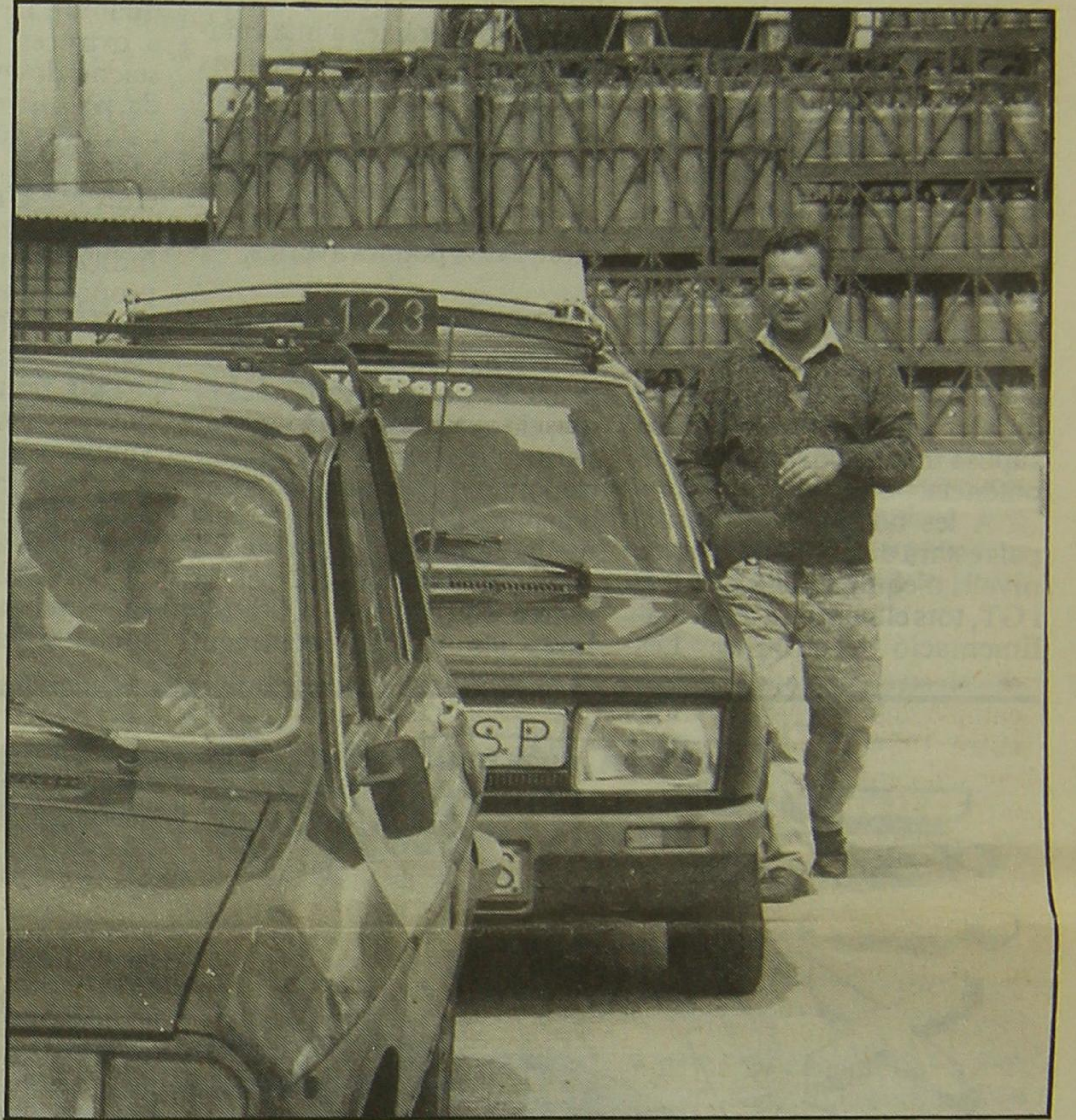
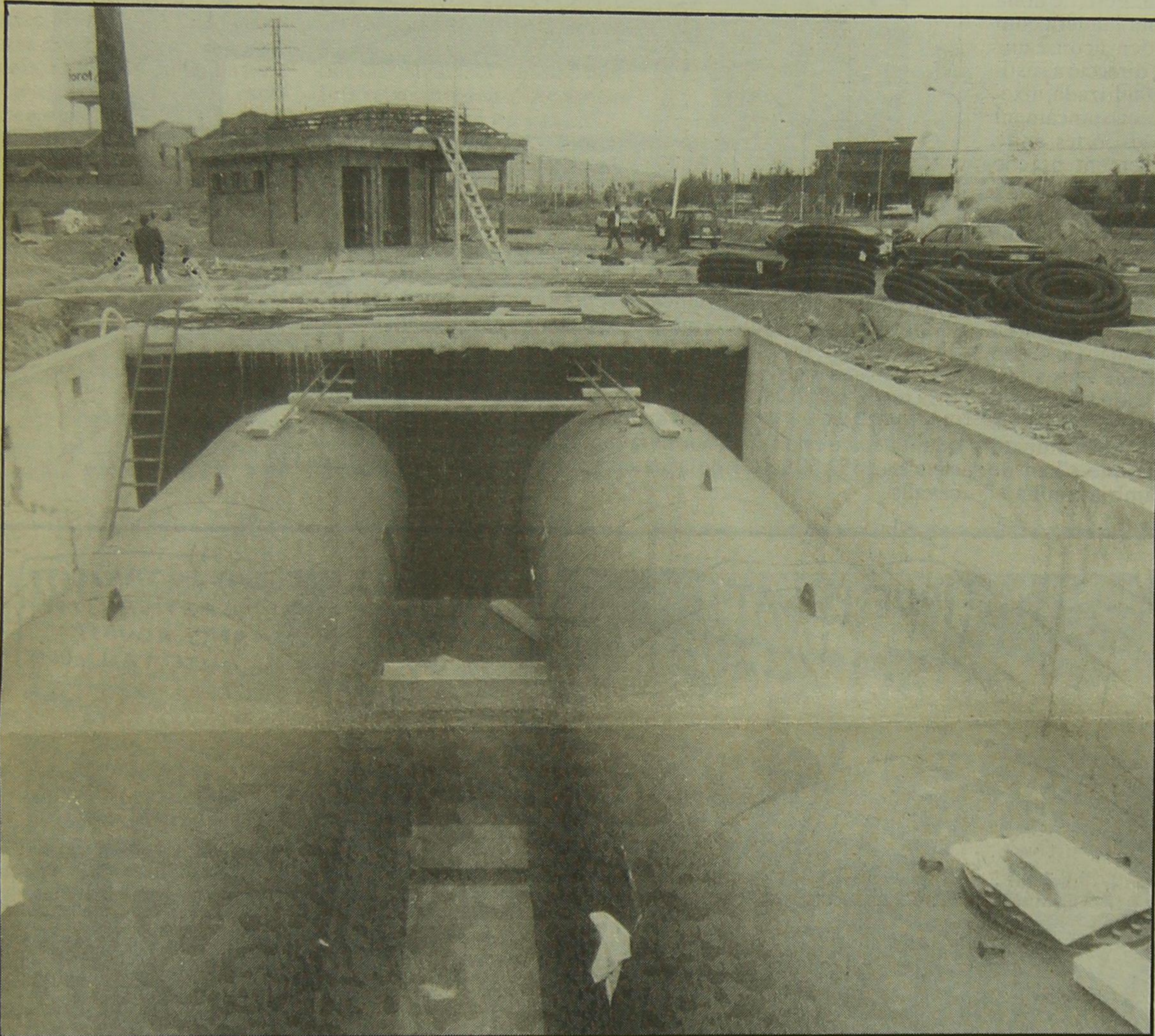


