



taxi LIBRE

núm. 71

noviembre-diciembre 1992

27 y 28 de noviembre, en Barcelona

V Congreso del Statc: 20 años de historia

**Tras evaluar
la aplicación de los módulos
la Confederación del Taxi de España
presenta alegaciones a Hacienda**

La Federación vasca del taxi en el encuentro «La organización del taxi en el Milanesado»

Iñigo Urrutia, en representación de la Federación vasca del taxi, acudió al encuentro que tuvo lugar en Atenas los días 25 y 26 de enero, sobre «La organización del taxi en el Milanesado».

Las características del sector del taxi en el Milanesado (Italia) permiten hacernos una idea de cómo se organizan los profesionales del taxi italianos y qué legislación les ampara.

El Milanesado es un antiguo Ducado de Italia, perteneciente a Lombardía y cuya capital, Milán, es una de las ciudades más importantes de Italia por su volumen comercial e industrial. La población, unos siete millones en total, se concentra principalmente en Milán, un millón doscientos mil.

En Milán hay actualmente 4.552 taxistas, organizados en diez entidades jurídicas: dos sindicatos confederales, cuatro asociaciones de trabajadores artesanos, tres asociaciones de cooperativas y un sindicato de trabajadores autónomos. Este último con 400 afiliados.

Organización y financiación

Las organizaciones que agrupan a la mayoría de los taxistas, nueve de las diez existentes, forman la Comisión intersindical, cuyos fondos provienen íntegramente del organismo que gestiona la Feria de Milán.

La obtención de fondos se consigue de la forma siguiente: la Feria de Milán entrega a cada expositor o visitante un bono-taxi para su utilización desde y hacia la Feria. El importe de los bonos es satisfecho por los propios organizadores de la Feria al taxista trimestral-

mente. Y los intereses que genera el importe total de las cantidades abonadas a los taxistas se entregan a la comisión para su mantenimiento.

La mayoría de los taxistas está abonada a esta forma de trabajar, que es voluntaria, por el volumen de trabajo que genera la Feria.

Regulación administrativa, jurídica y tarifaria

Toda la regulación del sector depende de comisiones: Comisión comunal disciplinaria, formada por cinco miembros de los que tres son representantes de la Comisión intersindical; Comisión comunal de licencias de taxi, compuesta por cinco miembros, tres representantes de la Comisión intersindical; Comisión comunal consultiva, con dieciocho miembros, nueve de la intersindical.

Las comisiones tratan todos los aspectos que afectan al sector y están controladas, de alguna forma, por sus propios representantes, los miembros de la Comisión intersindical, que son quienes tienen la mayoría en todas ellas.

Respecto a la legislación del sector y forma de trabajar, cada licencia de taxi es explotada por un único conductor, las transferencias, admitidas por la ley (art. 9 de la Ley Nacional, del 15 de enero de 1992), se pagan a 90 y 120 millones de liras (con respecto a la

peseta está en una relación de 1 a 100), en Milán, y de 120 a 140 millones de liras, en Roma.

«La licencia para ejercer el taxi y la autorización para el servicio de alquiler de automóviles con conductor, pueden ser transferidos, a instancias del titular, a la persona designada por él mismo, para ser inscrita en el registro, siempre y cuando el titular de la licencia se encuentre en alguna de las siguientes situaciones:

- a) llevar cinco años como titular de la licencia o permiso;
- b) haber cumplido los sesenta años de edad;
- c) estar inhabilitado permanentemente para el servicio por enfermedad, accidente o jubilación.

2. En caso de fallecimiento del titular de la licencia o autorización, esta podrá ser transferida a alguno de los herederos pertenecientes al círculo familiar del titular, quien reuniendo los requisitos sólo podrá transferirla a un tercero, en el término de dos años como máximo, con autorización del sindicato.

3. Al titular que haya transferido su licencia o autorización, no le podrá ser concedida otra mediante concurso público ni privadamente hasta transcurridos cinco años desde el momento que la transfirió.»

Desde el punto de vista fiscal, el llamado trabajador artesano está obli-

gado a declarar un rendimiento neto anual mínimo de 18.600.000 liras y el socio cooperativista 15.400.000 liras.

Para acceder a la profesión es necesario haber superado un examen, para el que preparan en una escuela creada expresamente para este fin, y dos años de formación profesional.

El sistema de tarifas recoge los conceptos de: bajada de bandera, kilómetro recorrido, hora de espera, suplementos nocturno, festivo, aeropuerto (sólo ida), maletas, bultos, esquifes, animales.

El taxímetro funciona con criterios de tarifa horaria (hasta 20,8 km/h) y tarifa kilométrica (a partir de los 20,8 Km/h).

El incremento de las tarifas se calcula en función de los siguientes elemen-

tos: amortización del vehículo (5 años, 20%); mantenimiento (16%); carburante, según los incrementos aprobados por el Gobierno, coste laboral (salario y gastos de seguridad social) e imprevistos (3%).

Regulación del trabajo

La Comisión comunal consultiva del taxi para la ciudad de Milán es la encargada de velar por el establecimiento de turnos y horarios de trabajo, a fin de garantizar que se cubra la demanda y al mismo tiempo haya trabajo para todos. En aplicación de sus facultades, esta comisión aprobó seis turnos de trabajo, número de vehículos asignados a cada turno y horas de descanso (de 6 a 16 h, 1.800 vehículos

y 2 horas de descanso; de 8 a 13 h; de 15 a 19 h y de 15 a 19 horas, 800 vehículos y 2 horas de descanso; de 9 a 19 horas, 1.000 vehículos y dos horas de descanso; de 13 a 21.30 horas, 300 vehículos, sin descanso; de 16 a 00.30 horas, 500 vehículos, sin descanso y de 22 a 06 horas, 246 vehículos, sin descanso). En total se aprobó seis turnos, de los cuales uno, el segundo, es partido. Este cuadro de trabajo se elaboró tras un estudio exhaustivo sobre los períodos de mayor demanda, para poder acomodar la oferta de taxis a la misma, y se mantiene a lo largo de toda la semana, excepto el domingo que trabajan exclusivamente 600 taxis a partir de las 6 horas.

Informa Iñigo Urrutia

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

La asociación Radio Easo se informatiza

Los procesos de recogida de llamadas y facturación de clientes fijos de Radio Easo, se hará a partir de ahora a través de un sofisticado sistema informático, nos informa la Asociación Guipuzcoana del Taxi (Guipuzkoako Taxisten Elkartea).



La informatización de la emisora, agilizará notablemente los procesos mecánicos de facturación, etc. y permitirá ofrecer un mejor servicio a los clientes.

Recientemente, la asociación Radio taxi Easo de San Sebastián ha incorporado un sofisticado sistema informático, con el objetivo de automatizar el proceso de recogida de llamadas en demanda de servicios de taxi, además de una serie de tareas administrativas, como pueden ser la facturación de los importes de servicios realizados por clientes que se les factura a fin de mes

y la posterior liquidación a los taxistas asociados que han prestado dichos servicios.

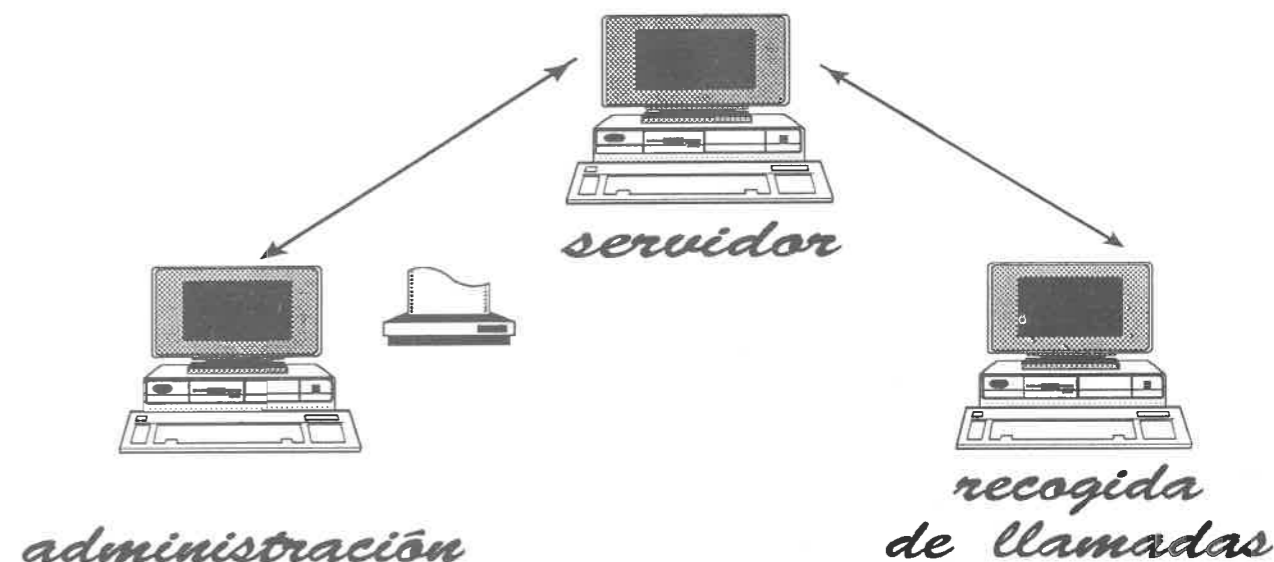
Un sistema susceptible de crecer

El sistema se compone de una red de tres ordenadores más una impresora, este sistema presenta la ventaja de que

podrá ir creciendo a medida que las necesidades lo requieran, además de emplear en su desarrollo la última tecnología en sistemas de almacenamiento de la información y en los lenguajes de aplicaciones.

El personal que se encarga de atender las llamadas de los clientes y la posterior asignación al taxista que se va a encargar de realizar dicho servicio,

CONFIGURACIÓN DEL SISTEMA



dispone de un ordenador por medio del cual va registrando las llamadas.

El sistema informático realiza el control de todas las llamadas atendidas, y en aquellas llamadas que correspondan a clientes a los cuales se les factura a final de mes, controla que se les asigne el correspondiente precio y destino. Las ventajas del sistema frente a la recogida manual anterior, son evidentes y mejorará notablemente el servicio, además de agilizarlo y de su mayor comodidad y operatividad.

Agilización del servicio

En el sistema anterior las anotaciones se debían hacer en tres cuadernos diferentes (tres registros) lo que no sólo era incómodo sino totalmente ineficaz ante las 180 llamadas por hora y persona, promedio de las prestaciones de la emisora.

El sistema informático dispone así-

mismo de una agenda electrónica que permite planificar los servicios comprometidos por los clientes, regulares o no, en una fecha futura. Llegado el día y hora correspondiente, el sistema avisa a la persona que atiende la centralita para que dicho servicio sea asignado.

A final de mes, el mismo sistema procesa la facturación a los clientes y las liquidaciones a los taxistas asociados. Esta tarea que con el sistema manual resultaba penosa y ocupaba 10 días, además de ser susceptible de errores y sumamente cara, se verá aliviada hasta el extremo de que sólo en un día se facturarán todos los recibos y las liquidaciones del mes.

Otro de los servicios que presta es la realización de estadísticas mensuales, trimestrales o anuales respecto a: número de servicios realizado por taxista; distribución de las llamadas entre las 24 horas del día; distribución de las

llamadas por paradas de la ciudad y total facturado por cliente.

