

JULIO-AGOSTO 1993

Nº 74

taxi LIBRE

n.º 74

Julio-Agosto 1993



**Punto final de la polémica
taxistas-Discobús en Ibiza**

taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSIÓN NACIONAL
4ª ÉPOCA, AÑO XIV Nº 74



CONFEDERACIÓN
DEL TAXI DE ESPAÑA



Primera revista del Taxi de España
Fundada el año 1980

Director:

Miguel Tomás Romero

Redacción / Coordinación:

Montse Viladevall

Colaboradores:

Félix Cañego (Valencia), Juan Vaquero (Madrid), Iñigo Urruti (País Vasco), Luis Berbel y Bartomeu Serra y Tario Rubio (Barcelona)

Fotógrafo:

Jaume Ors

Producción:

CTE Carles I, 82
08018 Barcelona
Tel. 300 23 14 Fax. 485 31 74

Exclusiva de Publicidad:

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

Imprime:

Tandemgraf. Alarcón, 40-42
Sant Adrià del Besòs

Depósito legal: Barcelona-18790-1993

*Revista impresa en papel
estucado ecológico Biolos*

El seguro del taxi es inexistente. La Confederación ha pedido información a sus federaciones y la conclusión es que en España las compañías de seguros no quieren el taxi por, según ellos, la siniestralidad agravada que ellos determinan. Sin embargo, esa siniestralidad no es del todo cierta, ya que el 80% de los accidentes en que se ve involucrado el taxi son culpa del contrario pero, a través del parte amistoso, cada compañía cubre el siniestro de su vehículo asegurado al margen de quien sea el culpable. Ese es el meollo de la cuestión.

La Confederación, en septiembre, reunirá su ejecutiva en Barcelona para discutir el tema. Posteriormente, el pleno Nacional en Madrid determinará, una vez agotada la negociación, las acciones a emprender. Acciones, lógicamente, a nivel de todo el Estado.

Sumario

| | |
|--|----|
| Félix Cañego Cañego reelegido en Valencia | 2 |
| Felipe González recibió a los taxistas autónomos canarios | 4 |
| Tarifa interurbana en los taxímetros del País Vasco | 4 |
| Nueva Junta de la Unión Intercomarcal de Barcelona | 6 |
| Se resuelve favorablemente el problema de las fianzas colectivas ... | 7 |
| Transportes llega a un acuerdo con los taxistas de Terrassa | 8 |
| Primero de Mayo reivindicativo en Barcelona | 12 |
| El Stac reclama la regeneración del taxi | 14 |
| Entrevista. Aposta per un taxi en català | 16 |
| Alerta ante el escándalo de Unial | 22 |
| El funcionamiento del taxi en Roma | 24 |
| Un modelo inglés acerca el taxi a los disminuidos físicos | 26 |
| 10 años de ITV en Catalunya | 28 |
| Revisiones (I) | 30 |

Talleres ATLÁNTIDA

REPARACION DE
AUTOMOVILES

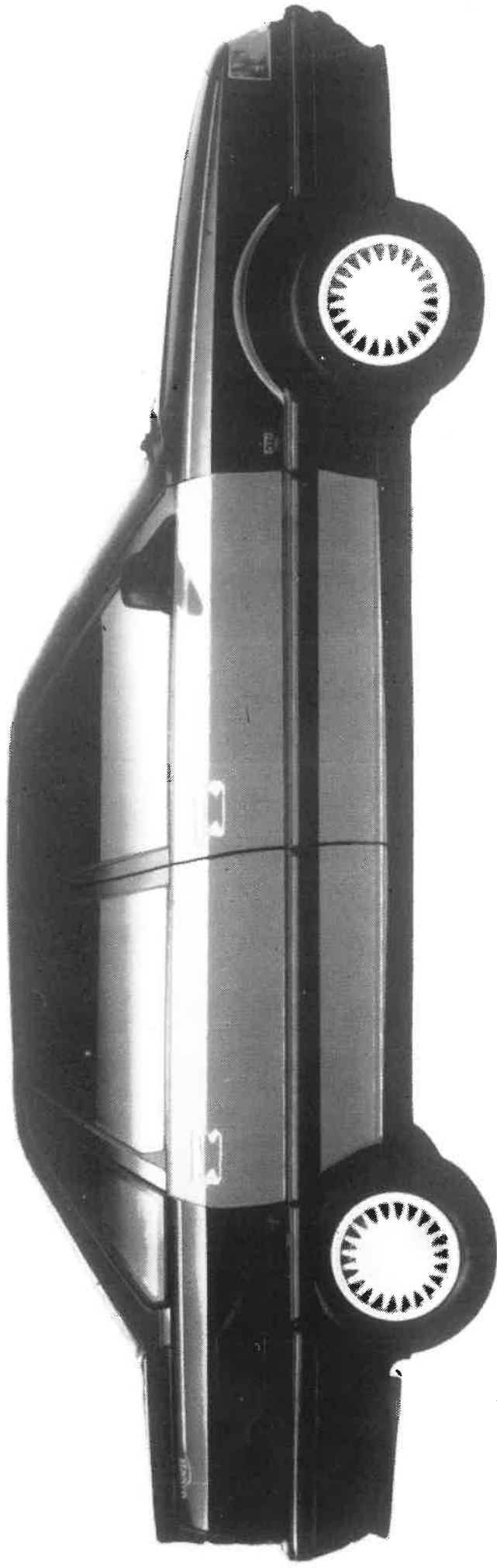


Atlántida, 13 - Tel. 334 53 44 - L'Hospitalet

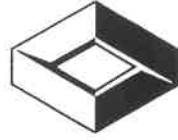
Turismos de servicio público (año 1989)