DIARI DEL TAXI



La utilització del gas butà com a combustible reuneix nombrosos avantatges. La vida dels vehicles s'allarga i guanyen en seguretat i autonomia. També suposa un estalvi de diners. Els experts calculen que qualsevol taxi pot arribar a estalviar al voltant d'unes 90.000 pessetes l'any fent servir gas butà, respecte als vehicles que funcionen amb gas-oil, que és un combustible més car i molt més contaminant. La nova estació de butà, coneguda també amb el nom de butanera a doll, s'inaugurarà a principis del mes de juny.

Butano SA inaugurarà la primera estació autoservei de butà

L'empresa Butano SA té previst inaugurar a Barcelona durant la primera setmana del mes de juny la primera estació d'autoservei de gas butà. La nova instal·lació té com un dels principals objectius contribuir a mantenir la ciutat més neta de fums contaminants i ajudar l'economia del transport públic. Els grans beneficiaris d'aquest servei seran els taxistes que utilitzin aquest combustible. La nova estació està situada al carrer K, de la Zona Franca, entre els carrers 11 i 40, davant de la part posterior de Mercabarna, poc abans d'arribar al pont del Llobregat.

Avantatges

La utilització del gas butà com a combustible reuneix nombrosos avantatges. Els vehicles a gas butà poden allargar els anys de funcionament, guanyar en seguretat i autonomia i, a més, els propietaris s'estalvien diners. Els experts calculen que qualsevol taxi pot arribar a estalviar al voltant d'unes 90.000 pessetes l'any fent servir gas butà, respecte als vehicles que funcionen amb gas-oil, que és el combustible més car i molt més contaminant.

Diferents investigacions

fetes a les ciutats amb més problemes de contaminació d'Europa demostren que la substitució del gas-oil pel butà disminueix considerablement la pol·lució atmosfèrica i els sorolls que produeixen els vehicles d'aquest tipus.

La nova estació de butà,

coneguda també amb el nom de butanera a doll, acaba aquest mes les obres de construcció. En principi es calculava que es posaria en funcionament el 14 de maig, però les obres s'han anat retardant a causa del mal temps i les diverses jornades de vaga del

sector de la construcció. Les intenses pluges del mes de febrer van convertir els ciments dels dipòsits en una autèntica piscina i durant quinze dies va ser impossible treballar fins que va desaparèixer l'aigua, recorden els paletes que aquests dies donen els

últims acabats a l'estació.