El poder contar con una información suficiente facilitará la asignación del número de taxis entre las 24 horas del día y entre las paradas de la ciudad, así como conocer la aportación que el servicio de radio taxi ofrece a cada taxista asociado, como consecuencia de haberse abonado.

Está previsto que las instalaciones permitan remitir circulares de escritos y cartas al colectivo de asociados, reduciendo el tiempo que se empleaba.

A medio plazo la asociación Radio taxi Easo tiene previsto incorporar un sistema económico-financiero mecanizado, además de herramientas ofimáticas, orientadas a incrementar la productividad del personal administrativo.

Informa Aguitax
(Gipuzkoako Taxisten Elkartea)

Competencia desleal e intrusismo causas de conflicto en Boí (Lleida)



Parque Nacional de Aigüestortes, en la Alta Ribagorça

El intrusismo y la competencia desleal son las causas del conflicto que atraviesa el taxi en la zona del Parque de Aigüestortes. Los taxistas de Boí, municipio donde se encuentra el parque, han venido aguantando durante dos años la intrusión de una agencia de viajes que, sin los permisos pertinentes, recogía pasaje fuera de su municipio. Las autoridades autonómicas sólo se han decidido a actuar cuando las cosas salieron de madre.

Los taxistas de la Vall de Boí (Alta Ribagorça) mantienen desde hace un año un litigio con la empresa Viajes Aigüestortes, por lo que consideran intrusismo y competencia desleal para su profesión.

La empresa, en situación total de ilegalidad (hasta el 21 de septiembre no poseía ni permiso de transporte), se dedica a transportar y recoger pasajeros que van a visitar el Parque nacional de Aigüestortes, situado fuera del municipio donde está registrada su licencia (el Pont de Suert). Pero, además, dado que la empresa no posee capacidad para hacer frente a la demanda, contrata taxis de esa misma localidad para hacer los viajes, taxis que a su vez recogen pasaje.

La situación ha sido denunciada reiteradamente ante las delegaciones territoriales de transportes, tanto autonómicas como municipales, sin que hasta el momento se haya llegado a una solución. Aunque ya han requerido varias veces a la empresa para que cese en su actitud y se atenga a la legalidad vigente, pero no se ha ido más allá, incluso ante la evidencia de que la empresa persiste en su actividad, ignorando los requerimientos.

Y esto aun y reconociéndoles a los taxistas unos derechos adquiridos por los años que llevan realizando el trabajo de trasladar los visitantes al parque, según las declaraciones del responsable de los servicios territoriales de Agricultura de Lleida, Francesc Camino, y estando como están sus derechos amparados por el *Plan rector de uso y gestión del Parque nacional de Aigüestortes*, aprobado por la Generalitat de Catalunya.

Ante la inmovilidad total y no viendo posible solución, los taxistas decidieron cortar los accesos al parque a los vehículos de dicha empresa, acción que se llevó a cabo el sábado 12 de septiembre. La protesta, que duró 4



Agulles de Travesany, contrafuerte meridional del macizo de Montardo, separan la Alta Ribagorça del Vall d'Aran

horas, fue reprimida por la Guardia Civil y requirió la presencia de los alcaldes de Barruera y Vilaller, que mantuvieron una reunión improvisada con los taxistas y el gerente y dueño de la agencia de viajes.

Los taxistas se quejan "no porque exista la agencia de viajes, sino y sobre todo porque carga gente en nuestro municipio, ya que la agencia es de Pont de Suert y de los tres taxis contratados por ella dos son de Pont y uno de Vilaller, además de que la agencia trabaja sin tarjeta de transporte".

El responsable de la agencia, por su parte calificaba la justa protesta de "piratería" y lo que es defensa del puesto de trabajo de "desnaturalizar el carácter del autotaxi", los despropósitos por parte del gerente de la agencia no dejan lugar a comentarios.

El propio presidente del Patronato de Aigüestortes señalaba al diario *Segre* que "compartir los clientes de un mismo municipio por taxistas de varios es hacer competencia desleal".

A la denuncia de los taxistas de la

Vall de Boí se ha añadido la de l'Associació d'Auto-Taxis i Gran Turisme de Lleida, cuyo presidente acusó a la Administración de no actuar con contundencia ante las irregularidades en los servicios de taxi del Parque de Aigüestortes y Estany de Sant Maurici: "Si las autoridades competentes hubiesen aplicado la legislación actual en materia de licencias no se hubiese llegado a la polémica y enfrentamiento entre los taxistas de la Vall de Boí y la agencia de viajes Aigüestortes. La empresa tiene licencia municipal en la localidad de Pont de Suert y por lo tanto sus servicios de taxi han de tener parada en aquella localidad no en la de Boí"

La situación todavía no está aclarada y las objeciones y reticencias de los taxistas continúan, puesto que aunque a la empresa se le concedió la tarjeta de viaje el 21 de septiembre, lo que confirma la denuncia de los taxistas, persiste el problema del intrusismo (trabajar en un municipio diferente al de donde se tiene licencia).

Alegaciones de la Confederación del Taxi de España a Hacienda



En escrito dirigido al Ministerio de Hacienda, Miguel Tomás, en nombre de la Confederación del Taxi de España, presenta una serie de alegaciones que hacen referencia a la aplicación de los módulos, según la reforma fiscal que entrará en vigor este año.

“La Confederación del Taxi de España alega con respecto a los artículos y apartados señalados, una vez evaluada la idoneidad de los mismos durante el presente ejercicio que:

Primero Esta Confederación considera ‘objetivamente asimilable’ a las situaciones contenidas en el número once y diez de las instrucciones para la aplicación de los signos, índices o módulos del IRPF y de las instrucciones para la aplicación de los módulos e índices correctores del IVA, respectivamente, la **enfermedad del titular de la actividad**, por lo que solicita su inclusión en la casuística contenida en los números señalados.

Segundo Dada la desproporción existente, en cuanto a la cuantía del pago fraccionado ingresado entre el titular de la actividad, persona física sin personal asalariado y el titular de la actividad, persona física con un único asalariado, situación contractual que, por las características del trabajo prestado por los taxistas, es muy habitual, esta confederación solicita la aplicación de la reducción contenida en el número seis, apartado cuarto contenida en las instrucciones para la aplicación de los signos (...) Obvia decir que de no atenderse esta petición, los men-

cionados titulares ingresarán cantidades a cuenta muy superiores a las que resulten de la aplicación, con el consiguiente transtorno económico para los mismos.

Tercero En cuanto al cómputo de km. recorridos, a efectos de aplicación de los signos... esta Confederación desea señalar que ha de introducirse un coeficiente corrector que determine el número de km. de uso personal, cuestión obvia, dado que ningún profesional del sector del taxi dispone de otro vehículo para su exclusivo uso personal.


Cuarto En cuanto a la actualización de los signos (...) del IRPF y la determinación de los nuevos módulos e índices correctores del IVA aplicables para 1992, esta Confederación desea manifestar su postura negativa a cualquier incremento, basándose en:

El evidente incremento de los costes habidos en el sector y la crisis económica existente (...) que en el sector se puede reflejar en una disminución de

la demanda del servicio de aproximadamente un 30%, dato constatado previamente por nuestra organización a través de sus organizaciones territoriales.

El incremento del tipo general del IVA del 13 % al 15%, que ha supuesto para los titulares de la actividad una carga fiscal del sector, dado que el servicio del taxi repercute en la aplicación de sus servicios al tipo reducido del IVA (6%). Por lo que, en todo caso, se ha de proceder a una reducción en los módulos del régimen simplificado del IVA para 1993, al objeto de adecuarlos a los parámetros existentes con anterioridad.

Quinto Dado las evidentes diferencias existentes en cuanto al desarrollo de la actividad del sector del taxi en las diferentes provincias de España, esta Confederación considera necesario la elaboración de estudios que determinen con claridad las peculiaridades existentes, al objeto de determinar con rigor los signos, índices... más idóneos a cada territorio.



**Importador
Equipos radio**


SHINWA

- RADIOTELÉFONOS MÓVILES Y PORTÁTILES. REPETIDORES
- EQUIPOS CB
- TMA
- ACCESORIOS RADIO

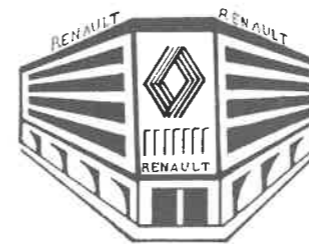
MARCAS:

- SHINWA - DNT - PANASONIC

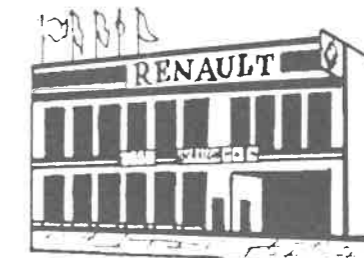
DISTRIBUIDO POR:



AVDA. HOSPITAL MILITAR, 196, BAJOS-08023 BARCELONA
TEL: 434 05 18 - FAX 434 06 38



**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.**

Noticias

BREVES

Informe sindical de paradas

Como miembro de la Unión Intermunicipal, se me responsabilizó del tema de paradas y carriles bus-taxi y señales de principio y fin de zona, tema en los que colaboro con Manuel Orihuela, miembro de la Junta.

Tras múltiples reuniones con los técnicos de la EMT (Entitat Metropolitana de Transporte) y del Ayuntamiento de Barcelona, señores Ferrer i Parets y Julio López, llegamos a los siguiente acuerdos:

Paradas, de las 200 aproximadas que hay en Barcelona, seis serán anuladas, estas serán sustituidas por otras nuevas mientras que las restantes se alargarán o acortarán, según la demanda. Las paradas se repintarán en dos fases, 90 en la primera y el resto en la segunda. Se cambian en su totalidad las señalizaciones verticales.

El presupuesto con que cuenta la Entitat Metropolitana de Transport para llevarlo a cabo asciende a tres millones de pesetas, para la primera fase, la segunda no podrá ponerse en marcha hasta que no se cuente con nuevo presupuesto.

Creemos que no se entiende que la Administración no posea presupuesto para el taxi, ya que durante tres años no ha comprado licencias ni ha hecho ningún tipo de inversión, excepto las cuatro paradas y carriles olímpicos, y, sin embargo, sí ha cobrado tasas por cambio de material y transferencia de licencias. Nos gustaría saber qué son los gastos detallados como públicos.

Giros, se negociaron los nuevos giros, que quedan como sigue:

Por Paseo de Gracia hacia Francesc Macià; se puede girar por la Diagonal;

Por Diagonal desde Francesc Macià hacia Pl. de las Glòries, lateral lado mar, poder girar sólo los taxis en la calle Llúria, actualmente giran todos los vehículos lo que ocasiona impor-

tantes retenciones;

Diagonal, calzada central dirección hacia Francesc Macià, poder girar en la calle Girona;

Paseo de Carlos I dirección a Torres Mapfre, girar hacia Poblenou por las calles Pallars y Llull, y viceversa, Pº Carlos I dirección Marina, girar por las calles Ramon Turró y Pujades;

De Pl. Glòries dirección centro ciudad, por Gran Via a la altura de Pº Carlos I, poder continuar en la misma dirección por el lateral de Gran Via, sin tener que desviarnos hacia la derecha.

