

DIARI DEL TAXI



"Al volant de taxis i autobusos hi ha persones que tenen una cosa en comú: moltes hores portant gent amunt i avall"

La conducció és una feina que ocupa diàriament milers de ciutadans. Al volant d'un taxi o d'un autobús hi ha homes i dones molt diferents però que tenen una cosa en comú: passen moltes hores dins un vehicle per portar gent amunt i avall. Tenen també un gran enemic comú, el trànsit, i tots asseguren que conduir tot el dia és una feina dura.

"Fa molts anys que condueixo taxis, passo molt de temps al volant, i m'agrada estar còmode. Per això m'he comprat un cotxe com aquest. Prefereixo pagar una mica més i treballar millor. És com una oficina, a tot-hom li agrada tenir-la bonica i agradable, oi?". El taxista, un home d'aspecte cansat i mitjana edat, assenyala amb orgull el seu flamant Mercedes que no té res a envejar als més espectaculars taxis d'Alemanya o Àustria.

"El país progressa, va cap endavant, i nosaltres també tenim dret a fer-ho". A la parada on espera l'arribada de clients, ell i alguns companys seus asseguren que, malgrat l'increment de les tarifes, hi ha més viatges. "Fem més carreres, es veu que l'economia va millor. Fem de tot, ens truquen per portar cartes, paquets, acompanyar gent gran al metge i, fins i tot, per dur nadons a la *nurseria*. Cada dia fem més feines d'aquestes".

Segons els taxistes, el servei de taxi s'adapta bé als

Taxis i autobusos, tot el dia al carrer

nous costums i canvis socials, però circular per una ciutat com Barcelona continua sent una autèntica bogeria: "Ara no fa massa calor i no es sua tant, però el trànsit és pitjor encara que al mes de juliol. Cada setmana hi ha més cotxes al carrer i ha dies que no saps per on anar. Tot està bloquejat o en obres i conduir es fa molt pesat".

Els taxistes diuen que els clients d'ara són diferents. "La gent no parla tant com abans i els joves no diuen ni una paraula. Hi ha més edu-

cació a l'hora de dirigir-se a nosaltres però menys caliu humà". Asseguren també que "molta gent aprofita la carrera per llegir i n'hi ha

que, fins i tot, es porten la feina de l'oficina".

Els ingressos de conduir tot el dia donen per anar tirant, però tots els taxistes

consultats afirmen que s'han de fer moltes hores per arribar a un salari digne. "Passo gairebé dotze hores conduint i, si no fos perquè la meua dona també treballa i només tinc un fill, no sé com m'ho faria per tirar endavant". N'hi ha que han vist com la seva dona s'ha hagut de posar a treballar al taxi, "la meua senyora condueix el taxi a la tarda i jo faig la nit sencera. Al matí ella es dedica a la casa i jo dormo. D'aquesta manera intentem treure tot el profit possible al

nostre vehicle".

"Miri, jove, si fa vint anys m'haguessin dit que tindriem a Barcelona els autobusos amb aire condicionat, tapissaria i vidres foscos, hauria pensat que em parlaven d'Amèrica i no del meu país". Juan, un sevillà de quaranta anys però amb molts anys de vida a Catalunya, està amb el seu nou model d'autobús com un nen amb sabates noves. "Els passatgers estan una mica impressionats encara i ho respecten tot molt. Fa sis mesos que el porto i encara no he vist cap destrossa".

El conductor de l'autobús es queixa també del mal estat del trànsit a Barcelona: "El pitjor de tot això és la circulació. Hem de complir els horaris i molts cops no podem avançar. Ara ens estan informatitzant la xarxa i, com a mínim, sabrem si ens acostem a la retenció. La gent sabrà quan de temps s'haurà d'esperar".

Per Juan, els carrils taxis són molts útils, excepte "quan hi ha cotxes aparcats a la vorera i has de canviar de carril. De vegades organitzes un bon batibull. No m'estranya que la Guàrdia Urbana es posi tan dura". Pel conductor d'autobús el sou no és cap meravella però dona per viure amb dignitat: "El salari no està malament però el pitjor de tot són els torns i les festes. No és agradable haver de conduir el dia de Nadal a les tres del migdia, però algú ho ha de fer".



El trànsit, enemic comú de taxis i autobusos

Juan està amb el nou model de bus com un nen amb sabates noves

"No és agradable conduir el dia de Nadal, però algú ho ha de fer"

MOTOR: RENAULT EXPRESS

Una furgoneta pels encàrrecs

La Renault Express és el model més venut dins del mercat de les furgonetes petites. Els principals fabricants veuen com les vendes en aquest segment de mercat puguen i s'esforcen per millorar els seus productes. Els petits botiguers i tota aquella gent que per la seva feina necessita transportar petites càrregues d'una manera econòmica fixen la seva mirada en aquests models. Una furgoneta clàssica els queda gran. Fer transports amb cotxe és un luxe que porta moltes incomoditats. Cotxes com la Renault Express són la solució. Tant per la gent del camp com per la de ciutat.

