

taxi LIBRE

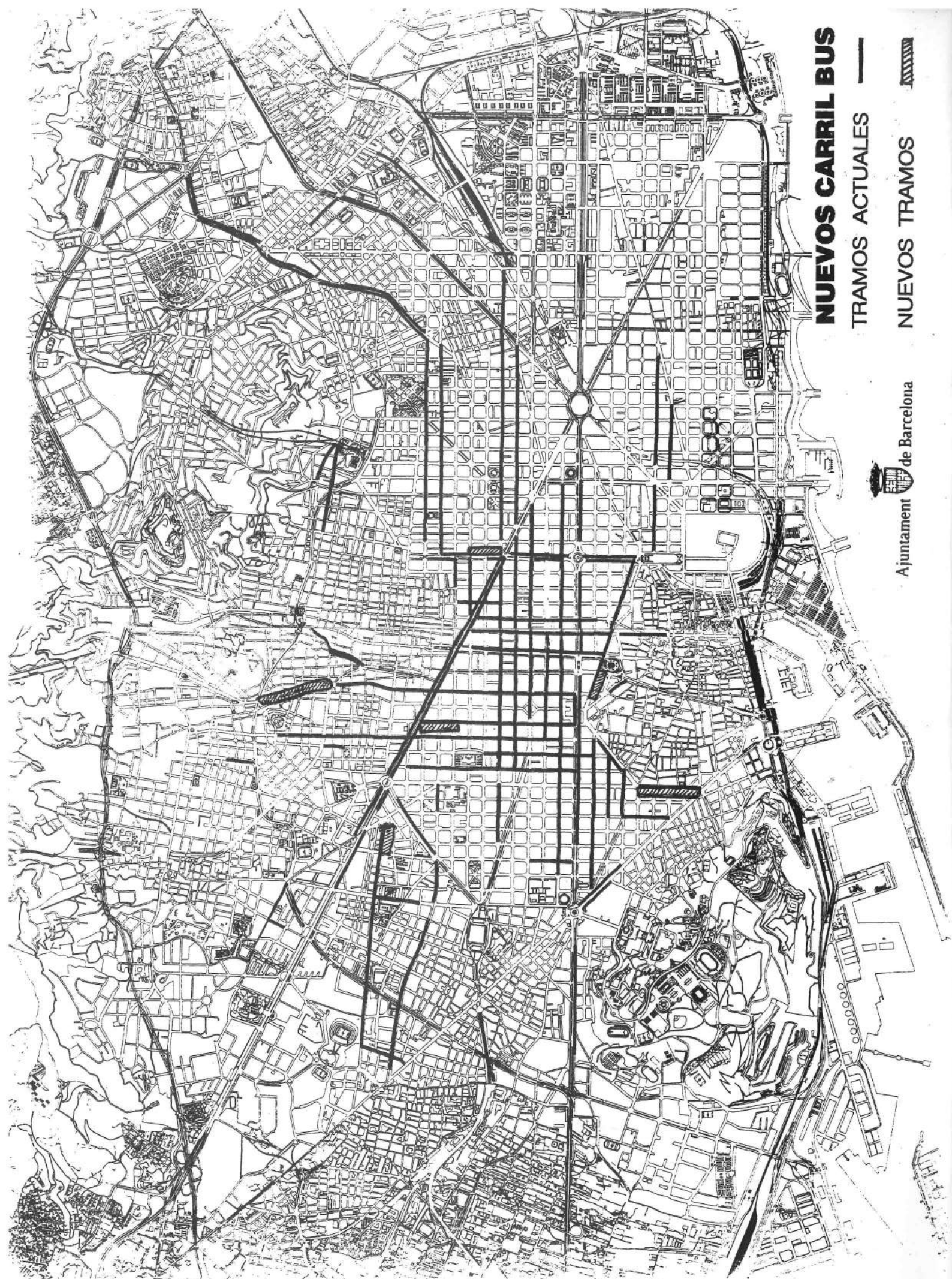
núm. 70

septiembre-octubre 1992

**Los taxistas de la Federación
Profesional del Taxi de Madrid
renuevan su confianza en la Junta Directiva**

**«Sin hacer falsas promesas, nos comprometemos
a seguir planteando, hasta su culminación,
todo lo acordado en las asambleas»**

**Asamblea extraordinaria
de la Unión Andaluza del Taxi:
«los taxistas andaluces han de tributar
por un dinero que no perciben»**



taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSIÓN NACIONAL
4ª ÉPOCA, AÑO XIII Nº 70



CONFEDERACIÓN
DEL TAXI DE ESPAÑA



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

El 92 se acaba. Y los hechos "mágicos" como Olimpiadas, ya finalizadas y Expo, a punto de finalizar, no han sido tan mágicos para el sector como las expectativas que se crearon.

En Barcelona, las previsiones de afluencia de visitantes no se han dado, si además sumamos que los taxistas tampoco se han ido de vacaciones, "lo mágico" ha sido un exceso de oferta a la demanda solicitada, que junto con la frustración colectiva de un sector que durante cuatro años se ha ido preparando con cursos de formación, sin que por parte de los responsables se les haya dado salida profesional alguna, ha generado un estado de ánimo negativo que posteriormente puede traer sus consecuencias.

Por otro lado, las perspectivas del post-92 tampoco son buenas. Inmersos en una crisis económica general, a la que el sector no va a ser ajeno, porque de todos es sabido que el baremo que muchas veces la mide es el taxi y, en cuanto hay recesión económica, éste es el primero en acusarlo. El Gobierno ya ha empezado a apretarnos el cinturón: dos por ciento más de IVA, más dos puntos en la presión fiscal, etc.

La Confederación tiene previstas reuniones, para este otoño, con el Ministerio de Transportes y el de Hacienda así como un pleno nacional, a fin de acordar la posición de la Confederación ante la nueva situación.

SUMARIO

La Junta Directiva de la Asociación Profesional del Taxi de Madrid repite mandato	2-3
Asamblea extraordinaria de la Unión Andaluza	6-9
La candidatura encabezada por Juan Macario gana las elecciones de la Mutua de Seguros y Reaseguros Valenciana del Taxi	10
La delegación del Statc en Girona inaugura local	12
Barna-taxi ofreció servicios especiales a los visitantes olímpicos	14
Sindicato: 27 y 28 de noviembre, V Congreso del Statc	15
El taxi fue marginado como transporte público frente al metro y el autobús	16-19
Las taxistas del Statc:	
«Desearíamos más colaboración de los compañeros»	20
Reunión en Quebec sobre la reglamentación del taxi	22
El tráfico de antaño (y 2): De diligencias, tartanas y berlinas	24-28
Cultura: Camarón la perdurabilidad del duende	30
La opinión del lector: Cuando el ciudadano se queja	31
Pasatiempos	32

La Junta Directiva de la Asociación Profesional del Taxi de Madrid repite mandato

El día 29 de junio, reunidos en asamblea extraordinaria, los taxistas madrileños renovaron su confianza en la Junta Directiva actual, presidida por Juan Vaquero, confirmándolos en sus cargos para un nuevo período

El día 23 de junio la Federación Profesional del Taxi de Madrid se reunió en asamblea general ordinaria. La Junta Directiva de la Federación hizo balance del programa de acción aprobado hace un año y dio cuenta ante los presentes de las acciones llevadas a cabo en este año de mandato. En esta reunión se convocaba así mismo las elecciones para la Junta Directiva que se celebraban el 29 de ese mismo mes de junio.

Análisis de la situación actual

El informe presentado por la Junta señala la necesidad de, a partir de lo acordado en el asamblea anterior, reflexionar sobre la situación actual para ver qué aspectos de los tratados ya son una realidad y cuáles restan por conseguir.

Aspectos como tarifas, área de prestación conjunta, áreas tarifarias, contingentación, concesión de licencias o puesta en marcha de nuevas estaciones de GLP, formaban parte de las propuestas que se desglosan como sigue:

En cuanto a la tarifa, el informe pone de manifiesto el importante aumento de las mismas, que ha sido posible gracias a la acción unitaria de las organizaciones representativas del sector, y que entrasen en vigor antes de cumplirse el año de la subida anterior. Área de prestación conjunta y áreas tarifarias. No era tarea fácil porque en



En la foto, sede de la Federación Profesional del Taxi de Madrid

las negociaciones se interrelacionan intereses diversos. Además de las organizaciones del taxi forman parte de la mesa negociadora los representantes de los ayuntamientos que formarían el área, para quienes es importante que se contemple la rebaja del precio de los servicios y la mejora, mientras que para el taxista la mejora del servicio supone un aumento de los costes. En una reunión mantenida con los diferentes interlocutores en el mes de abril, se aprobaron las bases para la creación del área de prestación conjunta, pero el ayuntamiento no lo presentó ante el pleno por cuestiones electorales. Actualmente el tema está totalmente paralizado y no se ha celebrada

ninguna otra reunión.

Puesta en marcha de nuevas estaciones de GLP a granel. Antes de fin de año entrarán en funcionamiento dos estaciones más de este tipo, que estarán situadas una en Cuatro Vientos y la otra en la confluencia de Ermita del Santo con Vía Carpetana, esta última explotada por la cooperativa de la Federación Profesional del Taxi de Madrid.

Formación del taxista

Con motivo de la nominación de Madrid como Capital de la Cultura, el Ayuntamiento de Madrid accedió a impartir unos cursos de formación

cultural y lingüística, dirigidos a los taxistas que lo desearan. Aunque los contenidos de estos cursos eran básicos, se trata de un primer paso en el que vale la pena insistir y darle continuidad hasta conseguir que se cree una escuela de formación permanente que contribuya a elevar la profesionalidad de los taxistas.

Las elecciones del 29 de junio

El día 29 se celebraron con total normalidad las elecciones a la Junta Directiva. Los taxistas madrileños, que el día 26 habían aprobado la gestión de la Junta, volvieron a poner su confianza en la candidatura encabezada por Juan Vaquero, presidente de la Federación.

La participación fue de un 10 por ciento, una participación baja teniendo en cuenta que, tal como señalaba el informe balance presentado por la Junta, "la asamblea es el órgano máximo de la Federación ... y sólo con la participación de todos llegaremos a unas conclusiones objetivas..."

Conformación de la nueva Junta

Tras las elecciones, se reunieron los miembros de la candidatura elegida, quienes pasaron a asignar las diferentes responsabilidades de la Junta Directiva. La conformación final de la misma queda como sigue:

Presidente, Juan Vaquero; Fidel Abellón, tesorero; responsable de la revista municipal, Antonio Galán; secretario de actas, Félix García; delegado de Teletaxi, Juan Gutiérrez; delegado de Deportes y Cultura, Enrique Iglesias; responsable de sanciones de Teletaxi, Francisco Meneses; vocales, Pedro Muñoz y Rafael Torres

Las propuestas de la Junta para el nuevo período

Juan Vaquero presentó en nombre de todos los candidatos las propuestas para el futuro al tiempo que pedía el voto de confianza para llevarlas a cabo.