Del Toro y Orihuela

Tarifas 1993 para el Área de Barcelona

El Statc presentó una propuesta al EMT de tarifas para 1993 consistente en: Eliminación de la Zona B y la tarifa 3, que quedaría como sigue: 6 a 22 h Tarifa 2, todo el Área y de 22 a 6 h Tarifa 1. Sábados domingos y festivos Tarifa 1 las 24 horas. Reposición del suplemento de salida de estaciones (100) pesetas, a fin de no perjudicar a los taxistas de la Zona B. La Entitat, por su parte, aprobó, el 29 de octubre, presentar una propuesta de subida de la tarifa del 7%, que quedaría como sigue:

Carrera mínima (1.920 m)	260 pta.
Hora de espera	1.900 pta.
Km T3	80pta.
KMT2	88pta.
km T1	102 pta.

La tarifa 1 : noches en toda el área.

Tarifa2: sábados domingos y festivos de 6 a 22 h en la zona A.

Percepción mínima de las carreras con origen en el aeropuerto, 1.000, incluido suplemento de salida.

Suplementos:

Aeropuerto	300pta.
Maletas	100pta.
Perros	125pta.

Ida y vuelta por el túnel de Vallvidrera a cargo del cliente.

Radio taxi: sin suplemento, podrán marcar

desde la llamada, siempre que no supere la tarifa de la carrera mínima al llegar al lugar de encochamiento.

Entra en vigor el 1 de diciembre de 1992.

La aprobación no recoge ni la supresión de la Zona B y la Tarifa 3, ni la reposición del suplemento de salida de estación.

Tarifas por carretera para 1993

El Ministerio de Obras Públicas y Transporte publicó en el BOE de 21 de septiembre de 1992 las tarifas máximas para los servicios de viajeros por carretera. Según dicha orden ministerial las tarifas que deberán aplicarse en 1992 son:

Primera hora de espera, 323 pesetas para cada fracción de 15 minutos, una vez hayan transcurrido los primeros 15 minutos, que son gratuitos.

Los servicios serán en régimen de alquiler por coche completo y el recorrido se entiende que es en círculo cerrado, ida y vuelta, por el camino más corto si no se conviene lo contrario.

El usuario tiene derecho al transporte gratuito de su equipaje, según las condiciones establecidas.

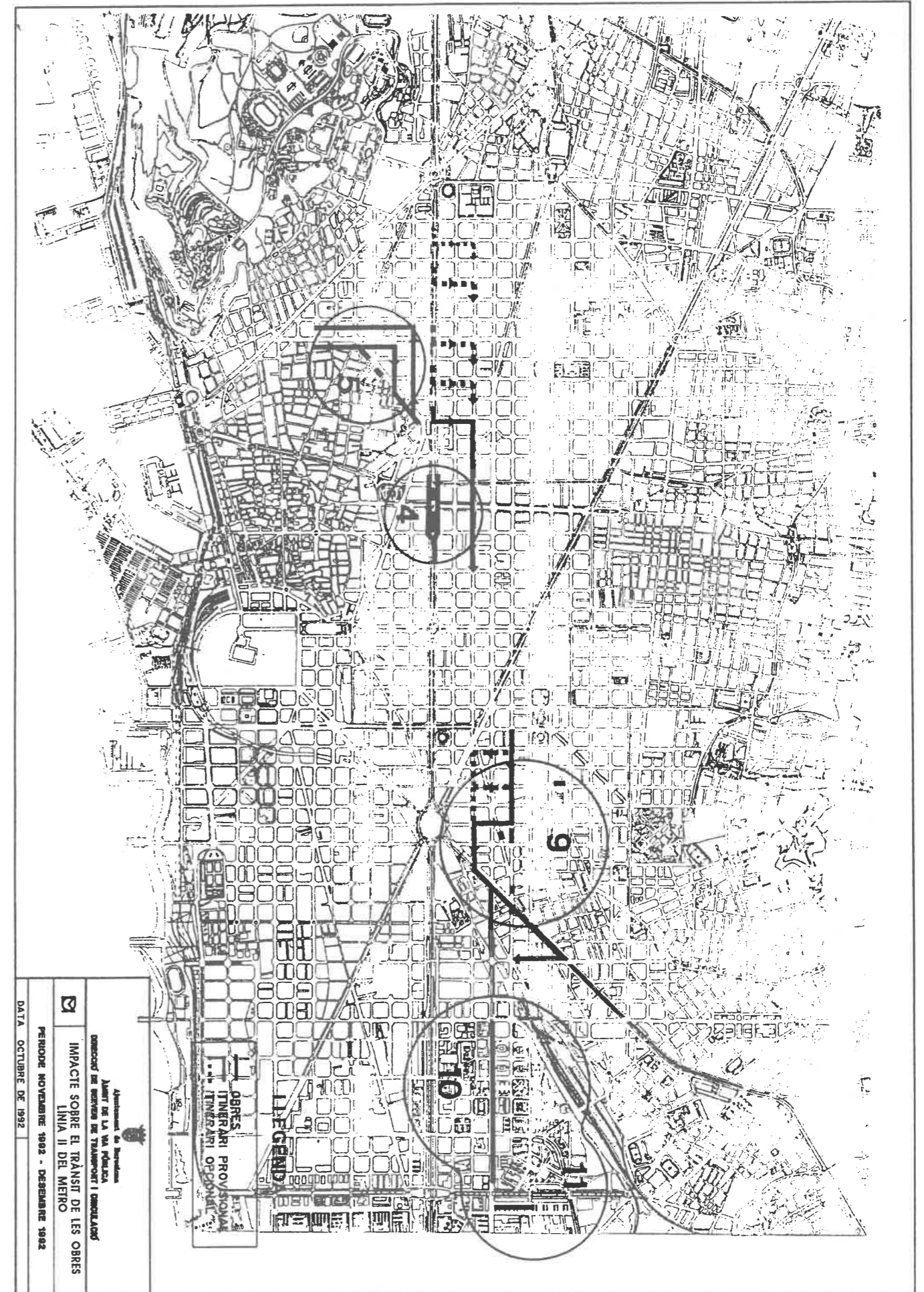
Las percepciones se expresan en máximos y pueden ser disminuidas de mutuo acuerdo, excepto las consideradas mínimas, que son obligatorias.

Tarifas para España

Por vehículo y kilómetro o fracción

o fracción 47pta.
mínimo 270 pta.
Hora de espera,
incluidos impuestos 1.290 pta.

La orden afecta a los taxistas de carretera, no a los urbanos para los que rige otra normativa.



Los días 27 y 28 de noviembre, V Congreso del Statc



El Statc ha estado presente, en estos veinte años de luchas, en todas las movilizaciones del sector y colectivas de los trabajadores, huelga general, Primero de Mayo...

A finales de noviembre, los días 27 y 28, el Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya, Statc, celebrará su V Congreso en Barcelona. Está previsto que a este congreso acudan unos ciento veinte delegados, que representarán al total de uniones locales que el sindicato tiene en toda Catalunya.

Los delegados, elegidos democráticamente, han discutido con anteriori-

dad a la celebración los documentos congresuales que recogen las propuestas sindicales para el próximo periodo así como propuestas de modificación de estatutos y reglamentos, estos de carácter interno.

Entre las propuestas que presentará la actual dirección del sindicato al congreso, está la de cambio de nominación del sindicato, de Statc a Stac, esta modificación tiene su fundamento en

un hecho muy extendido en Catalunya: la gente en general habla de Sindicato del taxi de Catalunya, inconscientemente se elimina lo de treballadors autònoms, por otro lado, la reivindicación del trabajador autónomo en Catalunya tuvo su razón de ser en los años de fundación del taxi, pero, actualmente la mayoría de los que ejercen la profesión son autónomos, y, finalmente, siendo el Statc el único

sindicato específico del taxi existente en Catalunya (hay más sindicatos pero tienen un carácter general, de transportes), justo es que se denomine Sindicato del taxi de Catalunya. Estas son las razones que, según las declaraciones del secretario general del sindicato, Miguel Tomás, no sólo justifican la propuesta, sino que además hacen aconsejable el cambio de denominación, de hecho ya hoy hay algunas delegaciones, como la de Girona, que ya ostentan este nombre en los rótulos de sus locales.

Tras veinte años de lucha, los logros del sindicato son muchos, pero otros están todavía por conseguirse. Son reivindicaciones que vienen de lejos, pero a las que no se renuncia de ninguna manera a conseguir las, ya que son mejoras en la calidad de vida y condiciones de trabajo del taxista.

La candidatura que se presentará al congreso para dirigir la nueva etapa, la encabeza el actual secretario general.

En este quinto congreso también estarán presentes, en calidad de invitados, miembros de la Confederación del Taxi de España y de la Confederación Europea del Taxi. Dos días de intenso trabajo darán las directrices y propuestas que deberá afrontar en los próximos meses el sindicato.

Carta de normas y reglamento

El V Congreso del Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Catalunya que se celebra el 27 y 28 de noviembre, se organiza en plenario, que reúne al total de los delegados territoriales y de derecho. El plenario es, según los estatutos que rigen esta organización sindical, el máximo órgano representativo y de dirección del sindicato.

La elección de delegados se establece según el número de afiliados de cada organización territorial (1 por cada veinte y uno más por la fracción restante). Para las poblaciones con más de 100 afiliados, uno por cada cincuenta y uno más por la fracción restante. Estos representan al total de uniones locales o comarcales, quienes eligen sus delegados de forma democrática.

Una vez reunidos los delegados, se elegirán los miembros que formarán la mesa, según propuesta del secretario ejecutivo, que es quien la preside, además de dos miembros del Secretariado ejecutivo saliente, los secretarios generales de las uniones intercomarcales de Barcelona, Girona, Tarragona y el presidente de la Asociación Provincial de Lleida.

La mesa puede proponer al plenario del congreso ampliar con miembros de algunas comarcas.

Una vez elegida la mesa y los cargos de la misma: presidente, secretario y moderador, se pasará a la discusión de las ponencias y la formación de comisiones de trabajo.

Las comisiones de trabajo las forman los delegados elegidos como portavoces por las uniones territoriales, quienes harán llegar a las diferentes comisiones la resolución de las mismas.

En las comisiones de trabajo se elaborará el informe final que se expondrá y aprobará, si se da el caso, en el plenario. Estas comisiones deben recoger así mismo un miembro que defienda las ponencias minoritarias, si existen (son minoritarias cuando un 30% de la comisión la apoyan). Para la exposición, la ponencia mayoritaria dispone de treinta minutos y la minoritaria de diez.

La propuesta de candidaturas se elabora a propuesta del Secretariado ejecutivo, una, y otra, a propuesta de la Secretaría General, la elección de los miembros se hace de forma directa y secreta.

Una de las preocupaciones mayores del sindicato ha sido siempre que este fuese totalmente democrático en su funcionamiento interno y en la elección de sus miembros, esta preocupación queda fielmente reflejada en la Carta de normas.

SOLANO

ESCUELA PROFESIONAL DEL TAXI

- Cursos para la obtención del carnet de taxista
- Bolsa de Trabajo
- Asesoría Fiscal y Administrativa

Lepanto, 285-287, entlo.1ª (Esquina Provenza/Metro Sgda. Familia)
Tel. 455 15 14 - 455 14 18
08025 Barcelona

Horario oficina:
Mañana de 11 a 13 horas.
Tarde de 17 a 21 horas

RADIADORES AUTOMÓVILES RADIAUTO

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

PRECIOS ESPECIALES

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

Propuestas de Acción sindical



SEGURIDAD SOCIAL Y PRESTACIONES SOCIALES

En cuanto a la Seguridad social, la ponencia señala lo que significó para el taxi el hecho de que en 1985 se redujeran las prestaciones, con la igualación con el régimen general del tema de jubilaciones, aunque si bien se hizo por abajo, los aspectos menos favorecedores: de los diez años obligatorios de cotización, se pasa a quince y del cómputo de los últimos cinco años a ocho, manteniéndose la carencia de los primeros quince días de baja a la hora de cobrar por incapacidad laboral transitoria.