| | Provincia | | | Capital de provincia | | |
|-----------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------------|---------------|---------------|
| | Total | Con taxímetro | Sin taxímetro | Total | Con taxímetro | Sin taxímetro |
| Total | 73.648 | 49.917 | 23.731 | 46.978 | 45.680 | 1.299 |
| Andalucía | 10.370 | 5.851 | 4.519 | 5.363 | 5.221 | 142 |
| • Cádiz | 1.223 | 620 | 603 | 221 | 221 | - |
| • Córdoba | 926 | 431 | 495 | 459 | 431 | 28 |
| • Granada | 1.072 | 504 | 568 | 483 | 483 | - |
| • Huelva | 606 | 258 | 348 | 261 | 265 | 6 |
| • Jaén | 752 | 143 | 609 | 117 | 102 | 16 |
| • Málaga | 2.184 | 1.288 | 896 | 1.324 | 1.288 | 36 |
| • Sevilla | 2.965 | 2.349 | 616 | 2.211 | 2.189 | 22 |
| Aragón | 2.344 | 1.723 | 621 | 1.873 | 1.712 | 161 |
| • Huesca | 240 | 2 | 238 | 50 | - | 50 |
| • Teruel | 141 | - | 141 | 26 | - | 26 |
| • Zaragoza | 1.963 | 1.721 | 242 | 1.797 | 1.712 | 85 |
| Asturias | 1.748 | 637 | 1.111 | 300 | 274 | 26 |
| Baleares | 2.577 | 1.246 | 1.331 | 1.412 | 1.246 | 166 |
| Canarias | 6.333 | 3.221 | 2.112 | 2.715 | 2.716 | - |
| • Las Palmas | 2.793 | 1.813 | 980 | 1.628 | 1.628 | - |
| • Santa Cruz de T. | 2.540 | 1.408 | 1.132 | 1.087 | 1.087 | - |
| Cantabria | 459 | 210 | 249 | 239 | 210 | 29 |
| Castilla y León | 3.206 | 1.318 | 1.887 | 1.244 | 1.206 | 38 |
| • Ávila | 207 | 49 | 158 | 43 | 43 | - |
| • Burgos | 356 | 179 | 177 | 182 | 179 | 3 |
| • León | 896 | 302 | 594 | 205 | 204 | 1 |
| • Palencia | 200 | 52 | 148 | 51 | 51 | - |
| • Salamanca | 460 | 208 | 252 | 205 | 205 | - |
| • Segovia | 174 | 51 | 123 | 47 | 47 | - |
| • Soria | 134 | - | 134 | 33 | - | 33 |
| • Valladolid | 553 | 421 | 132 | 421 | 421 | - |
| • Zamora | 225 | 56 | 169 | 57 | 56 | 1 |
| Castilla la Mancha | 1.464 | 231 | 1.223 | 248 | 186 | 62 |
| • Albacete | 320 | 80 | 240 | 84 | 80 | 4 |
| • Ciudad Real | 357 | 2 | 355 | 30 | - | 30 |
| • Cuenca | 184 | 4 | 180 | 8 | - | 28 |
| • Guadalajara | 135 | 34 | 101 | 30 | 30 | - |
| • Toledo | 458 | 111 | 347 | 76 | 76 | - |
| Catalunya | 13.822 | 11.662 | 2.160 | 11.421 | 11.170 | 251 |
| • Barcelona | 12.371 | 11.336 | 1.035 | 11.153 | 10.930 | 223 |
| • Girona | 571 | 87 | 484 | 65 | 65 | - |
| • Lleida | 420 | 92 | 328 | 95 | 82 | 13 |
| • Tarragona | 460 | 147 | 313 | 108 | 93 | 15 |
| Comunidad Valenciana | 4.765 | 3.953 | 812 | 3.441 | 3.441 | - |
| • Alicante | 1.318 | 975 | 343 | 469 | 469 | - |
| • Castellón | 203 | 71 | 132 | 68 | 68 | - |
| • Valencia | 3.244 | 2.907 | 337 | 2.904 | 2.904 | - |
| Extremadura | 1.339 | 222 | 1.117 | 206 | 186 | 20 |
| • Badajoz | 776 | 167 | 609 | 151 | 131 | 20 |
| • Cáceres | 563 | 55 | 508 | 55 | 55 | - |
| Galicia | 5.456 | 1.525 | 3.931 | 754 | 740 | 14 |
| • La Coruña | 2.128 | 705 | 1.423 | 478 | 478 | - |
| • Lugo | 847 | 64 | 783 | 69 | 64 | 5 |
| • Orense | 639 | 111 | 528 | 106 | 106 | - |
| • Pontevedra | 1.842 | 645 | 1.197 | 101 | 92 | 9 |
| Madrid | 16.418 | 15.696 | 722 | 16.731 | 15.500 | 231 |
| Murcia | 993 | 423 | 670 | 282 | 218 | 64 |
| Navarra | 445 | 213 | 232 | 177 | 177 | - |
| País Vasco | 2.550 | 1.520 | 1.030 | 1.307 | 1.222 | 86 |
| • Álava | 215 | 152 | 63 | 150 | 150 | - |
| • Guipúzcoa | 794 | 575 | 219 | 325 | 297 | 28 |
| • Vizcaya | 1.541 | 793 | 748 | 832 | 775 | 57 |
| La Rioja | 191 | 97 | 94 | 87 | 87 | - |
| Ceuta y Melilla | 179 | 169 | 10 | 179 | 169 | 10 |
| • Ceuta | 114 | 114 | - | 114 | 114 | - |
| • Melilla | 65 | 56 | 10 | 65 | 55 | 10 |

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**



RENAULT

Ven a verlo a:

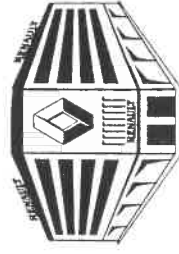
E.A.C.A.S.A. GLORIAS - Avda. Meridiana 85-87 - Teléf. 232 70 61 - 08026 - Barcelona

E.A.C.A.S.A. VALLDAURA - Pº Valldaura, 175-177 - Teléfono 359 99 66 - 08031 - Barcelona

E.A.C.A.S.A. MARAGALL - Pº Maragall, 272 - Teléfono 429 66 00 - 08031 - Barcelona

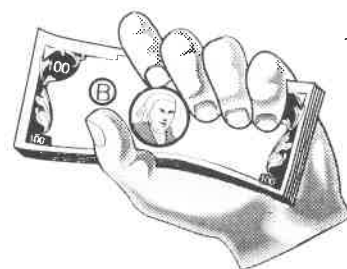
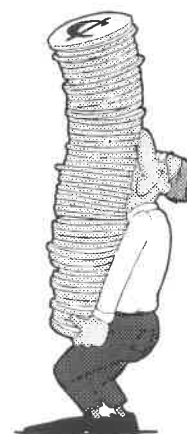
PARA TODOS LOS COMPRADORES DE UN R-21 GTD TAXI
PRIMER MANTENIMIENTO DE 1000 A 3000KM GRATUITO

E.A.C.A.S.A.



GLORIES

| | | | |
|----------------------------|-----|-------|-------|
| Murcia: | | | |
| Tarifa 2 | 285 | 65 | 1.600 |
| Tarifa 1 | 399 | 91 | 2.240 |
| Orense: | | | |
| Tarifa 1 | 150 | 85 | 1.900 |
| Tarifa 2 | 210 | 85 | 1.900 |
| Palencia | 120 | 64 | 1.491 |
| Palma de Mallorca: | | | |
| Tarifa 3 | 135 | 68 | 1.900 |
| Tarifa 2 | 135 | 97 | 2.000 |
| Tarifa 1 | 135 | 108 | 1.900 |
| Pamplona: | | | |
| Tarifa 2 | 557 | 102 | 2.546 |
| Tarifa 1 | 371 | 67 | 1.701 |
| Pontevedra: | | | |
| Tarifa 1 | 150 | 79 | 1.351 |
| Tarifa 2 | 190 | 116 | 1.359 |
| Santander: | | | |
| Tarifa 3 | 0 | 132 | 1.568 |
| Tarifa 2 | 154 | 90 | 2.038 |
| Tarifa 1 | 118 | 69 | 1.568 |
| San Sebastián: | | | |
| Tarifa 3 | 187 | 110 | 2.540 |
| Tarifa 2 | 187 | 110 | 1.900 |
| Tarifa 1 | 187 | 68 | 1.800 |
| Santa Cruz Tenerife | 130 | 45 | 1.095 |
| Segovia | 123 | 72 | 1.701 |
| Sevilla: | | | |
| Tarifa 1 | 100 | 67 | 1.492 |
| Tarifa 2 | 125 | 84 | 1.865 |
| Soria | 215 | 65 | 1.280 |
| Tarragona | 130 | 78 | 1.450 |
| Valencia: | | | |
| Tarifa 3 | 130 | 94 | 1.790 |
| Tarifa 2 | 130 | 92 | 1.565 |
| Tarifa 1 | 130 | 68 | 1.410 |
| Valladolid: | | | |
| Tarifa 1 | 110 | 57 | 1.750 |
| Tarifa 2 | 165 | 86 | 2.625 |
| Vitoria: | | | |
| Tarifa 3 | 157 | 109 | 2.450 |
| Tarifa 2 | 157 | 100 | 1.720 |
| Tarifa 1 | 157 | 69 | 1.720 |
| Zamora: | | | |
| Tarifa 2 | 195 | 112,5 | 2.625 |
| Tarifa 1 | 130 | 75 | 1.750 |
| Zaragoza | 125 | 60 | 1.683 |