En la carta de presentación destaca la presencia en la candidatura de quienes le han acompañado en los cuatro años anteriores.

Las propuestas se basan en lo acordado en las asambleas, sobre todo en aquellos aspectos en los que todavía no ha habido ningún avance y otros en los que se ha iniciado un camino, pero que es necesario continuar hasta sus total consecución.

Aspectos necesarios para el sector como son: formación profesional del taxista, a cargo de los presupuestos públicos; área de prestación conjunta, áreas de tarifas, contingentación del número de licencias, etc. temas ya en marcha. Tráfico y seguridad en el desarrollo de la profesión, que apenas si se han tratado desde la Administración, etc.

Hay temas como el de tráfico difíciles de solucionar, sobre todo si los responsables se inhiben y no toman cartas en el asunto, pero sobre los que hay que seguir insistiendo y presionando.

Por eso mismo y, "sin falsas promesas", la Junta se compromete a seguir insistiendo en ellos.

Otro ejemplo sería el de la seguridad en el desarrollo de la profesión. Se ha logrado que se implanten controles en lugares estratégicos y

la formación de una Comisión de seguimiento de la que forman parte, además de representantes del sector, miembros de la Delegación del Gobierno. La misión de la Comisión es analizar la evolución de la delincuencia en el taxi, a fin de buscar algún tipo de solución, teniendo en cuenta, sin embargo, que los problemas relacionados con la seguridad son complejos y de difícil solución y que la inseguridad es un elemento intrínseco a la profesión.

Temas pendientes del programa anterior son: equiparación total con el régimen general de la Seguridad social. De momento se ha creado una Comisión en el Ministerio de Transportes que estudiará la reducción paulatina de la edad de jubilación hasta los 60 años. Por nuestra parte nos representa el presidente de la Confederación Española del Taxi.

Fortalecimiento de la Confederación

La entrada en el Mercado Común y la proyectada unidad europea hacen necesario que los profesionales formen una unidad a fin de defender sus intereses, conjuntamente con los taxistas europeos, ante las instancias comunitarias. Un instrumento indispensable es la Confederación Española del Taxi en cuyo crecimiento y potenciación la Junta Directiva de la Federación, en representación de la Federación entera, está comprometida.

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

Asamblea extraordinaria de la Unión Andaluza del Taxi

El día 25 de abril tuvo lugar en Córdoba la reunión en asamblea extraordinaria de la Unión Andaluza de Asociaciones de Trabajadores Autónomos del Taxi. En la asamblea se informó de las reuniones sostenidas con los responsables regionales y estatales de Hacienda y de las acciones previstas para el mes de noviembre



Aspecto de la Asamblea extraordinaria celebrada en Córdoba

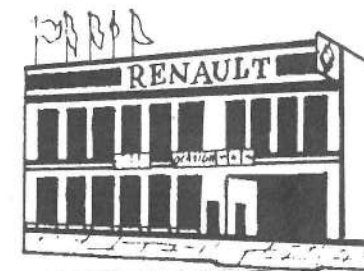
A la reunión celebrada en Córdoba asistieron representantes de las asociaciones del taxi de toda Andalucía afiliadas a la Unión Andaluza y el presidente de la Asociación del Puerto de Santa María, no afiliada, con el

fin de entablar contacto con los miembros de la Unión y solicitar en el futuro el ingreso en la misma. El primer punto del orden del día, y motivo de la convocatoria, fue la situación creada por la reforma del sis-

tema fiscal para el sector. El secretario de la Unión Andaluza informó a los presentes de las reuniones mantenidas con el Sr. Antonio Vázquez, jefe regional de Gestión Tributaria, y



**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.



Mesa presidencial de la Asamblea

en Madrid con los señores Angel Vizcarrondo y Angel Serrano, director general de Gestión Tributaria y subdirector de Verificación y Control Tributario, respectivamente.

Diferencia entre la estimación de Hacienda y la de la Junta

En las conversaciones con los representantes de Hacienda, se reconoció, finalmente, lo injusto del coeficiente de beneficio por km recorrido establecido en los módulos, estimado por Hacienda en 9 pesetas, que sitúa un 81 por ciento por encima del calculado por la Comisión de Precios de la Junta de Andalucía de 4,97 pesetas por km

recorrido. Esta marcada diferencia supone que los taxistas andaluces deban tributar a Hacienda por unos ingresos que en ningún caso perciben. La solución propuesta por los profesionales andaluces consistiría en aplicar unos índices correctores a los módulos por los que se tributa a Hacienda, o bien incrementar las tarifas, de forma que esas 9 pesetas de beneficio sean una realidad. Esta última propuesta sería la menos deseada por el colectivo, dado que perjudica gravemente al usuario. Algunos de los asistentes a la asamblea manifestó su descontento con las negociaciones de la Confederación con Hacienda, ya que consideran que

no se tuvo en cuenta la situación de Andalucía y el hecho que las tarifas vigentes en esta comunidad están un 30 por ciento por debajo de las que se aplican en la mayoría de las ciudades del Estado, por lo que no puede ser que paguen por los mismos módulos que otras zonas de España.

Logros de las negociaciones

Lo conseguido hasta el momento mediante las movilizaciones, lo resumió el secretario de la Unión Andaluza en tres puntos: Dar a conocer los problemas del taxi en Andalucía y a la Unión Andaluza; que los responsables de Hacienda se comprometiesen a elaborar un estu-

dio sobre la situación del sector en Andalucía, y, por último, el compromiso de nuevas reuniones en noviembre. De cara a las reuniones previstas, y como último punto, la Unión Andaluza diseñó un plan de pasos a seguir a fin de abordar dichas reuniones en las mejores condiciones: elaboración de un documento unitario de todos los profesionales de Andalucía; redacción de un documento que demuestre la validez y justicia de los argumentos defendidos por los taxistas e informar

a todo el colectivo de las propuesta, a fin de reforzar la representatividad de los interlocutores ante Hacienda. **Suplemento para ir a la Expo** Respondiendo a las acusaciones vertidas sobre los taxistas andaluces por el cobro de un suplemento de 100 pesetas sobre la tarifa del servicio por el traslado a la Exposición Universal, la Unión Andaluza señala que este suplemento es legal y fue aprobado por la Comisión de Precios de Anda-

lucía en pasado año. Se trata de un cobro similar al que se efectúa cuando se viaja al aeropuerto o a algún barrio de la ciudad. Por otra parte, las asociaciones de los profesionales del volante están considerando la propuesta de la Comisión de Precios de la Junta de Andalucía, de subir un 12,61 por ciento como máximo el precio de las tarifas mínimas actuales del servicio. Los taxistas solicitaban una subida del 30 por ciento, que los equiparase con el resto del Estado

Resolución de la Asamblea

Los autónomos del taxi de Andalucía desean manifestar la gran injusticia que han sufrido por parte de Hacienda, la cual impone un nuevo sistema fiscal sin tener en cuenta la situación económica del taxi en Andalucía.

Por lo tanto, los taxistas andaluces nos encontramos ante la situación de tener que tributar por un dinero que no recaudamos, ya que aplican la media nacional, cuando las tarifas del taxi en Andalucía están un 30 por ciento por debajo del resto del país.

Es así que nos encontramos ante la gran contradicción que supone que un impuesto como es el IRPF, que como tanto se ha dicho se crea para que cada ciudadano pague en función de sus ingresos, nosotros nos vemos obligados a tributar por un dinero que no ganamos. Y esto por aplicar una media nacional, pagando de esta forma igual el que gana más que el que gana menos.

Ante esta situación, esta Unión Andaluza tras haber mantenido reuniones con el jefe regional de Gestión Tributaria de Andalucía, en Sevilla, y con el director general de Gestión Tributaria del Ministerio de Hacienda, en Madrid, y habiendo reconocido dichos señores lo injusto de aplicar esa media nacional, consiguió que se llegara a un compromiso de estudiar el problema de Andalucía por separado. Con este fin mantendremos nuevas reuniones en Madrid, el próximo

mes de noviembre. Mientras tanto, los taxistas andaluces nos encontramos a la espera de que se den soluciones justas a nuestros problemas, esto es: parar de acuerdo con nuestros ingresos. Si a partir de noviembre no son resueltas nuestras reivindicaciones, los taxistas andaluces tomaremos las medidas oportunas que correspondan en cada momento.

Córdoba a 25 de abril de 1992.

TABLA COMPARATIVA Y DIFERENCIAS ENTRE LAS TARIFAS DE ANDALUCÍA Y EL RESTO DE ESPAÑA *(Tomando como ejemplo los 61 municipios más importantes o que usen taxímetro)		
Igual que Andalucía	Lanzarote- Terrassa	10
Por debajo de Andalucía	entre el 3 y el 10% (5,5% de media)	5
Por encima de Andalucía	entre el 6 y el 50% (media 28,%)	46

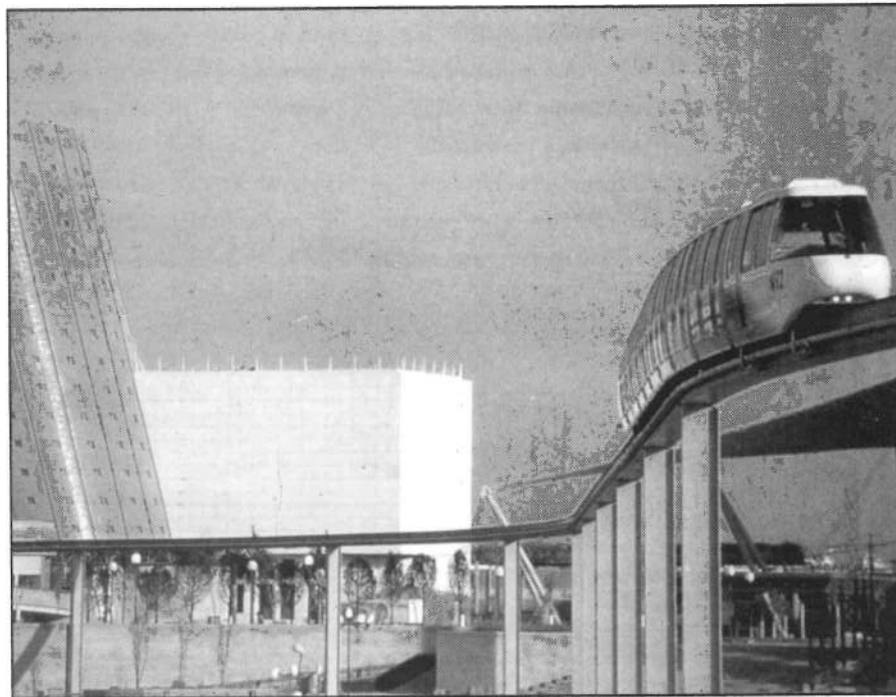
El taxi y el tráfico de Sevilla han ganado con la 'Expo'

Hay que tener muy en cuenta las tarifas, que no se ajustan a los costos que los taxistas soportamos. Pero, desde un punto de vista moderado, se puede decir que la Expo 92 nos ha permitido unos ingresos brutos que oscilan entre un 10 y un 15 por ciento de recaudación media, aunque podría haber sido mayor si no se hubiese incrementado la flota de taxis con la adjudicación de cien licencias. Resumiendo, el sector del taxi se ha beneficiado con la Expo 92, lo mismo que todo el sector de servicios.