La propuesta es clara en este punto y anteriores: cobrar la baja desde el primer día; que con quince años cotizados se cobre, por jubilación o por invalidez permanente un mínimo equivalente al salario mínimo interprofesional y la jubilación a los 60 años, dado el importante número de enfermedades que se generan por el estrés a que está sometido el profesional.

REGULACIÓN DEL SECTOR

La ponencia sobre acción sindical se concreta en cuatro puntos, se trata de una propuesta para Catalunya, por lo que será necesario que cada organización del sindicato la concrete en su ámbito territorial, teniendo en cuenta las peculiaridades del sector en la zona. Algunas de las propuestas que recoge la ponencia hacen referencia a temas tratados en otros congresos o simplemente se repiten, la Comisión redactora lo justifica señalando que son aspectos no logrados y a los que no se renuncia y sobre los que ya se trabaja.

Los puntos recogidos en esta propuesta son: regulación del sector; Seguridad Social y prestaciones sociales; aspectos técnicos y normativas legales y reglamento.

Regulación del sector

Se insiste en la necesidad de reducir el número de licencias para adaptar la oferta a la demanda, y se propone primero hacer un estudio que permita la creación de fondos especiales y retirar las que no prestan en la actualidad servicio, para reducir el número de licencias, en el aspecto general, y que el sector se reestructure, con regulaciones de horarios y el establecimiento de días de descanso semanal, para adaptar la oferta a la demanda. La ponencia hace especial hincapié en los turnos de trabajo que permitiría humanizar la profesión.

Otro aspecto importante para la regularización del sector es combatir el intrusismo en todas sus formas, para lo que sería necesario crear una normativa específica que reconozca como competencias del taxi servicios que tradicionalmente ha desempeñado.

Otras propuestas que atañen al tema directa o indirectamente son: ampliación de los servicios que puede prestar el taxi (Insalud, etc); potenciación de cooperativas de los afiliados al Statc; Potenciar los hábitos de utilización del taxi; solicitud de créditos especiales o a interés preferencial para la renovación de la flota; unificación de tarifas en toda Catalunya de los autotaxi con taxímetro y autorización de tarifas municipales automática el 1 de enero, según el incremento del coste de explotación y de consumo, para mantener el poder adquisitivo.

Por último, se propone solicitar de la Administración que generalice en toda Catalunya subvenciones para la mejora de la flota de taxis.



ASPECTOS TÉCNICOS

El apartado recoge medidas y propuestas que deberían negociarse con el Ministerio de Transportes a fin de mejorar el servicio y las condiciones de trabajo del taxista. Una cierta homologación del vehículo, para reducir el número de modelos existentes, que deberá tener en cuenta tanto el confort como la seguridad. La necesidad de una política energética y fiscal sobre carburantes, que tipifique y potencie la motorización de vehículo ya sea GLP o gasóleo. Que el Ministerio de Industria deniegue todos aquellos taxímetros que puedan ser manipulados, para acabar de una vez por todas con los cobros abusivos.

Que Butano implante un seguro del taxi alimentado con GLP, que cubra la totalidad de los riesgos; ampliación de la red de servicios de GLP en toda Catalunya y, por último que las revisiones anuales de ITV se hagan en un departamento de autotaxis

NORMATIVAS LEGALES Y REGLAMENTO

Elaboración de un reglamento del taxi para Catalunya que recoja las peculiaridades del servicio, en función del territorio o zona: servicios de alta montaña, zonas turísticas, costeras y núcleos o ciudades de población estable.

Se insta también a que, partiendo de la nueva ley de transportes de 1987, se desarrolle en todo aquello que afecta al sector y a elaborar un nuevo reglamento nacional que, manteniendo el espíritu del anterior en cuanto a defensa del trabajador autónomo, rectifique y subsane los defectos que subyacen en la redacción, por ejemplo eliminar la disposición transitoria cuarta que permite la no plena dedicación de los titulares anteriores a la publicación de la ley, en localidades de más de 5.000 habitantes.


Necesidad de definir con precisión el estatus jurídico de la prestación del servicio, configurándolo como un servicio de interés público, en cuya prestación intervienen las corporaciones locales, que son quienes tienen la competencia.


Que el reglamento de ransportes sanitarios delimete el tipo de servicios y que recoja también al taxi como complementario para casos de rehabilitación y diálisis.

Marcar criterios de representatividad, para el reconocimiento de las organizaciones profesionales y sindicales como interlocutores de la Administración: 10% o a través de elecciones.

Todas estas propuestas, si las aprobara el Congreso, serían presentadas ante la Federación y Asociación de municipios de Catalunya, ante la Generalitat de Catalunya y a la Administración central y local, en aquellos lugares donde haya delegaciones.

Las propuestas son el reflejo de veinte años de lucha en el sector. Algunas ya encaminadas, otras todavía por conseguir. La Junta se compromete a seguir luchando por ellas.

	NEUMÁTICOS Hnos. ROJAS	Al cambio de tus neumáticos te obsequiaremos con la comprobación de tus amortiguadores
	Y 	
LA NUEVA	ESPECIALIDAD EN: FENÓMETRO - EQUILIBRADO DE RUEDAS (DINÁMICO Y ESTÁTICO) COMPROBACIÓN ELECTRÓNICA DE SUSPENSIÓN Y ahora más cerca de ti en:	GENERACIÓN
/ Hernán Cortés, 17 Tel. 231 78 07 - Barro	/ Aragón, 138 Tel. 453 37 32 - Barro	/ Valencia, 561 Tel. 232 64 17 - Barro

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

El sindicato del taxi ha sacado de las catacumbas al sector



Desde su fundación el Statc ha encabezado siempre las manifestaciones del 1º de Mayo en Catalunya

El movimiento que da origen al Statc nace a primeros del año 1972, cuando un grupo de taxistas progresistas empieza a rebelarse contra el poder establecido de la época (léase TORMO y compañía, presidente nacional del Taxi, del Sindicato Provincial del Transporte, de la Cooperativa del Taxi, del Subgrupo Sindical, y concejal del Ayuntamiento de Barcelona).

En este movimiento participaron, apoyándolo, personas tan ideológicamente diferentes como Eduardo Tarra-

gona y José Solé Barberà; fue el inicio del rompimiento con el poder establecido; fueron luchas en todas las asambleas de la Cooperativa, en el Palacio de los deportes y otras.

Después de la muerte de Franco, y con la llegada de la democracia, llega la legalización del Statc. El proyecto de Estatutos se redacta en el despacho laboralista de Albert Fina y se presenta en la Oficina de Depósito de Estatutos de Madrid el 4 de abril de 1977, pocos días después de publicarse la Ley de libertad

Sindical. El Statc es el primer sindicato del taxi legal en este país.

La primera acción pública fue oponerse a la huelga política convocada por el Sindicato provincial del taxi. Una acción coordinada en todo el Estado, coincidente con el referéndum de la Constitución, para desestabilizar la incipiente democracia.

En noviembre de 1977 la primera candidatura de Unidad Progresista, encabezada por Cuevas e impulsada por el Statc, gana las primeras elecciones

democráticas de la Cooperativa (Berlín).

El Statc participa en esa época en la creación de la Confederación de Autónomos del Taxi de España, en cuyo seno trabaja para la consecución del ingreso de los autónomos en la Seguridad Social, en 1978; y del Reglamento Nacional del Taxi, 1979, actualizar tarifas de carretera, etc. Todo esto se consigue tras dos huelgas de 24 horas en todo el Estado.

En Catalunya conseguimos la integración del aeropuerto para los taxistas de Barcelona con la creación del área metropolitana. Era la época del alcalde Socías Humbert. Actualmente, la unificación de las paradas de nacional e internacional.

Posteriormente, el Statc consigue los primeros carriles taxi-bus, llevando la lucha a la calle, pintando dichos carriles. Hoy más de 50 kilómetros son una reali-

dad gracias a aquellas acciones reivindicativas. Señalización en el suelo de las paradas, así como la petición de las actuales.

Eliminación de la tasa metropolitana por revisión (3.000 pesetas); transformación de las bombonas de butano en depósito de granel y creación de estaciones de servicio para GLP; las tres tarifas por zonas del área; los dos días de fiesta semanal; la tarifa 2 para sábados, siendo Barcelona la única ciudad del país que lo ha conseguido; la carrera mínima; los giros desde el centro de la Diagonal; subvenciones para la instalación de butano, aire acondicionado, y contingencia y amortización de licencias son otros logros conseguidos por el Statc.

En las campañas de promoción del transporte público, la equiparación del

taxi con el mismo. Eliminación de la tasa de derechos reales en las transferencias de licencia y, como consecuencia, que los ingresos por venta de la licencia no se consideren un incremento patrimonial, por lo que no se ha de pagar por este concepto a Hacienda.

Desde 1977 hemos negociado todos los incrementos de tarifas en el área metropolitana, consiguiendo, en una primera etapa, el incremento anual y, desde hace dos años, su aplicación cada 1 de enero, teniendo hoy una de las mejores tarifas del Estado, por delante de Madrid.

En las campañas de Navidad, conseguir el acceso a las zonas restringidas en igualdad con el bus, etc. La anulación de 14.000 carnés de taxista a personas que hacía más de cinco años que no

FIAT TEMPRA 1.9 DIESEL

(Negro de fábrica) Sólo en Meridiana Motors, S.A.

1.652.000 ptas.

PROMOCION
ESPECIAL
TAXI



CLIMATIZADOR,
SERVODIRECCION
Y
PINTADO DE TAXI

FIAT CROMA 2.0
TURBODIESEL i.d. **2.174.000 ptas.**

CLIMATIZADOR
AUTOMATICO
Y
PINTADO DE TAXI

**MERIDIANA
MOTORS, S.A.**

Av. Meridiana, 326 08027 Barcelona Tel. 349 30 58
Navas de Tolosa, 268 08027 Barcelona Tel. 340 60 16

FIAT
Tecnología líder.



Las reivindicaciones del Statc no sólo fueron a favor de la profesión, sino que se implicaron en la vida cotidiana. En la foto acción en contra de la entrada de España en la OTAN.

conducía el taxi, medida destinada a erradicar el pluriempleo y el intrusismo.

Promoción de la Escuela del Taxi para reciclar a los profesionales del sector, etc. Participamos, como organización convocante, en el paro de 24

horas el 20 de junio de 1985 contra la reforma de la Seguridad Social, contraria a los intereses de los autónomos.

Convocamos las concentraciones en todas las delegaciones de Hacienda en Catalunya, en protesta por la aplicación del IVA, el 31 de enero de 1986 contra la política económica y social

del Gobierno.