NEUMATICOS

Hnos. ROJAS

Y



kléber

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

LA NUEVA ESPECIALIDAD EN: GENERACIÓN

FENÓMETRO - EQUILIBRADO DE RUEDAS (DINÁMICO Y ESTÁTICO)

COMPROBACIÓN ELECTRÓNICA DE SUSPENSIÓN

Y ahora más cerca de ti en:

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

✓ Aragón, 138
Tel. 453 37 32 - Barro

✓ Valencia, 561
Tel. 232 64 17 - Barro

RADIADORES AUTOMOVILES

RADIAUTO

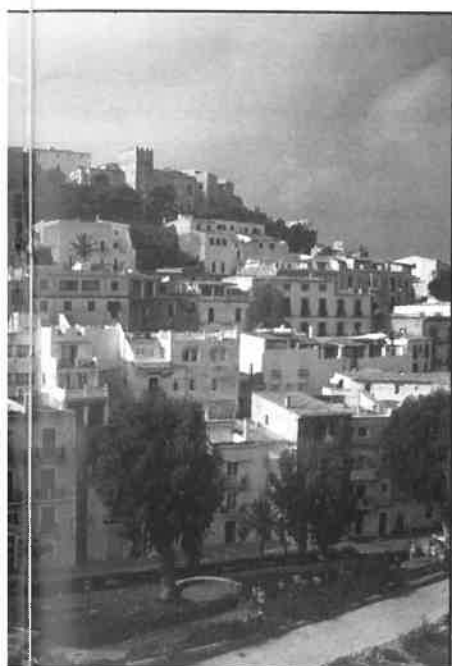
Venta y reparación. Limpieza de circuitos. Sistema automático con la máquina LAV, RA; MON que garantiza la limpieza del circuito al 100% en un tiempo record

PRECIOS ESPECIALES

Marques de Foronda, 13 (Horta)
Tel. 420 66 29
Robreño, 51 (Sants)
Tel. 410 03 35

victoria a medias

conflicto conlleva la experiencia de la solidaridad en los momentos difíciles y la constatación de que la unión da más fuerza. El grave enfrentamiento entre el colectivo de taxistas de Ibiza y las dos empresas concesionarias de líneas de autobús que habían establecido un recorrido por las discotecas más importantes de la isla ha sido saldado, tras la reunión de los implicados y la Conselleria de Transports balear, con una solución parcial que, "consideramos positiva teniendo en cuenta que luchábamos contra algo que ya había sido legalmente concedido, y que, en cierta manera, estaba avalado por la legislación", explica Javier Serra, abogado de la entidad PIMEEF (Petita i Mitjana Empresa d'Eivissa i Formentera).



namos- intentan cubrir un servicio de transporte de viajeros no permitido por la ley".

Poco después, el mismo mes de mayo, fue remitida una nueva carta, en la que se concretizaban los puntos anteriores en casos puntuales y se denunciaban las irregularidades de las empresas: los autocares no respetaban el itinerario marcado ni los horarios y pasaban por el bar Vertmell para trasladar pasajeros a la discoteca Ku, además de realizar la explotación sin permiso del circuito entre las discotecas de la bahía de Sant Antoni y la playa d'en Bossa. La Conselleria, sin embargo, des-

estimó todas estas acusaciones por considerar que las empresas concesionarias sí cumplían con el incremento de las "expediciones" acordado.

Cuando el conseller de Transports, Llorenç Oliver, accedió a reunirse con los taxistas a mediados del mes de junio, después de que estos hubieran recibido el apoyo de ayuntamientos y medios de comunicación, se reafirmó en su política de concesiones y atribuyó la mayor parte de los problemas del sector al exceso de licencias del taxi. Según él, sobra el 20% de taxistas de los 288 que componen la flota.

Publicidad y el Bono-Discobús

Además de la ampliación de trayecto, el proyecto de las dos empresas de autobuses contaba con la articulación de un servicio publicitario permanente, tal y como reseñaban ellos mismos en su carta de presentación: "Para informar al turista se está confeccionando la Guía Discobús que contiene una completa información de unos 300 establecimientos, entre cafeterías, restaurantes, bares musicales y discotecas, describiendo de todos ellos su nombre, horario, situación y peculiaridades, lo cual supone un gran servicio al turista en cuanto a la información y

posibilidades que Ibiza les ofrece. 100.000 ejemplares, de los que se reparten diaria y gratuitamente más de 1.000 en los 40 hoteles por los que circula el servicio. En los autobuses habrá hilo musical que ofrecerá publicidad de los establecimientos, así como una pizarra electrónica destacando lo mejor de la noche. El hotel, que figura gratuitamente en la Guía Discobús, ofrece desde su recepción el Bono-Discobús, que sirve para poder circular por todas las líneas durante la noche, por 600 ptas., quedándose el hotel un 10% por comisión de venta, y regalando desde la misma recepción la Guía antes descrita".

La supresión de este tipo de publicidad ha sido uno de los logros que ha conseguido el colectivo de taxistas en sus negociaciones con la Conselleria.

No responde a una demanda real de servicio

Ahora, según fuentes de PIMEEF, queda todavía por conseguir que no sean concedidas licencias como esta, que no responden a una demanda real de servicio. "Sería ideal que se consultase a los sectores implicados en el transporte antes de otorgar una concesión de este tipo". En esta misma línea se situó

la carta que el alcalde del ayuntamiento de Ibiza, Enrique Fajarnón Ribas, remitió, el pasado mes de junio, al conseller, contra la implantación del Discobús y que nunca obtuvo respuesta. En ella se resaltaba la clara competencia desleal con el sector del taxi y se denunciaba la falta de medidas de seguridad para el usuario; asimismo, emitía una queja por la ausencia de coordinación de la Conselleria con el municipio al conceder permisos de transporte sin realizar consultas previas con representantes del municipio para establecer la conveniencia de la concesión. El alcalde reafirmó en su escrito que el Ayuntamiento consideraba innecesaria esta ampliación: "Este municipio considera que el servicio de autobuses está suficientemente cubierto con los ya existentes, cosa por la cual nos manifestamos contra la implantación de este nuevo servicio, dado que no se corresponde con una demanda real".

Como punto y final, y una vez cerrado el caso de una forma relativamente favorable, la valoración del sector es positiva en cuanto ha servido para unir a los taxistas ibicenses que hasta ahora nunca habían protagonizado una iniciativa semejante, "y por otro lado hemos conseguido bastante", concluye Javier Serra, abogado de la PIMEEF.

Módulos y taxímetros en la tarifas interurbanas

El día 15 de diciembre de este año ya debe estar implantado en cada uno de los 2.500 taxis del País Vasco el sistema de módulos y taxímetros en las tarifas interurbanas. Para que ello sea posible el Gobierno vasco y la Federación de taxistas han venido realizando una serie de reuniones que culminaron en la del pasado día 15 de julio en Vitoria. En este encuentro fueron presentados los resultados de un estudio del funcionamiento del taxi sobre el terreno. La iniciativa había sido propuesta, el pasado 10 de mayo en otra reunión en Vitoria, cuando quedó claro que era imposible llegar a un acuerdo para el establecimiento de tarifas, de manera que se procedió al seguimiento de dos vehículos de taxi, en Vizcaya y Guipúzcoa, que incorporaban en sus taxímetros, unos la propuesta del Gobierno vasco y otros la de la Federación.

Iñigo Arruti, representante de la Federación, valora "con optimismo los resultados de este estudio. Algunas veces las carreras se correspondían con nuestras demandas y otras con la oferta del Gobierno. De todas maneras, tenemos la esperanza de que todo se resolverá favorablemente porque sabemos que el Gobierno está muy interesado en acabar con este contencioso, y porque, por otra parte, los números deben ser estudiados en relación con el incremento correspondiente a agosto y al segundo semestre".