El fet que es tracti de vehicles molt senzills i destinats a un ús eminentment laboral no ha de desmerèixer la qualitat del producte. Cotxes com la Renault Express o la Citroën C10 són eines de treball. I els seus propietaris són els més exigents. L'home que ha d'anar cada matí de l'any al mercat carregat de verdures no es pot permetre que el cotxe el deixi tirat.

Furgoneta econòmica

La Renault Express complementa el ja veterà i popular R-4, que si bé encara es manté al catàleg de la marca aviat haurà de deixar el seu lloc al germà petit. És amb aquesta filosofia que Renault

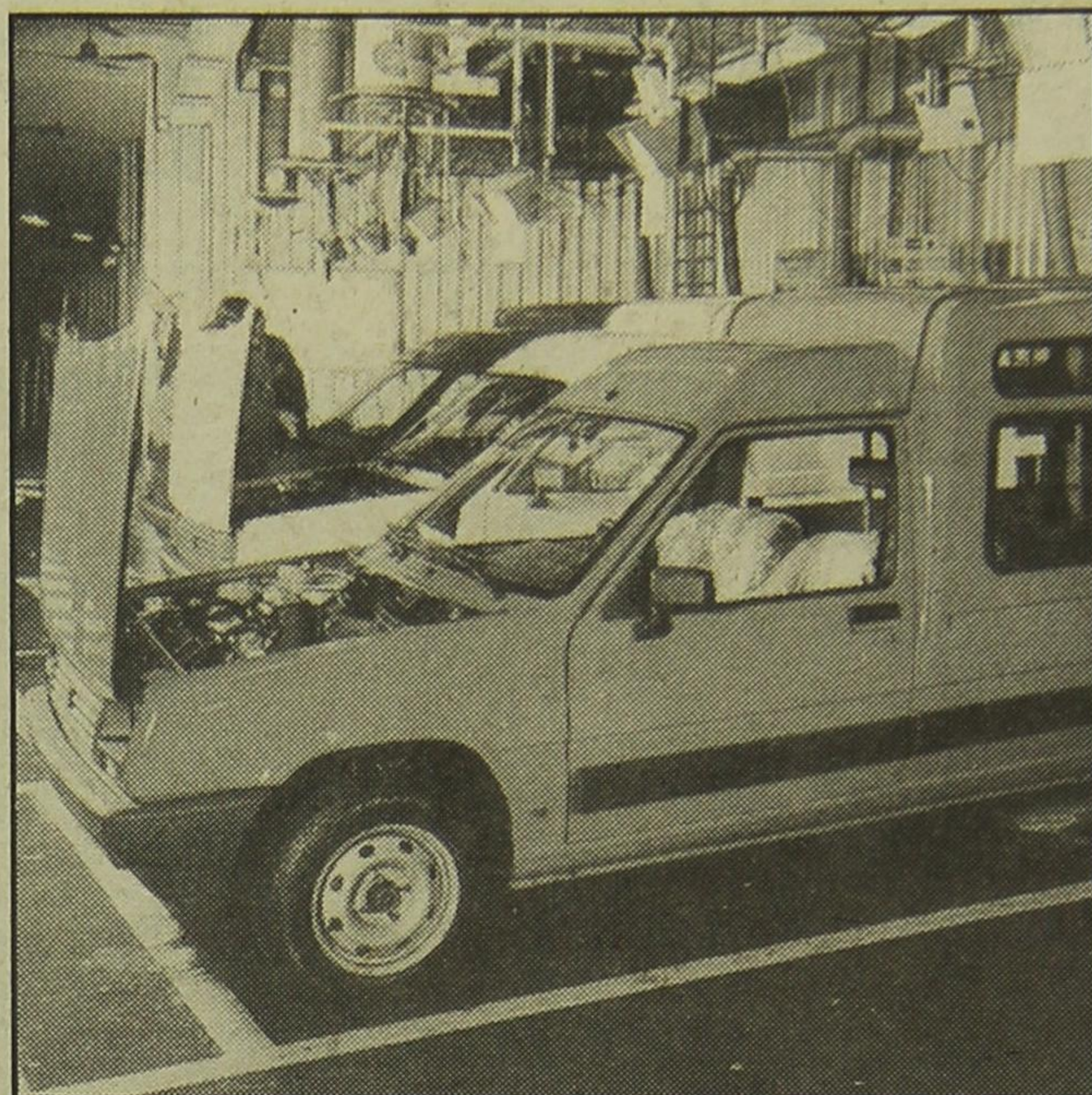
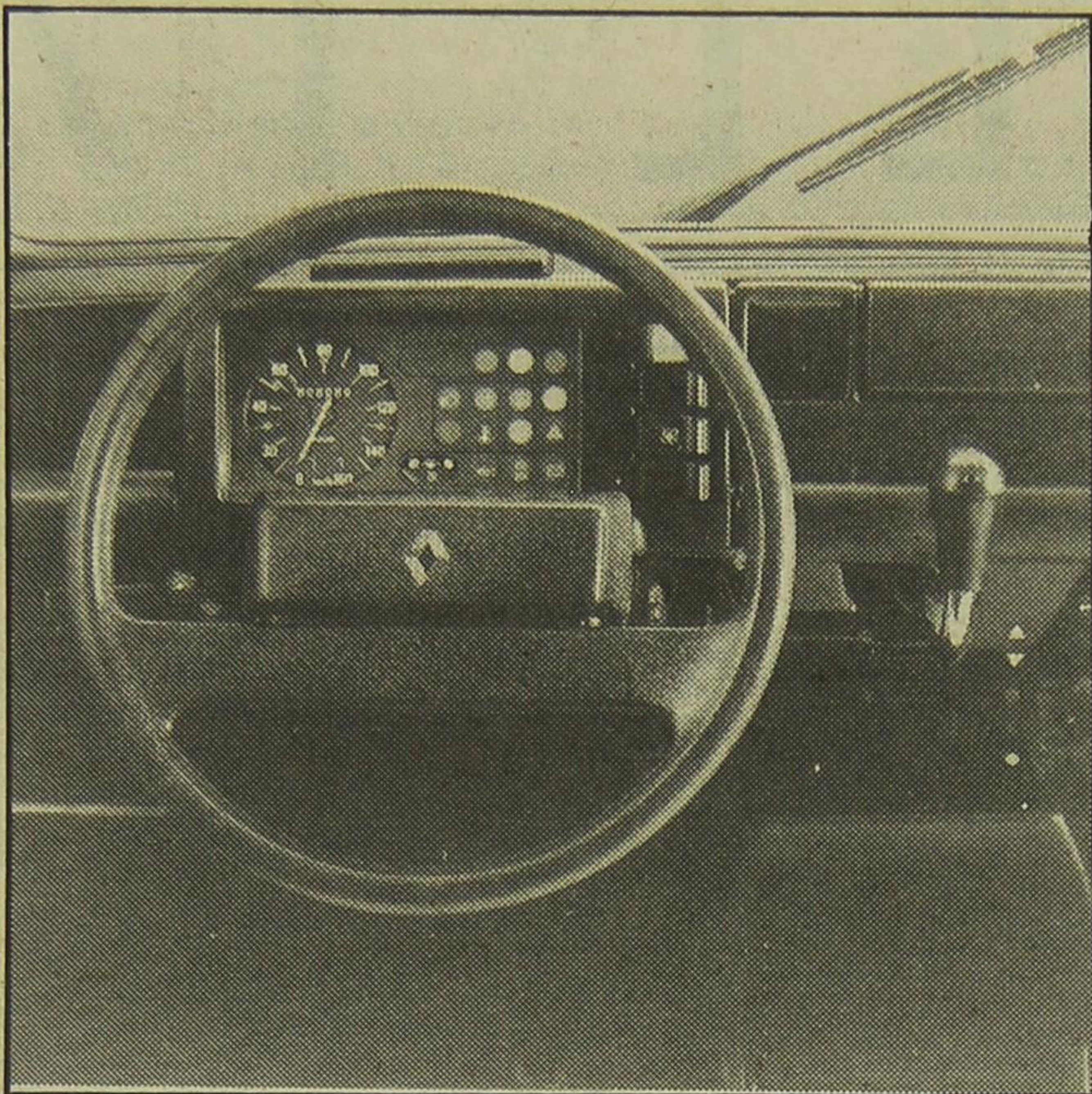
va crear la seva petita furgoneta. El mateix model s'ofereix amb dos motors ben coneguts de la gamma de la marca francesa, el diesel de