El Statc ha estado potenciando la creación de compañías de radio taxi en toda Catalunya, en algunos casos compañías propias del sindicato para sus afiliados: Barcelona, Manresa, Girona, Blanes, Vic, etc. En todos los casos han servido de revulsivo y han mejorado las condiciones de vida y trabajo del colectivo. El Statc ha frenado las inspecciones de Hacienda en el año 1992, ha conseguido que el IAE, Impuesto sobre actividades económicas, quede fijado en 12.000 pesetas al año, este logro a través de la Confederación del Taxi de España. Participamos en la media jornada de huelga general del 28 de mayo, etc.

Todo esto y muchas cosas más son el fruto de un trabajo regular y continuado, llevando a la Administración la problemática del sector y batallando día a día por la consecución de las mejoras.

Estamos representados en la Comisión de Transports de Catalunya, desde la Generalitat provisional, presidida por Josep Tarradellas, y en la permanente de la Comissió de Circulació del Ayuntamiento de Barcelona, desde su creación en el año 1980; en la Comisión de Transports del Ayuntamiento de Mataró. Somos el único sindicato del taxi presente en estos tres órganos consultivos.

El Statc es el único sindicato del taxi con implantación en casi todas las ciudades y pueblos de Catalunya. Formamos parte de la Confederación del Taxi de España. Participamos en Lyon (Francia), en enero de 1989, en el congreso constituyente de la Confederación Europea del Taxi, como socios fundadores, cuyo II Congreso se celebró en Barcelona, los días 12, 13 y 14 de enero de 1990, organizado por el Statc y hemos participado, también, en el III y IV Congresos celebrados en Bruselas y Atenas, respectivamente.



statc

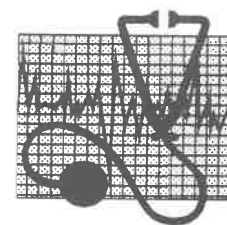
**ofrece
a sus afiliados**

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**

Noveno Congreso de la FNTI francesa

Duante los días 18, 19 y 20 de septiembre la Federación de taxistas autónomos de Francia, miembro de la Confederación Europea del Taxi, celebró su noveno congreso en la ciudad de Fumay (las Ardenas). Asistieron en calidad de invitados, representantes de la Administración, de la Confederación Europea y miembros de otras asociaciones del taxi francesas.

La Comisión organizadora presentó a los delegados al congreso la configuración de la Comisión Ejecutiva surgida del anterior congreso y los miembros de la dirección elegidos de entre los que forman la Ejecutiva. Posteriormente se propuso la formación de comisiones de trabajo, para discutir los diferentes temas que tratarían, a fin de facilitar la discusión de los mismos.

Los grupos de trabajo

Los temas se dividieron en ocho grupos. Cada delegación, eligió de acuerdo con los miembros de su zona, dos temas de su interés, uno de entre los discutidos por los grupos del 1 al 4 y otro de los restantes:

El primer grupo discutió el tema relacionado con la Seguridad social y sintetizó las propuestas de la comisión sobre las dificultades que los taxistas franceses encuentran para que la Seguridad Social aplique los acuerdos y compromisos adquiridos.

Entre otros se discutió sobre reducción del IVA, tema de seguros del automóvil, permiso de capacitación profesional...

Entre las personalidades presentes invitadas al congreso estaba el delegado del Ministerio de Comercio, Ministerio del Interior, de Asuntos sociales, etc., además de representantes de la Federación Europea, entre otros, Miguel Tomás.

Cartel de convocatoria del noveno congreso de FNTI, celebrado los días 18, 19 y 20 de septiembre en Fumay (las Ardenas).



Reunión de la Comisión europea en Bruselas



En el mes de julio, el 16, se reunió la comisión europea en Bruselas. En la reunión estaban presentes la Sra. Jenkinson de la Comisión Económica Europea, Rodolfo Papaioannou de la Comisión de las Comunidades Europeas y los representantes de la CET, Manolis Bantourakis (presidente) y Jean Claude Françon (vicepresidente), además de la señora Caroline Bethoux, de Francia y los señores Guy Brison, Claude Druetz y Frangoli Eftimidou de Bélgica.

El objetivo de la reunión era dar a conocer a la Comunidad Europea los acuerdos y propuestas surgidas del congreso de la CET celebrado en Atenas así como solicitar que la Comunidad consulte a la confederación sobre aquellas cuestiones que puedan afectarle.

Por su parte, los representantes de la Comunidad dijeron ser conscientes, por un lado, de los problemas que surgirán con la entrada en vigor del Mercado Único, y, por otro, que necesitarían conocer los problemas de los taxistas, tanto municipales como nacionales. La Sra. Jenkinson, reiteró lo dicho en otras reuniones respecto a la falta de competencias de la Comunidad sobre este tema y las dificultades que se derivan de esta falta de competencias para llevar a cabo propuestas como la de reducción del IVA en la Comunidad o el criterio de tarificación único.

Formación de los profesionales y la solicitud de fondos a la Comunidad para la creación de cursillos que contribuyan a la mejor preparación de los profesionales del volante, fueron res-

pondidos por el Sr. Otto Dibelius y el Sr. Hymel Cerl Jones de la dirección general 5, quienes se remitieron a los fondos especiales europeos, sin comprometerse a nada. Sobre el tema de la seguridad, la Confederación reclamó una frecuencia común para instalar un satélite europeo, a lo que el Sr. Karimitsos respondió informando sobre cómo está la cuestión de tecnología de información y telecomunicaciones aplicadas al transporte de carretera. También se trató el tema de la definición de Taxi, a la dada por la CE la Confederación pide que se añada dos frases a fin de que no se confunda lo que es el taxi y lo que es un Taxi-paquete.

La reunión fue en definitiva un intercambio mutuo de informaciones.

Elisabeth Delgado, oro olímpico de taekwondo

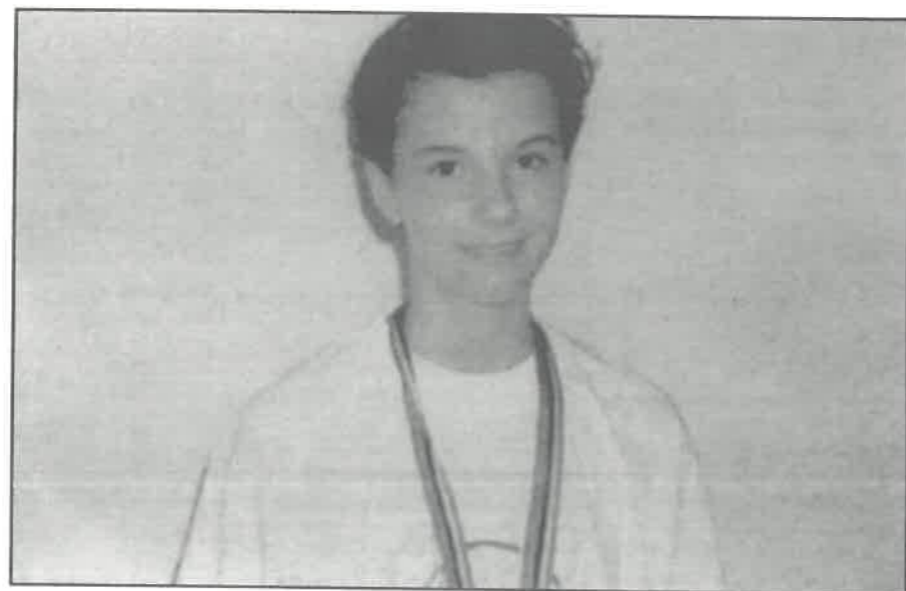
De los seis representantes sabadellenses en los Juegos de Barcelona y descontando la medalla del hispanoamericano Martín López Zubero, sólo uno, la taekwondista Elisabeth Delgado Cazorla, volvió a casa con el oro colgando del cuello. La joven deportista local, actual campeona del mundo, respondió a las expectativas y subió a lo más alto del podio tras derrotar en la final a la italiana Piera Muggiri en el peso mosca (hasta 47 kilos).

Casi un mes después de aquella brillante jornada del Palau Blaugrana y tras unas merecidas vacaciones, Elisabeth analiza ya totalmente relajada su participación en Barcelona 92.

— Primero, en cuartos me enfrenté en un combate bastante duro a la australiana Anita Falieros. Tras eliminarla, y ya en semifinales, superé a la estadounidense Terry Poindexter, con lo que pasé a la final ante Muggiri.

— ¿Cuál de ellas te lo puso más difícil?

— Los tres combates fueron muy difíciles, pero con quien pasé más apuros fue con la australiana. La pun-



tuación fue muy ajustada.

Era el primer enfrentamiento olímpico para nuestra jovencísima campeona de 17 años, la más joven componente de un seleccionado grupo español de taekwondo formado por otras tres mujeres y cuatro hombres.

— Era el primer combate, estaba fría y veía que Falieros tenía una

técnica muy buena. A pesar de llevar siempre yo la ventaja, ésta era muy pequeña y temía que en cualquier momento alguna decisión arbitral diera la vuelta al marcador.

Sin embargo, Elisabeth hizo gala de una aplomo y una seguridad impropias de su edad en los tres enfrentamientos.

— Competiendo soy bastante fría, lo

cual es fundamental para no perder seguridad. Por otra parte, me había preparado muchísimo para Barcelona y tenía confianza e ilusión en lograr algo importante.

El oro de Barcelona 92

Su entrenador en los Juegos fue el coreano Le Kwo Hwo, de la Federación Española de Taekwondo, con quien estuvo la selección concentrada el mes de junio en Navacerrada junto con el también técnico Sanabria. Antes, Elisabeth ha estado entrenando todo el año con el sabadellense Ireneo Fargas en el CAR de Sant Cugat.

Y en la final tampoco tuvo problemas, a pesar de la diferencia de edad.

— Muggiri es doce o trece años mayor que yo y su experiencia internacional es bastante más amplia por lo que le tenía mucho respeto. Ya nos habíamos enfrentado en el Europeo de Valencia y aunque le gané me había ido muy justo.

Pero volvió a superar a la italiana en un combate que Elisabeth califica de "nada espectacular" y "muy táctico" con esa inteligente sencillez que caracteriza a la de Can Rull. El público del Palau entre el que se encontraba su familia, compañeros del gimnasio Su-ba-lee y el alcalde Farrés, aplaudió a rabiar la que era la tercera medalla de oro para el taekwondo español.

— En aquellos momentos no te das cuenta de lo que supone haber ganado la medalla de oro. Es a medida que van pasando los días, cuando te ves en los periódicos y piensas sobre ello, cuando te ilusionas.

Ese reconocimiento

Sin embargo, cuatro medallas de oro, una de plata y otra de bronce no

parece haber sido suficiente bagaje para merecer la atención de los medios de comunicación.

— Yo asumo el que no se dé al taekwondo tanta importancia como a los deportes oficiales, pero tampoco es justo el trato que se le ha dado, por ejemplo en la televisión. No se ha retransmitido nada.

— Y a tí esto ¿te duele?

— Hombre, es algo que te afecta inevitablemente porque hemos tenido a los medallistas constantemente en todos los medios de comunicación diciendo de ellos que eran los campeones olímpicos y a mí, que también lo he sido, me duele el que no te lo reconozcan.

Tiene toda la razón. Es injusto. Ante tan inesperada y abundante cosecha, nos hemos olvidado de quienes salvaron la cara del deporte español en Seúl con nueve medallas, ratificando, además, en Barcelona su excelente nivel. El taekwondo y sus practicantes, sin duda, se merecían mejor pago.

Felicitación real

No obstante, no faltaron las felicitaciones y telegramas recibidos por la joven campeona.

