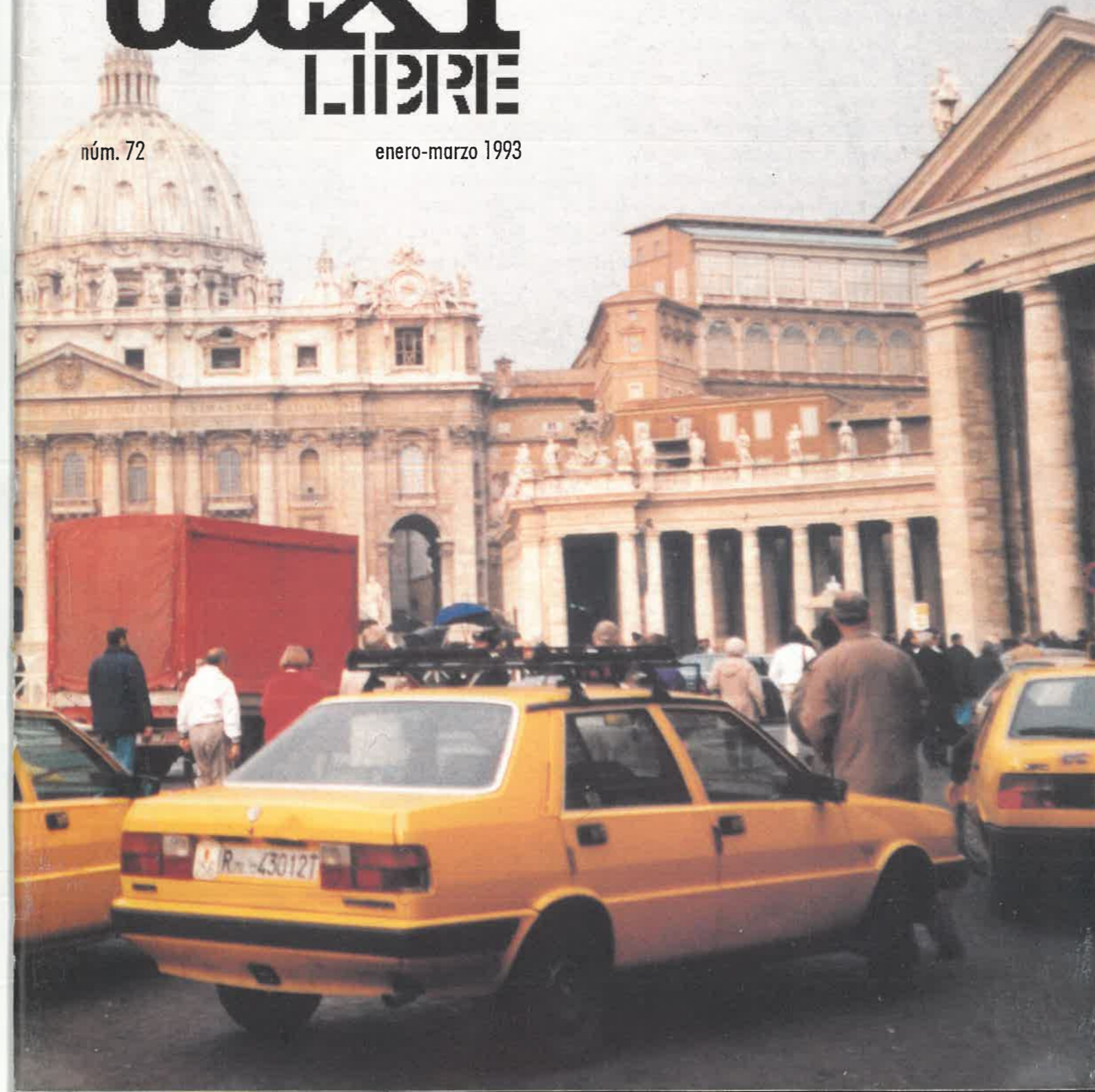


taxi

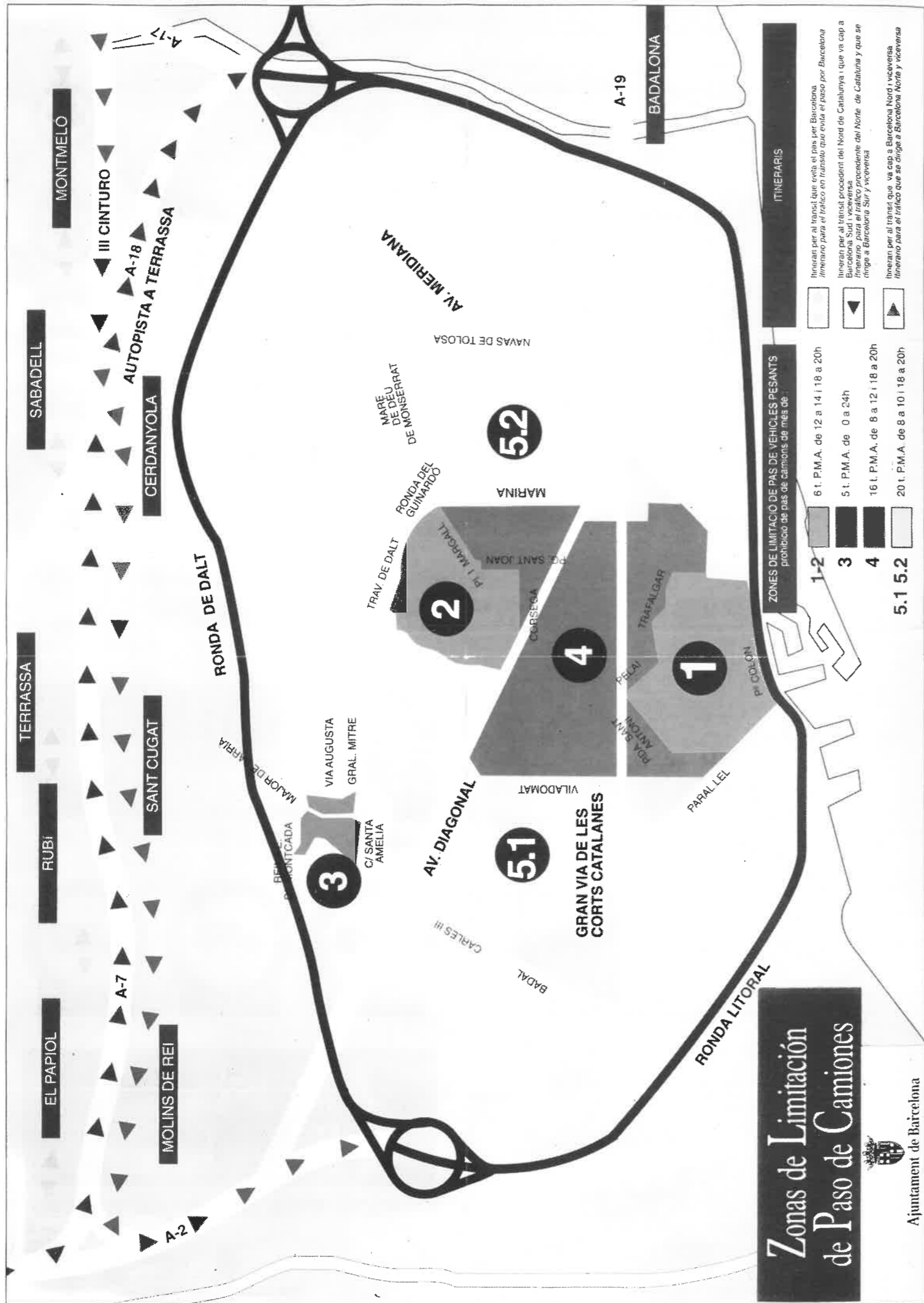
LIBRERIA

núm. 72

enero-marzo 1993



**Roma, sede del V Congresso
Europeo del Taxi**



taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL DE DIFUSIÓ NACIONAL
4ª ÉPOCA, AÑO XIV, Nº 72



CONFEDERACIÓN DEL TAXI DE ESPAÑA



Primera revista del taxi de España
Fundada el año 1980

Director:

Miguel Tomás Romero

Consejo de redacción:

Josep Santacreu y Luis Berbel

Redacción/Coordinación:

Montse Viladevall

Fotógrafo:

Jaume Ors

Colaboradores:

Bartomeu Serra Macipe y Marisa Far Moya

Producción:

C.T.E. Carles I, 82
08018 Barcelona - Tel 300 23 14

Exclusiva de publicidad:

Caepissa SCCL Cucurulla 9, 2ª 2ª A
08002 Barcelona - Tel 301 32 00

Imprime:

Tandemgraf. Alarcón, 40-42
Sant Adrià de Besòs

Depósito legal: Barcelona-18790-1993

Revista impresa en papel
estucado ecológico Biolos

Talleres ATLÁNTIDA

REPARACION DE AUTOMOVILES



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

Los fastos del 92 ya han quedado atrás. Hemos vuelto a la auténtica realidad de la situación del país: la crisis, la corrupción, y otras que nos han hecho despertar del sueño ideal en el que nos habían sumido. En el sector del taxi también hemos de asentar los pies en el suelo y buscar salidas a la actual situación; no podemos consentir ni una sola licencia más en este país, donde tenemos más del doble de taxis que en Europa. Los propios taxistas debemos reestructurarnos. Ahora, por ejemplo, hemos venido de Italia: las ciudades italianas tienen la mitad de taxis que las españolas, pero en Italia no existen los asalariados del taxi. Un hombre/un coche; ésta es la solución que necesita el taxi en nuestro país. En Italia, los taxistas sólo trabajan 7 1/2 horas diarias por 6 días a la semana; pero claro, los kilómetros de vacío son cero kilómetros recorridos y, por lo tanto, la rentabilidad es de un 100%, a diferencia de nosotros, que actualmente tenemos una rentabilidad del 50% aproximadamente. Por todo ello, es importante copiar aquello que tienen de positivo el taxi y la Confederación Europea ya que nos están dando la posibilidad de conocer sistemas de trabajo que difícilmente hubiéramos podido conocer. Por ello, desde aquí decimos Europa sí, pero para todo lo bueno y lo malo, no sólo para esto último.

Sumario

Continua el caos circulatorio en la ciudad de Valencia	2
El exceso de licencias preocupa a los taxistas andaluces	5
Protesta de los taxistas del aeropuerto de Son Sant Joan	6
Enfrentamiento en las Ramblas de Barcelona.....	7
Denuncias por competencia desleal en Terrassa	11
Nueva legislación sobre retribución presupuestaria	15
Pasatiempos	18
Entrevista: Miguel Tomás, primer presidente del Stac	19
El V Congreso del Stac en imágenes	21
Roma, sede del V Congreso del Taxi	24
Los taxis del pasado vuelven a circular por las calles de Londres	29

Continúa el caos circulatorio en la ciudad de Valencia

La situación del tráfico en las calles de Valencia sigue empeorando; de nada sirvieron las protestas que los taxistas realizaron el pasado mes de octubre contra la caótica situación, ni el comunicado que el sindicato remitió a la alcaldesa. La realidad es que la buena voluntad se redujo a palabras en el aire y que, en los últimos tiempos, el servicio del taxi se ha visto seriamente afectado por la retirada del 70% de los efectivos de las grúas municipales, con la consecuencia de un aumento considerable de las infracciones en el carril bus-taxi

El resultado de las reuniones que han venido manteniendo las organizaciones del taxi desde el pasado mes de diciembre cristalizó el día 24 de febrero con la creación de una comisión sindical que, después de la celebración de las Fallas, está pendiente de ser convocada para una reunión con el director general de la Conselleria de Transports. La comisión está formada por dos representantes de la Federación Sindical del Taxi de Valencia, dos de la Asociación Gremial, dos de UGT y dos de la Conselleria de Transports.