Las propuestas, en pesetas, de ambas facciones eran las siguientes:



| | Gobierno vasco | Federación de taxistas |
|-----------------------------|----------------|------------------------|
| Bajada de bandera | 200 | 250 |
| Km recorrido | 55 | 60 |
| Hora de espera | 1.450 | 1.500 |
| * Nocturnos y festivos: | | |
| Bajada de bandera | | 312 |
| Km recorrido | | 75 |
| Hora de espera | | 1.875 |
| Percepción mínima (carrera) | 500 | 500 |

Suplementos solicitados por la Federación de taxistas:

* Maleta: 60 ptas./unidad.

* Mercancías y aeropuertos: 300 ptas.

En el momento en que se decidió implantar el sistema de módulos y taxímetros en las tarifas interurbanas surgió el problema de que las tarifas que se estaban aplicando realmente no se correspondían con las prefijadas sino que eran muy superiores, de manera que el soporte de la Administración permitiría a los taxistas trabajar con los precios establecidos.

Por otra parte, la Federación vasca exige, para que el nuevo modelo de gestión funcione que, simultáneamente al nuevo sistema, se apliquen tarifas urbanas en todas las poblaciones que no disponen de ellas y que absolutamente todas las carreras sean cobradas por taxímetro. Esta reivindicación es difícil de llevar a cabo si no se busca una alternativa a los trámites actuales, es decir, la aprobación de cada ayuntamiento y después las posteriores confirmaciones de la Delegación de Comercio, Comisión de Precios, etc.

Asimismo y en la línea de agilización del proceso de toma de decisiones, la Federación propone la creación de

una comisión interdisciplinaria que fije cada año el incremento de las tarifas interurbanas. Este sistema ya está siendo aplicado y con un éxito notable en la ciudad de Milán. La comisión estaría formada por representantes del Departamento de Transporte del Gobierno Vasco, de la Comisión de Precios, de la Federación Vasca de Municipios y de la Federación Vasca del Taxi.



Los problemas del taxi

El sector del taxi atraviesa una profunda crisis que no está localizada en una única provincia sino que incide en todo el Estado. Cada organismo relacionado con el taxi, a través de sus medios de expresión, da nombre a los mismos problemas, de manera que la lectura de todas las revistas editadas por el sector se convierte en un eco interminable de las mismas carencias en diferentes palabras. Sirva de ejemplo de esta angustia generalizada la reproducción del Editorial de la Revista del Taxi, editada por la Mutua de Seguros y Reaseguros Valenciana de Taxis.

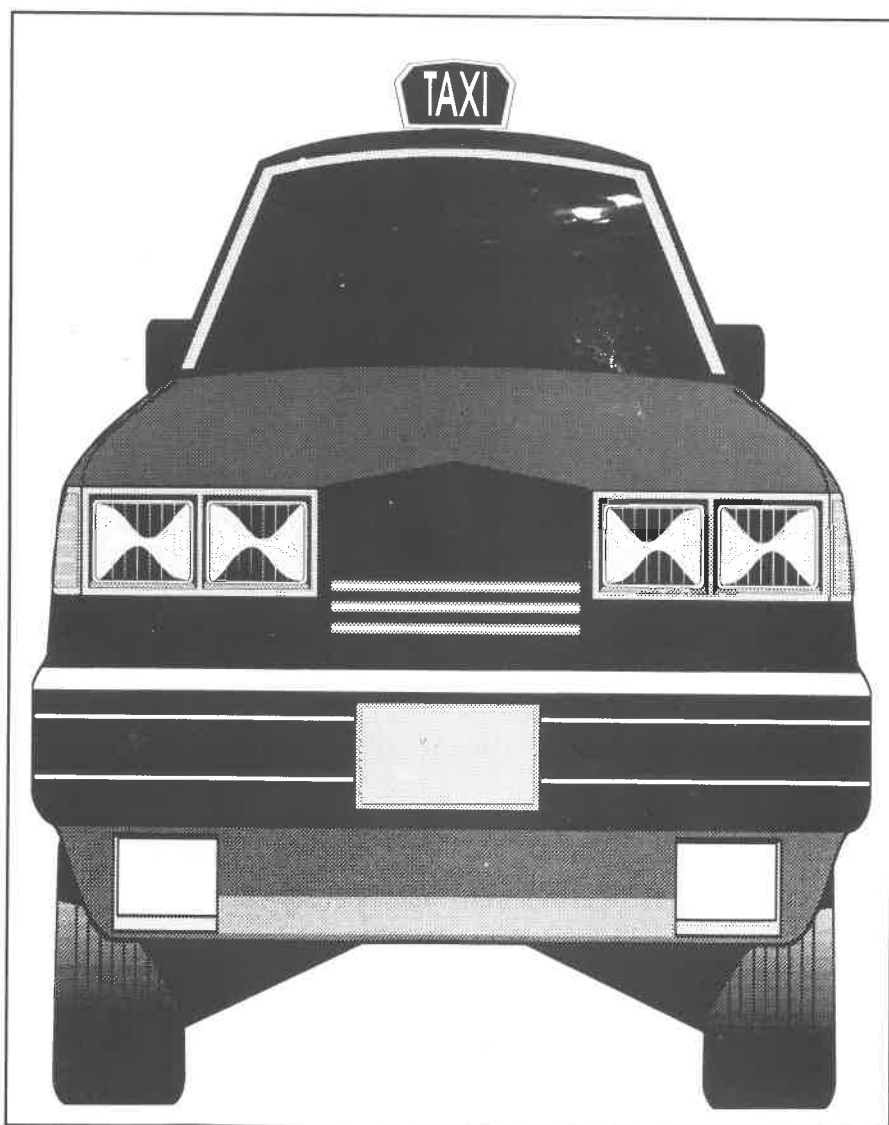
El taxi y la Administración

El sector del taxi es noble, soporta todo lo que le echen, por eso su economía se resiente cada vez más; tiene que soportar, como cualquier otro sector, las cargas fiscales que le son impuestas; pero, además, ha de soportar el Incremento del Precio al Consumo (IPC) para mantener su medio de trabajo sin que se le tenga en cuenta, como a otros sectores, que su máquina no es un lujo y que cada cuatro/cinco años tiene que renovarla.

Cuando digo el taxi y la Administración, lo digo pensando que la misma debería reconocer nuestras peticiones de tipo económico y social. Económico, mediando para que pudiésemos obtener subvenciones o créditos a bajo interés, como los otros sectores que decía anteriormente, para resolver cualquier problema relacionado con nuestra empresa. Social, para intervenir en aquellas peticiones hechas por una parte del colectivo, enfocadas a la reestructuración del sector en tiempos de crisis. Pues, como dije al principio, el taxista soporta todo lo que le

echen. Hoy está soportando incluso una sobrecarga de horas para poder hacer frente a las necesidades económicas agravando cada vez más su

situación social, no quedándole tiempo material para poder atender, ni tan siquiera, las obligaciones para con la familia y los amigos.