L'estació funcionarà com a autoservei, igual que d'altres gasolineres de les autopistes d'arribada a Barcelona. Els taxistes mateixos ompliran el dipòsit del cotxe al seu gust (sempre tenint en compte que no s'ha de superar el 80% de la

capacitat) i, posteriorment, passaran per la caixa per pagar.

Primera a Barcelona

És la primera estació de gas butà que s'instal·la a Barcelona. A Espanya hi han altres ciutats, com Madrid i Saragossa, que s'hi van avançar. "El boom del consum de butà, pels enormes avantatges que té, fa necessària la instal·lació d'aquestes butaneres. En el termini d'un any tenim previst que a Barcelona n'hi hagi dues més", assenyala Emilio Ayala, cap d'assistència tècnica de Butano SA. Els estudis estan molt avançats i la pròxima estació autoservei s'ubicarà prop del districte de Sant Andreu.

Principals usuaris

Els taxistes seran els principals usuaris d'aquest servei, encara que també està previst que el facin servir els autobusos. L'estació de la Zona Franca consta de sis assortidors, que seran alimentats per una xarxa de tuberies, connectades a dos dipòsits amb una capacitat de 48,9 metres cúbics. El combustible que serveixen aquest tipus de gasolineres és el conegut GLP, és a dir, els gasos líquids del petroli. Té un percentatge de 70% de butà i 30% de propà.

Estalvi, seguretat i més autonomia

L'ús del GLP (gasos líquids del petroli) permet allargar la vida al motor del vehicle i suposa a la vegada un estalvi de diners i combustible. "Un vehicle a butà té, al llarg de tot l'any, moltes menys reparacions que els vehicles a gas oil", explica Emilio Ayala, cap d'assistència tècnica de Butano, SA. La clàssica imatge del taxista que s'ha de parar a meitat de carrera per canviar les bombones de butà desapareixerà en un futur pròxim.

Segons Ayala, "com que porten un dipòsit de GLP, els vehicles tenen més garanties de seguretat, s'eliminen riscos i es guanya autonomia en el transport, ja que es pot fer més quilòmetres sense necessitat de fer provisió tan sovint".

L'empresa Butano SA va instal·lar fa dos anys un assortidor de butà a doll a la seva factoria del carrer Motors, a la Zona Franca. "Ens preocupava saber si hi havia conductors que reomplien ells mateixos les bombones enmig del carrer i vam sol·licitar permís a la Generalitat per posar aquest assor-

tidor en funcionament, per tal d'aconseguir més seguretat", explica Ayala. La idea va ser captada amb èxit entre el col·lectiu de taxistes i diàriament són molts els taxis que passen pel carrer Motors per fer provisió sense riscos, ni incomoditats per l'usuari.

Bon servei

El pas posterior de l'empresa va ser entrar en negociacions amb l'Ajuntament de Barcelona per portar a terme la nova estació de la Zona Franca. Amb un pressupost que oscil·la entre els 50 i els 60 milions de pessetes, Butano va iniciar les obres a principis d'aquest any en un terreny cedit per l'Ajuntament barceloní. Es calcula que quan entri en funcionament aquest autoservei s'hi proveiran al voltant de 140.000 quilos de GLP diàriament. "La nostra idea ha estat més oferir un bon servei al taxista que no buscar una rendibilitat al negoci", recalca Ayala.

MOTOR: Volkswagen Passat, l'hora del canvi

Un nou alemany, destinat a seguir l'èxit del predecessor

La marca alemanya Volkswagen ha presentat fa pocs dies a Niça el nou Passat, un cotxe del segment mitjà-alt destinat a substituir amb tant èxit com el seu predecessor el ja una mica veterà però encara molt prestigiós germà. I els alemanys no s'han estat de res. Del vell Passat pràcticament no s'ha aprofitat ni un cargol. Els resultats són a la vista. Pocs quedaran decebutos.

El nou cotxe vindrà a Espanya de la mà de Seat en quatre versions diferents. D'una banda, el motor de gasolina de 1.781 centímetres cúbics amb tres nivells de potència diferents i de l'altra la diesel turbo-intercooler de 1.588 cc, que desenvolupa una potència de 80 cavalls. Una diferència important amb les versions que es vendran a Alemanya són l'absència de catalitzador, un element car i que sempre suposa una lleu disminució de potència.

A les botigues del nostre país estarà disponible amb tres nivells d'equipament: CL, GL i GT, tots ells amb sistema d'alimentació electrònica. Les

potències estaran al nivell de la competència ja que munten els mateixos motors que el Volkswagen Golf: el CL i el GL amb 90 o 112 cavalls i el GT amb 136, mentre que el model turbo-diesel en dona 80.

La versió més potent i, per tant, la que dona més prestigi a les marques, arriba fins als 206 quilòmetres per hora gràcies a una acurada aerodinàmica. Accelera de 0 a 100 en 10,1 segons gràcies a una culata de 16 vàlvules. Les versions més petites es queden lògicament enrera, però permeten, de la mateixa manera, com tots els Volkswagen, rodar molts quilòmetres a un ritme ràpid i amb poques avaries.