Tráfico y nuevas vías de accesos a la capital sevillana

En este apartado, a la Administración hay que otorgarle un 10, puesto que son muchas las vías de accesos y avenidas interiores de la capital construidas, que han paliado en un 100 por ciento el tráfico en Sevilla, sin olvidar la circunvalación que de la capital hispalense, que abarca a toda Sevilla y sus alrededores, que enlaza con todos los puntos de accesos y salidas. Esta circunvalación se conoce como SE-30.

Se ha construido entre otros, un puente, llamado del V Centenario, de 3.000 metros de largo, por 45 metros alto, en el punto máximo, por cuya base pasa el río Guadalquivir, y que está situado al sur de la capital. Esta ronda de circunvalación con una longitud de 15 km, consta de tres carriles por sentido y ha supuesto una inversión superior a los 16.000 millones de pesetas lo que la convierte en la obra viaria más impor-



Exposición Universal de Sevilla

tante que jamás se haya realizado en Sevilla. A través de ella se ha canalizado todo el tráfico pesado que antes circulaba por las calles. La conexión de Sevilla con el resto del país está plenamente cubierta a través de la SE-30, en la que la desembocan la autovía de Andalucía (Madrid-Huelva), la autovía Málaga-Granada y la carretera de Cádiz, así como la N-630 con salida a Extremadura.

De las vías interiores de la capital, resaltar la Ronda del Tamarguillo, que discurre entre la Ronda de María Auxiliadora-Los Remedios y la SE-30. Es la obra que más resultados positivos ha acarreado a los barrios de su entorno, su longitud es de 8 km y cuenta con tres carriles por sentido. Esta avenida es el principal eje de articulación de la ciudad, y permite

aproximar barrios que antes estaban ciertamente desconectados de la ciudad. Así, pues, esta Ronda del Tamarguillo, unida a las tres nuevas avenidas de norte a sur, entre otras, constituye el sistema de comunicaciones en el interior de la ciudad que, junto con los seis nuevos puentes sobre el río convierten la ciudad de Sevilla en una ciudad perfectamente transitable a cualquier hora del día y de la noche.

En síntesis, todo el tráfico, y por consiguiente el taxi, se ha visto mejorado en un cien por ciento.

José Jara Carrasco
Presidente de la Unión Andaluza

La candidatura encabezada por Juan Macario gana las elecciones de la Mutua de Seguros y Reaseguros Valenciana de Taxis

El día 26 de junio se celebraron, en la sede de la Mutua de Seguros y Reaseguros Valenciana de Taxis, elecciones para la renovación de cargos al Consejo de Administración, cuyos resultados son como sigue: presidente, Juan Macario Maza, con 757 votos; secretario, Juan Ignacio Martínez, con 740 votos; vocal segundo, Gregorio Piqueras, con 728 votos, todos ellos de la Federación Sindical del Taxi de Valencia y Provincia, asociación perteneciente a la Confederación Española del Taxi. El total de votos emitidos fue de 1295.

En el mismo día fueron elegidos, también, los nuevos cargos para la Junta Directiva de la Mutua de Previsión Social de la Industria de Automóviles de Alquiler en Valencia. Tras el escrutinio y recuento de votos fueron nombrados por mayoría de votos los candidatos Juan Macario Maza, Juan Ignacio Martínez, Gregorio Piqueras y Juan Guardañó Saez, como vocal tercero, todos ellos de la Federación Sindical.

Sede de la Mutua de Seguros y Reaseguros Valenciana de Taxis, donde se celebraron la elección de nuevos cargos el día 6 de junio pasado.



RADIADORES
AUTOMÓVILES
RADIOAUTO

Venta y reparación. Limpieza de circuitos.
Sistema automático con la máquina LAV, RA, MON
que garantiza la limpieza del circuito al 100 %
en un tiempo récord

PRECIOS ESPECIALES

Marqués de Foronda, 13 (Horta)
Tel. 420 66 29

DRIVE-IN

Zona: HORTA
5 BARRIOS y
SAN ANDRÉS

HORARIOS de
LUNES a VIERNES
de 10 a 1 y de 4 a 6
SABADOS: 9 a 12

SERVICIO ONLINE
HORTA
Tel. 420 79 69
387 21 68

TALLERES

Nilo

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

CLIMAMOTOR

Muntatge i reparació d'aire condicionat,
telefonía i HI-FI Car
c/ Trinxant, 126

Tel. 408 20 58
08026 Barcelona

La Federación propone turnos de descanso

La Federación Sindical del Taxi de Valencia propone, ante el exceso de licencias, turnos de descanso, de un día, para los taxistas. Según los cálculos de esta asociación en València sobran 800 taxis de los 3.000 que hay en la actualidad.

La delegación del Statc en Girona inaugura local

Los taxistas gerundenses afiliados al Statc podrán recibir en mejores condiciones los servicios que este sindicato les ofrece, gracias a la adquisición de un nuevo local.



El nuevo local permitirá mejorar las condiciones de prestación de los servicios

La sede del Sindicat dels Treballadors Autònoms de Catalunya en Girona inauguró local el día 13 de junio. A la inauguración asistió, además de Agustín Hernández, secretario general del Sindicat en Girona, un representante de la dirección de Catalunya y un representante de la Concejalía de Transportes del Ayuntamiento de Girona.

El nuevo local, que se encuentra situado a las afueras de Girona, es una nave que permite ser dividida en des-

pachos, mejor emplazado, y cuenta con una zona de aparcamiento, que evitará los problemas que se producían anteriormente por este motivo. El cambio supone una mejora importante con respecto a la situación pasada, ya que no sólo se trata de un local propio sino que además, por sus características, permitirá mejorar cualitativamente las condiciones de prestación del servicio.

El Sindicat dels Treballadors Autònoms de Catalunya en Girona

es uno de los más importantes de las comarcas gerundenses y con mayor incidencia y el único cuyo ámbito de actuación es exclusivamente el taxi. En la actualidad cuenta con 125 afiliados y, nos dicen con orgullo, "en todos estos años no ha habido baja alguna, excepto por jubilación". La dirección del nuevo local del Statc en Girona es:

Dr. Carles de Bolós, 2 bajos; teléfono (972) 21 92 52.



SALVAT al servicio del taxista

Siempre que veas este símbolo
Acude a su llamada



Para cualquier información, dirigirse a
Julián Sánchez. Tel. 325 25 50

Barna- taxi ofreció servicios especiales a los visitantes olímpicos



La flota de taxis agrupada en Barna-taxi, ofreció, gracias al convenio firmado con Àgil serveis y gestió, servicios específicos a empresas y delegaciones invitadas a los Juegos.

Gracias al convenio de colaboración firmado entre Barna-taxi, emisora de radió taxi del Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya, y Àgil, serveis i gestió, los taxistas afiliados a dicha emisora no han parado de trabajar durante los Juegos Olímpicos de Barcelona 92. Esta flota de taxis ofrecía a los visitantes olímpicos, invitados de empresas multinacionales, equipos de radio televisión y prensa y delegaciones deportivas unos servicios especiales, consistentes en conductor o guía que hablaban distintos idiomas.

El Inglés, el más solicitado

El servicio más solicitado fue, sin duda alguna, en inglés, la lengua de los negocios por excelencia. Entre los clientes se encontraban embaixadas, delegaciones deportivas e incluso una emisora de televisión, que se movía por Barcelona y las sedes deportivas casi exclusivamente con este servicio. La experiencia, según nos comentaba Miguel Tomás, ha sido muy interesante y positiva, una lección para el

futuro.

En un futuro, con la entrada en vigor del mercado único, la competencia en el mundo del taxi se endurecerá, debido a que es muy probable que empresas que ofrecen servicios de taxi de- seen extender su ámbito de actuación. La solución para afrontarla está en ofrecer más y mejores servicios. Si bien es cierto que las emisoras no siempre podrán estar en condiciones de ofrecerlos, y los convenios con empresas del sector terciario, esto es de servicios, puede ser una opción.

27 y 28 de noviembre V Congreso del Statc

Durante los días 27 y 28 de noviembre, se celebrará en Barcelona el Quinto Congreso del Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya. Está previsto que al congreso asistan, además de representantes de las Delegaciones del Statc de toda Catalunya, miembros de la Confederación Española del Taxi, tanto nacionales como europeos, en calidad de invitados. El Congreso tratará los temas habituales: Finanzas y Organización, así como la propuesta sindical para el nuevo período. Se elegirá, asimismo, nueva Ejecutiva

Sede del Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya (Statc), en Barcelona



