. Estos estacionamientos estarán comunicados con el centro de control de forma que se pueda esperar en ellos, permitiendo al autocar la salida exclusivamente para las operaciones de recogida de pasaje. *Otras de las medidas que se contemplan* son la creación de un título de transporte combinado y la campaña de información.

Los accesos a Barcelona

Barcelona en relación con su área metropolitana y exterior, genera una movilidad de 715.000 desplazamientos por día y sentido, de los que 576.000 son privados, unos 440.000 vehículos al día, que se convierte en 44.000 vehículos por hora en hora punta. La capacidad de absorción actual es de 26.000 vehículos hora, con estados de saturación en hora punta. Durante el verano hay una disminución relativa en los accesos, determinado por el número de viajes con destino a la playa, afluencia turística, etc. Los accesos a Barcelona mediante vehículos privados pasan a ser de 435.000 que equivale a 336.000 turistas. Durante este período la



disminución se nota sobre todo en las hora punta que no llega a superar el 7,5 por ciento (25.000 vehículos por hora). Se aproxima a la saturación, pero no llega a la capacidad disponible. La distribución por accesos prevista por el Plan será similar a la de otros veranos. Los

puntos críticos se centrarán en los siguientes aspectos: las necesidad de estacionamiento de los visitantes lejanos que intentarán acceder al centro y las áreas olímpicas y mantenimiento de la fluidez en los accesos, en los cuales se concentrarán sobredemandas horarias..

La afluencia se espera en los días 31 de julio y 1 y 2 de agosto, que se puede llegar a registrar un movimiento de más de 500.000 vehículos por sentido en el conjunto de entradas y salidas. Sin embargo, existe la posibilidad de que durante un período de 10 días se sobrepase esta capacidad.

PARKS 6 RIDE PARA AUTOCARES

LOCALIDAD	PLAZAS	AUTOPISTA	BUS	METRO	RENFE	FEGG
12. Nudo Trinitat	90		Sí	Sí		
13. Baró de Biver	90		Sí	Sí		
14. Baixador Valldrera	60					Sí
15. Bellvitge	70		Sí	Sí		
16. Feixa llarga	60		Sí	Sí		
17. Sant Joan Despí	200	Sí				
18. Cornellà	200			Sí	Sí	
TOTAL	770					

Agenda deportiva

24 viernes julio llegada de la antorcha olímpica

Tras recorrer numerosas zonas de España, la antorcha olímpica llega a Barcelona por mar.

25 sábado julio

25 sábado julio ceremonia inaugural

La inauguración comienza con el encendido de la antorcha del Estadio Olímpico. Se calcula que más de 1.000 personas seguirán la ceremonia.

22.30 h. Estadio Olímpico.

26 domingo julio natación

Eliminatorias y finales de cuatro de las pruebas de natación: 100 metros libres femeninos; 200 m libres masculino; 400 m estilos femeninos y 100 m braza masculino.

A partir de las 10 h. Piscinas Benat Picornell.

baloncesto

Fase preliminar.

De 9.30 h a 22.30 h. Palau Municipal d'Esports de Badalona

ciclismo

Pruebas de 100 km contrarreloj: masculina por equipos e individual femenina.

De 9.30 h a 13.30 h y de 17.30 h a 20 h. Circuito de Sant Sadurní

tiro olímpico

Al finalizar la prueba femenina de carabina de aire comprimido, se entregará la primera medalla de oro de estos Juegos. Por la tarde, prueba masculina de pistola libre.

10.30 h y 15 h. Campo de Tiro de Mollet.

27 lunes julio vela

Empiezan las regatas, que se disputarán cada día hasta el día 4 de agosto.

Desde las 13 h. Puerto Olímpico.

saltos

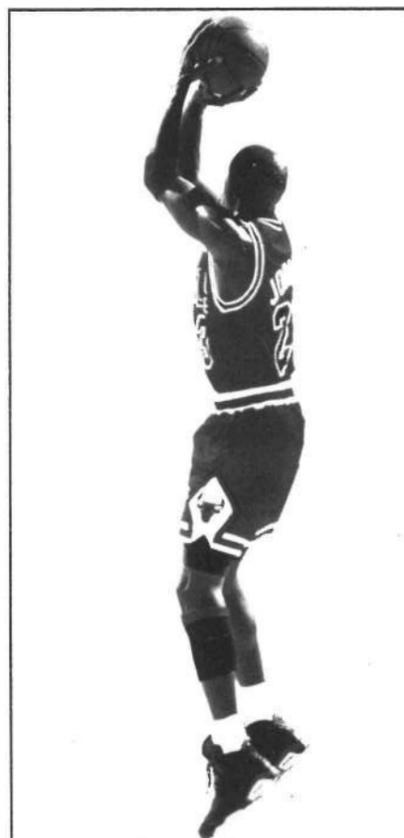
Además de la competición masculina, se celebrará la final femenina.