"El taxi valenciano ha entrado en un proceso de cambio de opinión. Antes había bastante resistencia a la reestructuración del sector, pero a medida que transcurre el tiempo es evidente que hay que hacer algo, ya que todos comprendemos que sobran más de 800 licencias de taxi, y es necesario acercar la oferta a la demanda y, en la medida de lo posible, reducir los costes de mantenimiento del taxi. Una de las soluciones es reducir horas en la calle, cosa que significa menos kilómetros de vacío; lo más importante es equiparar la oferta con la demanda para que trabajen realmente los taxis que hagan falta", afirma Félix Cañego Cañego, presidente de la Federación Sindical del Taxi de Valencia, reflejando con sus palabras las conclusiones a las que llegó la comisión. Se acordó aunar esfuerzos para



Félix Cañego Cañego, presidente de la Federación del Taxi en Valencia

dar con una alternativa a la crisis económica que afecta al sector. "Les ha salido el tiro por la culata a aquellos que opinaban que 1992 sería bueno y 1993 -con la integración en la Comunidad Europea- mejor. En lo que se refiere al taxi, malo ha sido el 92 y peor se presenta el 93, teniendo en cuenta que la crisis del taxi es un reflejo de la crisis en la sociedad, y que, cuando ésta se constipa, el sector del taxi tiene ya una pulmonía". La comisión tomó los siguientes acuerdos: un día de fiesta a la semana, turnos de mañana y tarde, y la reconversión y paralización

temporal de licencias.

Queda ya lejos el pasado mes de octubre, cuando la Federación Sindical del Taxi, encabezada por su presidente, Félix Cañego Cañego, dirigió un duro comunicado a la alcaldía de la ciudad amenazando con la puesta en marcha de movilizaciones si no se tenían en cuenta las demandas de los taxistas.

Sin embargo, los problemas continúan, si cabe agravados. Según la Federación, los retrasos que ocasionan los múltiples atascos y las condiciones de caos circulatorio hacen que las carreras sean más caras para el usuario, repercutiendo ello en su utilización del medio. La situación del tráfico, unida a la agudización de la crisis económica, causó el pasado año un descenso del 20% en el uso del servicio.

En su protesta de octubre, la Federación reclamaba medidas de choque urgentes para paliar la situación, tales como la creación de vías exclusivas para el transporte público, o la limitación de la entrada de coches en el centro urbano.

Asimismo, pedía un aumento de la vigilancia policial sobre los carriles bus-taxi y un mayor y mejor aprovechamiento del servicio municipal de grúa que solucionara los problemas derivados del aparcamiento en doble fila. También reclamó un mayor control del tráfico en puntos vitales de la ciudad.

El comunicado, dirigido a la alcaldesa Rita Barberà, fue el punto final de una serie de contactos infructuosos con los concejales de Tráfico y la Policía Municipal.

La opinión generalizada entre los taxistas es que la gestión del equipo municipal hasta la fecha da completa libertad a los conductores para colapsar la ciudad.

Comunicado de la Federación valenciana

Reproducimos aquí la carta remitida por el presidente de la Federación Sindical del Taxi, Félix Cañego Cañego, a la alcaldesa de la ciudad de Valencia, Rita Barberà. La respuesta fue una reunión en la que se explicaron de nuevo los principales focos de conflictividad, y en la que la autoridad afirmó su voluntad de aplicar medidas de mejora del tráfico de la ciudad. Hasta ahora no ha habido resultados

Excma. Sra:

La Administración del Excmo. Ayuntamiento de Valencia es candidata a mantener un conflicto público con el sector del taxi, ya que entendemos que dicha Administración es incapaz de dar solución al problema del tráfico en Valencia.

En varias reuniones con los concejales de la Policía Local y de Tráfico, ha sido planteada la gravedad que representa el tráfico para el desarrollo del trabajo del taxi, ya que disminuye la utilización de este medio por parte de los ciudadanos dado que el servicio les cuesta casi el doble de su coste real, perdiendo éstos tiempo y dinero.

La Federación Sindical del Taxi aportó a ambos concejales distintas alternativas para la solución del tráfico en Valencia que, al

parecer, han caído en saco roto. De nuevo proponemos esas alternativas: la creación de vías exclusivas para el transporte público; que los coches entren a la ciudad, las matrículas pares los días pares y las matrículas impares los días impares; el trabajo efectivo de las grúas, retirando realmente los coches que entorpecen el desarrollo del tráfico, etc. Consideramos que son medidas diasuasorias que conducirán a restringir el tráfico en el centro de la ciudad.

La solución al tráfico es la potenciación del servicio público de transporte, que dispone de medios técnicos y humanos suficientes para trasladar a los viajeros a su lugar de destino. Reiteramos que las circunstancias actuales están perjudicando tanto a los

usuarios del servicio público como a los de los coches particulares, ya que ambos sufren las consecuencias del caos de tráfico en la ciudad.

Asimismo, solicitamos una reunión con la Excma. Sra. Alcaldesa de Valencia.

Valencia, 19 de octubre de 1992



El sector del taxi sufre una grave recesión

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

Taxistas con razón

Extracto del artículo que Josep-Vicent Marqués publicó en el periódico "Levante" en octubre de 1992

La Federación Sindical del Taxi tiene razón. Ya sé que mucha gente tiene poca simpatía por los taxistas. Yo, que no conduzco y llevo treinta años tomando taxis, tengo en general buena opinión de la profesión. Los conductores particulares de turismo, casi todos ellos con complejo de Fittipaldi, les acusan de conducir mal, contra toda evidencia. Y muchos progresistas que no cogen el taxi creen que todos los taxistas son entusiastas de Encarna Sánchez. (...) Sin embargo, en estos treinta años de relación los taxistas y yo hemos hecho mal negocio por culpa del caos que denuncia la Federación Sindical del Taxi. Con la ciudad entregada al libre arbitrio del coche particular, el taxista quema tiempo y gasolina



y yo quemo tiempo y dinero.

En España el coche particular entró tarde y como símbolo de riqueza. Hoy esta mentalidad desfasada perdura y

sigue alimentada por nuevas mitologías de la publicidad. La gente saca el coche para ir a comprar a la esquina o a mear al bar de al lado, para que todo el mundo que tiene coche sepa que él o ella también lo tienen, y van al trabajo cada uno en su coche aunque trabajen juntos y vivan en la misma calle. Mi tutor en la universidad de Oxford, un señor de mediana edad, iba a la Facultad en bicicleta, con aros en los pantalones y correa fluorescente, no obstante ser un prestigioso catedrático en Oxford y Nueva York. Aquí, un auxiliar administrativo o un mancebo de botica consideran impropio desplazarse sobre dos ruedas. Si la gente no sabe autolimitarse por sentido común, habrá que limitarla. A los conservadores que dominan el Ayuntamiento de Valencia les horroriza el número de horas que se pierden al año por huelgas. ¿Y las que se pierden por atascos? Prohibase el tráfico privado en el centro y salgan los coches solamente en días alternos, como piden los taxistas.

Actualización de las tarifas

El taxi fue el primer medio de transporte público de Valencia que, a principios de año, experimentó un aumento de sus tarifas en un 8%, de manera que la bajada de bandera se situó en la cantidad de 130 pesetas.

CONCEPTO	TARIFAS/92	TARIFAS/93
BAJADA DE BANDERA	120	130
TARIFA I		
km recorrido	62	68
hora espera	1.350	1.410
TARIFA II (aplicable los sábados)		
km recorrido	85	92
hora espera	1.500	1.565
TARIFA III		
km recorrido	90	94
hora espera	1.700	1.790
SUPLEMENTO AÉREO	225	275

DRIVE-IN TALLERES

Zona: HORTA
S. BARRIOS y
SAN ANDRÉS

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

SERVICIO ONLINE

Nilo, 20 (frente gasolinera del Dr. Pi i Molist)

Tel. 420 79 69
357 21 65

ALFREDO BOU FORNÉS
Tel. 354 59 04 - 08031 Barcelona

Recambios TAXI-AUTO

ACCESORIOS

RECAMBIOS EN GENERAL
AL SERVICIO DEL TAXI

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

Castelló, 189
Tel. 357 44 54
08031 Barcelona

El exceso de licencias preocupa a los taxistas andaluces

Todos los grupos parlamentarios de Andalucía han aceptado imponer una interpelación al Gobierno central desde el Parlamento de la Comunidad Autónoma, solicitando la disminución en un 30% de los módulos aplicados al taxi andaluz, en razón de la precaria situación que atraviesa el sector en Andalucía. Ello es consecuencia directa de la última reforma del sistema fiscal que presupone un margen de beneficios que son ficticios para el taxista andaluz. Esta resolución es el primer resultado visible de las negociaciones que se vienen manteniendo desde hace largo tiempo con los principales representantes de los grupos parlamentarios. Ya antes de finalizar el año hubo movilizaciones para exigir la reducción de los impuestos y una reconversión del sector que supusiera una disminución del número de licencias existentes. La manifestación unió el pasado mes de diciembre al 70% de taxistas autónomos de Málaga

-según las organizaciones sindicales convocantes. Los taxistas autónomos, sin empleados a su cargo, se quejan de la fuerte carga impositiva -retenciones e IVA- que deben abonar cada tres meses y que acostumbra a superar las 50.000 pesetas. Los taxistas con asalariados pagan trimestralmente cantidades que oscilan entre las 120.000 y 130.000 pesetas. La manifestación, que aglutinó una parte importante de este colectivo, recorrió las principales calles del centro de la ciudad y, posteriormente se dispersó, no sin antes haber causado algunos colapsos del tráfico.

Nuevas tarifas

Por otra parte, la Comisión Informativa de Circulación y Transportes, aprobó el pasado mes de enero, la subida de las tarifas en un 10%, respondiendo a las demandas de revisión solicitadas por los profesionales del sector. De esta

manera, la bajada de bandera se sitúa en 114 pesetas y el km recorrido en 60 pesetas; la carrera mínima aumenta a 294 pesetas y la hora de espera costará al usuario 1.563 pesetas. Los suplementos y servicios especiales se incrementan hasta el nivel del IPC; y las salidas desde el aeropuerto y los traslados al nuevo parque del cementerio suman un suplemento de 145 pesetas sobre lo marcado en el taxímetro.

Esta revisión de precios se produjo a raíz de la petición realizada por la Asociación Provincial del Taxi, el Sindicato de Autónomos del Taxi y la UGT de Autónomos del Taxi, para compensar el desfase del 15% en las tarifas vigentes en Andalucía en comparación con la media de tarifas actuales en las principales poblaciones del resto de España.