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

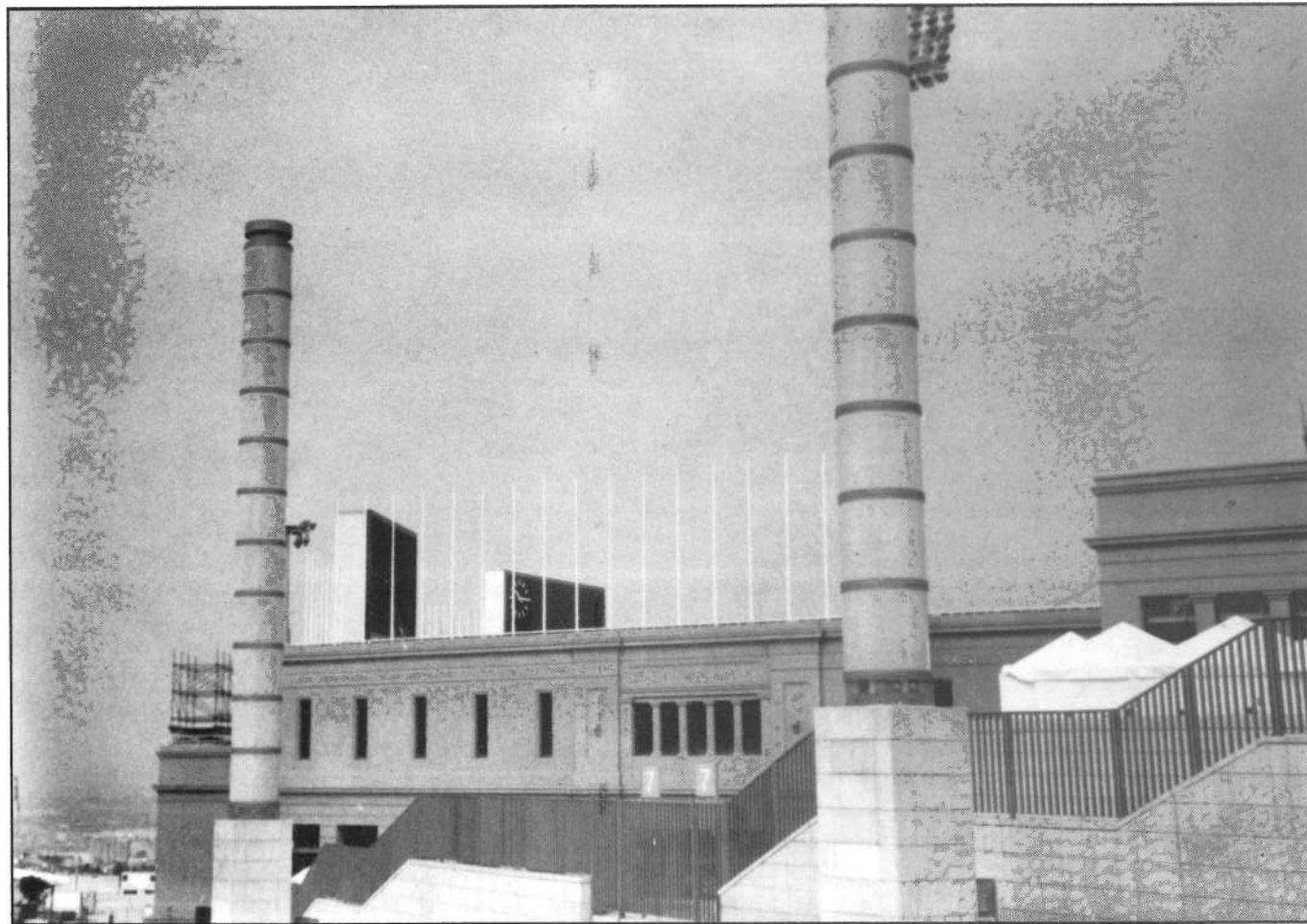
Auto Fuber

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

ABIERTO AL MEDIODIA

El taxi fue marginado como transporte público frente al autobús y el metro

Transcurridos los Juegos Olímpicos de Barcelona 92, se impone un repaso valorativo del funcionamiento del Plan de Movilidad elaborado por el Ayuntamiento de Barcelona, en general, y un recuento de las repercusiones que los Juegos han tenido sobre el sector, en particular.



Los grandes acontecimientos del 92, año que habría de hacer de España una especie de *corte de los milagros*, o han concluido (Juegos Olímpicos) o están a punto de concluir (Exposición Universal), y, poniendo que de *corte* haya quedado algo, lo que es de *de los milagros* nada de nada. Al considerar cómo han repercutido

en cada uno de los sectores, tras cuatro años de pedir esfuerzo, comprensión y paciencia a los ciudadanos y trabajadores de este país, y más concretamente en el sector del taxi, la valoración es negativa *grosso modo*. Para el colectivo del taxi, como para el pequeño comercio, se puede decir que han sido un fiasco, no tanto por

los resultados económicos (que en el caso del taxi han sido discretos) como por no cumplirse las expectativas creadas por la Administración y por el desequilibrio existente entre el esfuerzo demandado y los resultados finales.

El criterio de la Administración res (pasa a la página 18)

Los taxistas informadores olímpicos manifiestan su descontento

La Entitat Metropolitana del Transport (EMT) manifestaba que "este colectivo -refiriéndose al taxista- constituirá, en el curso de los Juegos Olímpicos, uno de los medios de transporte público más importante de la ciudad". Estas afirmaciones se realizaban en la memoria publicada en mayo del año pasado, donde se resumía las actuaciones llevadas a cabo por dicho organismo en el sector del taxi durante los cuatro últimos años. Primera en la frente.

Los informadores olímpicos que asistieron a las clases lo hicieron y lo hicimos entre otros objetivos para instruirnos ante el evento que se nos venía encima, para dar un mayor servicio al ciudadano y además para mejorar nuestra instrucción. En las clases, se dijo que habría personas un mes antes y un mes después de los Juegos. Ya hemos podido ver lo que ha pasado. Segunda en la frente. La tercera ha sido los problemas con los accesos a los centros olímpicos. Un ejemplo: cualquier ciudadano que quería subir al Estadio de Montjuïc en taxi tenía que acceder por la calle Cabanes. Indudablemente, muchos preferían quedarse en plaza España y otros muchos con restricciones de tráfico, mientras que el taxi se quedaba siempre en puertas, sin poder acceder.

Algunas paradas de taxis bien podríamos decir que fueron "arrasadas", un ejemplo claro estuvo en el Princesa Sofa o en la plaza España. Nadie va a dudar de la necesidad de la seguridad pues en el citado hotel

se encontraba alojada la plana mayor del Comité Olímpico Internacional, pero también se podría haber dado una alternativa. La plaza España, como viene sucediendo en cada gran feria, fue un caos; esta vez el doble, por las restricciones de tráfico y por la gran multitud de gente, sobre todo los días de la inauguración y clausura.

Muchos pensamos, y así lo creemos, que el taxi ha sido uno de los grandes marginados en estos juegos olímpicos. Otro ejemplo es que mientras se ha promocionado el autobús y el metro con una gran campaña de publicidad, del taxi no se han acordado.

Así, una tras otra. Las cosas no pueden continuar de esta manera. El único interés que ha tenido la administración en estos Juegos Olímpicos ha sido que hubiera la denominada "paz olímpica". De ahí, las numerosas reuniones que se han realizado entre la administración y los sindicatos ante los rumores que existían en el colectivo del taxi de una huelga pocos días antes de la celebración de los Juegos.

La administración creó unas expectativas falsas. No digamos el alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, quien llegó a decir más o menos, pocos días antes de la inauguración del evento, que los taxistas nos podríamos ir de vacaciones porque no nos necesitaba en los Juegos Olímpicos. Ya se vio. Mientras los *Toledos* iban hacia arriba y hacia abajo, moviéndose libremente, el taxi quedaba frenado. Algunos compañeros han comparado esta situación con la de Nueva York donde existen los taxis denominados *chicanos*, los amarillos y los blancos. Los primeros

hacen la ciudad y se *patean* todas las calles, mientras que los blancos permanecen en las puertas de los hoteles.

Ah!, por cierto, hablando de los hoteles, la Administración todavía no ha resuelto el tema de las propinas que facilitan algunas emisoras de radio a los conserjes a cambio de buenos servicios. Decimos que no lo ha resuelto, porque con los informadores olímpicos se ha repetido la historia. Los servicios para los informadores olímpicos no pasaban por el número de teléfono que existía para tal fin, sino por otros números. La Administración lo sabía y ahí se quedó el tema.

Las cosas no pueden continuar de esta manera. Hay que plantear unas soluciones para el sector del taxi. Ahora ya estamos en el después de los Juegos, otra fecha importante. Vista la situación económica general del país, no creemos que el taxi esté excluido y no se resienta. De hecho, llevamos todo el año resentidos. Está muy bien que se realice una campaña para la normalización lingüística dentro de los taxistas y se realicen unos cursillos de catalán, pero ¿han pensado las autoridades si tendremos tiempo para realizar estos cursillos si cada vez necesitamos más horas para obtener una recaudación un poco digna?

Un grupo de informadores olímpicos

(Viene de la página 16)

respecto a la función a desempeñar por el taxi durante la celebración de los Juegos Olímpicos de Barcelona se basó en considerar el taxi "servicio privado", ignorando el segundo término de la definición de dicho servicio "de uso público". Ateniéndose a esta definición mutilada, el taxi fue discriminado tanto en la campaña de promoción del uso de transporte público, que sólo consideró como tales el metro, los autobuses y Ferrocarriles de la Generalitat (posteriormente, ante las protestas del sector, se añadió el servicio del taxi), como en el diseño del Plan de Movilidad que el servicio de autobuses tenía acceso directo por M^a Cristina a las instalaciones deportivas de Montjuïc, al taxi se le obligaba a dar todo un rodeo por Cabanes, con el consiguiente perjuicio para el usuario que veía cómo le aumentaba la carrera sin entender el porqué. La medidas de seguridad obligaron a eliminar algunas paradas de taxi, pero no se pensó en crear otras allí donde muy pronto se demostró que eran necesarias: Villa Olímpica, residencia de los periodistas, Fundació Miró, plaça d'Espanya..., el problema de los accesos fue otro de los escollos: aunque el Plan de Movili-



El incumplimiento de acuerdos como que el taxi podría acceder a las instalaciones olímpicas, creó mal ambiente en el colectivo.

dad decía, textualmente: "los taxis tendrán acceso a las zonas restringidas, igual que otros transportes públicos", en la práctica parece ser que no se tuvo en cuenta ya que los primeros días de los Juegos la Guardia Urbana impedía el acceso, hasta que, tras una reunión con los responsables del

Ayuntamiento, ante las protestas masivas de los profesionales hubo de revocar la orden. Otro de los problemas surgió al cerrar al tráfico, por cuestiones de seguridad, la zona de Poble Sec. En este caso los más perjudicados por las restricciones fueron los residentes del Poble Sec, ya que el

taxista no podía encochar ni desencochar en la zona, cerrada al tráfico privado no residente, la posibilidad de que el pasaje sí lo fuese no se tuvo en cuenta.

Y nos estamos refiriendo únicamente a aspectos de diseño. Luego están los relacionados con el incumplimiento de las promesas y expectativas creadas.

Durante cuatro años se pidió reiteradamente al sector un esfuerzo de preparación profesional, para lo que se crearon los cursos de Informador Olímpico, con la perspectiva de que fuesen taxistas quienes condujesen una parte importante de la flota reservada a la familia olímpica o los autobuses que trasladarían los equipos de la residencia a las instalaciones deportivas.