1.595 cc i el de gasolina de 1.397 cc. En un model en què l'economia és bàsica l'important no són les prestacions. Tot i això, la potència

és més que suficient per anar a un bon ritme a plena càrrega. Amb més de 50 cavalls i una velocitat màxima superior als 130 km/h en els dos

casos n'hi ha prou.

La versió diesel equipa, a més, una cinquena marxa llarga per rodar per autopista amb el mínim consum. 5.1



La Renault Express és una furgoneta econòmica amb els equipaments propis de qualsevol cotxe utilitari

litres per 100 km és un bon registre per un cotxe no precisament aerodinàmic.

L'espai destinat a la càrrega és de 2.6 metres cúbics i admet fins a 575 kg. L'accés és molt fàcil gràcies a la doble porta posterior, que queda fixada en un angle de 90 o 180 graus mentre es carrega tranquil·lament. Una petita porta superior elevable i desmuntable facilita l'entrada i el transport de mercaderies especialment llargues.

Dues versions, Combi i Normal, diversifiquen encara més les opcions. L'única diferència, que per molta gent serà indiferent, és la superfície sense vidres a la part posterior de la Combi. Aquest espai és útil per posar-hi publicitat del negoci.

Interior de cotxe

L'interior té poca cosa a envejar de molts turismes. Relloge elèctric, guantera amb clau, testimonis lluminosos de les principals funcions del motor i dos retrovisors exteriors posen l'Express fins i tot davant d'altres cotxes de més categoria.