Taxímetros Barcino[®]

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO DE

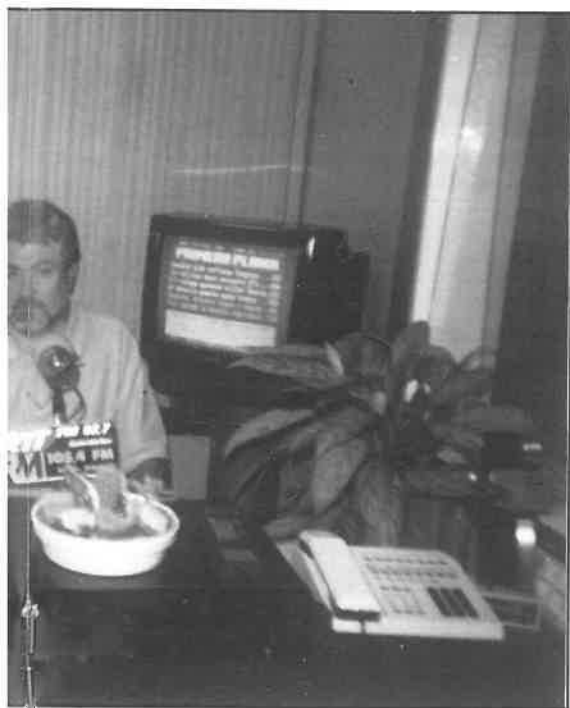


**MONTAJES: TAXIMETROS - RADIO TELÉFONOS - TELÉFONOS
RADIOCASSETTE - ALARMAS**

ELECTRICIDAD DEL AUTOMÓVIL

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

**Horario:
Laborables de 7 a 19.30
(No cerramos al mediodía)
Sabados de 8 a 14
Domingos y festivos de 9 a 13**



RM, junto a Miguel Tomás, presidente del STAC

orígenes, a convertirse en la emisora y la portavoz del taxi. Hace tan sólo tres meses que RTT puede sintonizarse y ya cuenta con 56.000 oyentes.

La programación, una combinación de música española, sorteos y contacto directo con los oyentes, junto con los boletines horarios de rigor, incorpora ahora nuevos matices. Cualquier momento es bueno para interrumpir lo que se está haciendo y efectuar una llamada de aviso o de urgencia.

Básicamente, se pretende que el sector del taxi tenga una emisora especializada o sensible con los problemas del sector. Que cualquier taxista de Barcelona que tenga un problema, que intente localizar a una persona determinada... sepa que puede acceder a Radio Tele-Taxi y que su mensaje va a ser transmitido.

• ¿También engloba en sus planteamientos un apoyo a las reivindicaciones del colectivo de taxistas?

Desde el punto de vista de los problemas del taxi, RTT será el portavoz de aquellos problemas que pueda tener el taxi en un momento determinado. Por ejemplo, el sindicato puede tener, como sindicato, una cierta posibilidad de acceder al ministro de Transportes por un problema determinado, pero quien lo tiene muy jodido es el taxista como taxista. Como colectivo lo tiene más fácil y, aún con reticencias. Pero con la radio tienen menos problemas. Hay radios para las que es de vital importancia que el señor Roca diga qué va a votar en la investidura; para nosotros es esencial saber, por ejemplo, qué se va a hacer con los taxis de Barcelona, si es que se piensa hacer algo. Nosotros queremos integrar todo el colectivo del taxi, como antes. ¿Problemas que se nos van a presentar? Muchísimos. Y, ¿cómo vamos a solucionarlos? Todos juntos: contra el taxista si es necesario, contra el usuario del taxi y contra la Administración que, en un momento determinado, no sea receptiva a atender reivindicaciones del taxi.

• ¿Son efectivas las movilizaciones contra la Administración?

Queremos reclamar su atención; que sepa que, cuando se pone contra el colectivo del taxi se pone en contra de mucha gente. Se trata de que un guardia no pueda coger a un taxista, llevarlo detrás de la esquina y decirse: "Aquí, o me lo empapeló o hago que la grúa se le lleve el coche y lo jodo". Y, de la misma

manera, cuando hagamos las cosas mal que nos tiren de las orejas.

• ¿Son los malos de la película los taxistas? El taxista no puede escudarse en los taxistas, ni tampoco el ciudadano puede adoptar esta actitud. Deben saber que el taxi tiene un número y que sabiéndose se sabe todo. No es justo esconder al taxista que le ha prestado un mal servicio detrás de todos los taxistas. Nos interesa poner en antena que ayer fuimos al Valle de Hebrón porque un taxista había cobrado a una mujer 1.000 ptas. por una carrera y la dejó a 400 m de la entrada del hospital para que fuera andando... Tenemos que saber quién es ese taxista y por qué hizo eso. ¿Por qué no la llevó hasta la entrada sabiendo que a las 3 de la mañana no se puede dejar tirado a nadie? Vamos a ser más humanos.

• ¿Qué se puede hacer para mejorar la imagen del taxista?

Queremos que si hay un problema, sea el que sea, se sepa. Hay que concienciar al ciudadano de que el taxista tiene unos problemas determinados y que el taxista sepa que los ciudadanos tienen obligaciones y derechos. Dar a conocer estos aspectos a unos y a otros. Yo creo que tenemos que ir en el camino de dignificar un poco más este sector, pertenecemos a un colectivo que viste la ciudad con sus colores, y de los hechos de cada uno depende la imagen de éste. No puede ser que cada vez que pasa algo parezca que los taxistas mean en lata. Los taxistas también hacen muchas cosas buenas y nosotros, dentro de nuestras posibilidades, lo vamos a decir.

• ¿Para ser más humanos, la solidaridad empieza dentro del mismo sector?

Cuando le suceda algo grave a un taxista tenemos que buscar la solidaridad de los demás. Queremos que sean solidarios, y ¿cómo vamos a conseguirlo? Les diremos a través de las ondas lo que está ocurriendo; estrecharemos un poco el círculo para estar un poco más protegidos y hacer más piña. Tenemos que incentivar la conciencia de pertenecer a un colectivo, ya que si uno de nosotros va con el taxi sucio dirán "los guarros de los taxistas". Para evitarlo hay que lavar el coche. ¿Y qué pretendemos a cambio? Decir que no pretendemos nada sería tonto. A cambio, queremos que nos oigan.

Pero del que trabaja y no tiene donde caerse muerto, ¿quién cuida de él?

La experiencia de RM fue un eco de lo que había sido Radio Tele-Taxi, pero con el retorno al directo diario de esta emisora -ahora con licencia-, casi legendaria después del revuelo que se generó con su clausura, ha supuesto la confirmación de una serie de expectativas y el inicio de un camino destinado a recuperar el público fiel que estuvo al pie del cañón hasta que cerraron la emisora.

De esta manera, ambas emisoras, conectadas por una programación común, y desde diferentes puntos de la geografía catalana -en el 105,4 de la FM en Mataró, RM; y en el 97.7 en Santa Coloma y Rubí, RTT- y con cobertura de más de 50 km cada una, emiten ininterrumpidamente durante las 24 horas del día. Vuelven, asimismo, a sus

años en el taxi y porque lo llevo en
bo al taxi. Cuando se refieren a mí,
sta con un tono despectivo, y yo lo

-Taxi desde el 97.7 Mhz de la FM
s 24 horas del día

Actualización del Fondo Asistencial de Barna-Taxi

Desde el mes de marzo hasta el día 30 de junio hemos centrado nuestros esfuerzos en hacer que el Fondo Asistencial pueda cumplir con las necesidades de todos los socios.

*** ¿Por qué empieza a funcionar el Fondo Asistencial de una forma más efectiva?**

- Los acuerdos que se tomaron en la



El Fondo Asistencial garantiza la reparación inmediata del vehículo siniestrado

última asamblea de modificar algunos puntos de los Estatutos han favorecido un mejor funcionamiento.

- Todas las cuotas se cobran puntualmente al haber sido domiciliadas en bancos o cajas de ahorros, lo cual permite una mayor puntualidad en la recaudación.

*** ¿Qué repercusión tendrá la informatización del Fondo Asistencial?**

El esfuerzo económico realizado con la compra del ordenador nos compensa a la hora de llevar el control de todos los datos de los afiliados, así como de todos los pagos que se realizan a los talleres.

*** ¿Cuál es el objetivo del Fondo?**

La filosofía del Fondo Asistencial es hacer frente a todas las necesidades y problemas que vayan surgiendo en

nuestro trabajo cotidiano.