Un cotxe homogeni

Un dels cotxes més homogenis de la nova gamma és el diesel, que amb 80 cavalls es permet de córrer fins a 165 quilòmetres per hora amb uns consums com per fer envermellar l'amo d'un esportiu. Els consums homologats per la marca són de 6,8, 4,6 i 6,5 litres als 100 en recorregut

urbà, a 90 i 120 per hora constants.

Per fora, les línies del cotxe són molt netes i clàssiques, sense elements que sobresurtin ni distorsionin. A l'interior es respira una gran sensació d'amplitud. Quatre persones adultes poden fer llargs viatges sense acusar el pas dels quilòmetres.

L'equipament que s'ofereix de sèrie és, marca de la casa, bastant austera. Però de bona qualitat. De tota manera com a extra es poden aconseguir seients de cuir, direcció assistida, pintura metal·litzada, aixeca-vidres elèctrics o tancament centralitzat de les portes, entre d'altres. Un element pràctic que sí que porta de sèrie és un indicador multifuncional que proporciona al conductor dades sobre set aspectes diferents del motor.

Els preus de les versions que per ara es posaran a la venda a Espanya són 2.168.159 el CL de 90 cavalls, 2.552.505 el GL de la mateixa potència i 2.643.995 el GL de 112 cavalls. Un preu competitiu per aquells que s'han de moure sovint amb la família.



El nou Volkswagen Passat, que va ser presentat a Niça fa pocs dies, està destinat a substituir un model de molt d'èxit als països europeus, on ja feia anys que es venia. El nou vehicle es vendrà amb tres potències diferents i els mateixos motors que el model Golf: 90, 112 i 136 cavalls en el model de 16 vàlvules. Estèticament és bastant clàssic, amb una línia que, si bé no resulta massa innovadora, desagrada a ben poca gent. L'equipament és com en la majoria de cotxes Volkswagen, bastant senzill, però, això sí, de bona qualitat. Els preus són alts, els que corresponen a un cotxe d'aquesta qualitat, però estan a l'alçada de la competència: 2.168.159 el CL de 90 cavalls, 2.552.505 el GL de la mateixa potència i 2.643.995 el GL de 112 cavalls.



LA BÚSTIA DEL TAXI

Les cartes destinades a la bústia del taxi no han de superar les trenta línies mecanografiades. Han d'estar firmades i hi ha de constar la població del remitent, així com el domicili i el DNI. Podran ser resumides o

extractades quan la llargada sigui superior a l'establerta. No es tornaran els originals de les cartes ni es mandindrà correspondència postal o telefònica sobre el seu contingut.

El maletí perdut

► El diumenge dia 1 de maig vaig extraviar un maletí de color negre amb les inicials JS inscrites dins un taxi, quan tornava de l'aeroport del Prat. Eren aproximadament les quatre de la tarda i el taxi em va conduir al carrer Josep Bertràn de Barcelona. Em dirigeixo a la bústia del taxi per comunicar que gratificaré amb 30.000 pessetes la persona que em torni el maletí. Prego a la persona que pugui donar-me'n notícies que es dirigeixi al telèfon (93) 322.06.66 i preguntant per la senyoreta Mercè. Atentament, Juan Antonio Solís Coello. Compras Informáticas SA/Barcelona.

Sense cobrar la carrera

► Vaig sol·licitar el servei d'un taxi que portés taxi-card, un servei que utilitzo molt freqüentment per la comoditat que suposa. Quan estava a punt de pujar em va dir que no



tenia la maquineta per imprimir la factura. Jo vaig indicar-li que no portava prous diners. El taxista, molt amablement, va dir-me que això no era cap impediment per agafar-me, que ja l'hi pagaria en un altre

moment. I així ho vam fer. Sense més complicacions. Vull agrair-li el detall, que em va fer reflexionar sobre la comoditat que suposa tant pel taxista com pel passatger la taxi-card. No únicament és més

còmode sinó que el fet de donar una referència del client permet que s'estableixi un llaç de confiança entre les dues parts. Pilar Baldellou / Barcelona

Perdre un minut del nostre temps

► Estic totalment d'acord amb el lector que opinava que el passatger de l'aeroport ha de tenir un comportament digne quan no troba taxi lliure. Dis-sabte passat, no a l'aeroport, sinó a l'estació de Sants, vaig veure dos homes amb tota la barba discutint per un taxi i pocs minuts després n'arribava un de buit. L'un anava acompanyat d'un nen i l'altre de dues nenes. Quin és el comportament que han d'aprendre veient l'exemple dels seus pares? Ells són els ciutadans del demà, els que han de contribuir a fer una Barcelona més digna. Donem exemple, doncs, i comencem per coses tan senzilles com saber perdre un minut del nostre temps per evitar baralles innecessàries. Maria Teresa Robirosa / Granollers.

EL RODAMÓN: Viatge al Pakistan

Els taxis de Karachi, com catedrals gòtiques

Podem imaginar-se un taxi ple de penjolls, boletes de guarniment, com si fos Nadal, però sense ser-ho? S'imaginen un volant forrat de vellut vermell, al millor estil de meuble de Nova Orleans i tota mena de miralls enganxats al sostre, on els viatgers poden anar-se contemplant, mentre fan el viatge? S'imaginen els vidres com si fossin els vitralls emplomats d'una catedral gòtica i tot el cotxe adornat amb una mena de plàstic imitant el marbre?