Els preus de la Renault Express posada al carrer són força competitius. Des d'1.023.450 pessetes el model amb motor de gasolina (1.077.200, la versió Combi) a 1.184.950 la diesel (1.238.700 la versió homònima).



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 mantindrà correspondència postal o telefònica sobre el seu contingut.

Càrrega i descàrrega

Sempre s'ha dit que Barcelona és un caos circulatori i que s'havien de pendre mesures per evitar que fos impossible de circular-hi. Jo crec que la solució és ben senzilla. La primera cosa a fer seria dotar la ciutat d'uns transport públics eficients, barats i de qualitat; la segona, limitar els horaris de càrrega i descàrrega per evitar que camions i furgonetes impedeixen la bona circulació per aquesta ciutat, sobretot a les hores punta.

Ara per ara, a tota hora és fàcil de trobar vehicles que, aturats al bell mig del carrer, converteixen la calçada en una mena de pista d'eslàlom. Per evitar que continuï passant això, crec que l'Ajuntament hauria de posar-se a actuar amb fermesa. En cas contrari, el problema del trànsit es convertirà en un cercle viciós de difícil solució a curt termini. **Jofre Poch / Barcelona.**



Publicitat inadequada

Els espots publicitaris de les principals companyies d'assegurances per automòbils parlen de la rapidesa en

l'atenció al client i de la facilitat per cobrar després d'haver tingut un accident. Una publicitat ben diferent d'allò que realment passa a la realitat. No cal anar massa lluny per comprovar

que les assegurances espanyoles són les més cares d'Europa i les que donen menys prestacions als seus assegurats.

La millor forma de comprovar-ho és, per desgràcia, tenir un accident. Llavors comença l'anar cap amunt, cap avall, que si ara aquests impresos, que si ara aquests altres, que si falta una pòlissa, que si no troben el teu expedient, que si no cobraràs fins d'aquí a uns quants mesos, que si no accepten l'informe de la companyia contrària. És a dir, tot un seguit de problemes només fan que agreujar la ja difícil situació d'un conductor que només desitjaria no haver tingut cap accident per tal de no haver de passar per aquest llarg, complicat i desastrós procés.

Al final, la solució sempre és la mateixa. L'assegurador hi surt perdent, la companyia guanyant, i a final d'any, la pòlissa d'assegurança ha pujat un vint per cent. **Jaume Subirana / Molins de Rei.**

EL RODAMÓN

L'aventura de volar al peu de l'Everest

Quan s'arriba a l'altiport de Lugla, primer pas per anar a l'Everest, per esperar l'avioneta que estalvia deu dies fins a Katmandu es rep una salutació cordial i que incita a la tranquil·litat d'esperit: l'ala trencada d'un avió amb un cartell de benvinguda... al cap d'uns metres es veu l'avió estavellat...

Xerpes i tamangs de Lugla hi conviuen amb una tranquil·litat fantàstica. Quan hi aterra un avió totes les criatures van a veure-ho. Per si hi ha error del pilot i la cosa acaba amb focs artificials. Algunes miren damunt de l'ala de l'avió estavellat amb cara d'entusiasme.

Cal pendre-s'ho amb filosofia. Una de les frases que més agrada als guies és *no problem*. Es pot passar cinc dies esperant l'avió entre aquest decorat.

La pista és un prat que fa baixada i no té més de tres-cents metres. Fins a aquest any no se'ls va acudir de fer canals perquè sortís

l'aigua. El 88 ha estat el primer any de vols monsoònics durant l'estiu.

La fastuosa il·luminació de la pista per la boira consisteix en unes estacques pintades de color blanc a la punta. En una situació d'aquest tipus, veure les actituds del passatge moments abans d'enlairar-se és molt interessant; abstencionistes de missa encomanant-se a Déu nostre senyor, noies més aviat agnòstiques prometent pelegrinatges a Montserrat a canvi de sortir-ne vives...

Els pilots nepalesos, com els conductors, tenen, tanmateix, una perícia notable i indiscutible, i els avions de muntanya, tot i que algun té degotalls, tenen uns motors potents: el pilot no va exhaurir els tres-cents metres de pista per enlairar-se tot i que va estar-s'ho pensant durant mitja hora abans d'engegar. Quan volàvem, deixàvem a l'esquena puntes de diamant que punxen el cel i entràvem a les muntanyes maragda.

Els millors taxis vénen de París

El taxi parisenc està en crisi. Cada cop és més lent per la degradació de les condicions de trànsit, i els conductors —més mal pagats que mai— deixen fàcilment la professió i són substituïts per uns altres que mai coneixeran bé la capital de França.

Conscient d'aquesta baixa constant de qualitat, la societat G-7, la companyia de radiotaxi més important de París, ha centrat tota la seva estratègia a tornar a oferir un servei d'alt nivell. Jean-Jacques Augier, president de G-7, reconeix que la qualitat del taxi a París va de baixa: "Dos cops al dia, París està a la frontera del col·lapse total. Els taxis, ofegats dins els embussos, no avancen gens. L'any 1980 un taxista podia fer vint carreteres al dia, avui amb prou feines arriba a quinze".