La Junta establece una recuperación de las tarifas en un período de tres años, aen razón de un incremento anual de el 5% sobre el IPC de cada ejercicio.

XII Congreso de Autónomos del Taxi



José Jara Carrasco

El XII Congreso de la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi que se celebró el pasado día 20 de febrero, reeligió como presidente a José Jara Carrasco, que ya venía ocupando el cargo desde 1990.

El presidente reelegido se reafirmó en la continuidad de su política actual y propuso la creación de una junta directiva "compacta, operativa y con competencia en todo el territorio andaluz, potenciando sobre todo las provincias de Cádiz y Almería". El primer paso para hacer realidad este punto fue el nombramiento de Manuel Sánchez, presidente de la cooperativa del taxi de Jerez, como vocal de la

nueva junta directiva en representación del taxi gaditano, con derecho a voz y voto.

En este último Congreso también se trató el problema de los visados de transporte (VT) que exigen una fianza previa de 250.000 pesetas, y se contempló la posibilidad de pagar sólo el 15% del total, ya que la asociación - con más de 7.000 socios- puede responder por el 85% restante.

Asimismo, durante el acto se ofreció una ponencia sobre el Banco Meridional, se puntualizaron las gestiones realizadas en el pasado año y se efectuó un balance del estado de cuentas de la Federación.

Protesta de los taxistas del aeropuerto de Son Sant Joan



Los turistas se vieron obligados a recorrer a pie el camino hasta la Terminal A

Los taxistas de Palma de Mallorca protagonizaron el pasado día 23 de enero una espectacular movilización de protesta contra la acción de las empresas ilegales en el aeropuerto. Más de 200 taxistas -en representación del colectivo de 1.246 taxistas que opera en las terminales- cortaron durante dos horas el acceso a la Terminal A del aeropuerto, bloqueando también la salida del carril restringido de los autobuses.

Como consecuencia, los turistas -en su mayoría alemanes- que llegaron entre las 9 y las 11 de la mañana se vieron obligados a cargar con sus maletas y atravesar a pie los jardines para llegar a la terminal; y aquellos que aterrizaron en el transcurso de estas dos horas secundaron involuntariamente la huelga hasta que fueron trasladados a sus hoteles.

Los taxistas lamentaron las molestias causadas, pero consideraron que "resulta más dañino para la imagen del turismo el hecho de que los ilegales y pluriemplea-

dos campen a sus anchas sin respetar ninguna tarifa".

Los taxistas protestaban contra el "intrusismo" y la "piratería": la competencia desleal no es un fenómeno nuevo en el aeropuerto. Empresas ilegales, e incluso agencias de viajes consolidadas, contra-tan vehículos sin licencia para sus clientes. Desde el pasado mes de agosto han proliferado las protestas contra estas empresas -sin permisos-, que ofrecen coches de alquiler a bajo precio a los turistas dándoles la oportunidad de desplazarse a cualquier punto de la isla y dejar el vehículo en el lugar de destino. También hay un elevado número de chóferes sin licencia en el ámbito del aeropuerto.

Gabriel Vidal, presidente de los taxistas de PINEM y portavoz de la comisión de protesta -formada por afiliados de UGT, CCOO, ASITAP y la patronal- afirmó, "las denuncias de los trabajadores se han repetido tanto como las ofertas de arreglar la situación. La Conselleria de Transports

no ha podido acabar con la oferta ilegal, y nosotros no estamos dispuestos a aguantarla por más tiempo".

La Conselleria de Transports y la dirección del aeropuerto mostraron actitudes prudentes ante la inesperada movilización. El conseller, Llorenç Oliver, afirmó que "no es cierto que la Conselleria no haya hecho nada para solucionar este problema. Quizá no hemos hecho todo lo necesario, pero no se nos puede culpar de estar de brazos cruzados". Por su parte, Pedro Meaurio, director del aeropuerto de Son Sant Joan, señaló que "quizás en los últimos días hemos bajado un poco la guardia; sin embargo, ello ocurrió porque los propios taxistas dejaron de acudir a las reuniones de control ya que no las consideraban necesarias".

La movilización se produjo poco después de que se hubieran dado por remitidas estas acciones ilegales, tras un aumento de la vigilancia policial y una serie de reuniones de los implicados del transporte terrestre en Son Sant Joan. Sin embargo, una vez comprobado que un control temporal no es efectivo, los taxistas siguen reclamando una acción más contundente de control por parte del Ayuntamiento de Palma, y de inspección por parte de la Conselleria de Transports del Govern Balear.



Enfrentamiento en las Ramblas



Los taxistas se concentraron para apoyar a su compañero

La falta de información de dos guardias urbanos de Barcelona provocó un enfrentamiento entre dicho cuerpo y un centenar de taxistas que impidieron que la grúa se llevara el vehículo del compañero. Los agentes aseguraban que no había realizado la ITV a su debido tiempo y que tenía caducada la ficha técnica, cuando la ley dice que un coche puede pasar la revisión un mes antes o un mes después del vencimiento de la inspección.

La Entitat Metropolitana de Barcelona ya había concertado día y hora para la revisión

El enfrentamiento se inició cuando dos guardias urbanos pararon el pasado día 7 de enero el taxi con la licencia 4382 que subía por las Ramblas, requirieron la documentación del coche, y observaron que el vehículo no había pasado la revisión. José M. Anguera López, propietario del taxi, aseguró, y demostró más tarde, que la Entitat Metropolitana de

gante, le comunicaron que el vehículo iba a ser ingresado en el depósito municipal. "Dije a los guardias que no lo iban a hacer, entre otras cosas porque estaban mal informados pues tengo un mes de plazo a partir de

El delegado de la guardia urbana se comprometió a emitir un comunicado interno informando sobre el decreto que regula las inspecciones de los vehículos

la fecha de vencimiento, para pasar la ITV", manifestó José María Anguera. Algunos compañeros, la mayoría de Barna-Taxi, que pasaban por el lugar comenzaron a concentrarse para intentar resolver el problema cuya solución no llegó hasta que la guardia urbana que se personó en el lugar para aclarar el conflicto.

"Si no hubiera sido por los compañeros que se concentraron en las Ramblas, las



La Rambla quedó colapsada por taxistas y agentes de policía

Noticias

CATALUNYA

cosas hubieran discurrido de otra forma. Los guardias estaban muy encerrados en su idea de llevarse el coche, por encima de todo", dice José María An-guera.

Todos estos hechos evidenciaron el pulso que existe entre algunos agentes de la Guardia Urbana y los taxistas. Este hecho y otros acumulados provocaron una reunión urgente de miembros del ejecutivo del Stac con el delegado de la Guardia Urbana donde se le pidió que se limaran los roces. Además, se denunció la grave equivocación que habían tenido los dos agentes con el compañero al no estar debidamente informados sobre las ITV.

El delegado de la Guardia Urbana aseguró que se iba a emitir un comunicado interno informando sobre el decreto que regula las inspecciones de los vehículos para que, de esta manera, no

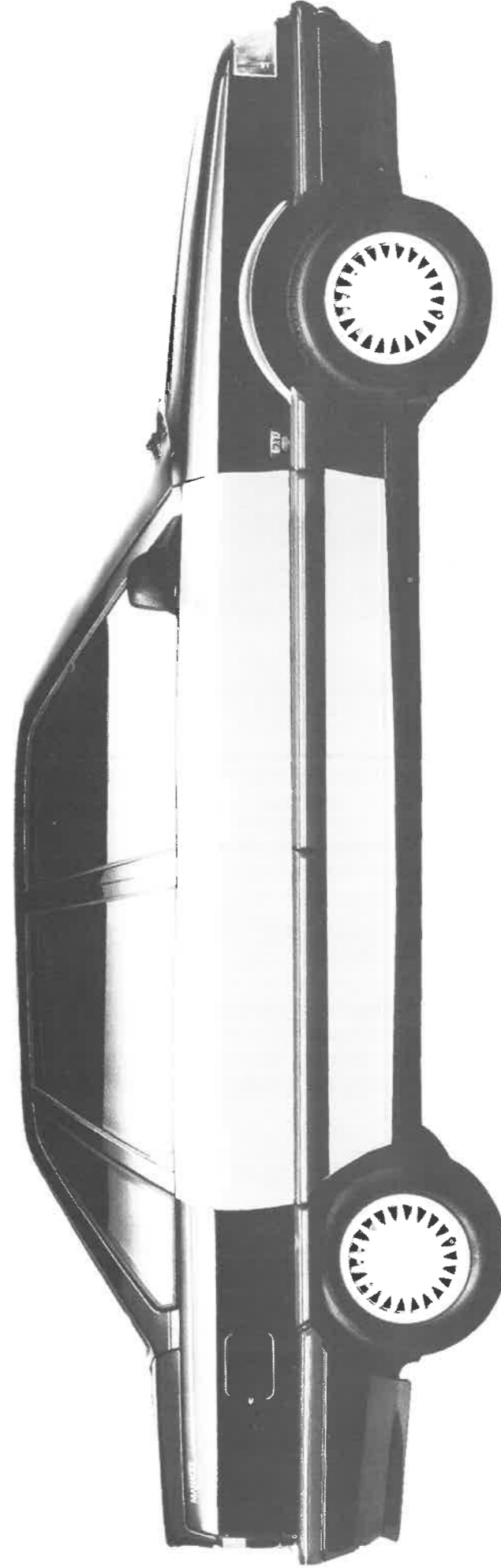


vuelvan a suceder errores similares al ocurrido con el taxista José María An-

guera, afiliado al Stac y móvil de Barna-Taxi.

LUIS BERBEL

NO LE DE MAS VUELTAS, ESTE ES SU COCHE !



CONDICIONES MUY ESPECIALES A LOS TAXISTAS POR LA COMPRA DE UN R-21
EN RENAULT HACEMOS DE CADA COCHE UNA CUESTION PERSONAL

Ven a verlo a:

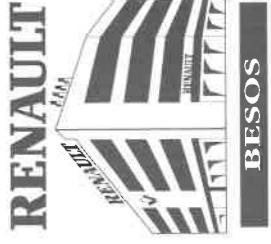
GLORIES
Av. Meridiana, 85-87 - 08026 Barcelona
Tel. 232 70 61 Fax: Tel. 447 00 68

POBLE NOU
Pere IV, 417 - 08019 Barcelona
Tel. 308 94 12 Fax: Tel. 308 13 92

BESÓS
Pi i Margall, 46 - 08930 Sant Adrià de Besòs
Tel. 381 23 92 Fax: Tel. 381 26 54



RENAULT



a **cuba** se va

por amistad

por solidaridad
para conocer

para disfrutar

porque **SÍ**

Viajes
Karelia S.L.