— Los reyes me dieron la enhorabuena por mi medalla cuando visitaron el CAR de Sant Cugat. Me hizo

una ilusión tremenda.

En cuanto a los telegramas, destaca el primero que recibió, de una vecina, y el remitido por... el Real Madrid.

Acaba de volver de las vacaciones y ya está empezando a entrenar. El próximo día 15 la esperan en el CAR para preparar el Campeonato de Europa Júnior que se disputará el 3 y 4 de octubre en París. Empieza su quinta temporada. Se ha fijado como meta llegar a Atlanta 96, pero lo que ha de ser colofón a su carrera deportiva puede convertirse en aspiración fallida. Se rumorea que el taekwondo no esté en Atlanta ni como deporte de exhibición.

— Sería un fracaso. Sobre todo sería muy malo para el taekwondo en España, ahora que se conoce un poco gracias a los éxitos conseguidos. Pero, bueno, ahí están las medallas y más adelante ya veremos lo que pasa.

De momento, la campeona del Mundo y de Europa, vencedora de la Copa del Mundo de Zagreb y campeona olímpica de Barcelona 92, Elisabeth Delgado Cazorla, está otra vez en marcha.

Extraído del Diari de Sabadell, septiembre 1992

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

Barna taxi colaboró con el COOB

En el marco de los Juegos Olímpicos de Barcelona 92, la emisora de radio taxi Barna taxi, perteneciente al Sindicat de Treballadors Autònoms de Catalunya, estableció un concierto de colaboración con el Comité Organizador Olímpico de Barcelona (COOB) y la Cruz Roja, para el traslado de personas con problemas sanitarios.

Este servicio tenía un carácter complementario con el que realizaban los voluntarios olímpicos y del servicio de ambulancias. Se trataba de trasladar a voluntarios o miembros de delegaciones a zonas alejadas del lugar endonde se encontraban y a horas en las que los transportes públicos no estaban de servicio.

La pequeña historia del taxi: la posguerra

Fueron unos años terribles los que siguieron a la terminación de nuestra guerra en todo el país, pero quizá en mayor proporción en las regiones que quedaron en el bando perdedor y en las clases no privilegiadas. Se ha escrito mucho sobre ello en gran cantidad de libros que tratan de estos temas y creemos que también los jóvenes saben de ello por sus mayores o porque tienen interés por conocer nuestra historia.

Desde estas desangeladas páginas hemos hecho mención varias veces, y al detallar situaciones, a un *antes* o un *después* de nuestra contienda. Y ello para aclarar conceptos y porque los que vivimos y sobre todo sufrimos dicha posguerra (más larga que la misma etapa bélica y en cierto sentido más cruel), no podemos eludirla ni dejar de mencionarla, porque este *antes* o *después* forma parte fundamental de todo lo que concierne a cualquier situación en la que se haga referencia a dicha época. El "hemos entrado en Cataluña con las botas y el látigo", que cierto personaje dejó escrito, ilustran suficientemente, sin necesidad de más comentarios, el aire que se respiraba.

Los taxistas, como cualquier otro colectivo popular, no estuvimos exentos de recibir las cornadas que tenían a bien dedicarnos los cornúpetas con los que forzosamente teníamos que convivir. Y, además, cuando algunos de ellos se convertían en usuarios de nuestros servicios podían ser peligrosos como elementos que se dedicaban a provocarnos intencionadamente, para que, según cuál fuere nuestra reacción, poder ensañarse a gusto. No vamos a decir con esto que todo aquel que tuviera su ración de mando obrara de esa guisa, pero sí había un buen porcentaje (seguramente aquellos a los que el nuevo traje les venía demasiado

ancho para su catadura moral), con excesivas ansias de avasallar, por lo que en un momento dado podían convertirse en un riesgo manifiesto.

Había una frase típica por la que daban a entender que todos habían estudiado en el mismo libro. Se llegó a hacer muy popular, no sólo entre los usuarios que antes he descrito, sino en cualquier escena y momento de la vida normal de la ciudad: "Usted no sabe con quién está hablando", te expectaban, y al decirlo el interfecto se crecía unos centímetros, sacaba pecho y miraba con cara de bastante pocos amigos a quien iba dirigido el consejo. A amainar velas tocaban. A veces en un raptó de generosidad, detrás del amago de palo podía venir la zanahoria del premio en forma de charla paternalista sobre lo bueno que era para la salud ir de buen chico por la vida y dejarse de presuntas veleidades rojo-separatistas-judeomasónicas. No siempre había esa suerte, pero a veces la había. ¿Amenazar con llevarte a la Jefatura de la Via Laietana después de una cuantas preguntas o comentarios que te hacían con aire inocente? Pues, pasaba. Con lo que todo ello repercutía en que durante unos cuantos días, si se intufía una sospecha posible, nos limitáramos a los buenos días de rigor y a hacerse el sordo aunque el inicio de la conversa-

ción fuera comentarios sobre el tiempo.

"Tira p'alante"

Uno de los casos más mortificantes y vejatorios con que podíamos encontrarnos era aquel en que, al subir un individuo, por todo saludo graznaba desde el interior con voz ronca y cargada de odio: "Tira p'alante". Al volvernos para averiguar con qué clase de maleante o posible atracador recién salido de algún banco con el botón aún en la mano nos las habíamos de ver, ya teníamos al energúmeno incorporado desde el fondo del asiento hacia adelante, refregándonos por los ojos una placa de un Cuerpo de Orden Público, mientras repetía: "Tira p'alante, te he dicho". Con la rabia de la impotencia contenida, como medianamente podíamos, al intentar aclarar la ruta que quería seguir, otra vez por toda contestación el: "Tira p'alante", como si nos fuera a devorar. Pues "a tirar p'alante". Temblábamos cuando llegaba un cruce, esperando en el último segundo el consabido "derecha" o "izquierda" con el mismo tono habitual. ¡Y pobre si te pasabas el cruce por haberte avisado demasiado tarde! Suerte que entonces había poco tráfico, pero así y todo te jugabas el tipo en cada maniobra. Cuan-

y que acepten dichos vehículos en concepto de depósito como metiéndose a abonar el importe de la reparación o bien se comprometan su adquisición en firme en las condiciones que para cada caso fije el Ayuntamiento.

NORMA 7ª.— Todo el material de auto-taxis que por su estado actual no pueda repararse, será desguzado bajo la inspección de los Servicios Municipales, efectuándose el correspondiente inventario de las piezas y accesorios utilizables para otros coches que puedan obtenerse, así como del material inservible que será trasladado a los almacenes municipales de chatarra.

NORMA 8ª.— Para la devolución de los vehículos a sus propietarios en el caso de que éstos opten por hacer las reparaciones necesarias por cuenta propia, deberán los interesados presentar una instancia dirigida al Excmo. Sr. Alcalde de Barcelona, ante el Negociado de Circulación, en la cual al solicitar la devolución del vehículo de su pertenencia, harán constar que se comprometen a presentar a nuevo reconocimiento dicho vehículo una vez reparado para ponerlo nuevamente a prestar servicio de auto-taxi. Acompañarán a dicha instancia los siguientes documentos:

1ª.— Permiso de circulación expedido por la Jefatura de Obras Públicas de la Provincia en el que figure inscrito el vehículo y en el que conste que el mismo pertenecía al reclamante en la fecha del 18 de julio de 1936.

2ª.— Certificado de adhesión al Glorioso Movimiento Nacional, expedido por las Autoridades u Organismos competentes, licencia municipal o certificado de la Confederación de la Industria de Taxi, acreditativa de que dicho vehículo prestaba servicio público en dicha fecha.

Estos documentos, podrán ser devueltos a sus propietarios una vez tomada nota de ellos cotejada por el Jefe del Negociado de Circulación.

Barcelona 30 de Noviembre de 1939.
Año de la Victoria.

EL INGENIERO JEFE,

Vx B-

EL TENIENTE DE ALCALDE
DELEGADO DE TRANSPORTES.

Puñetas

Fragmento de las normas para devolver los taxis a sus propietarios, después de la guerra civil. Los que no pudieran presentar Certificado de adhesión al Glorioso Movimiento Nacional lo tenían claro

Depuración, palabra clave de la época y que dividió España en un gigantesco *apartheid*: depurados y depurados.

Tengo el honor de remitirle la relación adjunta de Conductores de Auto-Taxis con Carnet Municipal, por si tiene a bien disponer que por personal a sus ordenes, se proceda a la depuración de los mismos.

Dios guarde a Vd. muchos años

Barcelona, 27 de octubre de 1939
Año de la Victoria

EL TENIENTE ALCALDE
DELEGADO DE TRANSPORTES

ILTRE. SR. JEFE SUPERIOR DE POLICIA DE BARCELONA.

do oías "¡Para!", bronca si adelantabas unos metros de más para no estorbar al vehículo que te seguía o poder arrimarte al bordillo. Cuando los dejábamos, en triste y mísera compensación al mal trago, sólo quedaba el recurso de dedicarles un serial de pensamientos poco piadosos en compañía de toda su familia, que seguramente serían todos unas santas y santos. Pero algo había que hacer para no reventar.

Pasados algunos años, alguien se daría cuenta de que era mejor retirar a toda aquella fauna que desprestigiaba a la raza humana, y sobre todo al Cuerpo al que pertenecían, por lo que fueron desapareciendo de la circulación. Posiblemente, los devolverían a sus parras de origen de las que nunca debían haber salido, si no hubiera sido por la

escasísima capacidad para la inteligencia con que venía aureolado el nuevo régimen.

Claro, que quedaron rescoldos de aquel infierno durante mucho tiempo. Estos se reavivaron cuando la famosa huelga de 1951, que empezó con los tranvías y dejó a la ciudad sin medios de transporte, incluyendo a los taxis. Una vez reiniciado el trabajo, nos provocaron algunos individuos de paisano que ni sabíamos quiénes eran ni en qué *kábila* estarían censados, pero a los que, de seguro, la huelga les había escocido donde más duele. Sin venir a cuento, a lo mejor estando tranquilamente en la parada oías un rebuzno: "¡Huelguistas, más que huelguistas, que no sois más que una pandilla de huelguistas!". Esto, la verdad, poca mala sangre nos hacía, pero había que

aguantar y callar, puesto que sólo esperaban que abriéramos la boca para cerrárnosla por la vía del apremio. Además, el resultado que provocaban en nosotros era a la inversa del pretendido por ellos.

La gorra: objeto de letigio

Dejando el ensañamiento de tipo social, que si se quiere se puede archivar, pero que nunca será olvidado por la generación que tuvimos que padecerlo, hubo también otros tipos de enfrentamientos, o si queremos suavizar la expresión podríamos llamarlo división de opiniones entre el colectivo de taxistas y los poderes establecidos, haciendo casi siempre referencia estos últimos a quien estaba encomendado el cuidar de nuestra disciplina: la autori-

Muestra de uno de los inventos sacaperras de aquellas calendas y de los persuasivos métodos para hacer cumplir al personal. Huelga aclarar a qué clase de "combatientes" iba dedicado el mencionado "subsido".

dad municipal. Si viene a cuento y la ocasión se presta, ya volveremos sobre el tema.