*** Propuesta de futuro**

Conseguir que, a través de modificar y establecer nuevos sistemas de control, todos los compañeros que sean afiliados del Sindicato puedan entrar en el Fondo sin necesidad de pertenecer a la emisora.

Recordamos a todos los compañeros que cuando tenemos un accidente y es cubierto por el Fondo, antes de retirar el coche del taller debemos firmar una letra y el reconocimiento de deuda que nos da un plazo de 12 meses para reintegrar la cantidad que el Fondo adelantó para la reparación.

Fondo Asistencial de Barna-taxi (marzo-junio):

Número de socios: 201

Número de siniestros: 7

Capital pagado a talleres: 2.200.139 ptas.

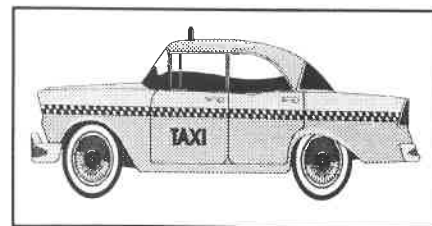
Facturas pendientes de cobro: 4.670.507 ptas.

Unial, el preludio de la tempestad

El escándalo protagonizado por la quiebra de la empresa aseguradora Unial ha sido sólo la punta del iceberg de una crisis mucho más profunda que se cierne sobre el grupo de empresas IGS y el sindicato UGT en lo que se refiere a la gestión de la cooperativa PSV (Promoción Social de Viviendas), promotora de grandes proyectos urbanísticos.

Según publicaba el periódico *El País*, el pasado día 11 de julio, la solución de Unial pasa por la entrada de un nuevo socio, es decir, nuevo capital.

Las primeras estimaciones que consideraban que la aseguradora podía sobrellevar la crisis con una inyección de capital de 1.871 millones de pesetas fueron desmentidas por las declaraciones de Carlos Soto, presidente de Unial, que calculaba la necesidad de un mínimo de 3.596 millones. La Dirección General de Seguros se ha cerrado en banda en torno a Unial para evitar, según cita *El País*, que el déficit que arrastra esta empresa no pusiera en peligro todo el proyecto del IGS.



Por su parte, el sindicato UGT ha anunciado que, a partir de septiembre, comenzará a desvincularse gradualmente de sus ataduras con IGS; su intención primera es la de vender Unial y abrir el proyecto cooperativo a la entrada de nuevos capitales (administraciones públicas, constructoras y bancos, por ejemplo); asimismo, negociará la venta de su agencia de viajes y traspasará a la banca la gestión de las cuentas ahorro-vivienda que captaba de los cooperativistas.

FIAT TEMPRA 1.9 DIESEL

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

AHORA MAS BARATO
VEN Y LO COMPROVARAS

PROMOCION
ESPECIAL
TAXI



CLIMATIZADOR,
SERVODIRECCION
Y
PINTADO DE TAXI

FIAT CROMA 2.0 TURBODIESEL i.d.

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.

Taxistas sancionados por los sucesos de las Ramblas

Varios afiliados del STAC han sido sancionados por la Entitat Metropolitana del Transport de Barcelona con la caducidad de la licencia de siete días a un mes por los sucesos de las Ramblas, donde se produjo un enfrentamiento con la Guardia Urbana para evitar que se llevaran el vehículo de un compañero.

Además, Jose M. Anguera López, propietario del taxi, ha sido multado con 80.000 pesetas por el Gobierno Civil. Esta sanción gubernativa, junto con las de la Entitat Metropolitana del Transport, ha sido recurrida. El argumento fundamental de los

recursos es que quien inició el conflicto fue el guardia urbano y no los taxistas. Como se recordará, el enfrentamiento comenzó el pasado día 7 de enero cuando dos guardias urbanos pararon en las Ramblas el taxi de José M. Anguera y observaron que no tenía al día la Inspección Técnica de Vehículos. A pesar de los argumentos esgrimidos por el taxista, entre ellos que la ley dice que un coche puede pasar la revisión un mes antes o un mes después del vencimiento de la revisión, los guardias se empeñaron en llevarse el vehículo al depósito. Además, la Entitat Metropolitana del

Transport, la que ahora ha sancionado a los taxistas que se concentraron para apoyar al compañero, había enviado una carta notificándole el día y la hora en que tenía que pasar la ITV.

La frustración por este suceso ha sido mayor cuanto, por parte de todas las instituciones, sobre todo de la Guardia Urbana y de la Entitat Metropolitana del Transport, se había reconocido el error del agente. Parecía que todo iba a quedar en el saco del olvido.

La pregunta que nos queda ahora es si el guardia urbano ha sido sancionado con la misma rigidez que lo han sido los taxistas.



La Guardia Urbana abrió expedientes a los taxistas que secundaron la protesta

El STAC pide una grúa más activa

El STAC piensa reclamar al Ayuntamiento de Barcelona la intervención de la grúa para la retirada de los vehículos particulares que invadan las paradas de taxis, una vez que hemos podido averiguar que la actual ley y ordenanzas municipales amparan esta petición.

El STAC ha realizado un exhaustivo estudio de todas las paradas de taxis de Barcelona y ha podido averiguar que un 37 por ciento de las mismas están total o parcialmente ocupadas por coches particulares, cosa que hace que los taxistas ya no puedan estacionar en su parada.

La crisis que padece el sector hace que el taxista busque un lugar donde parar, como son los estacionamientos reservados para taxis. En la actualidad existen dos señales que lo indican: la antigua con la T en mayúsculas en un cuadrado sobre un fondo azul y la nueva, que es la palabra TAXI en un cuadrado sobre fondo azul "europeo".

El STAC pidió en una reciente reunión con el concejal de Vía Pública, Francisco Narvaéz, el seguimiento y la actuación de la Guardia Urbana en cinco paradas normalmente ocupadas por coches particulares. A raíz de esta reunión fue creada la comisión Guardia Urbana-STAC con una periodicidad de reuniones cuyo objetivo es: seguimiento de las paradas de taxis, carril bus-taxi, giros, conflictos urbanos-taxistas, etc. El pasado 29 de junio se mantuvo la primera reunión con el intendente mayor de la Guardia Urbana, José Julve, y las conclusiones fueron el seguimiento de

La Guardia Urbana controla las paradas Pl. Urquinaona/Roger de Llúria, Joaquim Costa/Rda. Sant Antoni, Rda. Sant Pau/La Cera y Muntaner/París

la Guardia Urbana de las cuatro paradas: Pl. Urquinaona/Roger de Llúria, Joaquim Costa/Rda. Sant Antoni, Rda. Sant Pau/La Cera y Muntaner/París. La quinta parada, la del mercat de la Boqueria está en obras y en fase de remodelación de la zona.

Julve manifestó que la Guardia Urbana actuaría multando a los coches que invadieran las citadas paradas y la grúa sólo intervendría en caso de requerimiento del taxista. Los representantes del STAC manifestaron que los taxistas no iban a estar constantemente llamando a la Guardia Urbana, a quien le corresponde la vigilancia de las paradas. A pesar de ello, se concretó la realización de una prueba durante 15 días para pasar a una posterior valoración.

La ley ampara al taxista

El STAC ha podido averiguar que la actual legislación ampara al taxista y así lo va a manifestar ante el concejal de la Guardia Urbana a través de un escrito. Es él quien tiene que marcar las prioridades de la actuación de la grúa municipal.

La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en los artículos 7 y 38 de la misma, atribuye competencias a los municipios sobre la regulación del uso de las vías urbanas, contemplando entre otras cuestiones la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios, mediante Ordenanza Municipal, y la retirada de los vehículos de las vías urbanas y el posterior depósito de aquellos.