Travessera de Gràcia, 425, 1r 1a Tel. 450 37 14 - Fax. 450 35 89 - 08025 Barcelona

AVIÓN + HOTEL 1 SEMANA
MALLORCA P.C14.900.-
TENERIFE A.D.....36.000.-

PARIS 5 DÍAS.....26.000.-
PARÍS 7 DÍAS.....37.400.-
VENECIA 5 DÍAS..24.500.-
VENECIA 7 DÍAS..31.900.-
ROMA.....26.900.-

CRUCERO POR EL RÍO MOSCÚ
ST. PETERSBURGO-MOSCÚ 10 DÍAS
(de mayo a septiembre).....85.000.-

VIETNAM (16 días)....280.000.
CHINA (19 días).....295.000.-

PREUS ESPECIALS
PER GRUPS

Paradas de taxi y vecinos

La agresión de un empleado de la grúa municipal a Miguel Tomás, presidente del Stac, quien intentaba impedir la retirada del vehículo de un compañero, ha sido la gota que ha colmado el vaso en el conflicto de la parada que tiene asignada el sindicato junto a la sede de Barcelona.

Aparte de la denuncia que se ha presentado contra el empleado de la empresa concesionaria del servicio de la grúa municipal, el problema de fondo subsiste debido sobre todo a la intransigencia de algunos vecinos. Estos se niegan a negociar cualquier solución, y el Ajuntament de Barcelona, dividido, no da una salida viable a la cuestión. Eso sí, la guardia urbana ha dedicado especial "celo" en la vigilancia del aparcamiento en todas las esquinas de la calle Pujades con Marina. Resulta curioso, cuando en la esquina de más arriba o en la esquina de más abajo - donde también paran muchos taxistas para almorzar- existe una mayor permisibilidad.

Vino con las Olimpiadas

El conflicto se arrastra desde que el Paseo Carlos I (ahora calle Marina) fue remodelado con motivo de las Olimpiadas. Con anterioridad, la parada estaba situada justo frente al sindicato, al otro lado de la calle.

Una vez acabadas las obras, la parada se situó justo en la misma acera donde está ubicada la sede del Stac. El Ajuntament señaló la parada con dos señales verticales en ambos puntos y sólo pudo pintar una parte del suelo. Los vecinos, pensamos que sólo algunos, la boicotearon y taparon las señales con "spray".

Nos pusimos en doble fila en la parada que nos correspondía. Allí nos empezaron a multar y decir que nos fuéramos a los chaflanes. Más tarde cambiaron la parada de lugar y la

situaron en la calle Pujades, entre Marina y Zamora. Los vecinos tampoco respetaron la parada y allí aparcaba todo el mundo. Ah!, eso sí, la grúa, que nunca ha actuado sobre un particular, sí que lo hace sobre los taxis. El día de la agresión se juntaron tres o cuatro grúas y una veintena de guardias urbanos. "¡Qué bien estaría Barcelona si todas las calles estuvieran tan vigiladas y controladas como la parada de taxis del Stac!", era una afirmación de todos los compañeros que vinimos sufriendo el conflicto.

Este verano, en una situación similar, algunos taxis cortamos la calle Marina pidiendo una solución. Este conflicto acabó en los juzgados al ser denunciados algunos compañeros por un guardia urbano que aseguró que había sido amenazado. Total, sentencia condenatoria contra el Stac y multa de 5.000 pesetas más las costas del juicio.

La polémica se ha mantenido durante tanto tiempo por varios motivos; el principal, la intransigencia de los vecinos para negociar una solución pactada ante la realidad evidente. Sobre todo, una vecina tiene una especial antipatía al Stac y a su parada; tanto, que en un programa de TV3 cuyo tema era la convivencia entre motos y taxis en la calle sacó a relucir el tema sin que

viniera a cuento.

Otro motivo de este largo conflicto ha sido la postura poco definida del Ajuntament de Barcelona. Mientras que la Regidoria de Districte se mantenía con una tendencia clara en favor de los vecinos, la Conselleria de Circulació apoyaba la parada de taxis del Stac.

¿Solución definitiva?

Durante muchos meses, representantes de la Intercomarcal han mantenido diferentes reuniones con el Ajuntament de Barcelona para llegar a una solución. Ninguna ha dado frutos. Sobre todo, debemos insistir, debido a la intransigencia de los vecinos. En estos últimos meses, el tema se ha complicado debido a los constantes robos de que están siendo víctimas los taxis que aparcan alrededor del sindicato. ¿Dónde está en esos momentos la guardia urbana?

En una última reunión, celebrada a finales de año entre miembros de la Intercomarcal y Miguel Tomás con el conseller de Circulació, Joan Torres, se llegó al acuerdo de colocar la parada de taxis del Stac en uno de los chaflanes del cruce, entre Marina y Pujades.

LUIS BERBEL

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

Denuncias por competencia desleal

Continúa el enfrentamiento entre taxistas y la empresa Egara, dedicada al alquiler de vehículos de lujo con conductor. La carrera de altercados que siguieron a finales de año pasa por la concentración de numerosos taxis frente al Hotel Cándido de la ciudad para impedir la salida de la furgoneta de lujo Caravelle; la denuncia de la empresa de alquiler por los desperfectos causados al ser volcada una de sus furgonetas en el Passeig del 22 de Juliol; seis querellas más de esta empresa por el ataque a sus efectivos; y una fuerte pelea tras el sepelio de la madre del propietario de la empresa de coches de lujo entre taxistas y los asistentes al entierro. Este enfrentamiento se saldó con algunos heridos leves y con tres taxis con desperfectos de consideración.

Tras incidentes como estos subyace la grave acusación de competencia desleal del colectivo de taxistas de Terrassa. El tema ha causado un fuerte impacto en la opinión pública de Terrassa y ha creado una polémica en la que los taxistas tomaron la palabra el mes pasado en una carta abierta a los medios de comunicación que reproducimos íntegramente en las páginas siguientes. El conflicto ha entrado en una fase de estancamiento en la que algunas denuncias prosperan -42 taxistas han sido llamados a declarar- y otras son archivadas.

La última querella presentada por el sector del taxi acusa a Pere Gómez, uno de los propietarios de la empresa de alquiler, de calificar a los taxistas de "grupo mafioso". Por el momento, el Sindicato del Taxi de Terrassa se mantiene a la espera, lamentando que los enfrentamientos hayan confundido a la opinión popular y que, a la vez, hayan dado publicidad gratuita a la empresa Egara, S.L.



Los taxistas se concentraron en el hotel Cándido

Pere Gómez, dueño de esta empresa de alquiler de coches abandonó hace tres años la cooperativa Tele-Taxi Egara que integra los concesionarios de unas noventa licencias municipales del servicio del taxi. Inició el servicio por libre hasta que, en octubre de 1991, efectuó los trámites para poner en marcha su empresa actual. Gómez recibió el pasado 16 de septiembre el permiso provisional de la Generalitat de Catalunya para desarrollar su actividad, aunque ya llevaba largo tiempo trabajando en ella -sin licencia, por supuesto.

Este ex-taxista argumenta en su defensa que la empresa que ha montado no es una competencia real para el sector del taxi. Según él, los servicios están concertados con antelación y acostumbran a ser interurbanos. Por otra parte, afirma, que las tarifas son muy superiores a las del sector, de manera que el servicio va dirigido a un tipo de usuario especial; por ejemplo, según precios aproximativos, viajar de Terrassa a Barcelona cuesta 6.000 pesetas; hasta el aeropuerto, 15.000; el itinerario de una boda, 40.000;

y una salida en la propia ciudad, 2.500 pesetas.

El expediente de Pere Gómez está lleno de denuncias y sanciones: en junio fue denunciado por la presunta organización de un servicio de transporte con vehículos particulares, entre ellos el de su propia esposa. Asimismo, los archivos municipales recogen el hecho de que Pere Gómez fuera obligado a traspasar su licencia de concesión cuando todavía era taxista debido a sus numerosas ausencias en el servicio.

Fuentes del sindicato señalaron que la situación actual es una consecuencia de la falta de una normativa coherente. La normativa actual se aplica en su texto original ya que no ha sido desarrollada y, según algunas apreciaciones, contradice algunos de los puntos de la Norma Nacional aprobada en 1977.

El Ajuntament de Terrassa, alegando que el asunto no queda bajo su competencia se ha venido manteniendo al margen, optando por un papel distanciado y, en cierta manera, conciliador.

Carta abierta a los ciudadanos de la ciudad de Terrassa

La Unió Local de Terrassa del Sindicat del Taxi de Catalunya quiere comunicar, a los ciudadanos de Terrassa lo siguiente en relación con los problemas surgidos con la implantación de una empresa de arrendamiento de vehículos con conductor en nuestra ciudad

1/ PRINCIPIO DE LIBRE MERCADO.- Todos somos iguales ante la ley, y todo el mundo tiene derecho a implantar e iniciar su propio negocio siempre que ello conlleve un respeto hacia la normativa legal aplicable, y no vulnere los derechos de los demás miembros de la comunidad.

2/ ANTECEDENTES DEL PROBLEMA.- Ha existido un manifiesto incumplimiento de la normativa legal puesto que la licencia provisional otorgada por la Generalitat de Catalunya tiene por fecha el 16 de septiembre de 1992 y dicha empresa funciona, clandestinamente, desde abril de 1991, fecha en que, según el Sr. Gómez Pinedo, representante de la empresa de arrendamiento de vehículos con conductor, se iniciaron los trámites para su legalización y en que se traspasó su licencia de taxi.

¡A todos los taxistas nos consta que desde el año 1991 esta empresa funciona! ¡A la Administración, por lo visto, no le consta! Sólo es necesario ver las matrículas de los vehículos de dicha empresa y verificar las fechas en que surgieron los primeros problemas



El conflicto llegó a convertirse en una lucha sin cuartel en la que los que más sufrían eran los vehículos de ambos bandos

y enfrentamientos entre ambas partes para constatar las anteriores manifestaciones. ¿Dónde se inicia el problema? En el momento en que, sin licencia y ahora con licencia para otras actividades, la referida empresa se dedica a efectuar un **servicio paralelo de taxi** con tarifas similares y con un funcionamiento idéntico al del taxi, **pero sin el control y las cargas** a las que estamos sometidos los profesionales del sector del taxi. Habría que recordar a la opinión pública que el Sr. Gómez Pinedo vendió su puesto de trabajo (transmitió su licencia de taxi) y seguidamente ya estaba ejerciendo una actividad ilegal, y en competencia directa y desleal con la que acababa de dejar, perjudicando gravemente a todo el colectivo, incluso al que acababa de transmitir su licencia.

3/ REQUISITOS LEGALES PARA EL FUNCIONAMIENTO DE UNA

EMPRESA DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR: la Orden de 1 de febrero de 1992 (BOE 7/02/92) que desarrolla los artículos 180, 181 y 182 del Reglamento sobre la Ley de Ordenación de los Transportes por Carretera establece, entre otros, los siguientes requisitos para el funcionamiento de una empresa de estas características.

a/ Artículo 28: CONDICIONES DEL ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR.- "El servicio de arrendamiento de vehículos con conductor deberá contratarse previamente en las oficinas o locales de la empresa arrendadora situados en el municipio en el que esté domiciliada la correspondiente autorización. En ningún caso podrán los correspondientes vehículos aguardar o circular por las vías públicas en busca de clientes, ni realizar la recogida de los que no hayan

contratado previamente el servicio.