El parc de vehicles del servei del taxi de París es renova molt lentament i els conductors no gasten massa diners a condicionar uns vehicles que tenen moltes dificultats per circular en condicions. La G-7 té permanentment aturats el dotze per cent de la seva flota. Aquests conductors aprofiten el descans forçós per fer cursos de formació a l'empresa. L'objectiu d'aquesta mesura és aconseguir que els 1.500 taxistes que treballen per la G-7 estiguin entre els 2.000

millors professionals del taxi de París, on diàriament circulen 14.300 taxis.

Tot nou conductor que entri a formar part d'aquesta companyia ha de passar per un període de formació de tres mesos. Una rigorosa

selecció va fent la tria de la qual sortiran els que siguin més bons conductors. Tot i que els taxistes són, gairebé sempre, propietaris dels seus vehicles, G-7 sempre els exigeix que els cotxes estiguin en bon estat. La relació labo-

ral dels taxistes amb l'empresa és un contracte per aconseguir carreres gràcies a una emissora de ràdio.

En quatre anys, el nombre d'associats a G-7 ha passat de 250 a 4.000. La fórmula Service (1.500 francs

l'any, unes 30.000 pessetes) garanteix, en un 90% dels casos, obtenir un taxi per una simple trucada telefònica. També es pot triar la fórmula Enterprise (150.000 pessetes l'any), o la Club Affaires (més de 200.000

pessetes l'any), que permet desplaçar-se en cotxes de luxe com els Renault-25 o els Mercedes, amb telèfon i els diaris del dia.

La recerca de la millor qualitat al servei del taxi ha portat la companyia G-7 a imaginar pels seus abonats els mitjans de pagament més pràctics. Les targetes de crèdit i els abonaments comencen a substituir el pagament en efectiu. De totes maneres, G-7 no ha oblidat l'usuari de peu, els clients anònims que demanen un taxi per telèfon, una clientela que suposa més de la meitat dels ingressos de la companyia.

Un ordinador recull totes les trucades, reconeix les dels abonats i els dona prioritat, i localitza el taxi que ha de fer cada servei segons la seva localització geogràfica en cada moment. Hi ha clients que reserven un taxi d'un dia per l'altre, per anar a la feina a primera hora del matí. L'ordinador no ho oblidia i dona l'ordre de trucar a casa de cada taxista per donar-li l'adreça, propera a la seva, del client que han de recollir a primera hora del matí.

Tot i les millores de servei, els embussos encara estan per solucionar. "Nosaltres", diu Augier, "no tenim cap mitjà d'actuació per solucionar-ho. La nostra missió és que el client es trobi a gust i la circulació depèn d'altres autoritats".



El taxi parisenc està en crisi. La degradació del trànsit i la inexperiència dels nous professionals en són la causa

G-7 vol recuperar el degradat servei de taxi de la capital francesa

Només amb una trucada es pot disposar d'un cotxe a la porta de casa



El Paral·lel ha estat des de principis de segle la cita pels amants del teatre còmic

EL PASSEIG DEL DIJOUS

Montmartre a París, Broadway a Nova York, Paral·lel a Barcelona

El Paral·lel oferia a principis de segle uns dels espectacles més pintorescos de Barcelona. Els teatres d'aquest carrer s'assemblaven als dels *boulevards* de París, però aviat van acabar adquirint un sabor totalment barceloní. Avui no en queda gaire, d'aquells anys d'esplendor, però a un quart d'hora en taxi de la plaça Catalunya es pot retrobar en la memòria l'ambient teatral de principis de segle.

El Paral·lel, en els seus anys d'esplendor, va arribar a tenir la mateixa categoria que el Montmartre parisenc o el Broadway novaïorquès. L'immens cafè Espanyol —avui reconvertit en macro-

discoteca—, el Novelty, el Pompeya, el Sevilla o el Royal eren locals que s'havien llaurat una merescuda fama al llarg de molts anys. Els mariners eren els seus principals propagandistes.

El Molino i l'Arnau ja rivalitzaven per convertir-se en el millor establiment del carrer. La Bella Chelito, la Bella Dorita o Raquel Meller van trobar en aquests locals el trampolí per la immortalització. Cada un tenia la seva especialitat, l'Apolo estava consagrat al melodrama, l'Oñofri als espectacles de circ, l'Arnau i el Molino a la comèdia i a la cançó, i el Principal Palace a les revistes.

Margarida Xirgu, la gran

actriu del teatre català, va arribar a abandonar el teatre Principal per traslladar-se al teatre Nuevo, on va tenir molts èxits, junt amb grans còmics com Josep Santpere. Havia decidit deixar el drama per dedicar-se a la comèdia, el gènere per excel·lència del Paral·lel.