Així són, doncs, els transports col·lectius en una de les ciutats-port més importants de l'Índic, Karachi, la segona ciutat en importància del Pakistan, després de la capital, Islamabad. De taxis, és difícil trobar-ne en una ciutat com Karachi i els pocs que hi han estan tot el dia concentrats a l'aeroport. Sempre esperant, sempre a la caça del viatger que per circumstàncies voluntàries o involuntàries es veu obligat a passar uns dies en aquest país islàmic governat pel general-dictador Zia Ul-Haq, l'home que va fer

penjar Ali Bhutto.

No sé qui deia fa temps que les ciutats asiàtiques acostumen a ser pels occidentals molt estressants. Tenia tota la raó del món. La circulació és absolutament caòtica, sobretot a les hores punta. Sense semàfors, sense senyals, tothom circula per on vol. Els xòfers acostumen a tenir molta feina esquivant tota mena de vehicles, persones i motos, i per aquesta raó els seus ajudants sempre són nois joves amb el cos mig penjant per la porta que els indiquen amb cops i crits quan es pot passar i quan no.

El perill pels xòfers no és la circulació sinó els que l'organitzen, els policies. La corrupció és tan gran que, en qualsevol moment del recorregut, la policia pot parar el vehicle i demanar al conductor el permís de circulació i quedar-se'l. Després, obliguen a pagar una quantitat de diners a canvi del carnet. De vegades la presència d'un occidental dins del vehicle pot dissuadir el policia. La coneguda mordida mexicana també funciona aquí.

Mil taxistes participaran en la cursa d'El Corte Inglés

Mil taxistes de l'Àrea Metropolitana de Barcelona participaran en la Desena Cursa El Corte Inglés-Ciutat de Barcelona, que en el transcurs dels anys s'ha anat convertint en un esdeveniment esportiu de gran popularitat.

La cursa es disputarà el dia 5 de juny i, segons un portaveu de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), l'objectiu consisteix a fer que els taxistes hi siguin presents d'una manera multitudinària, per tal de demostrar que el col·lectiu del taxi està plenament integrat a les manifestacions ciutadanes.

Participació

Jordi Pintó, cap de relacions públiques d'El Corte Inglés, va manifestar durant l'acte de presentació de la cursa que la desena edició es posa en marxa amb el màxim esperit esportiu: "Amb l'entusiasme que caracteritza la Barcelona Olímpica i amb la il·lusió de batre el rècord dels 55.312 corredors de l'any 1987, esperem que aquesta cursa continuï essent una de les més importants del món". Jordi Pintó va destacar la valuosa col·laboració de l'Ajuntament de Barcelona, la Federació Catalana d'Atletisme i la Creu Roja.

Els 1.000 taxistes que participen en la desena edició de la cursa aniran vestits amb

pantaló d'esport negre i samarreta groga, colors del taxi barceloní. L'Entitat Metropolitana del Transport ha demanat la col·laboració a tots els taxistes que vulguin participar en el recorregut per arribar a fer de Barcelona una veritable ciutat olímpica.

Segons un portaveu de l'Entitat Metropolitana del Transport, "el fet que mil taxistes es concentrin a la sortida de la cursa, tots vestits del mateix color, els colors del taxi, tan característics de la ciutat, significa una mostra d'adhesió del taxista vers la ciutat i els seus ciutadans. D'aquesta manera es dona un pas endavant de cara al millorament de la imatge del col·lectiu del taxi".

Una institució

Enric Truño, regidor d'Esports de l'Ajuntament de Barcelona, va manifestar al *Diari del Taxi* que li sembla "perfecte que els taxistes formin part d'una cursa tan important com és la d'El Corte Inglés, que a més a més és una manifestació ciutadana. Els taxistes són una institució en aquesta ciutat i



Els mil taxistes que participaran en la cursa lluiran els colors groc i negre

m'agrada que formin part de l'esport".

Truño va afegir que tots aquells taxistes que participin en la cursa "faran de Barcelona una ciutat més comunicativa i més amable". Per altra banda, el regidor d'Esports va destacar que "el fet que aquesta edició porti el número 10 al capdavant vol dir que la Cursa d'El Corte Inglés s'ha consolidat i s'ha convertit en una cursa clàssica de ple dret".

Millores

Una de les novetats que El Corte Inglés ha preparat per aquest any és la total informatització de la cursa, amb terminals de raigs làser i lectura de barres, que serviran per obtenir amb més fiabilitat i rapidesa els temps i les classificacions. Segons Jordi Pintó, "aquest ampli i sofisticat aparell tecnològic d'informatització és la primera vegada que s'utilitza a Espanya i servirà per facilitar un servei millor als inscrits i als mitjans de comunicació".

Josep Lluís Vilaseca, nou secretari de l'Esport, va manifestar a l'acte de presentació que "la cursa és un termòmetre vivent. Des que tinc la sort de participar en l'organització de la cursa, el creixement dels participants ha estat espectacular". Vilaseca va emplaçar tots els ciutadans "a la impressionant sortida de la cursa el dia 5 de juny".