¿Alguien en esta ciudad ha visto un local en el que se indique el servicio de arrendamiento de vehículos con conductor? El incumplimiento es evidente puesto que el domicilio social está situado en Terrassa, en una calle periférica y, en aquella zona nadie va a contratar estos servicios puesto que no es una calle comercial. Cualquier persona que conozca Terrassa sabe que en aquella zona no es viable la instalación de una actividad dirigida, como es lógico, a un sector elitista de la población, que desea un estándar de confort algo más elevado ¿A quién se pretende engañar con esta historia? **¿La Administración ha comprobado con diligencia esta circunstancia?** Aquel local se encuentra, en la práctica, siempre cerrado, y sirve exclusivamente como garaje para algunos de los vehículos. ¿Puede llegar a existir un **contrato previo** cuando en la propia publicidad de dicha empresa no se indica el domicilio de la misma y sólo se indica el número de teléfono? ¿Cómo puede acudir cualquier ciudadano a contratar estos servicios **si no conoce la dirección?** ¿Qué diferencia hay, en este sentido, entre un taxi y un automóvil de este tipo?

b/ Artículo 29. HOJA DE RUTA.- "A efectos de control administrativo deberá llevarse a bordo del vehículo una hoja de ruta en la que se hará constar..."

En la mayoría de controles efectuados por la Policía Municipal y por la Policía Autonómica, se ha comprobado que los servicios se efectúan sin el contrato previo y sin la correspondiente hoja de ruta, y de ello tienen la debida constancia algunas autoridades, y otras prefieren vendarse los ojos y no verlo.

4/ INEFICACIA DE LA ADMINIS-

TRACIÓN.- Ante este cúmulo de incumplimientos, el colectivo de taxistas ha pedido numerosas revisiones y controles de la actividad de esta empresa y se han detectado las diversas anomalías, pero por lo visto, una vez detectadas la Administración prefiere cerrar los ojos y seguir permitiendo la competencia desleal que se genera en detrimento del sector del taxi, y que perjudica notablemente la actividad de este sector. Con estos antecedentes, ¿cómo es posible que el director general de Transportes manifieste, en una carta reciente de fecha 12 de enero de 1993, "en lo referente a las condiciones de prestación de la actividad... se desprende su cumplimiento por parte de la empresa."? Parece ser que este Sr. y sus consejeros son los únicos que se creen que todos los servicios de dicha empresa se conciertan previamente en la referida calle periférica, se formaliza el correspondiente contrato y se cumple la correspondiente hoja de ruta. ¿Cómo pueden decir esto si los propios Mossos d'Esquadra se trasladaron del CAR de San Cugat del Vallès hasta el hotel Don Cándido sin pisar el local y sin firmar el contrato previo?

5/ MOVILIZACIONES DEL CO-



Furgoneta de Egara, S.L.

LECTIVO DE TAXISTAS.- El Sindicat del Taxi de Catalunya quiere comunicar que, ante estas evidentes injusticias, se van a efectuar protestas masivas de profesionales del taxi de Catalunya que pretenden poner de manifiesto la disconformidad de este sector con las actitudes y posiciones de la Administración en este problema. Rogamos nos disculpen si ello genera algún tipo de molestia en su vida cotidiana; esta no sería la intención de nuestro colectivo.

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA

NEUMATICOS

Hnos. ROJAS

Y

kléber

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

LA NUEVA GENERACIÓN

ESPECIALIDAD EN:

FENÓMETRO - EQUILIBRADO DE RUEDAS (DINÁMICO Y ESTÁTICO)

COMPROBACIÓN ELECTRÓNICA DE SUSPENSIÓN

Y ahora más cerca de ti en:

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

✓ Aragón, 138
Tel. 453 37 32 - Barro

✓ Valencia, 561
Tel. 232 64 17 - Barro

Catalunya actualiza tarifas

Ya funcionan en Catalunya las nuevas tarifas máximas oficiales, aprobadas por el Departament de Política Territorial i Obres Públiques el pasado 29 de diciembre. La subida, de aproximadamente un 7%, repercute de la siguiente manera en las tarifas: la bajada de bandera se cifra en 284 pesetas, el kilómetro recorrido en 49 pesetas y la hora de espera no debe exceder las 1.351 pesetas.

Tasas de la CE

La Comisión de las Comunidades Europeas presentó al Consejo una propuesta de directiva relativa a la aplicación de la tasa sobre el valor añadido al transporte por carretera

una vez suprimidas los controles fronterizos europeos. Se propuso un mantenimiento transitorio de las tasas. En un futuro próximo, sin embargo, la tasación sería efectuada únicamente por el estado miembro, independientemente de los estados implicados en el trayecto o de las distancias recorridas.

Talleres de taxímetros hacen su agosto a costa de los taxistas

El Stac ha protestado ante los diferentes entes de la Administración por lo que considera "cobro abusivo" en la subida que han realizado los talleres de reparaciones de taxímetros al adecuarlos a las nuevas tarifas del área metropolitana. Las casas de

taxímetros se reparten el pastel de más de 30 millones de pesetas que supone cambiar las tarifas a los 11.000 taxis existentes en Barcelona y su área metropolitana.

Conferencia Internacional del Taxi en Montreal

La CET estuvo presente en la última Conferencia Internacional del Taxi, celebrada el pasado septiembre en Montreal (Canadá). Estas jornadas, dedicadas a estudiar el papel del taxista en las respectivas sociedades donde trabaja, concentraron parte de la atención en los últimos avances tecnológicos destinados a la adaptación del sector al transporte de disminuidos físicos.

Nueva legislación sobre retribución presupuestaria

Promulgación del REAL DECRETO LEY 3/1993 de 26 de febrero, de Medidas Urgentes sobre Materias Presupuestarias Tributarias, Financieras y de Empleo, publicado en el BOE del pasado 2 de marzo

Artículo 13. *Estimación objetiva por signos, índices o módulos.*

1. El rendimiento neto de las actividades a las que resulte aplicable y por las que no se haya renunciado a la modalidad de signos, índices o módulos del método de estimación objetiva del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas podrá reducirse en un 20% durante los periodos impositivos cerrados durante los tres años siguientes a la fecha de inicio de la nueva actividad, cuando concurren las siguientes circunstancias:

a/ Que se trate de nuevas actividades cuyo ejercicio se inicie entre la fecha de entrada en vigor del presente Real Decreto-Ley y el 31 de diciembre de 1994.

b/ Que no se trate de actividades de temporada.

c/ Que no se hayan ejercido anteriormente bajo otra titularidad o calificación.

d/ Que se realicen en local o establecimiento dedicados ex-

clusivamente a dicha actividad, con total separación del resto de las actividades empresariales o profesionales que, en su caso, pudiera realizar el sujeto pasivo.

2. El rendimiento neto de las actividades a las que resulte aplicable y por las que no se haya renunciado a la modalidad de signos, índices o módulos del método de estimación objetiva del impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas podrá reducirse en un 10% durante 1993. Esta reducción es compatible con la prevista en el apartado anterior.

3. El rendimiento neto a que se refieren los apartados anteriores será el resultante exclusivamente de la aplicación de las normas que regulan la modalidad de signos, índices o módulos del método de estimación objetiva.

4. Las reducciones previstas en este artículo se tendrán en cuenta a efectos de los pagos fraccionados que deban efectuarse con posterioridad a la entrada en vigor del presente Real Decreto-Ley.

Iñigo Arruti, representante de la Federación Vasca del Taxi, nos hizo llegar, desde San Sebastián, su interpretación sobre las repercusiones de la nueva legislación en el sector del taxi:

En relación a nuestro sector, la principal ventaja introducida por el citado Real Decreto consiste en la bonificación de rendimientos netos en la Estimación Objetiva por signos, índices y módulos.

En cuanto a las reducciones, de su lectura (Artículo 13) cabe destacar lo siguiente:

a/ Los taxistas que inicien la actividad entre el día 3 de marzo de 1993, y hasta el día 31 de diciembre de 1994:

- 1993: podrán reducir los gastos fraccionados y el rendimiento neto en, aproximadamente, un 30% (20% + 10%).

- 1994 y 1995: podrán reducir los pagos fraccionados y el rendimiento neto en un 20%.

b/ Los taxistas en activo podrán reducir el rendimiento neto y los pagos fraccionados en un 10% durante 1993.

En cuanto a la metodología de reducción, entiendo que ésta se debe hacer directamente sobre las cantidades que resulten a ingresar, salvo que el Ministerio de Economía y Hacienda, en virtud de la disposición adicional única del citado Real Decreto-Ley, dicte instrucciones al respecto.

Iñigo Arruti

taxímetros Barcino®

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:



MONTAJES: TAXÍMETROS - RADIO TELÉFONOS - TELÉFONOS RADIOCASSETTE - ALARMAS

ELECTRICIDAD AUTOMÓVIL

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

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

**" LA MAYOR TECNOLOGÍA Y POTENCIA REUNIDAS EN EL TAXÍMETRO
MÁS PEQUEÑO DEL MUNDO "**

"SEMEL TM - 1004 / 1002"



Entre las múltiples características del taxímetro SEMEL, está la de ser el más pequeño y potente del mundo: sus dimensiones son de 133 mm largo x 46 mm alto x 19 mm grueso. Su peso es de 180 gr y, debido a su diseño compacto, ocupa un espacio mínimo, lo cual permite instalarlo en cualquier tipo de salpicadero, compaginándolo con la estética interior del vehículo.

Su montaje e instalación son totalmente exteriores. No daña el interior de su vehículo. Sin agujeros ni soportes, no es necesario cortar la sirga para intercalar el emisor de impulsos, ya que dispone de un nuevo y único sistema que rompe con el viejo y tradicional de cortar las sirgas (que al final se convertía en un foco infeccioso de averías). Incorpora la última novedad como sensor inteligente y sistema de autocontrol y de su propia instalación. Dispone de una amplia gama de sensores inteligentes adaptados a las normativas de cada comunidad, y según las marcas y modelos de los vehículos. Dispone de detector de lamparas fundidas del módulo tarifario. La instalación del taxímetro está provista de cables ultrasensores y compactos como los del sistema telefónico, lo cual conlleva una instalación limpia, rápida, sencilla y totalmente segura.

"SEMEL1004 / 1002" está alimentado por una potente centralita adaptada a las necesidades más exigentes del futuro.

Es la nueva generación en potencia, 20 tarifas distintas, tridimensionales y lineales.

Dispone de cambio manual o automático de tarifas, consiguiendo con ello que el conductor no tenga que preocuparse de ningún tipo de cambio de tarifa. También dispone de adelanto o atraso de la hora.

Este taxímetro está dotado de una entrada para recibir señales indicadoras del fin del límite de cada municipio, y puede cambiar a la tarifa que corresponda.

Lleva incorporado un reloj calendario hasta el año 2095, y además un velocímetro para comprobar la velocidad a la que circula.

El taxímetro SEMEL supera las normas más exigentes de homologación. En la actualidad se encuentra homologado en seis países europeos y está en proceso de homologación en España.