Los que los siguieron, renunciaron a su día a fin de poder asistir a ellos. Inversión totalmente inútil: para los taxistas, porque los cursos versaban sobre aspectos olímpicos: historia del olimpismo, características de los estadios donde se celebrarían las com-

peticiones, etc., y una vez finalizado el evento de nada les sirven sus conocimientos; y para los Juegos porque, como todos saben ya, los Toledo de la familia olímpica fueron conducidos por voluntarios y se contrataron autocares de todo el Estado con conductor incluido para el traslado de los equipos. El resultado también es conocido: los voluntarios se aburrían porque no eran solicitados sus servicios con la frecuencia que esperaban (muchos no llegaron ni a salir), y algunos desertaron al poco tiempo; los conductores de los autocares, al no conocer el área metropolitana, se perdían, etc. Una imagen muy poco seria.

Por otra parte, se pidió a los sindicatos que los taxistas modificasen la previsión de vacaciones e incluso que renunciasen a los dos días de fiesta mientras durasen los Juegos, a fin de poder hacer frente a la sobredemanda prevista. Dado que la previsión de visitantes, cifrada en de 250.000 a 400.000 personas por día, no se cum-

plió, el resultado fue la saturación de la oferta de autotaxis.

No bastan las buenas palabras

Con anterioridad a los Juegos, la Administración no dejó de expresar su buena voluntad con frases como "el taxista es la primera imagen que muchos ciudadanos tienen de Barcelona" o "el taxi podrá llegar a escasos metros del lugar donde se celebren las pruebas deportivas". Pero una buena imagen no se consigue poniendo restricciones al ejercicio de la profesión, y en cuanto a lo segundo, ya se ha visto.

En conclusión, podemos decir que la desconfianza y descorazonamiento del taxi ante la falta de previsión, por un lado, e incumplimiento manifiesto de las promesas, por otro, están del todo justificados.

No vale escudarse en que no se cumplieron las expectativas de visitantes, otros muchos factores, que sí podían ser previstos, los refuerzan.

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 al una 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, arantizan nuestros trabajos y servicios



El malestar entre los taxistas por la actuación del Ayuntamiento durante los Juegos se hace patente en la desconfianza hacia la institución

Hablamos con

Las taxistas del Statc: «Desearíamos más colaboración de los compañeros»

En los locales del Sindicat dels Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya, entrevistamos a tres mujeres taxistas y una aspirante. Todas ellas coinciden en señalar que les gusta la profesión que ejercen y a la que llegaron por diferentes caminos.

El taxi es una profesión ejercida hasta hace pocos años fundamentalmente por hombres ¿Por qué habéis elegido esta profesión?

Los motivos son muy diferentes: unas hemos llegado porque nos habíamos quedado sin trabajo y ante la disyuntiva del paro nos planteamos hacer el taxi; otras porque habían tenido relación anteriormente con el mundo del taxi bien, porque tenía un hermano taxista o porque su propio compañero lo era y otras por pura vocación.

¿Os encontráis actualmente con actitudes reticentes o de desconfianza por parte de los clientes?

En general no, pero todavía te encuentras con casos de gente, hombres y mujeres, que levanta la mano para pararte y se vuelve atrás cuando ve que eres una mujer. Aunque también hay quien alaba tu forma de conducir.

Y los taxistas, ¿cómo reaccionan, qué tipo de relaciones mantenéis con ellos?

En general la relación es buena, aunque sería de desear que colaborasen un poco más. Todavía existen, sin embargo, algunos que cuando te ven conducir el taxi te sueltan eso de "mujer tenías que ser" etc. Pero insisto, la relación es buena, te tratan como a un igual en su mayoría.

¿Cuál es el perfil de la mujer taxista?

En general se trata de una mujer de unos 30 años, casada..., este perfil empieza a cambiar, hoy ya nos encontramos con



Un momento de la entrevista: «No cambiaría mi profesión por ninguna otra», dicen muy convencidas.

mujeres jóvenes que eligen el taxi como profesión, asisten a los cursos de formación de taxistas, etc.

¿Cuál es vuestro ámbito de trabajo, exclusivamente la ciudad o conocéis a alguien que trabaje en carretera?

En general es la ciudad. La mayoría de los taxis que trabajan en carretera o en zonas rurales los conducen hombres. Mujeres taxistas las hay en las grandes ciudades.

¿Qué ventajas le encontraréis a esta profesión que no veáis en otra?

Fundamentalmente la libertad de horarios, es lo más importante sobre todo para las que tenemos críos.

¿Animaríais a otras mujeres a elegir el taxi como forma de vida?

Sí, desde luego, no cambiaríamos nuestro trabajo por nada.

Animaríamos sobre todo a las mujeres que estén casadas por la ventaja de los horarios.

¿Y sindicalmente, estáis organizadas?

La verdad es que no, es bastante difícil, has de ser muy valiente. Aunque haya reivindicaciones específicas como la baja por maternidad, por ejemplo. Para empezar a luchar por estas reivindicaciones has de ser muy valiente porque en el sindicato la afiliación de mujeres taxistas es baja.



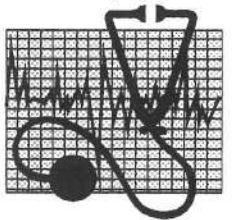
ofrece
a sus afiliados

Gestión y asesoramiento sobre



transporte en general:
matriculación y transferencia de vehículos
obras públicas y urbanismo
instituciones

seguridad social:
altas y bajas de autónomos y empresas,
cobros de autónomos por banco,
jubilaciones, bajas por enfermedad...



hacienda:
altas y bajas de licencia fiscal,
declaración y trámite de IVA,
declaraciones de renta...

y, además...
seguros de automóviles, contratos de trabajo,
todo lo relacionado con asalariados del taxi...

Delegaciones en toda Catalunya
Infórmate en tu población o llamando al (93) 300 23 14

Reunión en Quebec sobre la reglamentación del taxi

La ciudad canadiense de Montreal será el punto de encuentro de la Conferencia internacional sobre reglamentación del transporte por taxi y limusina, convocada por el Ministerio de Transportes de Norteamérica y la Asociación canadiense de autotaxi. Los temas a tratar durante los tres días que dura la conferencia, según el programa presentado por los organizadores, abarcan aspectos fundamentales del transporte por taxi.

Características particulares de la reglamentación del taxi en la provincia del Quebec y Montreal; Bases económicas para la reglamentación del transporte por taxi y limusina; Necesidad de abrir el diálogo con la industria del taxi; Reglamentación versus no reglamentación a) *La experiencia norteamericana*; Reglamentación versus no reglamentación b) *La experiencia europea*; La formación del taxista; La seguridad en el taxi; El taxi y los servicios de aeropuerto; El taxi para el transporte de personas con discapacidades: extensión y mejora de la oferta. El objetivo fundamental que persigue la conferencia es el de garantizar desde la autoridad competente la calidad y el control del servicio, a partir de un conocimiento exhaustivo del complejo mundo del transporte por autotaxi.

El transporte de personas con discapacidades

Uno de los temas que recoge la conferencia hace referencia a la necesidad de extender y mejorar el transporte de personas con discapacidades. La formación del taxista adquiere aquí una especial importancia, el aprendizaje sobre técnicas y actitudes que ayuden a aumentar el confort y seguridad

INTERNATIONAL CONFERENCE
ON TAXI REGULATION
Montreal, September 28, 29 and 30, 1992

Cartel anunciador de la Conferencia internacional sobre la reglamentación del taxi, que se celebrará en Montreal los días 28, 29 y 30 de septiembre.

dad de estos pasajeros motivaron al Ministerio de Transportes canadiense a ofrecer unos cursos de formación para taxistas, a fin de que éstos conozcan la realidad y características especí-

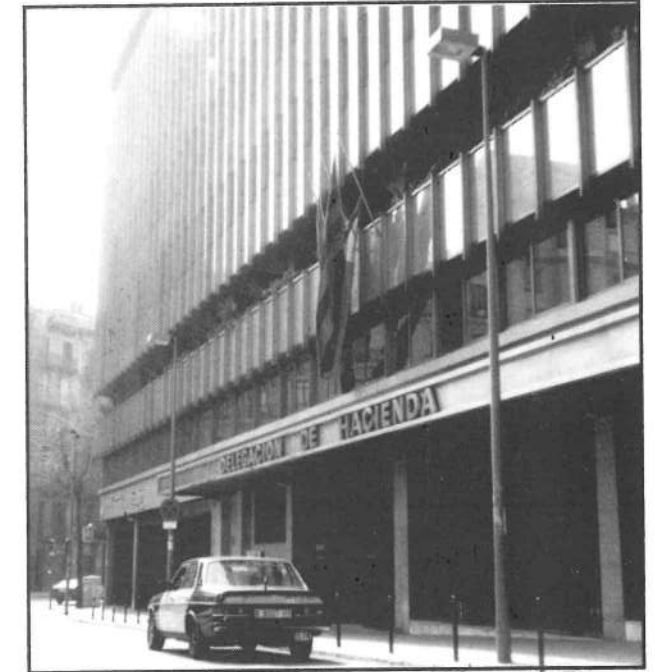
ficas de las personas con movilidad reducida. Se trata de un primer paso para que la accesibilidad al transporte por taxi a todo tipo de pasajero sea una realidad.

Impuesto sobre Actividades Económicas

El Impuesto sobre Actividades Económicas del Ayuntamiento, que equivale a lo que era la licencia fiscal, ha quedado fijado en 12.000 pesetas anuales, para el sector del taxi.

Esta cantidad ha sido posible fijarla gracias a las negociaciones que se llevaron a cabo en Madrid entre la Confederación Española del Taxi y el Ministerio de Hacienda en el mes de enero pasado. Las negociaciones se enmarcaron dentro del conjunto de temas relacionados con el nuevo sistema fiscal que se viene aplicando para el año 1992.