SALUT: L'úlcera gastro-duodenal

Una empipadora que fa baixar el rendiment

Diu en que la primavera la sang altera. El que és cert és que hi ha malalties que presenten brots coincidint amb els canvis d'estació. Les més conegudes són les al·lèrgies, les malalties maniaco-depressives i l'úlcera gastro-duodenal. Avui ens centrarem en aquesta última. El dolor és el símptoma més constant i característic de l'úlcera gastro-duodenal i està comprovat que la pateix un 10% de la població. És una ferida a la mucosa gàstrica o duodenal. En la seva aparició influeixen els antecedents familiars, la personalitat psíquica del pacient, els hàbits dietètics, el consum d'alcohol i tabac, etc.

En el 80% dels casos produeix dolor intermitent. És un

dolor molt localitzat, que es pot assenyalar amb el dit apuntant la línia que uneix el final de l'estern amb el melic. Pot provocar una lleugera reacció febril i és freqüent que el pacient es mostri més irritable i baixi el rendiment a la feina. Sobre l'úlcera hi ha una sèrie de dogmes que s'han de desterrar. La llet, encara que calma el dolor, produeix un augment de secreció clorhidropèptica més elevada que la d'altres begudes com el cafè, la cervesa o la cola, igual que el bicarbonat. Per disminuir el dolor, es recomana fer àpats més espaiats i menys abundosos i suprimir aliments com la carn de porc, els pastissos, les salses picants i els menjars fregits.