**SEMEL
ELECTRONICS**

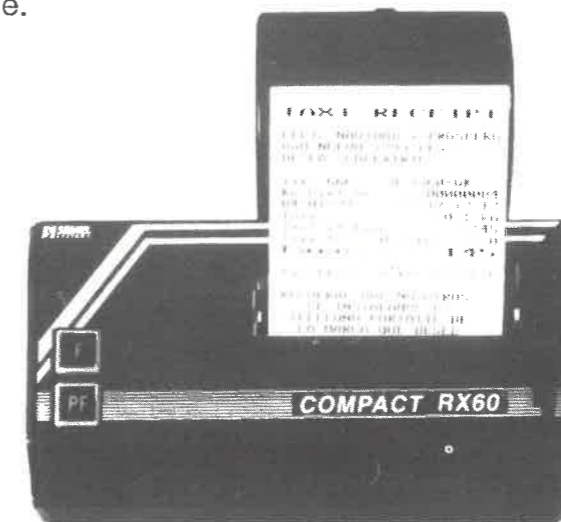
IMPORTADOR OFICIAL PARA ESPAÑA



Pintores Arrue, 12
Taller Telf. 447 12 92 • Oficina Telf. / Fax 476 19 82
48015 San Ignacio - Bilbao

SEMEL dispone de una amplia gama de impresoras que ofrecen un ticket en el cual quedan impresos todos los datos del taxi: hora de inicio y final carrera, fecha de viaje, Km recorridos por tarifa utilizada, totalde Km realizados, precio por Km de tarifa utilizada, total pesetas.

La impresora tiene capacidad para registrar, almacenar, procesar y reportar datos de manera sencilla y fiable.



Se instalan descargadores de información en muchos puntos de la ciudad, como: gasolineras, talleres, aeropuertos, servicios 24 horas, estaciones de tren ...

Dispone de cobro mediante tarjeta de crédito. Quedan reflejados por separado los pagos efectuados en metálico y con tarjeta de crédito.

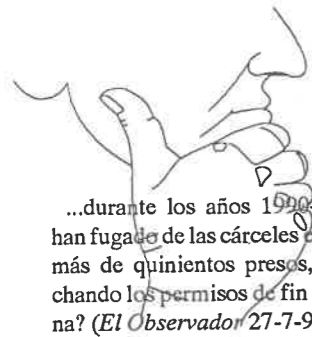


Asimismo está dotado de una entrada para ser conectado a un interface de la misma familia y así poder volcar todos los datos a un programa de ordenador hecho a medida para el mundo del taxi. Es, en efecto, un administrador de negocios electrónico.

Muy apropiado para pequeñas flotas o cooperativas, para realizar la completa y eficaz contabilidad de cada uno de sus asociados. De manera fácil y sencilla cada usuario puede volcar mensualmente o trimestralmente todos los datos en su asociación o empresa, y de manera clara y directa quedan perfectamente contabilizados.

También dispone de soportes basculantes para instalar encima del tablier en aquellas comunidades que lo exijan como normativa de la Delegación Territorial de Industria de cada comunidad autónoma.

SERVICIO POSTVENTA Y RED DE DISTRIBUIDORES EN TODA ESPAÑA



...durante los años 1990-1991 se han fugado de las cárceles españolas más de quinientos presos, aprovechando los permisos de fin de semana? (*El Observador* 27-7-92).

...TVE tuvo unos beneficios de 3.913 millones de pesetas durante los años 1990-1991, y que en cambio de 1991 a 1992 las pérdidas han sido de 2.800 millones de pesetas. Y que la partida conjunta de radio y televisión estatales nos ha costado a todos los españoles la bonita cantidad de 31.000 milloncetes? (*El Observador* 25-7-92).

...todos los que han ocupado el cargo de secretario de Estado de nuestro Gobierno central cobran un sueldo de 600.000 pesetas al mes, además de los extras que les correspondan por derecho? (*El Observador* 25-7-92).

...las cosas cambian que es una barbaridad? Es el caso que, hace 500 años, España exportaba curas al Nuevo Mundo -como entonces se llama-

¿Sabía usted que...

ba a Latinoamérica-; pues ahora es al revés, ahora importamos curas de México, Venezuela, Perú y otros países latinoamericanos. Vivir para ver. (*Antena 3*, 28-7-92).

...en 1903, en un restaurante de París llamado Madrid se organizó una de las primeras vueltas ciclistas del mundo: el Tour? Seis años más tarde, en Milán, Italia, nació el Giro, de la mano de tres entusiastas del ciclismo que harían historia en este deporte en Italia: Morgagni, Castagna y Couquet. El ejemplo fue seguido por España, que en 1935, durante la Segunda República, el 29 de abril de ese mismo año, daba la primera salida a la vuelta ciclista a España.

...el Gobierno de la Generalitat de Catalunya adeuda 130.000 millones de pesetas a la Seguridad Social? (*TVE*, 30-7-92).

... el déficit público del Gobierno central ascendía a un billón doscientas mil pesetas en junio del 91? (*TVE*, 15-7-92).

...en los Estados Unidos, el país de las libertades y la democracia, y símbolo de

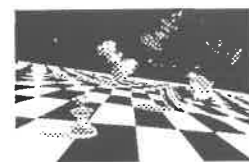
los derechos humanos, fue ejecutado con inyección letal un preso que llevaba 18 años esperando la condena de muerte? (*Antena 3*, 30-7-92).

...la producción de huevos en el territorio español es de 900.000 docenas al mes, unas 2.700 docenas cada trimestre? (*El Observador*, 24-5-92).

...desde que el Parlamento español aprobó la actual ley del divorcio, en 1981, hasta febrero de 1992 se han producido unos 200.000 divorcios?

...según declaraciones del Sr. Ferrer Salat, la inversión en entrenamientos y preparación de los atletas para los pasados Juegos Olímpicos fue de 11.000 millones de pesetas? Cada medalla nos ha costado unas 500.000 pesetas.

Selección de Tario Rubio



El salto del caballo

POR TARIO RUBIO

Empezando por la sílaba CO y siguiendo los movimientos del caballo del juego del ajedrez, forme una sentencia.

La solución en la pág.33

CO	PER	DEL	POR	LA
ES	SEN	CON	TOS	TA
SO	QUE	LES	ES	TU
TI	PI	RI	QUIS	EN
TE	NA	MI	RI	A

Miguel Tomás, primer presidente del Stac

El V Congreso del Stac se cerró con cambios en el organigrama y en los Estatutos



Miguel Tomás en un momento del Congreso, junto a su compañero Rafael Carmona

Miguel Tomás, recién estrenado su nombramiento como presidente del Stac, valoró el V Congreso de la entidad, celebrado el pasado noviembre en Barcelona, como un evento "altamente positivo: porque son veinte años de historia a nivel de toda Catalunya; porque ha demostrado que el sindicato está consolidado en todas las comarcas de Catalunya como el único que no tiene un ámbito estrictamente local; porque ha mostrado su consolidación a nivel organizativo y se ha reafir-

mado en todo el trayecto que ha realizado el sindicato."

Las principales propuestas que resultaron de las jornadas fueron dar un fuerte impulso a las negociaciones que se están llevando a cabo con el Ministerio de Trabajo sobre la equiparación con el régimen general de la Seguridad Social, para que disminuyan las desventajas del trabajador autónomo respecto al asalariado. "En la empresa, pagan empresario y trabajadores, mientras que en el régimen especial sólo paga el autó-

nomo. Y, aunque el trabajador autónomo paga tres puntos menos que los anteriores, las prestaciones que recibe son inferiores. Por ejemplo, un autónomo no se puede jubilar hasta los 65 años mientras que los otros tienen la opción de la jubilación anticipada; en las bajas por enfermedad, el autónomo no recibe compensación económica hasta después de 15 días. Este factor es especialmente duro para los taxistas que, cuando están enfermos, se ven obligados a inmovilizar el vehículo."

El otro tema fundamental del Congreso fue la reestructuración del sector del taxi. Catalunya tiene una tasa del doble de taxistas por habitante en relación con cualquier otra ciudad europea. "La solución está en la reducción de la jornada laboral. Ahora estamos entre 12 y 14 horas en el taxi, y se trata de estructurar las jornadas a partir de turnos."

Futura federación de radio-taxi

Otro de los acuerdos ha sido montar unas jornadas sobre las radio-taxi, con el objetivo de crear una federación de radio-taxi de Catalunya dentro del propio sindicato. "Se ha producido una evolución en el mundo del taxi y de unos años aquí, la mayoría de poblaciones, incluso las más pequeñas, han ido instalando radio-taxi. Igual que el taxista tiene la necesidad de estar afiliado para resolver los problemas desde el punto de vista personal, las emisoras de radio-taxi también tienen una serie de problemas como compañías", comenta Miquel Tomás. En

el organigrama del Stac hay una vacante en la ejecutiva para incorporar al presidente elegido en las jornadas que se celebren el próximo año.

Durante el V Congreso el Stac celebró el cambio oficial de nombre. "En 1972, cuando no era legal montar un sindicato, se llamó Coordinadora de los Trabajadores Autónomos del Taxi; en 1977 se denominó Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Catalunya. Ahora en 1992 lo hemos rebautizado como Sindicato del Taxi de Catalunya por dos razones: el hecho de que en 1979 el tratamiento del taxi eliminó el mundo empresarial, y porque la gente de a pie nos conoce así, como Sindicato del Taxi de Catalunya".



El V Congreso arroja un balance de consolidación y de reafirmación

FIAT TEMPRA 1.9 DIESEL

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

1.665.000 ptas.

PROMOCION
ESPECIAL
TAXI



FIAT CROMA 2.0 TURBODIESEL i.d.

2.275.000 ptas.

CLIMATIZADOR,
SERVODIRECCION
Y
PINTADO DE TAXI

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.

El V Congreso del Stac en imágenes

El V Congreso del Sindicat del Taxi de Catalunya recibió un elevado número de participantes. Asistieron al acontecimiento 88 delegados provenientes de toda Catalunya -y de la Catalunya Norte-, e invitados de otras federaciones del taxi del Estado (Asturias, Madrid, País Vasco, Valencia y Andalucía); miembros de la Confederación del Taxi de España y de Europa (Italia, Bélgica y Francia) y representantes de la Confederación Europea del Taxi.

Por parte de la Administración estuvieron presentes los Sres. Juan Torre, de la Entitat Metropolitana de Transports, y Juan Laporta, responsable de los temas de transportes del Ajuntament de Barcelona. El director general de Transports de la Generalitat, que también estaba invitado, envió un saludo al Congreso excusando su ausencia

Tras las diferentes intervenciones del acto inaugural, los delegados se reunieron en comisiones, tal como señala la carta de reglamento, para discutir las diferentes propuestas y aportar las que se considerasen necesarias



Miguel Tomás entregó una placa a la campeona olímpica Elisabeth Delgado

Entrega de placas

Durante el Congreso se hizo entrega de una placa conmemorativa del veinte aniversario de la fundación del Stac a cada uno de los asistentes al mismo.

También se ofreció una placa conmemorativa al Sr. Padrós, secretario general del Stac de la comarca de Osona y miembro de la Ejecutiva, con motivo de su jubilación. El Sr. Padrós es cofundador del Stac, y la placa no es sino el reconocimiento de sus compañeros a la labor desempeñada en la mejora de las condiciones de vida y de trabajo de los taxistas.