15 h. Piscina Municipal de Montjuïc.

ciclismo

Prueba de kilómetro contrarreloj.

De 20 h a 21.45 h. Velódromo del Vall d'Hebrón.



Baloncesto. Las estrellas de la NBA seguro darán espectáculo

28 martes julio gimnasia

Empiezan las finales. Primero, ejercicios libres por equipos femeninos.

20 h. Palau Sant Jordi.

judo

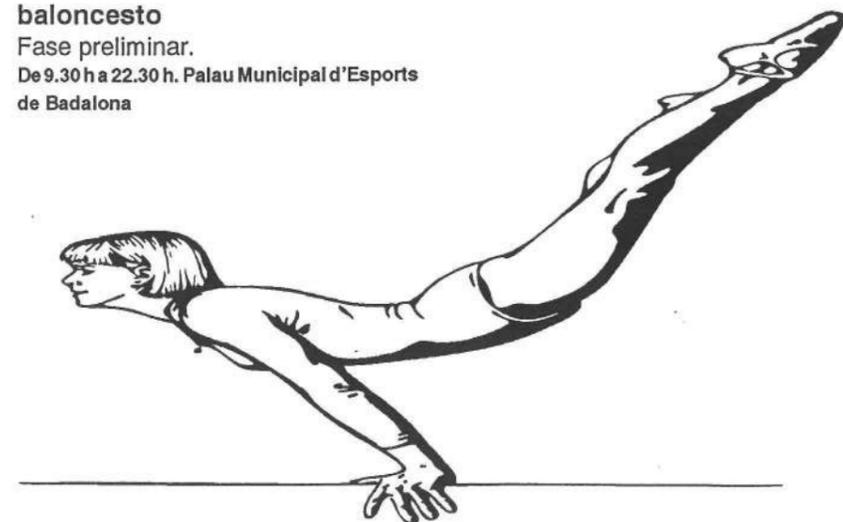
Abren la competición, que continuará en días sucesivos en sus diversas categorías, los pesos pesados, hombres y mujeres.

22.18 h y 22.23 h. Palau Blaugrana.

natación

Celebración de los 400 m libres femeninos; 100 m libres masculinos; 100 m espalda femenino; 200 m espalda masculino y relevos 4 x 100 libres femenino.

Desde 10 h hasta las 18 horas. Piscinas Benat Picornell.



29 miércoles julio pentatlón

Después de las pruebas de equitación, se conocerán las clasificaciones definitivas de pentatlón, cuyas eliminatorias de esgrima, natación, tiro y carrera se habrán celebrado los tres últimos días.

De 10 h a 13 h y de 17 h a 20 h. Real Club de Polo

saltos

Final de trampolín masculino.

10 h. Piscina Municipal de Montjuïc

gimnasia

Final masculina por equipos de ejercicios libres.

20 h. Palau Sant Jordi.

30 jueves julio natación

200 m braza; pruebas masculinas de 400 m libres y relevos 4 x 100 libres; las femeninas de 100 m mariposa y 100 m braza.

Al día siguiente se celebrarán los 200 m mariposa masculino; 100 m estilos femenino; 50 m libre masculino; 800 m libre femenino; 100 m espalda masculino y relevos 4 x 100 femenino.

18 h. Piscinas Benat Picornell.

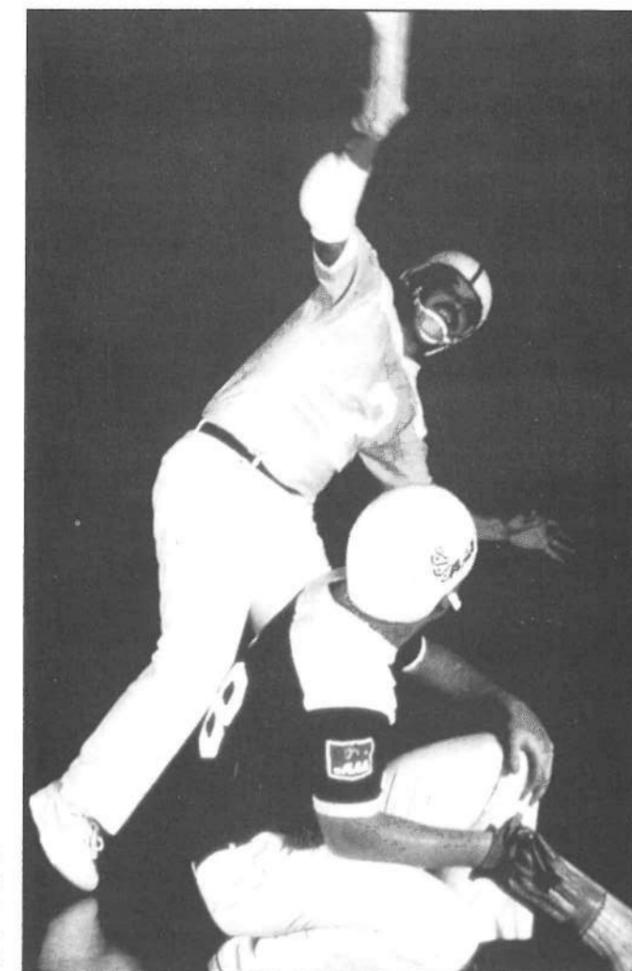
hípica

Finaliza el concurso completo con la prueba de saltos, después de las de doma y resistencia, celebradas los dos días anteriores.