L'entrada al Palau Meca costa 300 pessetes

EL PASSEIG DEL DIJOUS

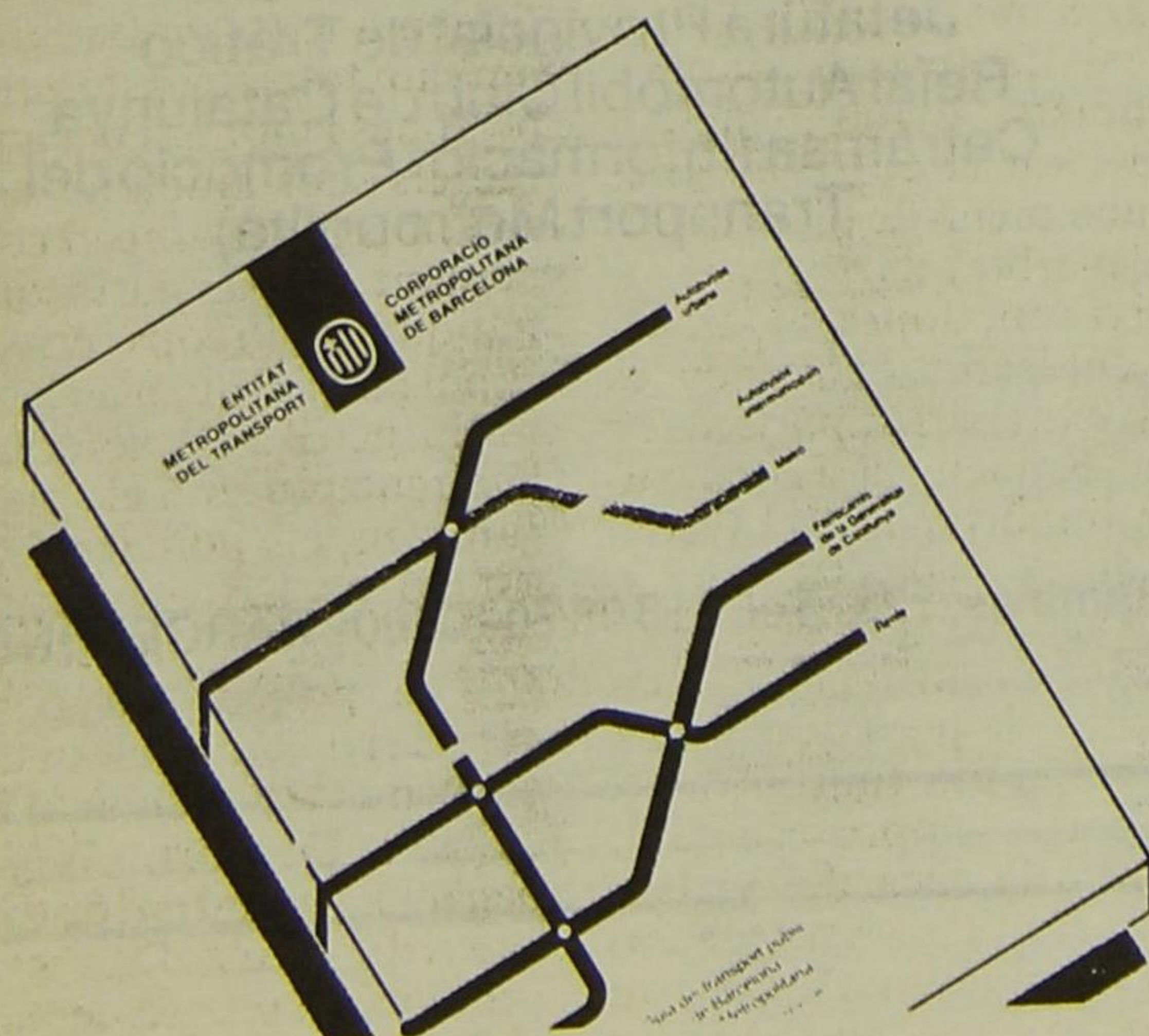
De les "demoiselles" al passeig Picasso

Per aquest dijous proposem no perdre temps i agafar un taxi. La direcció: Palau Meca, al carrer Montcada per poder veure *Les demoiselles d'Avignon*, propietat del MOMA de Nova York. Junt a les *demoiselles*, s'exposen *La visió de San Juan*, d'El Greco, les *Trois baigneuses*, de Cézanne, i les *Baigneuses*, de Derain, així com diverses màscares africanes. L'entrada al museu Picasso és gratuïta però no la de la mostra, que costa 300 pessetes. Els estudiants amb carnet i les associacions culturals paguen la meitat, i les persones aturades, els escolars, els jubilats i els empleats municipals hi tenen entrada lliure. Els horaris de vi-

sita són de 10 del matí a 8 del vespre, excepte dilluns.

Com que el passeig del dijous pot disposar de més temps, recomanem, ja que avui és una jornada picassiana, baixar caminant per Princesa (on hi ha la millor botiga d'espècies de tota la ciutat. Us guiarem pel vostre nas, ja que les olors de canyella, cardamom i vainilla omplen el carrer) fins al passeig Picasso i contemplar el monument-homenatge que va fer Tàpies al pintor: una cascada d'aigua que cau sobre els mobles de l'artista malagueny, dins una capsa transparent). Si hi ha temps i el cel no amenaça pluja, com els últims dies, el millor és acabar el passeig entrant al parc de la Ciutadella.

Des d'ara: El Llibre Guia



Ara, amb el nou llibre Guia del Transport Públic de Barcelona i la seva Àrea Metropolitana, tindreu a la vostra disposició tota la informació necessària per poder desplaçar-vos per la complexa xarxa de transport públic de Barcelona i 26 municipis de la seva Àrea Metropolitana.

En el llibre Guia trobareu, entre d'altres informacions:

Xarxa de transport públic amb el recorregut i les parades de tots els autobusos urbans i intermunicipals.

Situació exacta de totes les estacions de metro, Ferrocarrils de la Generalitat, Renfe, Funiculars i Tramvia Blau.

Itinerari i horaris dels autobusos urbans i interurbans.

SOCIETAT MUNICIPAL D'APARCAMENTS I SERVEIS, S.A.

SPM

APARCAMENTS EN FUNCIONAMENT

- Av. Rius i Taulet - Pl. Espanya
- Av. Gaudí - davant hospital Sant Pau
- Pl. del Sol - Gràcia
- Torrent de l'Olla - Pl. Lesseps (Menéndez Pelayo)
- Pl. Gal·la Placidia - Gràcia
- Pg. Valldaura - Pl. Lluçmajor
- Moll de la Fusta - Pg. u Colom

APARCAMENTS EN CONSTRUCCIÓ

- Urgell - mercat Sant Antoni
- Av. F. Cambó - mercat Santa Caterina
- Olesa - Felip II
- Túnel de la Rovira
- Carrer Àngels

LA CARRERA

ILONA STALLER, "CICCIOLINA"

Morbo

De debò que no puc més. La meua vocació d'insanitat està seriosament amenaçada per la via de la presa de consciència. Crec que agafaré el primer taxi que passi i abandonaré per sempre aquesta ciutat morbosa —aquesta i crec que totes—, obstinada a cometre la imperdonable impertinència de recordar-nos constantment que el cos és fràgil. Ja ho sé, gràcies.

M'instal·laré al camp —que no m'agrada— per tal de fugir de les horribles celebracions del dia mundial del càncer, el dia mundial de la Creu Roja, les campanyes benèfiques contra la SIDA i el dia mundial de la decrepitud i la mort lenta. Prou que ho sabem, que som transitoris i que en qualsevol moment ens pot arribar un sobre lacrat amb un bitllet personal i intransferible d'anada sense retorn cap a l'altra vida. Crec, però, que no s'ha d'exagerar. I l'avorriment, que extermina a poc a poc? I la hipocondria, que no mata, però fot quantitat? I l'angoixa constant que provoquen els règims per aprimar, l'abstinència sexual i, en general, qualsevol privació? És com si haguéssim de pagar la factura anticipada del nostre tímid i vacil·lant hedonisme. Una factura feta de pors i de recels que ens fan perdre un temps increïble en fotesses. Em nego a jugar a aquest joc depriment. Més que la SIDA, el càncer o la mort, em fa por la por.

Blassa d'Abadies

Molt més púdica que en altres ocasions, la diputada del Partit Radical italià Ilona Staller i actriu porno, *Cicciolina*, va estar durant tot el cap de setmana passat a Barcelona. Un dels objectius que portava entre cella i cella era entrevistar-se amb el president de la Generalitat, Jordi Pujol, i amb l'alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall. No va poder ser, però la regidora Maria Aurèlia Capmany, en representació de l'alcalde va rebre la diputada Staller. Sempre amb un somriure als llavis i aguantant estoicament les nombroses mirades de curiositat, Ilona Staller va contestar les preguntes dels periodistes.