El monto anual del Impuesto sobre Actividades Económicas, un impuesto de carácter municipal, se negoció con Hacienda en enero pasado



taxímetros Barcino®

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:

itax.s.a **taxitronic** ®

**MONTAJES: TAXÍMETROS - RADIO TELÉFONOS - TELÉFONOS
RADIOCASSETTE - ALARMAS**

ELECTRICIDAD AUTOMÓVIL

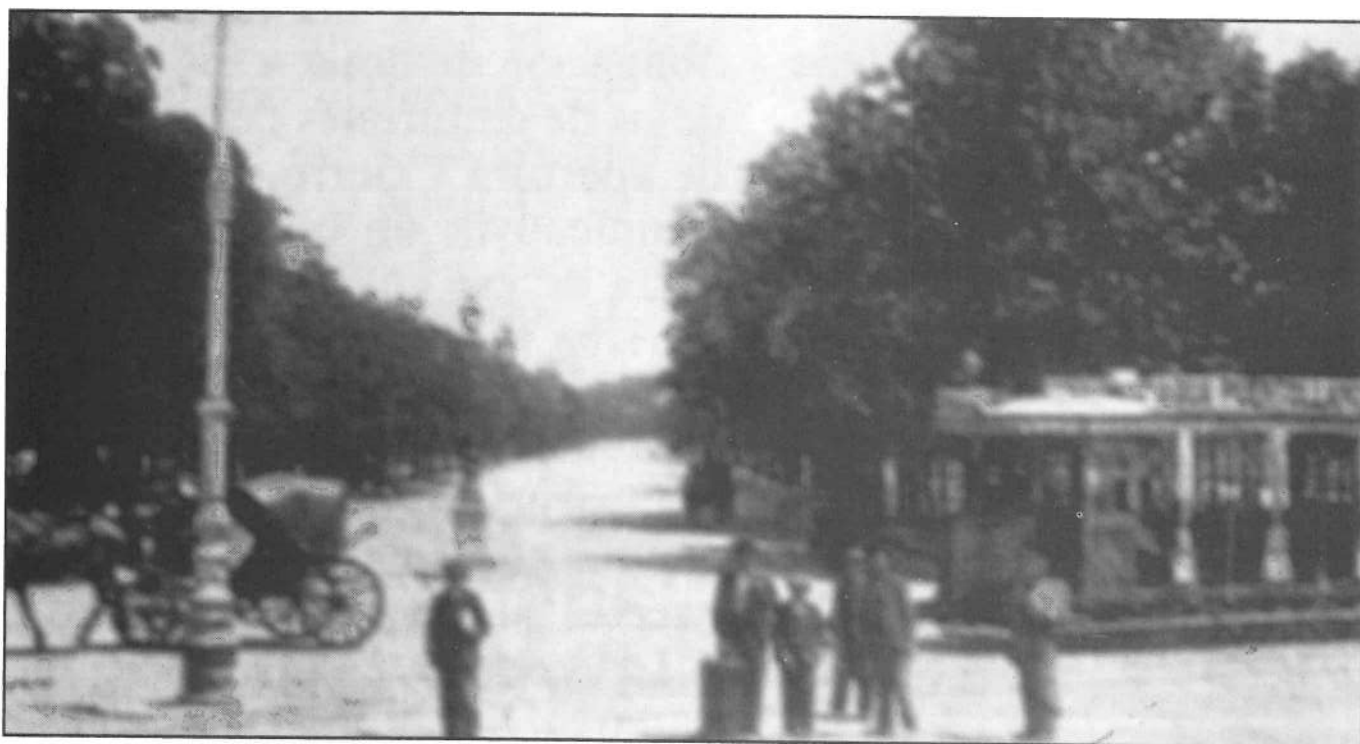
Lepanto 217-219
(entre Aragón y Enamorados)
Telf: 447 15 61 - 08013 BARCELONA

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

De diligencias, tartanas y berlinesas

EL TRÁFICO DE ANTAÑO (Y 2)

Con esta segunda parte, concluimos con los artículos que sobre el tráfico de otros tiempos publicó la revista Tráfico.



Las primeras normativas regulando la circulación de coches y carruajes aparecen a finales del XVI y primeros del XVII. Durante los gobiernos de Felipe II y Felipe III se dictan órdenes para que las personas que circulen por los caminos lo hagan en coches de caballos de cuatro ruedas, "y que los dichos caballos sean todos suyos propios del dueño cuyo fuere el tal coche o carroza, y no agenos ni prestados". Esta prohibición se amplía posteriormente a dos nuevos carruajes aparecidos a fines del XVI, denominados carromatos y carros largos, cuyas características resume la ley publicada el 31 de diciembre

de 1593: "Se han introducido los que llaman carricoches, con dos caballos, mulas o machos, y con cuatro ruedas, las dos pequeñas debaxo de la caja y otras dos grandes de fuera, y otros algunos con tres ruedas, una debaxo de la caja y dos de fuera". La prohibición de andar en coches que no tengan cuatro animales de tiro se levanta en el año 1600, debido a los múltiples problemas que ocasionan, principalmente en las ciudades, donde se repiten a diario los atropellos y accidentes por la gran velocidad a la que circulan. En 1611, una pragmática se refiere a la circulación de mujeres sin licencia y a las limitacio-

nes impuestas para vender o ceder el carruaje. El primer apartado, que puede resultar hasta paradójico por su contenido dice así: "Que ningún hombre puede andar en coche de rua (camino) en ninguna ciudad, villa o lugar de estos Reynos sin licencia nuestra; pero permitimos que las mugeres puedan andar en coches, yendo en ellos destapadas y descubiertas, de manera que se puedan ver y conocer", y añade "que los coches en que anduvieren sean propios y de quatro caballos, y no de menos, y permitimos, que las dichas mugeres que quisieren, yendo desatapadas y tendo las dueñas del coche en ellas".

Además, en el interior de los coches también pueden viajar las hijas, criadas y personal relacionado con la familia y el servicio doméstico de la casa. Para vender o "trocar" el coche, el dueño ha de tener el oportuno permiso del presidente del Consejo. Otro punto de la ley hace referencia a la prohibición de circular "en coche ni carroza, ni en litera ni en silla" a la mujer que ejerza la profesión más antigua conocida o, como la ley detalla, a la "que públicamente fuere mala de su cuerpo y ganare por ello".

De la silla de manos a la diligencia

Entre 1750 y 1850, el parque móvil se multiplica en España debido, principalmente, al cambio social experimentado con la subida al trono de la dinastía borbónica. Como consecuencia de ello, mejoran las infraestructuras básicas del país, como los caminos y calles. Hasta entonces, el transporte más utilizado es el carro, la carreta y el lomo del animal. Los únicos vehículos de cierto lujo que transitan por los malos caminos de España durante los siglos XVI y XVII son la silla de manos, un asiento entre dos varas conducido por dos hombres, y la litera, igual que el anterior guiado por dos mulas.

La principal "oferta" de coches aparece en los siglos XVIII y XIX. Entre los de pequeña capacidad y paseo, destaca la *berlina*, uno de los más populares durante los gobiernos de Carlos III, Carlos IV y Fernando VII. Debe su nombre a la capital alemana y es un carruaje muy variado: de dos, cuatro y seis plazas tirados por dos, cuatro y seis caballos. Otros populares coches son la *calesa*, de origen centroeuropeo, vehículo ligero de cuatro ruedas; el *cabriolet*, de dos



El primer Reglamento de Tráfico lo aprobó Alfonso XIII en 1918

Circulación: de la izquierda a la derecha

Lo firma Alfonso XIII en San Sebastián el 23 de julio de 1918. Nadie mejor que el rey, tan aficionado al mundo del automóvil para dar luz verde al primer "reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España". Era el primer texto que articulaba y regulaba el tránsito de automóviles por las carreteras. Hasta entonces, cada ciudad dispone de su propio reglamento ajustado a las características urbanas de la población, mientras que en las vías interurbanas había que hacer caso de los reglamentos de policía y conservación de carreteras. Se empezaba a poner orden a la anarquía circulatoria reinante en España. Nadie sabía muy bien todavía cómo se circulaba ni por dónde. Tal es así que el artículo 12 "aclaraba" que "los automóviles circularán por las vías públicas, llevando su mano derecha, excepto en los términos municipales de aquellas ciudades cuyos Ayuntamientos hayan adoptado disposiciones especiales; debiendo en tales casos establecerse a distancias convenientes señales indicadoras de los puntos en que se haya de cambiar de mano". Uno de esos ayuntamientos fue el de Madrid que, hasta 1924, alternó la circulación dentro de su término municipal por ambos lados: por la izquierda en las vías de carácter municipal y por la derecha en los caminos y carreteras estatales. La cosa no podía seguir así y el 24 de marzo de 1924 un bando del gobernador civil pone fin a esta paradójica y peligrosa situación. Pero algunas cosas no han cambiado tanto como parece; otras, en cambio, sí: como las 10 pesetas que había que pagar por el examen de conducir de 1ª clase o las iniciales de las matrículas de algunas provincias como Albacete (ALB), Cáceres (CAC), Castellón (CAS), Segovia (SEG), Teruel (TER) o Baleares (BA). Después de este reglamento vinieron otros, como el de circulación de vehículos con motor mecánico de junio de 1920 y los de circulación urbana e interurbana de julio de 1928 y septiembre de 1934. Este último ha pasado ya a formar parte de la historia de circulación



Todas las fotografías están extraídas de la revista *Tráfico*.

o diez personas. La *galera* es otro de los carruajes que en el siglo XIX cruza los caminos de España: recorre unos 40 kilómetros diarios, pueden viajar hasta 20 personas y es arrastrado por ocho mulas; es, sin duda, el medio de transporte más económico de la época. Otro coche de amplía

capacidad es la *góndola*, capaz de transportar de doce a catorce personas, tirado por siete u ocho mulas. El *ómnibus*, en cambio, es un carruaje especialmente preparado para recorridos urbanos. A mediados del siglo pasado se introdujo en Madrid. En principio fue un carruaje de ocho plazas tirado por cuatro o cinco animales

y, posteriormente, se adapta a las exigencias de la ciudad, siendo demandado para el traslado de aficionados a grandes espectáculos públicos: "A dos reales al patíbulo", "a cuatro reales a la Puerta del Sol", "a dos reales a los toros"... , voceaban los empleados. La silla-correo o de posta, además de trasladar la correspondencia, admite pasajeros y equipajes. Es el medio de viajar más caro, pero también el más elegante y rápido. Y llegamos a la *diligencia*, el más pintoresco del siglo pasado. Es un coche de cuatro ruedas que, con el paso del tiempo y la llegada del ferrocarril, evoluciona ajustándose a las necesidades de la época. La aparición de este carruaje supone una revolución en el transporte por carretera. Puede trasladar hasta 20 viajeros y dispone de cuatro clases de asientos: berlina, interior, rotonda e imperial. Para Alejandro Dumas, la diligencia española es la mejor de todas cuantas surcan los caminos de Europa.

AÑO 1867				
	En Madrid	En Sevilla, Cadiz, Barcelona, Málaga y Valencia	En las demás capitales de provincia, puertos habilitados y poblaciones de más de 15.000 habitantes	En los demás pueblos
	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Caballerías de regalo no destinadas al tiro	10	8	6	3
carruajes de lujo				
Coches de dos ruedas: cada uno	16	12	8	4
Coches de cuatro ruedas: cada uno	20	16	12	8
tartanas, carros y demás vehículos análogos				
Coches de dos ruedas: cada uno	10	6	4	3
De cuatro ruedas: cada uno	12	8	6	4

De cómo se viajaba en el siglo pasado

Qué pensaría el escritor José María Blanco White al conocer que el trayecto entre la Villa y Corte y la capital del Guadalquivir se hará en apenas tres horas, gracias al moderno TAV (Tren de Alta Velocidad), cuando él lo realiza en doce días.