De 17 h a 20 h.

Real Club de Polo.

Las pistas del Estadio Olímpico serán testigo de las alegrías del ganador y la desilusión y tristeza de aquellos que no logren medalla alguna



La pelota vasca será deporte de exhibición por tercera vez en unas Olimpiadas

31 viernes julio

atletismo

Prueba de 20 km marcha; lanzamiento de peso...

De 19 h a 20.30 h. Estadio Olímpico

tiro olímpico

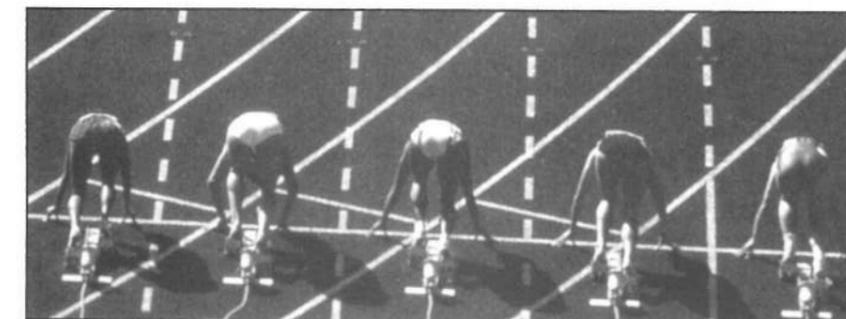
50 m carabina 3 x 40, es una de las modalidades más duras. Tiene una

duración de cinco horas, durante las que se disparan 120 tiros: 40 tumbados, 40 de rodillas y 40 de pie.

15.30. Campo de Tiro de Mollet.

ciclismo

Finales en pista de velocidad, perse-



Agenda

Esgrima
cucción individual y por equipos, y carrera por puntos.
De 19.20 a 22.10 h. Velódromo del Vall d'Hebrón.

esgrima
Final de florete individual.
20h. Palau de la Metal·lúrgia.

natación
Finaliza este deporte con las finales masculinas de 200 m estilos individual; 1.500 m libres y relevos, 4x100 estilos y femeninas de 200 m mariposa; 50 m libres y 200 m espalda.
18 h. Piscinas Bernat Picornell.

1 sábado agosto atletismo

Finals de 100 metros lisos masculinos y femeninos, es una de las pruebas más disputadas en la presente edición.

Este mismo día se celebrarán también las finales femeninas de maratón y lanzamiento de pesas.
De 18.30 h a 20.50 h. Estadio Olímpico.

remo
Empiezan las finales de todas las categorías.
De 7.50 h a 11 h. Lago de Banyoles.

gimnasia
Finals por aparatos en las modalidades de suelo y salto.
20 h. Palau Sant Jordi.

2 domingo agosto tiro con arco

Final femenina individual y por equipos.
13h. Campo de Tiro con Arco del Vall d'Hebrón.

esgrima
Final masculina de sable individual.
20 h. Palau de la Metal·lúrgia.



3 lunes agosto hípica

Final de doma
De 16 a 19.30 h. Real Club de Polo.

tenis de mesa
Final femenina de dobles. El día 4 se celebrará la masculina y los dos días siguientes, las finales individuales, femenina y masculina, respectivamente.
11 h. Polideportivo Municipal de la Estación del Norte.

atletismo
Se celebran numerosas finales: triple salto masculino; 10 km marcha femenina; 100 m vallas masculino; 400 m vallas femenino y 10.000 m lisos masculinos.
De 18.50 h a 21.45 h. Estadio Olímpico.

taekwondo
Deporte de exhibición. Se celebran las pruebas masculinas y femeninas de gallo, superligero y pesado.
De 10 h a 20.30 h. Palau Blaugrana.

4 martes agosto bádminton

Finals individuales y dobles, masculinas y femeninas. Este deporte estrena categoría olímpica en Barcelona.
De 11 h a 15 h. Pabellón de la Mar Bella.

Deportiva

pelota vasca
Por tercera vez en su historia, deporte de exhibición. Entre los días 4 y 5 de agosto se celebrarán las finales de las doce especialidades.
De 11 h a 22 h. Pabellón del Vall d'Hebrón. Frontón Colón.

vela
Final de la Match Race de la prueba.
13 h. Puerto Olímpico.
hípica
Final de salto de obstáculos por equipos.
De 15 h a 20h. Real Club de Polo.