Una faceta de esta "división de opiniones", que duró muchos años y bien podríamos afirmar, limadas las aristas



MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN
SUBSIDIO AL COMBATIENTE
COMISIÓN PROVINCIAL
DE
BARCELONA
Inspección

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN
COMISIÓN PROVINCIAL
DEL
Subsidio al Combatiente
SALIDA
N.º 5865 D.º 16 NOV. 1939

Cítase el Número de esta Comunicación siempre que haya de referirse al asunto que la misma contiene.



Acuso recibo de su oficio de 4 del actual, acompañando relación de taxistas que no entregaron ticket del Subsidio a los pasajeros en viajes realizados al cementerio Nuevo, testimoniándole mi complacencia grande y rogándole encarecidamente en bien del Subsidio excite el celo del digno personal a sus ordenes para que desplieguen el mayor entusiasmo e interes en la fiel observancia de las ordenanzas por las que se rige el Subsidio al Combatiente, formulando las correspondientes denuncias en la forma remitida, no solamente de los taxistas por infracciones cometidas, sino también a los demás obligados al Subsidio, siendo de gran conveniencia consignar también el nombre, apellidos y domicilio del propietario del taxi, así como la del conductor, para su más rápida tramitación y sanción correspondiente.

Por Dios, por España y su
Revolución Nacional-Sindicalista.
Barcelona 16 Noviembre
1939
Año de la Victoria
El Jefe de los Servicios de Inspección,

SR. Jefe del Departamento de Circulación del Ayuntamiento de BARCELONA.

por el tiempo transcurrido, que tuvo sus ribetes sainetescos, si bien no quiere decir que dejara de afectarnos, sobre todo por el lado del bolsillo.

Según comentábamos, esta vez el asunto en litigio lo sosteníamos direc-

tamente con las autoridades municipales, que delegaban en los entonces llamados guardias de tráfico o guardias urbanos (quizá haya cambiado ahora oficialmente el nombre) la res-

Sobre ruedas

ponsabilidad de meternos en vereda.

Como prueba de buena voluntad para con dicho cuerpo, proponemos que los viejos taxistas y los viejos guardias urbanos fumemos el *kalumet* de la paz y echando pelillos a la mar pasemos a comentar en clave poco seria nuestras viejas rencillas, con lo que al mismo tiempo que le vamos dando chupadas a la vieja pipa endulzaremos, en lo posible, la primera parte de este artículo.

Se trataba pura y simplemente del uniforme reglamentario que los antiguos taxistas, como chicos buenos, hemos soportado obligatoriamente, como estigma de no sabemos qué pecado original. Y sin más preámbulos sigamos con la pequeña historia.

Para nosotros, en principio no fue el verbo sino el guardapolvo gris. Aquella especie de sotana laica la llevábamos con resignación más o menos cristiana, que allá cada uno que tampoco va a ser ahora cuestión de meternos en belenes. Nos estorbaban los faldones, eran antiestéticos y se raían en las posaderas. Sin embargo, la costumbre y la impuesta cortedad de horizontes de la posguerra nos hacían más llevadero el uso. Cuando vino lo de la sahariana azul (a mediados de la década de los cincuenta), algo más contentos sí nos pusimos. Era una prenda moderna, no llevaba el engorro de las faldas y con un poco de buena voluntad y echándole imaginación al asunto incluso podíamos subconscienciarnos de que íbamos a cazar leones. Hasta aquí todo marcha sin demasiadas complicaciones, pero ahora aviene el problema, litigio candente y eterna batalla con nuestros amigos los guardias: la gorra, aquel odiado cubrecabezas, engendro del diablo que cual ponzoñosa guinda de pastel daba remate a nuestro uniforme.

Cierto es que sólo era obligatorio su uso cuando circulábamos con viaje y

cierto igualmente que este problema no lo valorábamos de la misma manera los jóvenes de entonces y los veteranos. Estos últimos daba la impresión no sólo de que no les constituía ningún problema, sino de que incluso se sentían bien con ella, no faltando indicios para suponer que más de cuatro no se la quitaban ni para dormir. Pero todas estas buenas razones no eran suficientes para que los jóvenes sintiéramos aversión a encasquetarnos nada en la cabeza. Y esto incluso en invierno, que en verano junto con las mangas de la sahariana y la corbata resultaba un verdadero suplicio. Prácticamente nos hacía el mismo efecto que debía sentir la tropical Doña Carmen cuando le acomodaban toda una frutería en la cabeza. Incluso no dudamos en afirmar que menguaba nuestros reflejos y embotaba nuestras reacciones, pendientes siempre de aquella molestia, con nuestras sienas oprimidas.

¡Ay, amigos guardias, qué bien conocéis nuestro punto flaco! En aquella pugna entre nosotros, empeñados en ir destocados, y vosotros, empecinados en hacer cumplir los reglamentos, cada mañana al salir el sol empezaba un nuevo juego del gato y el ratón.

¿Cómo? ¿Que desde arriba os presionaban? ¿Pues bien que nos lo imaginábamos! Guardia había que cuando nos cazaba *in fraganti*, como disculpándose nos enseñaba el bloc de multas indicando que le obligaban a devolverlo lleno al terminar el servicio. Os comprendíamos, no vayáis a creer. Todo el día en la calle, con frío o calor, aguantando las intemperancias del ciudadano y los posibles rapapolvos de vuestros superiores si no nos incordiais a modo. ¡Y encima con la gorra puesta! Que suponemos que a muchos de vosotros también os debía sentar como pedrada en ojo de boticario.

Nada impedía, a pesar de todo, que día tras día y año tras año la ciudad se convirtiera entre vosotros y nosotros en la

Verona de Capuletos y Montescos o en el Chicago de los veinte, con sus más y sus menos entre los chicos del FBI y los muchachos de Capone. Por aquí no hay urbanos, nos la quitamos. En este cruce sí, a cubrirse. Más allá posible peligro, ¡cuidado!; pero, amigos guardias, que si nosotros éramos unos subversivos, algunos de vosotros con su exceso de celo nos llevaríais fritos! Recordamos, entre otros, aquel colega vuestro que hacía el servicio en moto. ¡Qué profesionalidad!, ¡qué dedicación!, ¡qué ojo clínico! A veces, ya fuera de zonas de peligro, nos cruzábamos con su moto, yendo ambos en direcciones opuestas. Nosotros, tan ricamente descubiertos. Conscientes, al verlo, de con quién nos la jugábamos, nos cubríamos al instante, aunque lógicamente nuestro amigo motorista continuaba su marcha debido a la circulación. No fallaba, al cabo de unos minutos, donde podía, daba media vuelta y ya lo teníamos a nuestro lado: “¡Pero, mire usted, guardia, si la llevo puesta!” —“Ahora sí, pero antes no, ¿La paga o le hago papel?”

Era un lince. Para nosotros representaba lo mismo que Almanzor para la Cristiandad.

Que sí, guardias, que sí, que ya hemos dicho que nos hacíamos cargo, os azuzaban y vosotros no hacíais más que cumplir y hacer cumplir. ¡Pero también tenéis que comprender que eran cinco duretes de los de antes y esto también dolía en el alma! ¡Que eran tres carreras y costaba mucho arañarlas! En un cruce estrecho y peligroso (cuando prohibieron las señales acústicas, otro tema que tratar), nos atrevíamos a emitir un conato de aviso por si viniera algún vehículo desorientado. Nos salváis de un portal ya con el bloc en la mano: “¡Hombre, claxon y además sin gorra! ¿Por qué quiere que se la ponga?” En un raptó de generosidad nos dejabais escoger. No era difícil llegar a un entente porque eran la misma tarifa. Pero era un detalle y estrechaba lazos.

Sí, amigos, éramos comprensivos con



Automóvil de 1950.

vosotros, y también con vuestras circunstancias. Nos imaginábamos al edil de turno de la época que al salir por la mañana se cruzara con un taxista descapotado. “¡Pero hombre, dónde iríamos a parar!” Si al personal se le permitieran ciertas tolerancias serían capaces de acabar pidiendo elecciones parlamentarias. ¡Caña, caña! Y allá que os hacían salir cual nuevos cruzados de fe y martillo de herejes a perseguir infieles a golpe de talonario.

Es cierto que tratábamos de engañaros. Nos habíamos acostumbrado a llevar cojines en el asiento para que lo alto de la cabeza quedar camuflado por el marco de la puerta y os fuera más difícil ojear si íbamos cubiertos o no. Se comentaba que algún compañero llevaba la gorra sujeta en el tejadillo con imperdibles y cuando adivinaba moros en la costa (con perdón) erguía el cuello y quedaba con arreglo a las

normas. Luego se relajaba y a continuar tan ricamente. Os lo poníamos todo lo difícil que podíamos, lo reconocemos. Pero también es justo que os avengáis, viejos amigos, a que al final siempre acabábamos nosotros haciendo de ratón y vosotros de gato.

I pasaban los años, continuando nosotros en odiar aquel casquete y vosotros erre que erre en querernos hacer cumplir las ordenanzas. Y de pronto, un buen día, allá por el 65, sin comerlo ni beberlo, se varía el reglamento. No es obligatoria la gorra. ¿Qué ha pasado? Se comentó en su momento sobre supuestos informes que aconsejaban su desuso debido a que el cerco de esta prenda oprimía las sienas y podía disminuir el riego sanguíneo al cerebro con resultado de riesgo manifiesto. Si fue o no verídico, pertenece a los misterios de un arcano de menos de treinta años. Pero investigar documentación

histórica sobre acontecimientos incluso muy importantes de nuestra profesión, es de un kafkiano que desmoraliza a cualquiera. Por algún ignoto rincón o archivo fuera de uso suponemos quedará constancia de este hecho y de muchos otros que también se resisten tenazmente a toda investigación. Esperamos y deseamos de quien concierne las aclaraciones oportunas, hiciese todos los posibles para que aflorase un poco de luz.

Lo que sí resultó cierto y verídico con esta nueva normativa, fue el armisticio que entre nuestros amigos los guardias y el colectivo taxista quedó tácitamente sellado.

Del archivo histórico del Stat

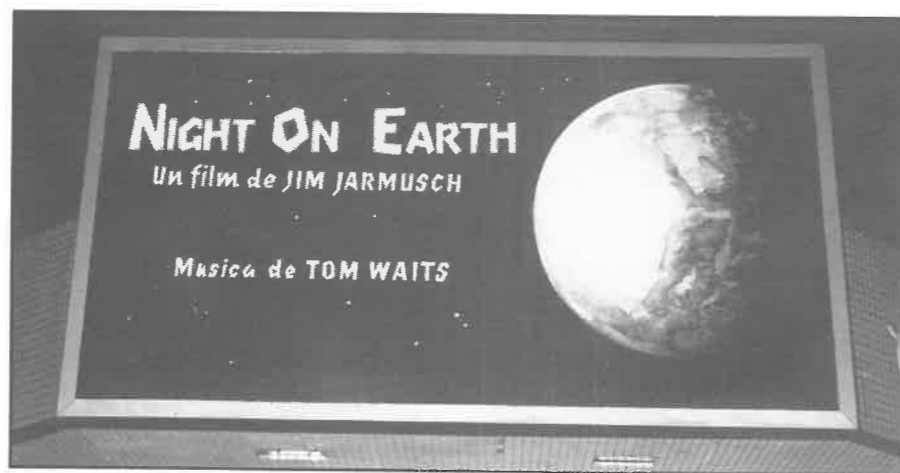
Night on Earth 'Noche sobre la Tierra'

EL TAXI PROTAGONISTA DE UN FILM DE JARMUSCH

La última cinta del director de cine americano Jarmusch, sigue la línea iniciada en *Extraños en el paraíso* y *Bajo el peso de la ley*, en las que el lenguaje es un factor primordial, que le permite desgranar cada historia, poniendo en evidencia, a través del humor, las contradicciones y miserias de la sociedad que le ha tocado en suerte vivir. Los personajes, seres ajenos muchas veces, por su condición de emigrantes o por su automarginación, le permiten sacar a la luz, mediante la palabra (juegos de palabras producto de la falta de entendimiento) el individualismo, falta de solidaridad y al mismo tiempo la ternura de los seres individuales, del hombre concreto.