En una de sus *Cartas de España*, comenta sobre un viaje que realiza de Sevilla a Madrid: "Se suele hacer en pesados carruajes tirados por seis mulas y dura de diez a doce días. El mayoral forma una partida de cuatro personas, y él mismo fija el día y la hora de salida, dispone la longitud de las etapas, señala la hora de levantarse por la mañana e incluso cuida de que los viajeros oigan misa los domingos y fiestas de guardar..."

Hasta entonces los servicios regulares de viajeros hacían honor al término: eran regulares donde los había, que no eran muchos, por cierto. Cuenta Pascual Madoz, en su libro *Madrid*, que la solución la frenaba un círculo vicioso: "Por falta de viajeros no había medios de comunicación y por falta de estos medios no había viajeros." En 1816 se crea la primera línea de diligencia entre Barcelona y Valencia, claro está que después vendrían otras que comunicarían poblaciones tan importantes como Madrid, Zaragoza, Sevilla, Irún, Murcia, Badajoz, Granada, La Coruña y Bayona. Paralelamente a estas líneas, prestan servicio las sillas-correo, transporte rápido y caro que recorre también las principales ciudades de la Península.

Pero, sin duda, el medio de transporte más aventurero y arriesgado de todos cuanto circulan por los caminos de España es la *galera*. En su interior se agolpan bultos y personas de escasa

economía, conocedores de la incertidumbre de su destino final. La mala suspensión de los coches, la rigidez de las cajas, los vaivenes del camino y el débil suelo de esparto del interior de los carruajes hacen del viaje una odisea inolvidable.

Para hacer menos penoso el recorrido y pasar mejor el rato era frecuente ver, colgados del interior de la galera, embutidos y otras viandas para llenar

la barriga de los pasajeros.

La mayoría de los carruajes proceden de un reducido número de talleres y fábricas asentados en Madrid y Barcelona.

El Gran Taller de Coches de Recoletos, abierto en 1845 en Madrid, es la principal factoría. Allí, muy cerca de la madrileña plaza de Colón, se fabrican coches de alquiler,

En 1926 se aprueba la norma de preferencia de paso a la derecha

El tráfico a principios de siglo

Hasta el inicio de la Segunda Guerra Mundial, la mayoría de las medidas ejecutadas en Norteamérica y Europa fueron paralelas y coetáneas. Roma, Viena, París, Londres, Nueva York, Varsovia, Berlín, Milán, Lyon y, por supuesto, Madrid comienzan a eliminar la circulación de tranvías de los centros antiguos, sustituyéndolos por autobuses. En las ciudades de centros viejos, la congestión circulatoria era tal que se hacía preciso limitar el tráfico tranviario debido a las estrecheces de las calles y al rápido aumento del tránsito de automóviles particulares y de alquiler. Los años 20 y 30 sirvieron como campos de prueba y experimento para las primeras medidas. París por ejemplo experimenta la regulación circulatoria en cruces con señales luminosas: consiste en una luz roja que indica parar y un timbre que autoriza a los conductores a reanudar la marcha. Un sistema peligroso que, en opinión de los técnicos, puede ser causa de accidentes en caso de que la luz roja no se encienda por avería. En Madrid, el sistema empleado, instalado en 1926, es el actual: la combinación de colores.

En abril de 1926 se aprueba la preferencia de paso a los vehículos que

salen por la derecha; en marzo de 1931 la Convención de Ginebra aprueba la unificación y homologación de las señales de tráfico y medidas como la circulación giratoria en las plazas y la eliminación del giro en diagonal en los cruces, el sentido único en las calles, la organización de cuerpos de guardia urbana, la regulación del estacionamiento de los coches de alquiler y privados y la seguridad vial de los peatones en los puntos con obras en la vía pública.

Según un estudio, en 1930 había en Estados Unidos un automóvil por cada cinco habitantes; en Francia e Inglaterra, uno por cada 50; en Alemania, uno por cada 200; y en España, uno por cada 1.200 habitantes. En nuestro país había matriculados en 1927 un total de 26.700 automóviles.

Una curiosa estadística dada a conocer en el Primer Congreso Municipal de Circulación celebrado en Madrid en enero de 1933, indica que en París se perdían al año en problemas de tráfico más de 1.000 millones de francos. Entonces la capital gala disponía de un parque automovilístico de 182.000 coches y 24.000 taxis, además de los 100.000 vehículos del área metropolitana.

Sobre ruedas

transporte de viajeros, de lujo y paseo y también carruajes para la Casa Real, que se había quedado sin su propio taller debido al incendio que, en agosto de 1800, sufrió el Real Taller de Coches del Buen Retiro.

Talleres de hacer coches

Tal fue la proliferación de coches desde mediados del XVIII hasta mediados del XIX que, en 1776, contaba la capital con 78 maestros de hacer coches y cincuenta años más tarde había censados 29 talleres. En la Ciudad Condal, en cambio, se fabrican parte de las diligencias encargadas de realizar los trayectos a Madrid y Valencia. Los precios de los coches grandes oscilan entre los 30.000 y 33.000 reales y el de los coches pequeños entre los 18.000 y 26.000 reales.

Los primeros impuestos sobre carruajes y caballerías de lujo se

AÑO 1895			
POBLACIONES DE 100.000 O MÁS HABITANTES			
Por cada carruaje.....	80		pesetas
Por cada caballería.....	30		pesetas
POBLACIONES DE 20.001 A 99.999 HABITANTES			
Por cada carruaje.....	40		pesetas
Por cada caballería.....	15		pesetas
LAS DEMÁS POBLACIONES			
Por cada carruaje.....	20		pesetas
Por cada caballería.....	7, 50		pesetas

instauran en tiempos de Carlos II, pero su vigencia dura poco debido a la dificultad para su cobro. Un siglo más tarde, Carlos IV retoma el proyecto y lo manda ejecutar en otros términos. En 1808, el Estado recauda por este concepto dos millones de reales. En 1867, la ley de presupuesto restablece ambos impuesto con carácter general. En 1895 se modifica el criterio de dividir el impuesto por ciudadanos y se distribuye por poblaciones, según el número de habitantes, y quedan

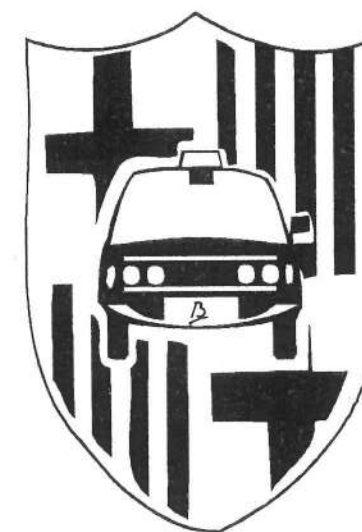
establecidos los nuevos precios. Quedan exentas del pago las caballerías destinadas simultáneamente al arrastre de carruajes y labores del campo. El propio texto aclara que se consideran carruajes de lujo "los que sirvan para la comodidad, recreo u ostentación de sus poseedores". Los ayuntamientos, por su parte, pueden recargar este impuesto un 100 por 100.

Publicado en Tráfico núm. 75, marzo 1992

AÑO 1816												
LÍNEAS	CLASE DE		leguas que corren	FRECUENCIA DE				HORAS				
	Servicios	Carruajes		Berlina	Interior	Rotonda	Cipé	En marcha	De descanso	De salida	De entrada	
Madrid a Valencia.....	Alternado	Coche de 8 plazas	65 32	455 217	406 182	340	- -	59 22	16 1	8 mañana 8	5 tarde 5	
-Valladolid	Alternado	Góndola de 15	89	530	440	156 360	-	66	7	mañana 3	tarde 7	
Sevilla	Diario	Góndola de 15	68	440	300	-	-	46	9	tarde 7	tarde 4	
Granada	Alternado	Gondoleta de 11	57	227	257	225	-	38	3	mañana 7	tarde 2	
Zaragoza	Diario	Góndola de 15	98	540	460	380	380	58	7	mañana 7	tarde 12	
Bayona	Diario	Góndola de 15	12	50	40	24	-	8	2	mañana 6	noche 4	
Toledo	Alternado	Gondoleta de 11	14	75	60 224	45	-	10	2	mañana 6	tarde 5	
Segovia	Alternado	Gondoleta de 11	57	270	100 30	-	130	35	16	mañana 11	tarde 2	
Zaragoza a Payona	Alternado	Góndola de 9	22	110	-	-	-	11	1	mañana 4	tarde 5	
Valladolid a Burgos	Alternado	Gondoleta de 9	10	40	-	-	-	7	-	mañana 7	tarde 2	
Vitoria a Bilbao	Alternado	Gondoleta de 9								mañana	tarde	

ENGÁNCHATE A

BARNA



TAXI

POR 5.000 PTAS. MES

Camarón: la presencia del duende

"CADA VEZ QUE LO RECORDEMOS VOLVEREMOS A SER INMORTALES.
CAMARÓN HA MUERTO Y NO HA MUERTO." (Félix Grande)

Ninguna frase define mejor el sentimiento de los que admiramos al cantaor que la que encabeza este breve homenaje.