5 miércoles agosto béisbol

Finals A y B.
16 h y 21 h. Estadio de Béisbol de l'Hospitalet.

atletismo
Final de 800 m lisos, finales masculinas de lanzamiento de disco, 400 y 200 m lisos y la femenina de 200 m lisos. Al día siguiente se disputará la final de 400 m lisos y la última prueba de decatión. Final de salto de longitud y 100 m vallas.
De 19.30 h a 21.05 h. Estadio Olímpico.

6 jueves agosto natación sincronizada

Prueba de figuras, obligatoria para todas las participantes.
8 h. Piscinas Bernat Picornell.

esgrima
Final de la prueba de espada por equipos.
20 h. Palau de la Metal·lúrgia.

tenis de mesa
Final individual masculina.
11 h. Polideportivo Municipal de la Estación del Norte.



7 viernes agosto atletismo

Final de salto de pértiga, finales masculinas de 50 km marcha y 3.000 m obstáculos y las finales femeninas de lanzamiento de peso, salto de longitud y 10.000 metros lisos.
De 11.10 h a 21.20 h. Estadio Olímpico.

hockey sobre hierba
Finals A y B del primer al cuarto puesto de la categoría femenina.

8 sábado agosto fútbol

20 h. Estadio FC Barcelona

atletismo
Finals lanzamiento de jabalina y 5.000 m masc., y en ambas categorías, relevos 4 x 100 y 4 x 100 m lisos y 1.500 m lisos.
De 18.30 h a 20.40 h. Estadio Olímpico

balonmano
Finals masculina y femenina.
De 12 h a 17 h. Palau Sant Jordi.

gimnasia rítmica
Modalidades de conjuntos y equipos.
16 h. Palau Municipal d'Esports de Barcelona

baloncesto
Se disputarán del octavo al primer puesto.
De 11 h a 22 h. Palau Municipal d'Esports de Badalona

Olimpiadas 92

9 domingo agosto waterpolo

14 h. Piscinas Bernat Picornell

voleibol
Finals A y B, del primer al cuarto puesto, masculina
10.30 h y 13 h. Palau Sant Jordi

boxeo
10 h. Pabellón del Joventut de Badalona

atletismo
La maratón cerrará la competición
De 18.30 a 20.40 h. Estadio Olímpico

hípica
Final individual de salto de obstáculos
De 9 a 12 h. (1ª manga). De 13.30 a 15 h (2ª manga).
Real Club de Polo.

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.

AHORA 14% DESCUENTO SOBRE PRECIO FRANCO FABRICA

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 MEDIODÍA

Carreteros, caminos y peones camineros

EL TRÁFICO DE ANTAÑO (1)

Dicen que el grado de modernidad de un país se mide por el desarrollo de sus comunicaciones. En España, la subida al trono de los Reyes Católicos supone un importante avance de las comunicaciones terrestres. Entonces, el transporte de mercancías y pasajeros era muy limitado y los recorridos, pesados y lentos. Los principales productos trasladados de un lugar a otro de la península son el carbón, la madera, la piedra, el cereal, la sal, los comestibles y el ganado. Para facilitar esta labor de traslado y asegurar el abastecimiento de los mercados se crea la Real Cabaña de Carreteros, que gozará a lo largo de los siglos de una serie de privilegios y libertades muy importantes para la época.

Durante el mandato de Isabel y Fernando, la recién unida España no dispone de una red de caminos que permita traslados largos y seguros; es más, la mayoría de las caravanas de carros y carretas atraviesan para sus desplazamientos campos de viñas, montes y tierras sin señalizar, y los utilizan como caminos o zonas de tránsito. A finales del siglo XV y principios del XVI se dictan las primeras normas con objeto de facilitar el transporte. Así, en 1497, los Reyes Católicos conceden libertad a los carreteros para andar por todos los términos de los pueblos y añaden que "no consientan i den lugar a que por los guardas ni otras personas les sean llevadas ningunas penas desafortadas ni excesivas más de lo que justamente se debiere llevar de los vecinos, de



manera que no reciban agravio, ni paguen más penas que los vecinos". No hay una buena red de caminos, pero sí existe el concepto de peaje por transitar por un lugar determinado. Son los derechos de portazgos, pontazgos y montazgos que gravan el tránsito por los caminos, puentes y montes, respectivamente.

Otros privilegios con los que cuenta el gremio de carreteros son la libertad de pacer con sus bueyes o mulas en cualquier lugar, con la única condición de "que guarden los panes y viñas, y huertas y olivares, y prados de guadaña, y las dehesas dehesadas", y el de cortar madera de los montes para el reparo de las carreteras "y ansimesmo les dexen cortar de los tales montes la leña que los tales carreteros hubieren menester para guisar de comer, yendo de camino". Para velar por el estricto cumplimiento de todas estas libertades se nombra a un juez conservador de la Real Cabaña.