La *Ordenança de Circulació de Vianants i de Vehicles* dice en su artículo 24 que se considerará que un vehículo está en las circunstancias determinadas en el apartado 1 a) del artículo 71 del Real Decreto Legislativo 339/1990 de 2 de marzo, y, por tanto está justificada su retirada, si incurre, entre otros, en



El taxista suele encontrar ocupados por turismos particulares los estacionamientos reservados a los taxis

los siguientes casos:

- a) 1. Cuando esté estacionado en un punto donde esté prohibida la parada. Esta circunstancia se explicita taxativamente en el artículo 12, diciendo que queda totalmente prohibida la parada en las reservas de taxis, entre otros.
- b) 7. Cuando esté estacionado en una parada de transporte público señalizada y delimitada. Esta

Mínimo compromiso: la Guardia Urbana actuará multando los coches que invadan las paradas y la grúa intervendrá cuando el taxista lo pida

condición la tiene de acuerdo con el artículo 36 sobre *Paradas de Transporte Público*, donde se reconoce como tales a las paradas destinadas al servicio del taxi.

Con este doble motivo aducido quedan claras tanto la legitimidad como la justificación de la actuación de la grúa municipal en la retirada de vehículos particulares de las paradas de taxis.

Por un colectivo unido

Hace tiempo que quería comentar con todos vosotros algunas de las incidencias que conlleva la faena diaria, pero lo primero de todo es lo primero; y lo primero es daros las gracias por la confianza depositada haciendo que, hoy por hoy, sea miembro de la **Intercomarcal de Barcelona**. Lo primero; que me da pie para repetir las gracias y deciros que no os defraudaremos -por lo que a mi parte toca-, que trabajaremos con tesón y ahínco para conseguir que nuestro sector sea rentable en una jornada normal de trabajo, y que no vamos a descansar hasta conseguirlo.

Aprovechando el número de nuestra revista, comentaré un poco el grave problema que nos ahoga: **la desunión del colectivo** de los compañeros que no pertenecen al sindicato.

Ante la gravedad del caso, nosotros, como sindicato, tenemos la obligación de hacer comprender al compañero que **el colectivo que no lucha unido termina por morir** en esta sociedad despiadada en la competencia y la libertad de mercado. Esto quiere decir que tenemos que competir con unos servicios públicos mejores y que cada día dan más calidad y mejor servicio; con todo esto llegamos a una conclusión: que cuanto mejor funcionen ellos (autobús, metro y tren de cercanías), peor vamos a funcionar nosotros.

Nuestra economía es el punto de batalla, que es el principal problema que aún no ha tocado fondo; quiero decir que todavía la veremos deteriorarse más y las consecuencias van a ser terribles para muchos de los compañeros que no sacarán la recaudación diaria de la cantidad necesaria para cubrir las necesidades. Creo que es una pena que esto suceda pudiéndose tomar las medidas adecuadas que tan-

Cada colectivo obtiene con arreglo a lo que lucha



to propugnamos nosotros (sindicato) para hacer que nuestro sector sea un colectivo con una jornada normal y rentable.

La barrera más infranqueable que por ahora nos encontramos no es otra que la del propio **compañero**, haciendo bueno el dicho que dice que el peor enemigo del obrero es el propio obrero, y que para nosotros se convierte en que el peor enemigo del taxista es el propio taxista; esto dice muy poco en favor de la profesión, tan poco que, en muchas ocasiones, siente uno un cierto repelús (asco) de pertenecer a la misma.

Yo os encomiendo muy encarecidamente a todos los que formáis este Sindicato (con diferencia el mejor) a que nos ayudéis a argumentar al resto de compañeros lo necesario de una **afiliación** para luchar con más fuerza por nuestra propia supervivencia.

Hoy por hoy desempeñamos nuestra jornada laboral como si fuéramos un país **africano**, y esto a mí me da mucha vergüenza, no sé, ¿y a vosotros?; aunque a mí esta vergüenza me

ha dado fuerzas para participar y presentarme en estas últimas elecciones del Sindicato. Y esta vergüenza es la que me da fuerzas para mantener esta lucha, ya sea con los compañeros, ya con la Administración, para hacer que el sector sea como tiene que ser: **digno y respetable**. Esto es lo que tenemos que hacer con la ayuda de todos y, en mi forma de ver y de entender, cuanto antes mejor.

A los que, por vuestra decisión, estamos al frente del Sindicato, nos toca negociar con la Administración, pero en este programa la parte más difícil es la que tenemos que llevar conjuntamente; la de mentalizar, la de convencer al compañero, de la necesidad de estar todos unidos. Esta es la fórmula para salir adelante, cuanto más se lucha mejor está el sector, y no hay otra solución.

Antes os decía que desempeñamos nuestra jornada como un país africano, pero, por el contrario, pagamos nuestros impuestos como los americanos, si no más que cualquier americano.

Aquí tenemos nuestros propios desequilibrios; que no corresponde lo que recaudamos con lo que pagamos. Y para terminarlo de arreglar vienen los seguros dando el palo, ¡y qué palo! Y es que, a perro flaco, todas son pulgas.

Nada, que cuanto antes salgamos de este túnel tan negro en que estamos metidos, antes veremos la luz de la economía y de la rentabilidad, y la fórmula la estamos repitiendo constantemente, pero una vez más la diremos, **unión y lucha**. Es el único método para adecuar la oferta a la demanda; este fue el lema de nuestra candidatura, y lo será hasta que no se consiga.

José Alonso Blanco

gación de Industria.

Con idéntico sistema, más tarde, se trasladó el examen junto a Tráfico, en la Avda. de la Técnica, con final a la altura de la Piscina de Montjuïc. La última etapa fue de muy corta duración y se desarrollaba en la Zona Franca hasta que, en 1982, se inaugura por parte de la Corporació Metropolitana de Barcelona, la nueva instalación para revisiones en la misma Zona, dotada ya de material electrónico y con rodillos que evitaron, ya para siempre, el desplazamiento con recorrido con el vehículo. Como final, en 1984, entran en funcionamiento las ITV de Sant Just Desvern y Badalona. Y si esto es todo lo que da de sí la pequeña historia de las revisiones de taxímetros no pasaba ciertamente lo mismo con las inspecciones que se ejercían sobre los coches, que bien podemos asegurar, que fueron harina de otro costal.

Las primeras que recordamos fueron a finales de los años cuarenta. Las realizaba el Ayuntamiento y como no había ningún ingenio mecánico y mucho menos electrónico para chequear los posibles fallos de los vehículos, todo se reducía a una inspección visual de la pintura y tapizados. Se pasaba cuando el Ayuntamiento daba la orden pertinente y los coches se situaban en los alrededores del edificio de Tráfico, exactamente en la Avda. de Rius i Taulet. Allí casi siempre actuaba de inspector el conocido como "El Rubio", con una minuciosidad tal que motivaba a los taxistas a que, en vísperas de día citado, se movilizaran en un verdadero zafarrancho de retoques y apañios en exteriores y tapicería. Si eran sólo pequeños retoques, con un pincelito se iban maquillando los desaguisados pero, por poco que pasara a mayores, era más conveniente y seguro pasar por el taller. Había taxistas que, cuando llegaba la ocasión, hacíamos verdaderas maravillas con aquellos aparatos de

"El Rubio". Lenta y meticulosamente daba la vuelta alrededor de todo el coche en busca de algún posible pequeño desconchado en el negro o amarillo

hojalata para matar insectos que había ya antes del invento de los *esprais* y que consistían en un tubo que actuaba de émbolo que, al ser empujado en vaivén por una empuñadura exterior, hacía fluir el líquido (en este caso pintura) desde un depósito en forma de bote que estaba situado en el extremo inferior del cilindro. Con aquel rudimentario artefacto se pintaban puertas o guardabarros enteros, previas las manos de imprimación necesarias y con los lijados correspondientes. Más de un taxi hubo que se pintó completamente a base de darle empujones al chirimbolo. Y hay que decir que si se ponía en la tarea la debida atención y cuidado podía quedar un final muy aceptable.