Estic molt satisfeta de tornar a Espanya, aquí la gent és molt amable i carinyosa. Segur que no serà la darrera visita que faci en aquest país, hi tornaré molt aviat. Tinc molts projectes polítics de què parlar.

—Ens pot explicar com és el seu espectacle porno?

Canto per tots els que vulguin escoltar-me. Jugo amb mi mateixa, em trec la roba i acaricio les meves intimitats. Si hi ha un *cicciolino* que vulgui jugar amb mi, el faig pujar a escena."

—La preocupa la SIDA?

És un tema molt seriós. Fa poc he viatjat al Japó i he aprofitat per fer-me la prova de la SIDA, crec que tothom hauria de sotmetre's a l'anàlisi. Tal com veuen, tinc un certificat mèdic en el qual es confirma que no sóc portadora d'anticossos de SIDA".

—Quina recomanació faria respecte a això?

Crec que tothom té dret al sexe. Per això m'agradaria que tothom es fes la prova de la SIDA, perquè és molt important saber com està la nostra

Vestida de color blau cel i maquillada fins a l'últim racó de la cara, Ilona Staller, diputada del Partit Radical italià i actriu porno, va tornar a Barcelona. La sala Eden Rock l'havia contractat per uns 10 milions de pessetes a canvi de cinc sessions *cicciolines*. A l'última sessió, va deixar plantat el públic que l'esperava.

“Els taxis són uns vehicles molt eròtics”



Ilona Staller, "Cicciolina"

salut. Jo recomano fer servir el preservatiu a tots aquells que siguin portadors d'aquest virus i d'aquesta manera podran practicar l'amor sense risc.

—Ilona Staller va decidir

fer-se les anàlisis de la SIDA quan va saber que s'havia mort, a causa de la SIDA, l'actor pornogràfic John Holmes, amb el qual va treballar en algunes pel·lícules.

Estic disposada a lluitar contra aquesta malaltia. En un dels espectacles que he realitzat al Japó he recaptat 45 milions de pessetes per donar a una organització contra la

SIDA i pels refugiats de Vietnam, Cambotja i Laos.

—*Cicciolina* havia demanat audiència al president de la Generalitat, Jordi Pujol, i a l'alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall. Ambdós polítics es van excusar perquè tenien l'agenda molt plena de compromisos. Va ser la regidora Maria Aurèlia Capmany qui va rebre la diputada.

Entenc que els polítics tinguin molts compromisos, sobretot en època pre-electoral. No crec, però, que s'hagin negat a rebre'm per por a perdre vots. M'han rebut polítics de tot Europa en períodes electorals i la meua visita mai ha influït en els resultats.

—Sobre què ha parlat amb Maria Aurèlia Capmany?

Ha estat una conversa molt interessant. Hem parlat de la possibilitat de crear a Catalunya un Partit Radical i sobre la meua campanya contra la SIDA. La senyora Capmany és una persona encantadora, molt dolça i molt amable.

—Utilitza sovint el taxi?

Sí, la meua feina fa que moltes vegades hagi de viatjar amb taxi, sobretot per desplaçaments curts. A la ciutat és imprescindible aquest servei; a més, els taxis són vehicles molt eròtics.

—Per què creu que són eròtics?

Segur que a tothom li ha passat alguna vegada per la imaginació tenir una aventura *cicciolina* en un taxi. És una escena que podem veure a moltes pel·lícules.

—Què en pensa, dels taxistes?

Els taxistes són molt *cicciolinos*, són amables i saben mostrar la seva alegria. A mi m'agraden molt els taxistes, els admiro.

Montse Zapata



TAXI CARD, LA FORMA MÉS EFICAÇ DE CIRCULAR



Cetramsa
Informació i Promoció del Transport Metropolità



ENTITAT METROPOLITANA
DEL TRANSPORT

La TAXI CARD és una targeta per pagar el taxi, que constitueix una autèntica innovació a nivell mundial

La TAXI CARD significa la possibilitat de pagament net, còmode i sempre a punt. Permet dotar d'un instrument de treball més a qui es desplaça contínuament per motius professionals. Ajuda a controlar de forma eficaç les despeses de transport a l'empresa. És molt adequada per a viatges imprevistos.

La TAXI CARD fa més rendible el seu temps i la seva capacitat de gestió.

La TAXI CARD té una modalitat —la targeta temporal— que a tots els avantatges descrits, uneix els del prestigi i la comoditat: amb la TAXI CARD temporal vostè podrà obsequiar convidats, congressistes, assistents a fires i convencions, i estalviar temps i diners.

TAXI CARD, la forma més eficaç, ràpida i còmoda de circular per l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Per més informació 336-00-00



RÀDIO TRÀFIC
96.9 FM

BCC BARCELONA CADENA CATALANA

La Via Ràpida

Ajuntament de Barcelona
Jefatura Provincial de Tráfico
Reial Automòbil Club de Catalunya
Cetramsa (Informació i Promoció del
Transport Metropolità)

Rambles, 126 - Tel. 318 08 70 - 08002 BARCELONA

I recordi, cada dijous, en el Brusi

DIARI DEL TAXI