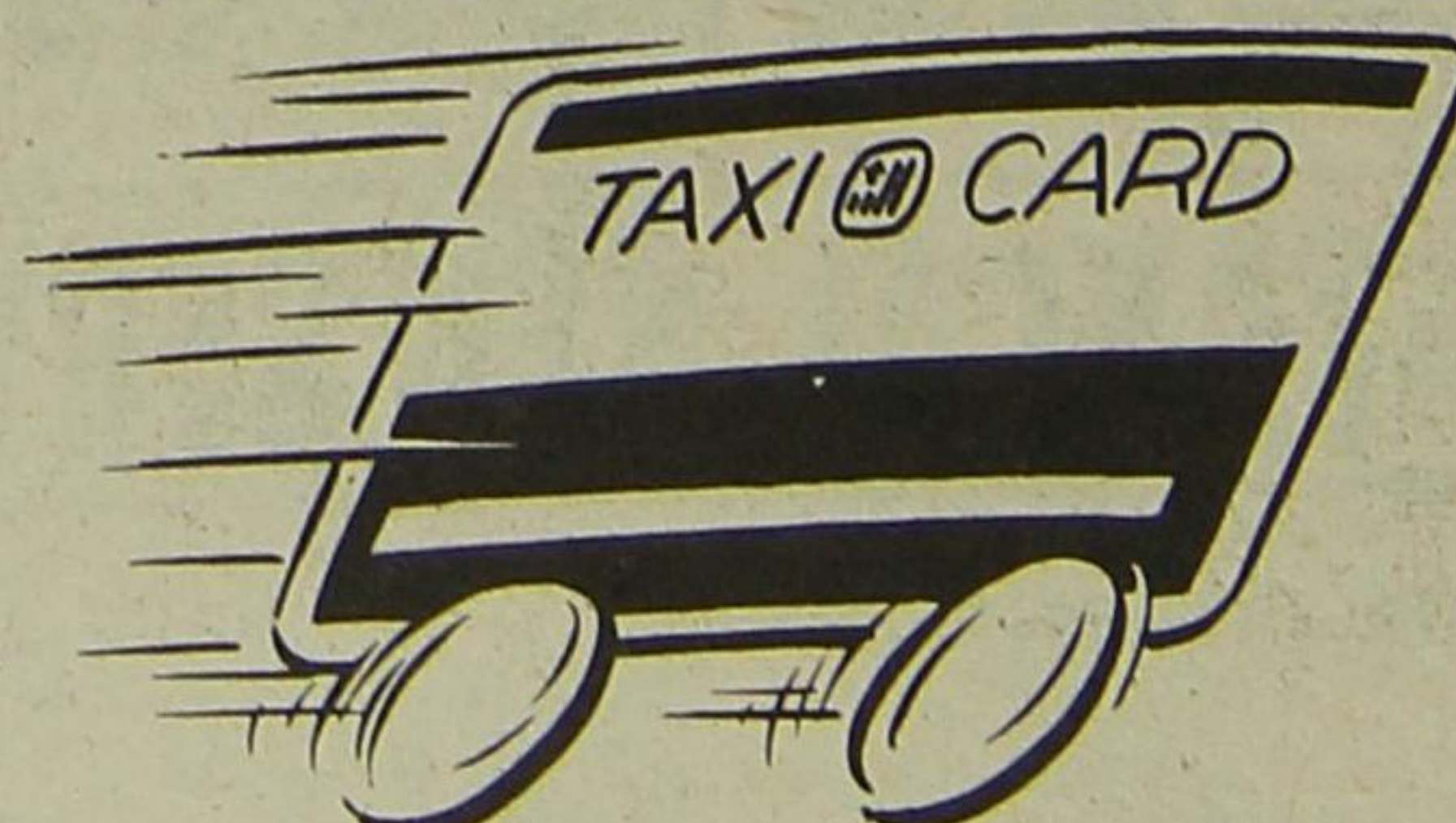
Avui, però, ben poca glòria hi queda. La majoria de teatres han desaparegut i els pocs que hi queden s'han transformat en cines o discoteques. Només l'Arnau i el Molino, façana davant façana, continuen rivalitzant per acaparar el monopoli de la revista i el vodevil a Barcelona, una lluita que va començar gairebé amb el segle.

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

La TAXICARD significa la possibilitat de pagament net, còmode i sempre a punt. Permet dotar d'un instrument de treball més a qui es desplaça continuament per motius professionals. Ajuda a controlar de forma eficaç les despeses de transport