Finalmente, se entregó una tercera placa a Elisabeth Delgado, hija de taxista y campeona olímpica de taekwondo.



La mesa, presidida por Miguel Tomás, contaba con un representante de la Confederación del Taxi de España, el Sr. Juan Vaquero, y un miembro de la Confederación Europea del Taxi (CET), Sr. Françon, de derecha a izquierda, respectivamente

La concurrencia de los invitados fue importante, tanto por parte de las organizaciones que representaban como por su número. Ambos factores son significativos del peso del Stac entre las organizaciones sindicales.

En la foto, Iñigo Urruti, representante de la Federación Vasca del Taxi



Los delegados renovaron su confianza en la Ejecutiva saliente



Un momento en la reunión de la Comisión de Finanzas

Roma, sede del V Congreso Europeo del Taxi



Miguel Tomás con, Sandro Magrini, presidente de la cooperativa ARCA, en el aeropuerto de Roma, famoso por su alto nivel de organización

En el marco de una organización impecable, los días 25, 26 y 27 de febrero se celebró en Roma el V Congreso Europeo del Taxi, el anterior -como ya informamos en su debida oportunidad- tuvo lugar el año pasado en Atenas. En el encuentro romano, la CET ha resuelto, entre otros puntos, abrir sus puertas a aquellas organizaciones que tengan representación nacional y se muestren interesadas en mejorar la situación de la profesión del taxista tanto a nivel nacional como europeo.

La cita de Roma reunió representantes del taxi de nueve países: Italia, España, Francia, Bélgica, Dinamarca, Irlanda, Grecia, Chipre y Alemania. El programa se estructuró en dos jornadas de trabajo. En la primera, se expusieron a los participantes los trabajos que la ejecutiva saliente realizó durante el año 1992. Claude Druetz, responsable de la Confederación Europea del Taxi (CET) en Bruselas hizo un balance de los contactos establecidos con la Comunidad Europea, especialmente en los temas relacionados con la formación profesional del taxi y los recursos que para este fin destina el Fondo Social Europeo. Asimismo, informó sobre la necesidad de confeccionar el *Libro Blanco* del Taxi Europeo. Miguel Tomás, en representación de la Federación española, hizo una breve exposición sobre el Seminario Internacional de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes que sobre el acceso a los taxis de las personas afectadas por minusvalías físicas se celebró en Sevilla el 1 y 2 de abril del 92.



Miguel Tomás en una de sus intervenciones durante el V Congreso

Por su parte, Manolis Bantourakis, presidente de la federación griega informó sobre los contenidos del Congreso Internacional del Taxi que tuvo

lugar en Montreal el pasado otoño.

Pero en la primera jornada se debatió un aspecto importante para el futuro de la Confederación: la modificación de sus estatutos con el fin de abrirla a otras federaciones nacionales del taxi, reconocidas en el marco de sus respectivos países. Las delegaciones presentes en este V Congreso aprobaron finalmente esta propuesta con las siguientes condiciones: los miembros o federaciones fundadoras de la CET tendrán dos votos, uno por el país y otro por la organización, mientras que, a los miembros que ingresen en la CET con posterioridad a su fundación, se les asignará un único voto. Con esta importante modificación de los estatutos se pretende consolidar a corto plazo una Confederación Europea del Taxi más fuerte, capaz de ser portavoz de las múltiples necesidades y problemas que tiene el sector frente a los gobiernos



Feliciano Santoro es el nuevo presidente de la CET para hacer frente a la gestión del año 1993



El IPresidente de la Federación del Taxi de España, Miguel Tomás, recibe de manos de Palombi Massimo, representante del Ayuntamiento de Roma, una reproducción de la escultura de Rómulo y Remo

nacionales y, sobre todo, frente a los órganos directivos de la CE. El taxi europeo desea ponerse a la altura de otros sectores económicos y de la nueva realidad comunitaria.

Las líneas de trabajo para 1993

En la segunda jornada, los distintos países presentes en el V Congreso expusieron sus problemas particulares y los planteamientos de urgencia para que la CET actúe durante 1993.

La delegación española, a través de Iñigo Urruti, reflexionó sobre la cifra "24752" analizada por Michael Trudel en la Conferencia Internacional de

Montreal, y que evoca dos cualidades del taxi: su flexibilidad y su eficacia, ya que el taxista es un profesional que trabaja las 24 horas del día, 7 días a la semana, y 52 semanas al año. En virtud de esa realidad, se solicitó a la CET que trabaje en 1993 frente a la CE para que incluya en el *Libro Blanco* sobre el taxi una directiva que obligue a los distintos países a regularizar el sector, evitando la liberalización, pues este tipo de política no ha tenido éxito en ninguna ciudad del mundo. España insistió en el tema de la regularización del sector como única alternativa para que el taxi sea rentable para el taxista y eficaz para el usuario. Por otra parte, la

delegación española pidió también a la CET que en el cuestionario europeo que cada país deberá remitir para tener una aproximación general del estado de la situación del sector, se incluya un apartado que permita a las distintas federaciones informar sobre el número de socios a los cuales representan, para poder demostrar a las administraciones nacionales y europeas la importancia de la Confederación del Taxi.

A lo largo de esta sesión se constató nuevamente, con excepción de algunos casos particulares como el de Chipre, Grecia o Irlanda, que el sector tiene planteados los mismos problemas en todos los países y ciudades. Preocupa a los taxistas europeos la competencia desleal, la formación y el reciclaje profesionales, las cargas sociales, la seguridad en el trabajo, las políticas que sobre tráfico y circulación se aplican para favorecer o no la velocidad comercial del taxi, el pago del IVA, la incorporación de la tarjeta de crédito como forma de pago, el coste del vehículo, los precios de los combustibles, los costes de la jubilación, la regulación del sector, etc.

Por este motivo, la Confederación Europea del Taxi, por expreso encargo de las delegaciones presentes en Roma, deberá trabajar en 1993 para que se logre abolir el IVA y se alcance la regulación del sector, el fin de la competencia desleal, la libre circulación del taxi en los diferentes países comunitarios como ya lo hacen otros transportes colectivos, así como para mejorar la seguridad del trabajador taxista. Por otra parte, la CET deberá avanzar para planificar un modelo de política de formación y reciclaje de los profesionales taxistas en todos los países miembros, promover e impulsar una política informativa y preventiva para

que el profesional taxista mejore su seguridad durante las horas de trabajo, impulsar la incorporación de las tarjetas de crédito como sistema de pago, y aplicar de sistemas de localización. Asimismo, se insistirá para que todos los países -ya que en 1992 sólo lo organizó Chipre- celebren el día 1 de julio la Jornada Internacional del Taxi, con el objeto de promocionar la imagen del taxi en el conjunto de la sociedad europea. Finalmente, en 1993, la Confederación Europea del Taxi deberá elaborar un estudio comparativo que permita, a largo plazo, armonizar las cargas sociales a las que están sujetos los profesionales taxistas en sus respectivos países.

Entretanto, la delegación de Chipre, que ofreció su país para la celebración del VI Congreso en 1994, deberá centrarse este año en su preparación. Por su parte, Alemania está dispuesta a organizar el Congreso de 1995.

Italia releva a Grecia

Feliciano Santoro, secretario nacional de la Confederación Italiana del Sindicato de Trabajadores (CISL), será la persona que ostentará la presidencia de la CET durante 1993, en sustitución del representante griego Manolis Bantourakis, quien pasa a ocupar la vicepresidencia. La Secretaría de la CET estará a cargo de Jean-Claude Françon (Francia) y Miguel Tomás (España).

Al tomar posesión de su cargo, Feliciano Santoro se mostró satisfecho por el desarrollo del Congreso y por la decisión de abrir la CET a otras organizaciones nacionales. También señaló que la CET deberá debatir durante 1993 si le interesa formar parte de la Confederación Europea de Trabajadores del Transporte. Santoro, como otros delegados italianos presentes en el V Congreso, opinó que esta incorpora-



Personal de la Radioemisor 3570

ción podría ser muy beneficiosa para el taxi europeo.

Excelente organización.

La Federación Italiana organizó el Congreso con el máximo detalle. No faltó nada, incluso despidió a las distintas delegaciones con un *tour* por la histórica ciudad de Roma y, finalmente, ofreció una cena en un restaurante de la ciudad. Asimismo, el sábado 27, todos los congresistas fueron recibidos y saludados por Palombi Massimo, responsable de Tráfico del Ayuntamiento de Roma, en la Sala de las Banderas del Palacio Senatorio, sede del Ayuntamiento de la capital italiana. Allí, cada uno de los presidentes de las distintas delegaciones recibió de manos del señor Massimo una reproducción de la estatua de Rómulo y Remo.

Antes de regresar a Barcelona, la delegación española tuvo la oportunidad de visitar la radioemisora de taxis 3570, la más antigua de la capital

italiana, dotada de una moderna infraestructura y 40 líneas a disposición del usuario. Por su parte, el presidente de la Cooperativa ARCA, Sandro Magrini, que gestiona el trabajo del taxi en el aeropuerto de Fiumicino, acompañó personalmente a toda la delegación a observar el funcionamiento del taxi en aquel aeropuerto, considerado modélico por su alto nivel de organización.

ROCÍO TERÁN

RADIADORES AUTOMÓVILES RADIOAUTO

Venta y reparación. Limpieza de circuitos. Sistema automático con la máquina LAV, R.A. MOW que garantiza la limpieza del cincinto al 100 % en un tiempo récord

PRECIOS ESPECIALES

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

Campaña "Taxi posa't guapo"



LA GOMA DE IMPRIMERIA MADRID, S.L. 0 207 198

CAMPANYA PER A LA MILLORA DEL PAISATGE URBÀ

Ajuntament  de Barcelona


Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport

Los taxis del pasado vuelven a circular por las carreteras de Londres



Una empresa británica dedicada a la automoción ha lanzado al mercado dos modelos de taxi de corte clásico. Los modelos, presentados en el Salón Británico Internacional del Automóvil celebrado del 28 de octubre al 1 de noviembre de 1992, son una versión moderna, en cuanto a tecnología y comodidad, del taxi londinense de los años 30.

El diseño de los vehículos satisface, según sus creadores, todas las normas de circulación en el marco de la legislación de la CE.

En la fotografía, dos modelos de automóvil para autotaxi y empresa de alquiler de coches: una limousine y un taxi de los años 30



Taxi ASQUITH, un modelo de los años 30 construido con tecnología de los 90

En el Salón Británico del Automóvil, recinto ferial de Earls Court, abierto al público del 22 de octubre al 1 de noviembre de 1992, fueron presentados dos modelos de coche cuya carrocería y detalles decorativos están inspirados en modelos antiguos: una limusina de lujo al estilo clásico y una versión moderna de un taxi londinense de los años 30.

La empresa fabricante hace cuatro años que se dedica a la recuperación de modelos antiguos y a la construcción de réplicas. De hecho no resulta extraño encontrar en Londres camiones y autobuses de principios de siglo, casi todos modelos de los años 20.