En tiempos de Felipe V se publica una

provisión donde se observan las penas que han de pagar los carreteros "cuando hagan daño con sus ganados en panes, viñas, huertas, olivares ó prados de heno que se hayan de segar", cuatro maravedís de noche y dos de día.

Aun así, en algunas regiones españolas, como Extremadura, los carreteros gozan de cierta inmunidad, tal como se desprende del siguiente texto: "Otrosí mandamos á las Justicias de la provincia de Extremadura que no lleven ni cobren á los dichos carreteros pena alguna por la madera que tengan, y se las halle en sus posadas cortada, con pretexto de decir la tienen para hacer carretas nuevas: ni sean osados los guardas ni registradores á entrar en sus posadas, aunque las dichas carretas sean nuevas". La pena por infringir esta disposición es de 10.000 maravedís. Tan sólo podrán ser prendidos los carreteros en el caso de encontrarles cortando leña dentro de sus posadas.

Las primeras "nacionales"

La red de caminos de España comienza a crecer durante los mandatos de los monarcas borbones. A lo largo de los reinados de Felipe V y Fernando VI se construyen más de 500 leguas de camino, y se diseñan y proyectan la mayor parte de las carreteras generales de ambas Castillas, Andalucía Murcia, Valencia, Catalunya, Extremadura y Galicia.

A mediados del siglo XVIII, Fernando VI manda a los Intendentes Corre-

gidores tener los caminos públicos y puentes en perfecto estado para el tráfico comercial y de viajeros, y "que no permitan á los labradores que entren en ellos, y á este fin pongan sus fitos ó mojones"; además, "obligarán a los Justicias de su distrito á que en todos los sitios en donde se junten unos, dos ó más caminos principales, hagan poner un poste de piedra levantado proporcionalmente con un letreiro que diga: **Camino para tal parte**, advirtiendo y distinguiendo los que fueren para carruage y a los de herradura, y cuidarán de que se conserven siempre dichos postes, y de renovarlos quando fuere necesario". También en este período histórico se resuelve la forma de señalizar los caminos reales. En enero de 1769 se dicta que a cada legua "se diesen 8.000 varas castellanas de Burgos: que las leguas se contasen desde Madrid, y puerta que mas en derechura se dirigiese á la línea del camino, señalándolas con unos pilares altos de piedra en cuyo frontis se esculpiese con letras Romanas la inscripción siguiente: A Madrid 1 legua, 2 leguas, 3 leguas, etcétera, y que las medias leguas se señalasen con pilares menores de la misma figura, poniendo en ellos el número que denote la distancia de este modo 1/2, 1 y 1/2, 2 y 2 y 1/2, etcétera". Las varas castellanas

de Burgos estaban divididas en tres pies o cuatro palmos y equivalían a 835 milímetros y nueve décimas. La legua, en cambio, correspondía a 20.000 pies o 6.666 varas y dos tercios, unos 5.572 metros y 7 decímetros.

Otro monarca borbón, Carlos III, hermano de Fernando VI, continúa la labor emprendida por sus predecesores y aporta una partida mensual de 100.000 reales para mejorar y conservar los caminos de Andalucía y Catalunya, y de 50.000 para los de Galicia. Otros caminos, en cambio, como el de Valencia, costean sus obras "con el sobrante del 8 por 100 que se cobra de aquella ciudad".

Dinero para los caminos

En 1772 se establecen las reglas que deben observarse para la conservación de los caminos generales. Se indica que sólo pueden circular por ellos los carros, galeras, coches, caleas y demás carruajes con ruedas de llanta ancha, lisa, de tres pulgadas y sin clavos prominentes. Quedan exceptuados de esta norma "los carros recalzados de madera, como son los de las carretas de cabañas, y otras que no sólo no perjudican los caminos, sino que los hacen beneficio, pues con sus huellas anchas aprietan más

los rellenos, y suavizan el tránsito". El resto de los carruajes no contemplados en esta disposición, como los de llanta estrecha han de pagar doble portazgo por el daño que causan en los caminos. Tampoco está permitido arrastrar maderas por los caminos, este material tan sólo puede ser transportado en carros de cuatro ruedas o a lomos de ganado, bueyes principalmente.

El principal recurso económico para el mantenimiento de los caminos procede del dinero recaudado por los derechos de portazgos. El nuevo concepto de sociedad, iniciado con la dinastía borbónica, se plantea la prestación de servicios indispensables para el ciudadano como una de las obligaciones más importantes que tiene el Estado con sus ciudadanos; de ahí que las recaudaciones generadas por los caminos se inviertan en el mantenimiento y mejora de los mismos. Hasta entonces, los responsables de la conservación de los caminos eran las ciudades y villas afectadas y beneficiadas por el trazado viario. Un ejemplo de esta situación lo tenemos en 1670, cuando la Junta de Puentes proyecta la construcción en Madrid de un nuevo puente hacia Toledo, uno de los accesos más castigados por el intenso tráfico de carros y carretas