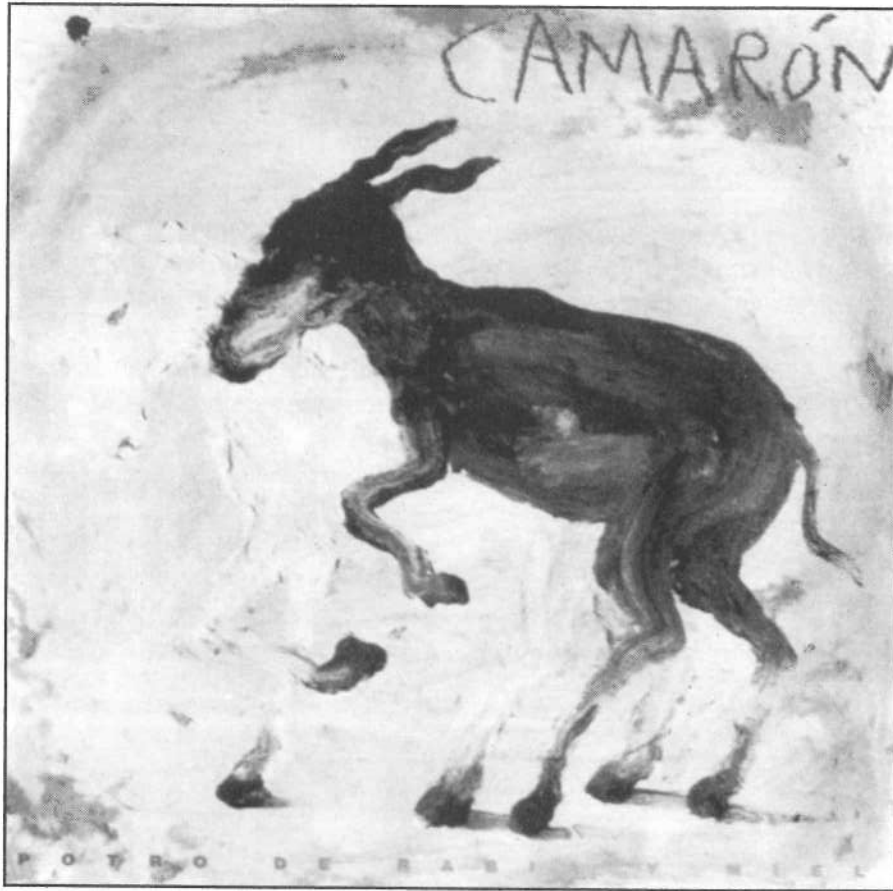
Sabemos que Camarón ha muerto porque más allá de haberlo leído en los diarios, el sentimiento de orfandad, el vacío que nos deja su ausencia son reales; pero también sentimos su presencia, dolorosamente unas veces, con rabia otras, pero su presencia al fin y al cabo, cada vez que lo escuchamos.

Camarón no sólo revolucionó el cante, que es mucho, sino que, además, hizo amar el cante a muchos que si no fuese por él difícilmente hubiésemos llegado a amarlo. Lo popularizó sin concesiones, sin restarle pureza, simplemente haciéndolo suyo.

La *soleá*, la *bulería*..., todos los sonidos se revisten con Camarón de un dramatismo que pareciera que muere de amor y de dolor. En ningún caso fue un mero intérprete del flamenco: lo hizo suyo; él es el cante, de ahí su grandeza, el prodigio que se hace realidad muy de tarde en tarde, de ahí su genio inimitable, de ahí su presencia.

No cantaba, vivía cada grito, cada nota, hiriente y dolorosamente, con el dolor que sólo quien se sabe otredad (y de esto el pueblo gitano sabe, y mucho), puede expresar.

Desde la honestidad que le caracteriza, su arte es un monumento a la condición humana, un homenaje al perdedor, pero también un arrebató de coraje contra la fatalidad, contra el negro destino, el *sino*, al que se le hurta un



Portada del último elepé de Camarón de la Isla *Potro de rabia y miel*

instante de belleza, de eternidad.

Escucharle es trasladarse más allá del tiempo, es volverse por un momento inmortal. Este y no otro es el duende. El duende que abre, en palabras de Federico García Lorca "las últimas habitaciones de la sangre".

Discografía básica

De los más de 22 elepés que deja editados los más carismáticos y significativos son:

La leyenda del Tiempo. (1979)

Te lo dice Camarón (1981)

Soy Gitano (1989)

Potro de rabia y miel (1992)

Son también significativas: *Dicen de mi*, *Mare Rosa*, *Homenaje a Chaqueña*, *Soy fragüero*, *Bulerías de la Perla*, *La vara de los chalanés*, *Un tiro al aire...*

Rosa G

Quando el ciudadano se queja

A uno que siempre va pensando, y a veces cabizbajo, le viene al pensamiento que es bien cierto que nuestro país sigue basado en la famosísima leyenda universal de Don Quijote de la Mancha. Cervantes, el genial Cervantes, fue un gran observador de nuestra idiosincracia que describió con toda nitidez y acierto nuestra vida cotidiana, nuestra manera de ser, y yo creo que desde entonces no han cambiado demasiado las cosas.

Aquí siempre hacemos las cosas de cara a la galería, tener una buena fachada es lo que interesa y lo más importante, lo demás: es igual. ¿Que por qué digo esto? Pues sencillamente por los momentos de euforia de grandeza que estamos viviendo en nuestro país. La *Expo* en Sevilla; las Olimpíadas en Barcelona; Madrid, capital de la Cultura y el polémico y famoso tren de alta velocidad (AVE) hecho exclusivamente para los que tengan el bolsillo lleno o les cuesta poco llenarlo.

Estamos espantando al mundo con tanta grandeza. Según acabo de oír en una emisora de radio, somos el país décimo tercero en renta per cápita, o sea de los de la cola. Por lo tanto, quiere esto decir que no somos de los más ricos. También tengo entendido que con estos *tinglados* nos hemos gastado (o se han gastado) más de tres millones... y algunos ceros más, esto es lo que nos dicen oficialmente.

A mí todo esto me da una inmensa alegría. Que seamos los mejores. Yo también he luchado toda mi vida por la prosperidad, por el progreso. No

soy ningún retrógrado. Ahora bien, a cambio de qué y a qué precio. Ah! esto es otro cantar. Y aquí es donde yo quiero ir a parar. Como jubilado me dan más ganas de llorar que de reír, porque pienso que algunos de los dineritos que me sacan, de los pocos que tengo, habrán tenido que ir a cubrir algunos de esos inmensos gastos y, por si alguien no lo sabe, le diré que los jubilados con esposa (que en nuestro país somos muchos miles) que cobramos el salario mínimo interprofesional de 53.163 pesetas al mes (los viudos cobran menos). Así pues, vemos con muy malos ojos este despilfarro de miles y miles de millones y lo sentimos como una burla macabra a nuestra supervivencia en los últimos años de nuestra vida.

No hace falta decir nada sobre los miles y miles de personas que las están pasando *canutas* en el gran colectivo de parados ¿Qué dirán los jubilados y parados andaluces, por ejemplo, si comparan la inmensa grandeza de la *Expo* con sus miserias? ¿Podrán entrar a ver la *Expo* pagando 4.000 pesetas de entrada, de 6.000 a 7.000 por una comida regular y 10.000 por dormir en una pensión de lo más modesta? Y no ya los andaluces que lo tienen más cerca, sino ¿y el resto de la Península? Qué dirán los pobres, obligados a hacer largas colas en la Seguridad Social y a esperar años incluso para intervenciones quirúrgicas. Qué los centenares, por no decir miles, de pequeñas empresas y comercios que apenas si aguantan a trancas y barrancas, debido unos a la

descapitalización, cargas sociales, contribuciones, IVA y los abusivos intereses bancarios, imposibles de soportar.

No quisiera que se piense que estoy contra el progreso, ya lo he dicho antes, sería una estupidez por mi parte, sino todo lo contrario. Ya sabemos que las grandes obras universales de nuestra historia se han hecho con grandes sacrificios, pero también está clarísimo que siempre han sido los mismos quienes han pagado el *pato*: los más desgraciados, los económicamente más pobres. Y a mí me da la sensación de que con estas obras mastodónticas multimillonarias estamos repitiendo los mismos errores de grandeza de nuestros antepasados.

Y ¿Para qué nos servirá a los pobres todo esto? Pues para pagarlo por partida doble. Y si no vean: se destinan grandes presupuestos a estas construcciones, o sea de nuestro dinero, el de todos y ya veremos si tienes la posibilidad de visitarlo, has de pagar la entrada, a veces abusiva. Esto es: has de pagar dos veces, ¿o no?

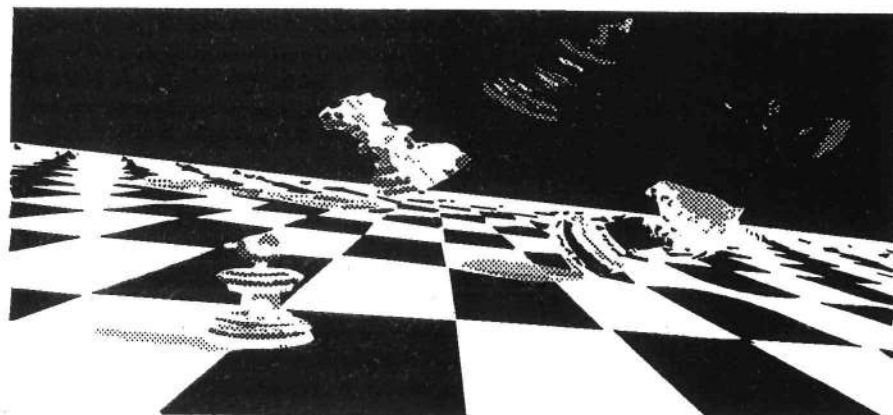
De esta forma yo también haría grandes obras. No creo que sea tan tonto.

Tario Rubio

Pasatiempos

El salto del caballo

POR TARIO RUBIO



Empezando por **TI** y siguiendo los movimientos del caballo del ajedrez, formar una frase

TI	DE	QUEL	A	O
QUE	MAL	CUL	CAS	A
LOS	E	MAS	QUE	MA
LAS	SE	AL	TAR	TI
NE	DE	CRI	TO	GO

Solución

TI	DE	QUEL	A	O
QUE	MAL	CUL	CAS	A
LOS	E	MAS	QUE	MA
LAS	SE	AL	TAR	TI
NE	DE	CRI	TO	GO

Tiene algo que ocultar aquel
que se toma a mal las críticas
de los demás

Fem un canvi d'aires.



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

CAMPANYA PER A LA MILLORA DEL PAISATGE URBÀ

Ajuntament  de Barcelona


Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport

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,-

SAUTO MECÁNICA GENERAL DEL AUTOMÓVIL
 PA
 A
 U
 T
 O
 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



NEUMÁTICOS
Hnos. ROJAS

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

Y
 **kléber**

LA NUEVA ESPECIALIDAD EN: **GENERACIÓN**

FENÓMETRO - EQUILIBRADO DE RUEDAS (DINÁMICO Y ESTÁTICO)

COMPROBACIÓN ELECTRÓNICA DE SUSPENSIÓN

Y ahora más cerca de ti en:

∕ Hernán Cortés, 17
 Tel. 231 78 07 - Barro

∕ Aragón, 138
 Tel. 453 37 32 - Barro

∕ Valencia, 561
 Tel. 232 64 17 - Barro

Talleres ATLÁNTIDA

REPARACION DE
 AUTOMOVILES



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

Para anunciarse **taxi**

Srta. Laura



Tel. 301 32 00
 Fax 301 33 62



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

Tel. 309 85 77 HORAS CONVENIDAS



QUINTO