Pero en aquellos coches castigados por los años y más aún porque casi todos habían pasado por recomposiciones y por los avatares siempre negativos de una guerra que había dejado en la plancha sus huellas en forma de superempastes para disimular tantos achaques, era necesario realizar verdaderos milagros para pasar el fino tamiz que acostumbraba a emplear "El Rubio". Lenta y meticulosamente daba la vuelta alrededor de todo el coche en busca de algún posible pequeño desconchado en el negro o amarillo, probaba a conciencia los asientos, sentándose y rebotando en ellos en busca de un muelle rebelde,

presto siempre a censurar si no veía impoluto el blanco de las matrículas o el pintado o cromado de los parachoques. El milagro de que no encontrase una mota o un detalle para hacer volver al taxista equivalía a pasar por el infierno sin salir chamuscado.

Incorporando los avances de la técnica

Después, en el año 51 o 52, vino lo del Morrot. Aquello vino a complicarnos la existencia en un sentido diferente y más difícil, si cabe, de darle solución. La idea era buena, pero en la práctica, con aquellos coches, para nosotros resultaba alucinante. Allí se instalaron por primera vez aparatos, que entonces pasaron por sofisticados, para medir la capacidad de los frenos, pero no sólo en la versión de medir su efectividad en conjunto, sino, y aquí estaba el problema, en que cada una de las cuatro ruedas tuviera idéntico poder de presión en el frenado. Si queremos ser ecuanímenes, e intentamos serlo, digamos que se permitían una cierta tolerancia. Sin embargo, en unos coches en que la fuerza del pedal se transmitía al ferodo rústicamente, por medio de cable o varilla, con diferentes conexiones, seguía siendo pedir demasiado. Con este sistema (lo analizamos en otra ocasión), puestos en la calle, nos apañábamos como podíamos, qué remedio, puesto que no teníamos otro. En terreno seco y teniendo en cuenta que las velocidades en ciudad eran modestas sobre todo debido a la poca capacidad de aceleración de aquellos motores en comparación con los actuales, quién más quién menos, íbamos saliendo de apuros. Claro que este "salir de apuros" se efectuaba por un sistema que hoy en día tiene muy mala prensa, y con razón, puesto que su relativa efectividad se debía al bloqueo de las ruedas, sobre todo de las delanteras. Estas, al quedar trabadas, se adherían



Cosas y hechos que no deberían olvidarse

¿Sabía usted que....

En su última adquisición quijotesca - la colección de pinturas del barón Thyssen compuesta por 775 obras-, el Gobierno español se nos ha gastado la tontería de 42.277 millones de pesetas? Aquí, en el país del Quijote, ¿qué importa que tengamos tres millones de parados? ¿Qué importa que miles de jubilados vivan en la miseria? ¿Qué importa que cuando venga el verano y las fuentes se sequen por la sequía, como ocurre casi todos los años en Andalucía, Extremadura o Castilla, cantidad de pueblos (quizás un centenar) se tengan que abastecer con agua en cubas por falta de previsión en hacer prospecciones de pozos, que muchas veces es por la falta de dinero? ¿Qué importa que algunas pequeñas fábricas tengan que cerrar sus puertas por falta de liquidez o sean descapitalizadas ya que no pueden aguantar los elevados tantos de interés de los créditos bancarios, no pueden pagar a sus obreros y se les manda a engrosar los tres millones y pico de parados? Oh! Y cuántos más interrogantes seguiríamos escribiendo. La lista sería bastante larga. Pero no importa, tendremos la segunda colección del mundo después de la reina

Isabel II de Inglaterra, y todos los demás países ricos no se podrán burlar de nosotros porque ya estaremos a su altura. ¿Qué digo a su altura? Más altos que ellos, y nos envidiarán. Pues que se chinchén. El asunto tiene migas, y de las gordas. Resulta que para más coña, la han comprado (digo que la han comprado porque conmigo no han contado para nada y algo de mi bolsillo, algo habrá) a precio de ganga. Sí, señor, sé lo que me digo, a precio de ganga; por lo menos, eso es lo que nos quieren hacer creer. Y si no, vean: en el año 1990, 775 cuadros fueron valorados por la conocida firma de tasaciones Sotheby's, que los valoró en 1.700 millones de dólares, unos doscientos mil millones de pesetas al cambio actual. A ver, dígame usted si no es una ganga si lo que vale doscientas se lo dan por cuarenta y dos. La forma de pago es la siguiente: 8.455 millones anuales, en cinco plazos, a cargo de crédito extraordinario del Ministerio de Hacienda. ¡Ah! El pago debe ser en dólares, por aquello de la inflación de la peseta. La seguridad ante todo. También, y para que lo sepan, la colección estará repartida entre Barcelona y Madrid: 60 obras para Barcelona y las restantes para la capital de España y, como nos dicen los entendidos, esto será un negocio. Yo lo veo claro, vaya si será negocio. Los españoles que no residan en estas capitales y quieran visitar tan importantes obras, después de haber colaborado en el pago se tendrán que rascarse el bolsillo para trasladarse a la ciudad correspondiente, comer en algún restaurante, pagar la entrada (pues supongo que no será gratis) y, a lo mejor, tendrán que quedarse a dormir. Por lo tanto, hotel. Haciendo números redondos, yo, pobre jubilado, con las 53.160 ptas. que cobro de

jubilación para mi y mi compañera, veo con gran tristeza que todas estas grandes obras de arte -y tanto que me gustaría verlas- el Gobierno de España no las ha comprado para mí, sino para los ricos, como siempre. El pobre, con razón o sin razón, siempre va a la prisión.

¡Ay! Cuántas cosas se harían con estos 42.277 millones, gastados según dicen algunos, invertidos según otros, en la Cultura. Pues si la inmensa mayoría de los españoles no podremos verlo, ¿no sería mejor "culturizarlos" con este dinero enseñando a no ensuciar las calles y los parques de porquerías y las paredes de pintadas estúpidas; a no ensuciar los bosques con bolsas de basura; ni las playas; a enseñar a ser más solidarios; a enseñar a ser más educados, como por ejemplo, a saber decir: "Buenos días", "Sí, señor", o "Muchas gracias"; a ceder el paso o el asiento en el autobús o el metro a las personas mayores, mujeres embarazadas o inválidos; a no tirar papeles por las calles —y, a veces, al lado mismo de un contenedor—, ni escupir en la vía pública; tener mejores carreteras, no quemar tantos bosques, ser más respetuoso con el prójimo, no hacer tantas colas en los ambulatorios de la Seguridad Social, etc. Por ahí, por ahí es por donde está la riqueza de un pueblo culto y rico. Por ahí, por ahí se puede vanagloriar ante el mundo cultural de que somos los mejores, y que conste que soy un gran y ferviente amante del arte en todos sus géneros.

No soy ningún retrógrado, que quede claro.

Tario Rubio

Fem un canvi d'aires.



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

CAMPANYA PER A LA MILLORA DEL PAISATGE URBÀ

Ajuntament  de Barcelona



Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport

Ciutat Groga ofereix
als ciutadans de Barcelona

El Taxi Amic

Un cotxe de futur al servei de tothom



ESPECIALMENT ADAPTAT PER A PERSONES AMB MOBILITAT REDUÏDA



Els taxistes de Barcelona se senten satisfets de poder oferir a la
ciutadania aquest servei de la màxima qualitat



Ajuntament de Barcelona