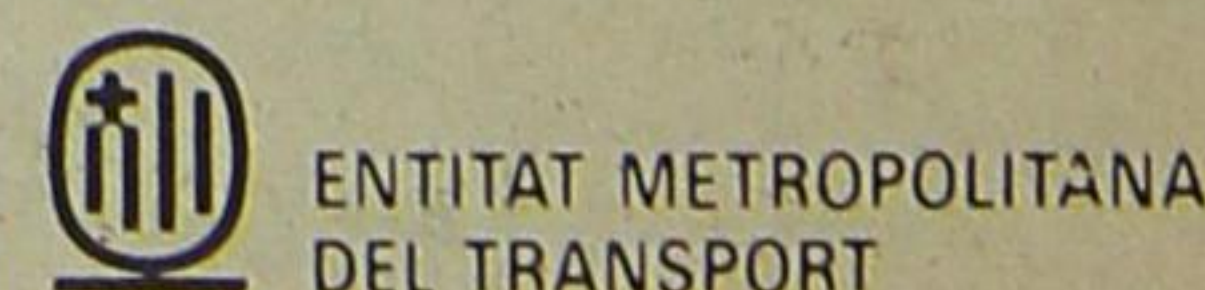
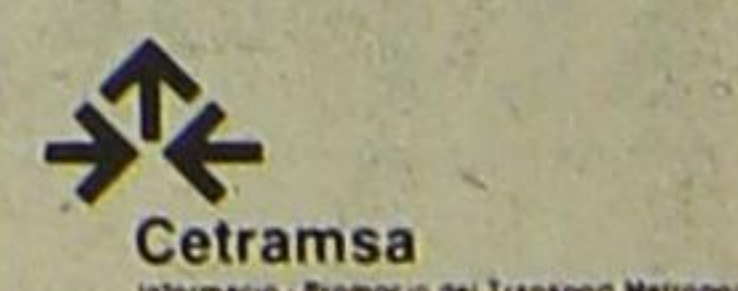
a l'empresa. És molt adequada per viatges imprevistos.

La TAXICARD 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
DE CIRCULAR**

Per més informació 336-00-00



LA CARRERA

GUNILLA VON BISMARCK

Moralina

Crec que, aquest cop, ni agafant un taxi que em porti a l'altra punta del món podré alliberar-me de l'abominable bombardeig de moralina que cau sobre nosaltres i d'un íntim sentiment de vergonya. El taxista que em condueix, no importa on, està absolutament d'acord amb mi. "Qui", em diu, "no necessita una aspirina just després de llevar-se?". És indignant com s'està manipulant la història dels dopats olímpics i com pot convertir-se l'heroi dels Jocs en la gran vergonya nacional. L'esperit mateix de la competició crea unes necessitats (batre rècords impossibles) que per ser satisfetes no hi ha cap més remei que el dòping. D'altra banda, les trampes en els Jocs Olímpics es remunten als seus orígens. A Olímpia, davant l'estadi, s'alineaven durant els primers Jocs de l'època clàssica un munt d'estàtues que es construïen amb els diners de les multes que pagaven els atletes als quals s'havia descobert fent trampes durant les competicions. Ben Johnson ha pagat ara el dret d'una societat a viure d'esquena a les seves pròpies contradiccions, immersa en mites hipòcrites que ens parlen dels atletes com a ideal de *mens sana in corpore sano*. Si som cutres. No fariem millor de reconeixre-ho d'una punyetera vegada?

Blassa d'Abadies

Molt alta, molt rossa, molt rica, Gunilla von Bismarck va aterrar a Sabadell per per anar a la presentació de les creacions de pell de Jacob Lino per aquesta temporada. Repartint somriures i paraules d'agraïment, Gunilla va acaparar mirades i comentaris. Deu

estar-hi ben acostumada. Suporta el pes d'un cognom que es pronunciava amb respecte a totes les corts d'Europa. Probablement, el rígid militar prussià no estaria massa content de veure una descendent directa seva convertida en reina de la nit de Marbella.

Com ha sigut el seu aterratge a Sabadell?

-Vaig estar a Madrid fa poc per rebre el premi F, de famosos. Allà em van convidar a la presentació de la Firma Jacob Lino, de la qual havia sentit parlar molt bé, i vaig decidir venir. Definitivament ha valgut la pena, m'ho he passat molt bé.

-Què tal l'estiu a Marbella?

-Molt fort. Amb moltíssima gent i moltes festes. Fins i tot hem arribat a tenir queixes d'alguns periodistes que no podien cobrir tots els esdeveniments, però això és normal.

-Parlant d'això, que creu que veu la gent en la *jet-set* per desitjar tanta informació sobre vostès?

-Realment no ho sé. Crec que el que passa és que els agradaria portar aquest tipus de vida. He llegit moltes vegades que caiem molt malament a la gent. Jo no ho crec pas. Sempre que parlo amb la gent rebo molt bones vibracions seves, sempre són molt amables. I, al cap i a la fi, si hi ha algú que no em pot veure... no és culpa meua.

-Preparen alguna cosa espectacular a Marbella?

-No. Espectacular, no. Ja en tenim prou amb el que hi ha ara. No ens fa falta. De totes maneres, sí que puc dir que estan a punt de començar les obres de dues grans d'atraccions, una d'aquàtica i una altra a l'estil de Disneylàndia, que seran les més grans del món.