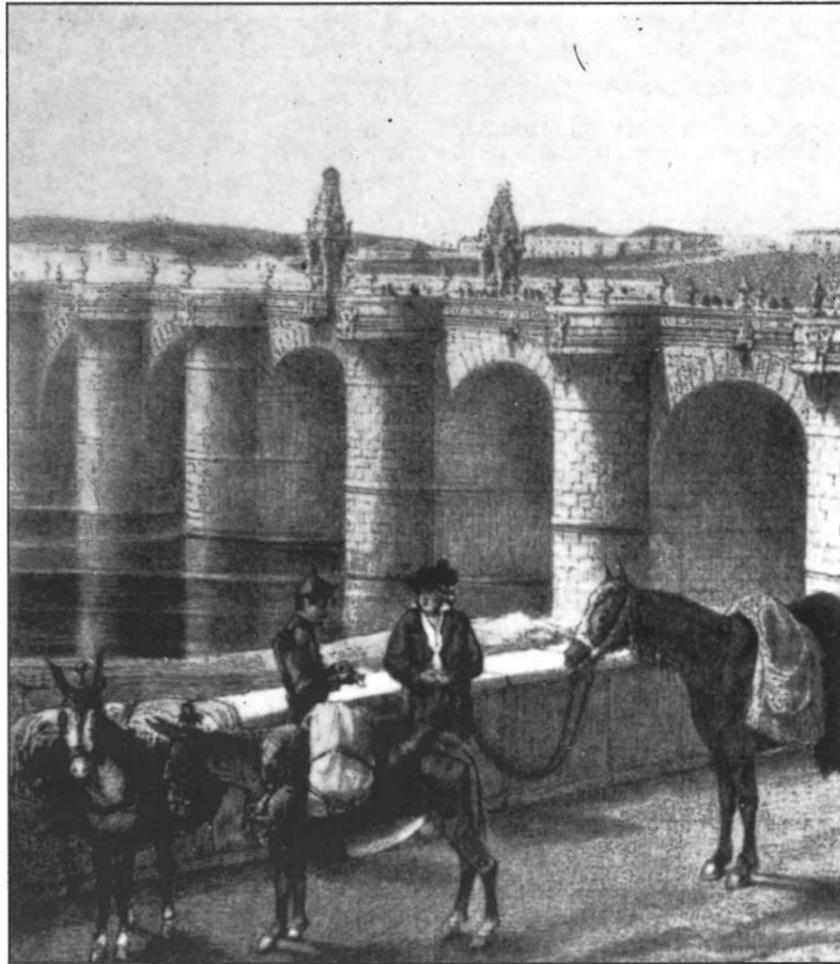
Sobre ruedas

procedente, en su mayoría de Getafe, Aranjuez, Toledo y ciudades de Andalucía. Al parecer, el viejo puente, realizado en madera, no ofrecía la suficiente seguridad y consistencia, y se estudia levantar obro de ladrillo y así solucionar una de las entradas más importantes de la capital. Pues bien, el Ayuntamiento madrileño acuerda que el costo del nuevo viario se reparta entre las ciudades, villas y lugares comprendidas en 30 leguas a la redonda, tal como se había ejecutado otras veces cuando se levantaron los puentes de Viveros y Segovia. Al final, la junta propone que Madrid abone una tercera parte de los gastos, 45.000 ducados, y el resto recaiga sobre las siguientes poblaciones, con arreglo a este reparto: Toledo, 16.000; Córdoba, 14.000; Jaén, 12.000; Murcia, 12.000; Sevilla, 20.000, y Granada, 16.000.

Entre 1814 y 1828 se construye, mejora y completa gran parte de la actual red de carreteras nacionales. Hasta 1818 el Ministerio de Fomento invierte más de 36 millones de reales de vellón (nueve millones de pesetas), en la construcción de carreteras y caminos.

De 1819 a 1828 se invierten 63 millones de reales de vellón (casi 16 millones de pesetas) en la construcción y conservación de caminos parciales y carreteras de Andalucía, Aragón, Extremadura, ambas Castillas, Catalunya, Galicia, Valencia y provincias vascas. Al finalizar "el plan de carreteras del primer tercio del XVIII", el Estado ha gastado un total de 99 millones de reales de vellón, es decir, unos 25 millones de pesetas.

También durante los últimos años del reinado de Fernando VII se califican los caminos en tres clases: caminos generales o de primer orden, caminos transversales o de segundo orden y caminos de tercer orden. La red radial



Carreteras hasta 1818

1814
De Madrid a La Coruña
De Madrid a La Puebla de Arganzón (carretera de Francia)
Camino de El Escorial
Camino de la Granja
1815
De Madrid a Zaragoza y Barcelona
De Barcelona a La Raya
1816
De Ocaña a Valencia y Barcelona
De Sevilla a Badajoz
De Madrid a Cádiz
De Madrid a Badajoz
1817
Transversales de La Rioja y Reinosa
De Burgos a Valladolid
1818
De Murcia al Puerto de la Olivera
De Madrid a Vallecas
De Madrid a Sacedón

de la península, por tanto, ya está formada y definida.