Los modelos presentados en el Salón

están destinados especialmente a las empresas de alquiler de automóviles y de autotaxis. Sobre un chasis de la Ford de antiguo diseño se coloca una maquinaria actualizada que, según sus creadores, cumple con las más recientes normas de la CE. Toda la tecnología es moderna; incluso está pensada para facilitar el acceso con silla de ruedas.

Propiedades

Ambos modelos combinan el mismo tipo de chasis -fabricado en fibra de vidrio y aluminio y completamente galvanizado- que incorpora el sistema de suspensión *Dunlop*. Están impulsa-

dos por motores de dos litros de gasolina y de dos litros y medio diesel de la Ford, y cuentan con la posibilidad de elegir entre transmisión manual o automática; suspensión de aire; dirección asistida; acceso con silla de ruedas -por la amplitud de espacio vertical-, y aire acondicionado, este último opcional.

La limusina, disponible con carrocería de sedán o *landaulet*, incluye toda una gama de elementos de lujo: tapizado enteramente en cuero con botones, acabado de madera de nogal, con un mueble especial para cócteles y sistema de sonido; todo ello instalado de serie. A estos elementos pueden añadirse otros muchos *extras* opciona-

les. Se trata de un vehículo de lujo pensado para las empresas de alquiler de coches para acontecimientos excepcionales.

El taxi al estilo londinense ha sido diseñado con el objetivo de ser exportado a la mayoría de los países europeos.

Un producto artesanal

Actualmente la casa posee una gama de cinco vehículos, cuatro son derivaciones de chasis *Transit* y el quinto una furgoneta mucho más pequeña, derivación de un chasis *Reliant Fox*. La fabricación de todos ellos es artesanal y cuesta unas 500 horas de trabajo, lo que supone una producción de un vehículo por semana. Todos ellos incluyen tapizado en cuero y tableros de madera, que pueden ser montados en cuanto lo especifique el cliente. El precio de estos modelos es muy superior al de los coches actuales, ya que se trata de un trabajo artesanal, todos contruidos a mano.

La fabricación de estos automóviles de diseño clásico se remonta a 1978, con la presentación de la furgoneta *Twenties*, fabricada por una pequeña empresa inglesa.

Las camionetas

Comprende una gama de tres vehículos: la camioneta de caja cerrada *Shire*, uno de los modelos más importantes de los que fabrica la empresa, y el *Pick up Cob* son vehículos realizados sobre chasis del *Ford Transit*, que pueden equiparse con motor de gasolina de dos litros o con motor diesel de dos litros y medio. Pueden fabricarse en dos largos de chasis e incluir todos los extras de la casa *Ford*.

El modelo *Shetland* es el más pequeño de todos y el único no montado sobre chasis *Ford Transit*, sino sobre

chasis *Reliant Fox*, desconocido en España. Se trata de uno de los pocos modelos que se suministran aún con chasis separado. Sus prestaciones son modestas, pero suficientes para circular por ciudad. El diseño de este modelo está inspirado en el *Morris Minor Van* de 1929.

Dos autobuses completan la gama,

basados en el *Shire*, y asimismo, con mecánica Ford. El modelo *Mascot* tiene capacidad para nueve personas, mientras que el *Palace*, de mayor longitud, puede acoger hasta doce viajeros.

ROSA GONZÁLEZ



Detalle trasero de la limousine. Los detalles son fieles a los modelos antiguos

Mi opinión sobre el franquismo



En estos últimos meses, a bombo y platillo como se suele decir, los medios de comunicación (radio, televisión y prensa), nos han ido informando, bastante superficialmente, sobre el nacimiento y vida del gran dictador español F. Franco que, para más señas de identidad, en sus buenos tiempos también era conocido como "el Caudillo de España por la gracia de Dios". Algunos han hecho hasta ediciones extras sobre el tema. Se han escrito que yo sepa unos cinco libros -algunos escritores, los oportunistas, no pierden la ocasión para sacar algún dinerito. Mucho se ha hablado de los pantanos (es cierto que hizo muchos, la mayoría de los que hoy tenemos), pero no se ha divulgado quienes fueron los que los hicieron: los prisioneros de guerra y condenados con la etiqueta de "rojos"; no en vano, en su época de dictador, era conocido por el pueblo oprimido como "Paco Rana", debido a que iba de pantano en pantano.

Pues bien, yo estoy en contra de que a los dictadores, sean los que sean, se les tenga que tener en el anonimato, como si no hubiera pasado nada y aquí borrrón y cuenta nueva. Todo lo contrario, hay que dar a conocer todas sus grandes obras, hechas durante todo el tiempo de su tiempo dictatorial, que es lo que han hecho la mayoría de los medios de comunicación, por no decir de confusión. ¿Por qué no han dado a conocer con más profundidad sus grandes obras negativas? ¿Por qué no nos han dicho, por ejemplo, que entre él y otros amiguetes hicieron que en España hubiera una guerra terrible entre hermanos en la que, en números re-

dondos, murieron un millón de personas inocentes. Miles y miles de heridos; hombres, mujeres, niños y ancianos que ya nunca más han sido personas normales, aún hay muchos vivos que pueden testimoniar; que ya acabada la guerra, en el año 1939, había centenares de pueblos destruidos a causa de los bombardeos (como muestra aún tenemos el pueblo de Belchite, y en Catalunya, Corbera del Ebro -que está tal y como cuando se acabó la contienda-, Granollers, Barcelona, etc.; miles y miles de viudas, muchas de ellas con dos, tres y cuatro hijos, que saben muy bien lo que tuvieron que pasar; miles de huérfanos, sin padre ni madre; casi un millón de personas: niños, mujeres y mayores en el exilio, desparramados por todo el mundo, pasando toda clase de calamidades, hambre, miseria y muchos extras más; centenares de campos de concentración por todo el territorio español; las cárceles llenas al tope (tuvieron que habilitar plazas de toros, escuelas, fábricas y hasta conventos, todo lo que pudiera servir para tener a la gente encarcelada por el sólo hecho de ser "rojo").

Historiadores de solvencia como el británico Hugh Thomas o Gabriel Jackson, por citar sólo algunos que de izquierdistas no tienen nada, según cálculos hechos por ellos mismos, cuando ya había acabado la guerra, en abril de 1939, había detenidas en España unas setecientas mil personas, y ya no digo de los fusilamientos, que según calculan estos mismos historiadores, fueron de doscientos a trescientos mil. Solamente citaré a Hugh Thomas, en su libro titulado *La guerra civil española*, página 991, dice lo siguiente: "Los fusilamientos, solamente en Madrid, eran entre los 200 y 300 diarios; en Barcelona, 150; en Sevilla, 80". Y entre paréntesis, dice: "Sevilla había estado en la España nacional casi toda la guerra". En Ocaña, en una cárcel de la provincia de Toledo, hubo

2.000 fusilamientos". Un periodista americano, Charles Foltz, recogía en 1944 de un funcionario del Ministerio de Justicia que "tenía contabilizados 193.000 fusilados". Hugh Thomas, citando al también historiador Cabanellas (volumen II, página 1.047), dice lo siguiente, refiriéndose a la ocupación de Barcelona por las fuerzas de general Yagüe. "Durante cinco días, menudearon los paseos (denominación de los fusilamientos sin control) en los cuales los falangistas locales asesinaron impunemente a quienes quisieron"; y Hugh Thomas sigue diciendo: "Habla de 10.000 fusilados entre el 26 y 31 de enero y de 25.000 ejecuciones más posteriormente". No da pruebas de estas cifras. Puede que tenga razón. Y sigue: "A partir de entonces, los catalanes hablarían la lengua de imperio, quedó derogada la autonomía de Catalunya, quedó prohibida la sardana, siendo así mismo prohibido el uso de la lengua catalana, calificada de dialecto, se multaba a aquellas personas que publicaban propaganda comercial en esta lengua e incluso prohibieron los nombres de pila catalanes" (página 938).

Tampoco nos han dicho los medios de comunicación de los campos de ejecución, como el Camp de la Bota en Barcelona, donde se ejecutó a miles y miles de personas (incluso a mujeres embarazadas) de todo el territorio español; ni de Riu Sec, en Castellón de la Plana; ni de Paterna, en Valencia; ni nombraron que yo sepa el Fossar de la Pedrera, en el cementerio de Can Tunis, donde están enterrados los miles y miles de fusilados del Camp de la Bota; ni los fusilamientos masivos de Badajoz, cuando la ocupación del 14 de agosto del general Yagüe, en cuya plaza de toros centenares de prisioneros "rojos" fueron "lidiados" y después ametrallados desde los tendidos (*Interviú*, 17-12-92). La lista es interminable.

En una revolución o en una guerra no

es fácil controlar a los desalmados, es fácil que se hagan toda clase de salvadas por los incontrolados, tanto de una parte como de la otra, pero que acabada la contienda se siga matando por matar, eso es lo que no se le puede perdonar a un dictador.

Muchas más cosas diría de mis vivencias durante la represión del dictador, que casi ningún medio de comunicación no ha nombrado, de un pasado tan reciente de nuestra historia, que muchos jóvenes y no tan jóvenes ignoran. Por eso estoy a favor de que no se oculten la vida y los hechos de los dictadores, tanto lo positivo si lo hay como lo negativo.

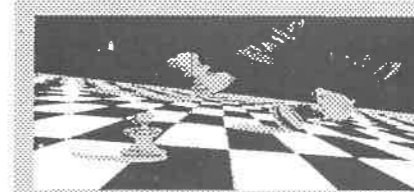
No quisiera que lo dicho se entienda como resentimiento. No, eso no, para aclarar algunos puntos negativos. Los supervivientes hemos sabido (y lo he-

mos demostrado) perdonar, pero también no *olvidar*, pues no hay que olvidar el proverbio "el pueblo que olvida su historia, pierde la memoria"; por lo tanto si se pierde la memoria todo queda a oscuras, y un pueblo ha de ser consciente de su historia y ese es nuestro deber de supervivientes, recordar para que nunca más, ni nuestros hijos, ni nietos, ni tataranietos, ni nuestras descendencias, mientras el mundo sea mundo tengan que conocer ni pasar lo que nosotros tuvimos que pasar por culpa de un dictador. *Que así sea.*

P.D. Según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española *dictador*: concentración de todos los poderes en un solo individuo. *Dictadura*: absolutismo, autocracia, cesarismo, despotismo, tiranía.

TARIO RUBIO

La redacción de la revista Taxi Libre no comparte necesariamente las opiniones expresadas en esta sección.



Solución

Copueteria es la conquista del espíritu por sentimientos personales.

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

MOVEMOS EL MUNDO



COCHES, MOTOS, CA-
MIONES, RECAMBIOS
Y ACCESORIOS, AU-
TOBUSES... PARA MO-
VERSE POR EL MUN-
DO, EN EL SALÓN
INTERNACIONAL
DEL AUTOMÓVIL
LO TENEMOS TODO.
NO SE LO PIERDA.

SALÓN INTERNACIONAL DEL
AUTOMÓVIL
VEHÍCULO INDUSTRIAL Y MOTOCICLETA

B A R C E L O N A
15 • 23 DE MAYO DE 1993



El máximo exponente.