Noche sobre la tierra son cuatro cuadros costumbristas cuyos protagonistas son taxistas de cuatro ciudades del mundo: Nueva York, Los Angeles, Roma, París y Helsinki, estos personajes y la relación que establecen con sus clientes conforman el *leit motiv* de la película. Una joven taxista de Los Angeles que aspira a ser mecánica; un emigrante alemán que a penas si entiende inglés y no conoce la ciudad de Nueva York ni sabe conducir (su oficio: payaso de circo); un individuo anodino, lleno de complejos sexuales al que le gusta la noche, en Roma; un argelino que muestra tanto odio racista como los clientes que expulsa de su taxi y más ceguera que la de su pasajera y por último el patético taxista de Helsinki, cuya tragedia no deja de resultar jocosa debido a su autocompasión.

La transición de estas pequeñas historias inacabadas, de estos fragmentos de vida, nos la marca el reloj, la acción



Una obra divertida y original

se inicia a las 6.10 horas en Los Angeles, continúa a las 7.5 en Nueva York; a las 10.20 en Roma; 4.45 en París y 6.10 en Helsinki, da la vuelta al mundo, a la misma hora en lugares distintos tiene lugar el contacto entre cliente y taxista. El cliente carece de importancia, se trata más de monólogos (excepto en el caso del emigrante de Nueva York, cuya inocencia y candidez resultan enternecedoras), para un ir desgranando preocupaciones.

Jarmusch, utiliza el acercamiento al personaje de forma totalmente clásica, en cuanto a lenguaje cinematográfico: planos generales, hasta centrarse en el

personaje mediante el acercamiento de la cámara, pero sólo a través de la palabra conoceremos realmente lo que ocurre, quién es, qué hace y qué le preocupa a cada uno de los sujetos; la palabra tiene en este director una importancia extraordinaria.

Para esta película ha vuelto a contar con la colaboración del músico Tom Waits, autor de la banda sonora, con quien ha trabajado en repetidas ocasiones, tanto musicalmente (*Bajo el peso de la ley*) como interpretativamente.

Rosa González

Night On Earth

(V.O. subtitulada. Color 1991 EE UU)

Director: Jim Jarmusch

Intérpretes: Winona Rider

..... Genea Rowlands

..... Giancarlo Espósito

Música de Tom Waits

Mi derecho inarrebatable sobre el taxi en Tarragona

Hemos llegado a una situación de deterioro progresivo, tanto a nivel organizativo como de trabajo, con la consiguiente pérdida de los principales valores éticos, al no haber sido encauzados y ordenados éstos por ninguna entidad que haya velado por el cumplimiento de los mismos. En consecuencia, se ha fomentado (sin querer quizás) el individualismo, con el consiguiente despertar del *ego* personal descontrolado, que nos arrastra a un comportamiento interesado que arruina los sentimientos de colaboración conjunta del grueso del sector y que debe ser el *alma* de cualquier entidad representativa de nuestra profesión.

Según el dicho popular «lo bueno dura poco»; en nuestra ciudad y en nuestro trabajo lo bueno fue probado y saboreado durante un par de años, algunos nostálgicos de la época pueden dar fe de estas palabras. Ahora bien, esos años de bienestar en una determinada organización, sólo fueron posibles gracias a la extraordinaria capacidad de servicio de todos sus componentes sin excepción; utilizando la máxima «todos para uno y uno para todos» no fue difícil y se convivió en verdadera hermandad: no hubo glorias personales, el mérito fue siempre compartido, del mismo modo se compartían las obligaciones y los sacrificios y las satisfacciones.

No se trata ahora de volver a copiar el invento puesto que rara vez se repite la historia. Sin embargo, sí deberíamos echar la vista atrás de vez en cuando y recordar aquellas cosas que nos pueden hacer bien, y si es posible aprovechar de las mismas lo que se pueda. Lógicamente, el taxi ha evolucionado, esta década que ha transcurrido ha transformado incluso el pensamiento de muchas personas. Hoy, por desgracia, quedan pocos espíritus revolucionarios, hay más sosiego, las personas se han vuelto más conservadoras si cabe, pero los principios progresistas de aquel grupo de profesionales que en su día supo dar ejemplo de organización, compañerismo y lealtad al cliente, aún perdura. Ojalá se erradicara de una vez por todas de la profesión el odio y las rencillas personales, que tanto mal han causado, para poder llegar a ese entente o consenso tan necesario para sacar adelante la actual radio taxi, y es más, para convertirlo en una empresa de bienestar y con futuro.

Para ello habría que cambiar ciertas costumbres, a mi entender mal adquiridas, ser más desinteresados con los servicios, dar prioridad absoluta a los servicios de la central sobre los demás, mayor atención a las empresas y orquestar una campaña de publicidad periódica en los medios municipales de difusión gratuita, como el Butlletí municipal, que llega a todos los hogares y en el que se podrían incluir

reportajes sobre el servicio del taxi en la ciudad...

En cuanto a los sindicatos del sector, ya tendrían que afrontar de inmediato una reestructuración de tarifas, actualizándolas, sacándolas del desfase actual que sufren, implantando: carrera mínima; dos tarifas de taxímetro, que muy bien podrían ser, (1) tarifa normal de 6 a 22 horas y de lunes a viernes; (2) tarifa con suplemento de nocturnidad (40% incluido), aplicable todos los días de 22 a 6 horas, además de sábados, domingos y festivos durante las 24 horas y eliminación del actual y ridículo suplemento.

Con esta medida motivaríamos a los profesionales del taxi y conseguiríamos una mayor presencia de los mismos en las paradas durante los días festivos, evitando así en estos días los posibles lapsus en los que se pueda crear un vacío de servicio.

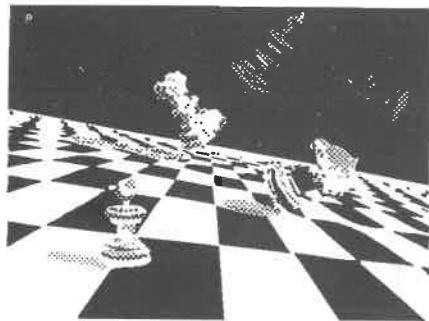
Espero sean bien interpretadas estas opiniones, generen debate en el sector y se aproveche lo que de bueno se pueda sacar de las mismas.

Tarragona, octubre de 1992

José Martínez Gutiérrez

El salto del caballo

Por TARIO RUBIO



SA	MA	LA	NE	DAR
CIR	MA	BER	NA	UL
PA	U	TI	EX	RA
NA	DE	SAS	BRA	BU
ES	LA	E	DE	CU

Solución

Saber dar excusa es una buena manera de decir la última palabra.

¿Sabía usted que...

en el pico Aneto se ha encontrado un cadáver congelado que se supone que llevaba diez años enterrado en la nieve. Según cálculos, se cree que en todo el macizo del Himalaya puede haber sepultados unos doscientos cuerpos más?

a los dos meses de abrirse al público las Rondas de Barcelona (Ronda del Litoral y Ronda de Dalt) se han impuesto 14.000 multas de tráfico por exceso de velocidad (la velocidad máxima autorizada es de 80 kilómetros por hora)?

la mayoría de las multas impuestas en las mencionadas Rondas, tuvieron lugar entre las seis de la

mañana y las dos de la tarde y que, desde el 2 de junio al 1 de julio la Guardia Urbana de Barcelona sancionó a 15.000 vehículos y que la mitad de las sanciones fueron entre las 10 de la noche y las 6 de la mañana, por exceso de velocidad (los vehículos sobrepasaron los 100, 120 y 140 kilómetros por hora)?

los ingresos en las arcas del Ayuntamiento de Barcelona superan por este concepto (sanciones en las Rondas) los cien y doscientos millones de pesetas?

tras el triunfo electoral del PSOE, 1983, el actual jefe de Gobierno, Sr. Felipe González Márquez, le

sugirió al ex presidente de la UCD, Leopoldo Calvo Sotelo, que los ex presidentes del Gobierno tendrían que ser nombrados senadores vitalicios (*El observador*, 10.7.92)?

el Líbano se ha convertido en el mayor productor y distribuidor de droga de Oriente Próximo?

una buena parte de las instalaciones olímpicas de Mollet del Vallès, pueblo cercano a Barcelona, serán desmanteladas y que nos han costado la bonita cantidad de mil millones de pesetas, aproximadamente?

Selección de noticias, Tario Rubio

Talleres ATLÁNTIDA
 REPARACION DE AUTOMOVILES

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

DRIVE-IN TALLERES
 Zonas: HORTA y BARRIOS y SAN ANDRÉS
 HORARIOS de LUNES a VIERNES de 10 a 1 y de 4 a 6
 SABADOS: 9 a 12
Nilo
 ALFREDO BOU FORNÉS
 Nilo, 20 (Cerca gobierno del Dr. Pi i Suñer)
 Tel. 430 79 69 387 21 68 Tel. 354 59 04 - 08031 Barcelona

SAUTO MECÁNICA GENERAL DEL AUTOMÓVIL
 PA
 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

taxi
 LIBRE
 Para anunciarse
 Srta. Laura Tel. 301 32 00
 Fax 301 33 62

Talleres HNOS. GARCÍA


 SU TAXI FORD sin entrada y hasta 60 meses de plazo
 SERVICIO TALLERES 333 17 03 c/Pintor Mestre Castellví 5-6
 AUTOMÓVILES 333 93 58 08905 L'HOSPITALET

Cristal Coche Badalona S.L.
 COLOCACIÓN DE CRISTALES PARA AUTOMOCIÓN

 COLOCACIÓN INMEDIATA DE CRISTALES PARA:
 • COCHES • FURGONETAS
 • CAMIONES • MAQUINARIA D.P.
 TEL. 399 16 00
 LABORABLES
 PPI, Països Catalans, 112
 (Metro Pep Ventura)
 BADALONA
 TEL. 384 62 84
 FESTIVOS Y
 SERVICIOS URGENTES

ÓPTICA ASUN

 Paseo Carlos I, 92 1º 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

ENGÁNCHATE A
BARNA TAXI

 POR 5.000 PTAS. MES Tel. 357 77 55

Taxímetros Barcinó

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO DE



**OFRECE LA MEJOR
TECNOLOGIA ESPAÑOLA
POR UN MÍNIMO PRECIO**



NITAX-90

**IMPRESORA ADAPTABLE
MANGUERAS BLINDADAS
DISPLAYS ROJOS
CUMPLE NORMATIVAS E.M.T.**

ABONO ESPECIAL POR SU TAXÍMETRO USADO

Lepanto, 217-219
(entre Aragón y Enamorados)
Tel. 447 15 61
08013-BARCELONA

Horario:
Laborables de 7 a 14 y de 15.30 a 19.30
Sabados de 8 a 14
Domingos y festivos de 9 a 13