El origen de los peones camineros

Los encargados de vigilar y mantener el buen orden en los caminos son los peones capataces y camineros y los auxiliares camineros. Según establece el reglamento de 1867, "para la vigilancia y conservación de las carreteras del Estado habrá un peón caminero por cada tres kilómetros". El peón capataz es el encargado de dirigir la cuadrilla de peones y auxiliares camineros. Para desempeñar tal función, los aspirantes deben tener entre veinte y cuarenta años, haber ejercido profesiones análogas a la que

van a desempeñar y, a ser posible, saber leer y escribir. Entre las obligaciones del peón caminero destacan la de permanecer en el camino todos los días del año, desde que salga el sol hasta que se ponga, y la de recorrer cada tres días sus tres kilómetros para reconocer el estado del camino y de sus obras. Además, advertirá a los arrieros y conductores de carruajes, caballerías y ganados fuera de la calzada. Otra de las funciones es la de guarda jurado, por lo que han de hacer cumplir los reglamentos de policía vigentes, exigiendo la cédula de vecindad a las personas sospechosas y "cuando aparezcan malhechores en las inmediaciones de sus trozo..., lo advertirá á los transeuntes, y pasará aviso á los peones contiguos para que presten auxilio si fuese necesario".

Con el paso de los años se observa cómo una de las causas que más inciden en la rápida destrucción y deterioro de los caminos es la circulación de carros y carretas de dos ruedas tiradas por más de cinco caballerías, debido a la desproporción existente entre el peso de los vehículos y el ancho de sus llantas. El nuevo reglamento de policía y conservación de carreteras de 1920 prohíbe el tránsito de estos carruajes y sanciona a los infractores con multas de 25 pesetas.

Durante la segunda década del siglo son los respectivos ayuntamientos los que toman la iniciativa de vigilar y conservar las carreteras estatales dentro de sus términos municipales, y trasladan a sus ordenanzas locales algunos aspectos de los reglamentos de carreteras como la prohibición de dejar suelto el ganado en los caminos y la de dejar libre la mitad del camino para la circulación de carruajes y automóviles.

De la revista Tráfico nº 74
Febrero, 1992



Carreteras de Primer Orden en 1833

De Madrid a Francia por Aranda, Burgos, Vitoria e Irún
De Madrid a Francia por Zaragoza, Barcelona y La Junquera
De Madrid a Valencia por Requena y Las Cabrillas
De Madrid a Barcelona por Ocaña, Albacete, Almansa, Valencia y Amposta
De Madrid a Málaga por La Carolina, Jaén, Granada y Loja
De Madrid a Cádiz por Andújar, Córdoba, Écija y Jerez
De Madrid a Portugal por Talavera y Badajoz
De Madrid a La Coruña por Medina del Campo, Benavente y Lugo
De Madrid a Gijón por Valladolid, León y Oviedo
De Madrid a Santander por Valladolid y Burgos

Multas por infracciones en el Camino de Aranjuez, 1767*

Por hacer represas, pozos o bebederos para dar de beber al ganado: 60 reales de vellón
Por romper los guarda-ruedas del camino: 60 reales de vellón
Por dar la vuelta en los antepechos del camino: 60 reales de vellón
Por abrir surcos en el camino: 60 reales de vellón
Por dar de comer al ganado en el camino: 16 reales de vellón
Por cruzar el camino por lugar indebido: 60 reales de vellón
Por romper las pirámides que señalan las leguas o borrar las inscripciones de las mismas: pena de cárcel
Por arrancar ramas o causar otros daños a los árboles del camino: 10 ducados (1 ducado equivale a 11 reales de vellón)

*La tercera parte de las multas va destinada a la conservación del camino.

Características del taxi europeo

Bruselas

—Gran número de licencias en comparación con la población, jamás hay problemas para encontrar un taxi. Tiene la mayor proporción de taxi por habitante de Europa.

—No es obligatorio que los taxis tengan un color determinado, pero los nombres de las compañías se identifican por un color: Taxi Vert, TaxiBleu...

Francfort

—Único modo de circular por el núcleo de la ciudad, si no se quiere usar metro o autobús, debido a que el centro es peatonal y hay muy pocas plazas de aparcamiento.

—La política municipal no contempla la creación de carriles exclusivos, con el fin de obligar a usar el transporte público.

—Deben descansar media hora cada 4,5 horas de conducción.

—Servicio caro pero de calidad. Los vehículos son modelos de gama alta: Mercedes y BMW, en su mayoría.

Londres

—Posiblemente el mejor vehículo de Europa.

—Taxi algo caro, sin embargo existe una buena relación calidad/precio. Las tarifas provocan la proliferación de "taxis piratas".

—Control estricto por parte de la Administración sobre el funcionamiento y apariencia del vehículo.

—Los conductores deben llevar una placa distintiva prendida en el pecho.

—Los jubilados gozan de sustanciosas reducciones en el uso del taxi.



Los taxistas londinenses ganan un sobresueldo colocando anuncios en sus coches

París

—Alta concentración del sector: dos grandes compañías de radiotaxi dominan el mercado.

—Especializados, hasta el punto que se asemejan al de alquiler de vehículo con conductor.

—Resulta realmente difícil conseguir un taxi en hora punta, de forma que muchos de los usuarios habituales se abonan a una determinada compañía para así tener prioridad.

—Control estricto de las horas trabajadas (11 como máximo), mediante un aparato llamado *rôdateur*.

Roma

—Servicio de taxi escaso y caro.

—Las constantes obras, cambios de señalización y cierres del centro pueden hacer que un itinerario corto se convierta en un deambular por la ciudad que el usuario deberá pagar.

—Escaso control de las ITV. Gran parte de los taxistas compran coches de segunda mano para adaptarlos al servicio público.

Viena

—Jornada de 12 horas sin obligación de descansar ningún día a la semana.

—Las compañías de seguros les cargan un 50% más por "riesgo de grupo".

—El trazado de la ciudad alarga los trayectos, lo que unido a los atascos lo encarece mucho.

Zurich

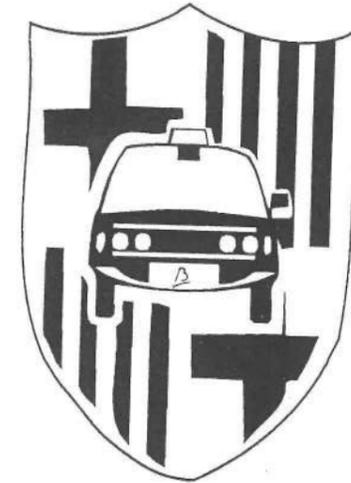
—Gran oferta de servicios: desde transporte normal hasta llevar comidas a centros de ancianos, traslado de escolares disminuidos, servicios de bodas e incluso de entierros (la familia zuriquesa tiene derecho a disponer de un coche gratuito (a cargo del Ayuntamiento) cuando muere uno de sus miembros, para desplazarse al cementerio).

—Antes de conseguir licencia el taxista debe trabajar dos años como asalariado.

—La jornada de un taxista no puede sobrepasar las 53 horas semanales.

—Descansos obligatorios de media hora cada 4,5 horas trabajadas.

ENGÁNCHATE A BARNA



TAXI

POR 4.000 PTAS. MES

Tel. 357 77 55

Crucigrama

SONIA MARTÍN

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												

Horizontales

1. Tocapelotas a lo gallego. 2. Artículo femenino sing. Composició musical con parte de teatro. Por anomasia, sujeto de mucha paciencia 3. Curva. Medida de longitud. Cero. 4. Montaña de Barcelona. Al revés, tan 5. Vena del cuerpo humano. Vocal. Unidad de tiempo. 6. Mar, en inglés. Consonante. Símbolo del calcio. Uno en números romanos. 7. Consonate. Salibación. 8. Ciudad de Pakistán. Dos decenas. 9. Nación asiática. Movimiento de la corteza terrestre. 10. Campeón al revés. Vestimenta, en general. Otra vocal. Dirigirse a un lugar.

Verticales

1. Esclavo griego. Documento pontificio 2. Tipo de embarcación, plural. Caso sin final. 3. Hace el movimiento de abrir algo. Agua sin número. 4. Mujeres que llevan irremediamente a la perdición. Abreviado, señor. 5. Pone apodos. Cuatro en números romanos. 6. Nombre de letra. Primera vocal. Forma del verbo raer. Consonante. 7. Lengua de origen semítico. Nombre provio de mujer. 8. Rfo de Bolivia. Séptimo arte. 9. Una consonate y después otra más. Aburrimiento total. 10. Que no es propio. Unidad de tiempo. 11. Voz de arriero. Perteneciente a una raza centroeuropea. Yo. 12. Tipo de calzado. Monja.

Solución

I	N	F	L	A	G	A	I	T	A	S		
L	A		O	P	E	R	A		B	O	B	
O	V	A	L	O		A	C	R	E		O	
T	I	B	I	D	A	B	O		N	A	T	
A	O	R	T	A		E		H	O	R	A	
	S	E	A		R		C	A		T		
B			S	I	A	L	I	S	M	O		
U	C	H		V	E	I	N	T	E		S	
L	A	O	S			S	E	I	S	M	O	
A	S		R	O	P	A		O		I	R	

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

taxímetros Barcino®

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:



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

Talleres ATLÁNTIDA

REPARACION DE
AUTOMOVILES



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



ÓPTICA ASUN

Paseo Carlos I, 92 1ª 1ª
Al lado de tu
sindicato, 10% DTO.

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

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

RENOVACIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR

Si le han encontrado alguna deficiencia visual, VISÍTENOS 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