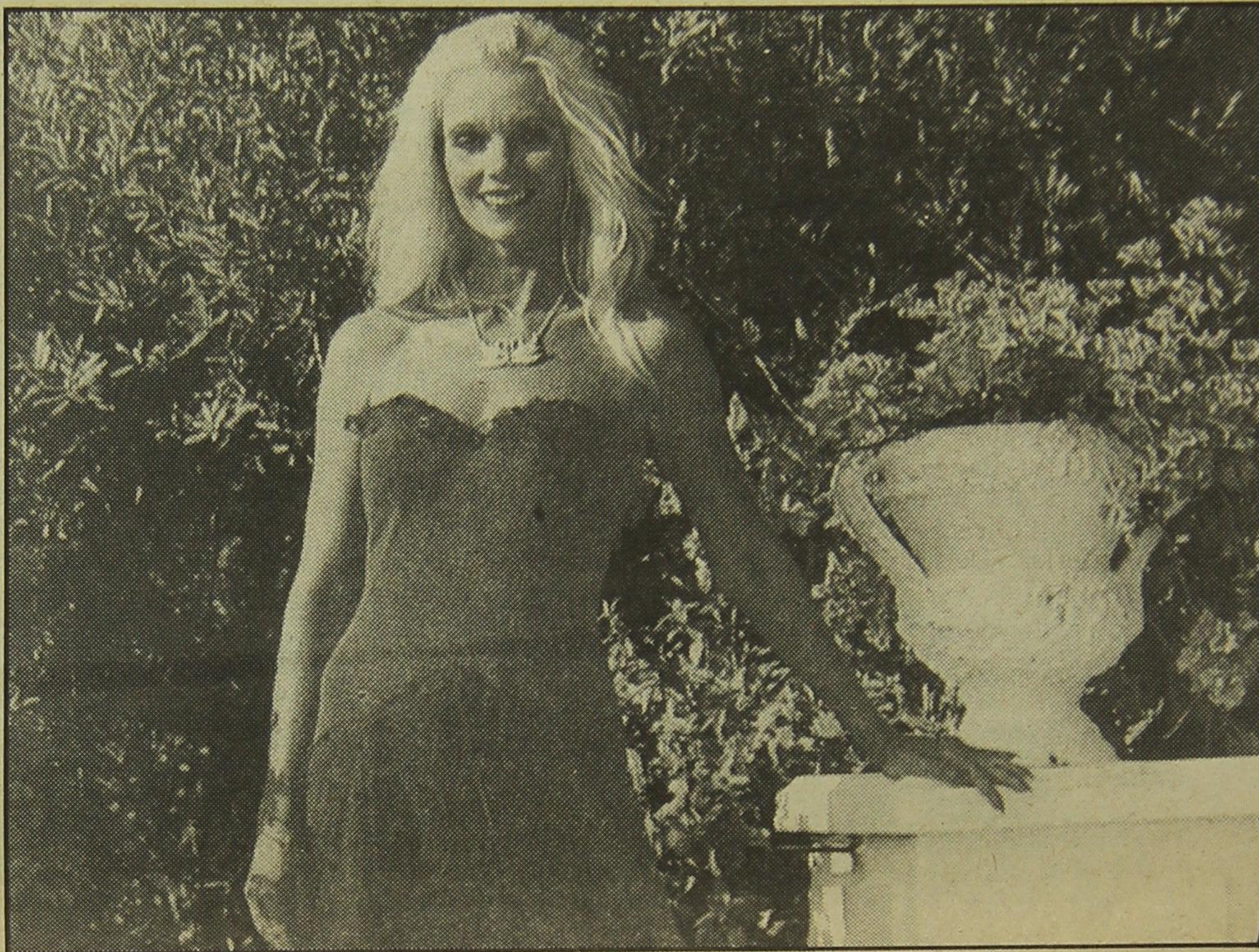
"A Marbella en tenim prou amb el que hi ha ara"

-D'aquí a poc temps ja serem a ple hivern. Què pensafes?

-Tinc molts projectes.

Aviat me n'aniré Montecarlo. Després aniré als Estats Units. El Nadal el passaré a Marbella. A principis de

l'any que ve aniré a Punta del Este i per Reis a Saint Moritz. Serà un hivern una mica mogut.



Alta, rossa i rica, tres trets diferencials de la reina de la nit de Marbella

-Acostuma a fer servir els taxis per anar de party en party?

-A Marbella tinc el meu propi cotxe, però quan vaig a una altra banda, com ara Sabadell, normalment agafo taxis. A més a més, m'agraden molt els de Barcelona, amb els colors groc i negre. Crec que són molt moderns i estan molt "à la page".

-Una revista del cor està publicant les seves memòries. Hi diu tota la veritat?

-I tant que sí. A més m'ho he passat molt bé fent-ho perquè les he escrit jo mateixa, cosa que ha estat un exercici mental d'importància que m'ha satisfet moltíssim.

-Però és elegant dir tota la veritat?

-Tot el que dic és veritat però m'amago moltes coses. Si ho expliqués tot podria escriure un llibre.

-Pensa fer-ho?

-Ni pensar-hi.

-Pesa molt portar el cognom Bismarck?

-És el nom d'un gran polític, del més gran de l'Europa del segle XIX. Farien falta més homes com ell. En aquest sentit, és més un honor que un pes.

-Qui li agradaria que guanyés les eleccions nord-americanes?

-Bush (resposta immediata). És més de la meua línia que Dukakis. Jo sóc conservadora i republicana. Definitivament el votaria a ell.

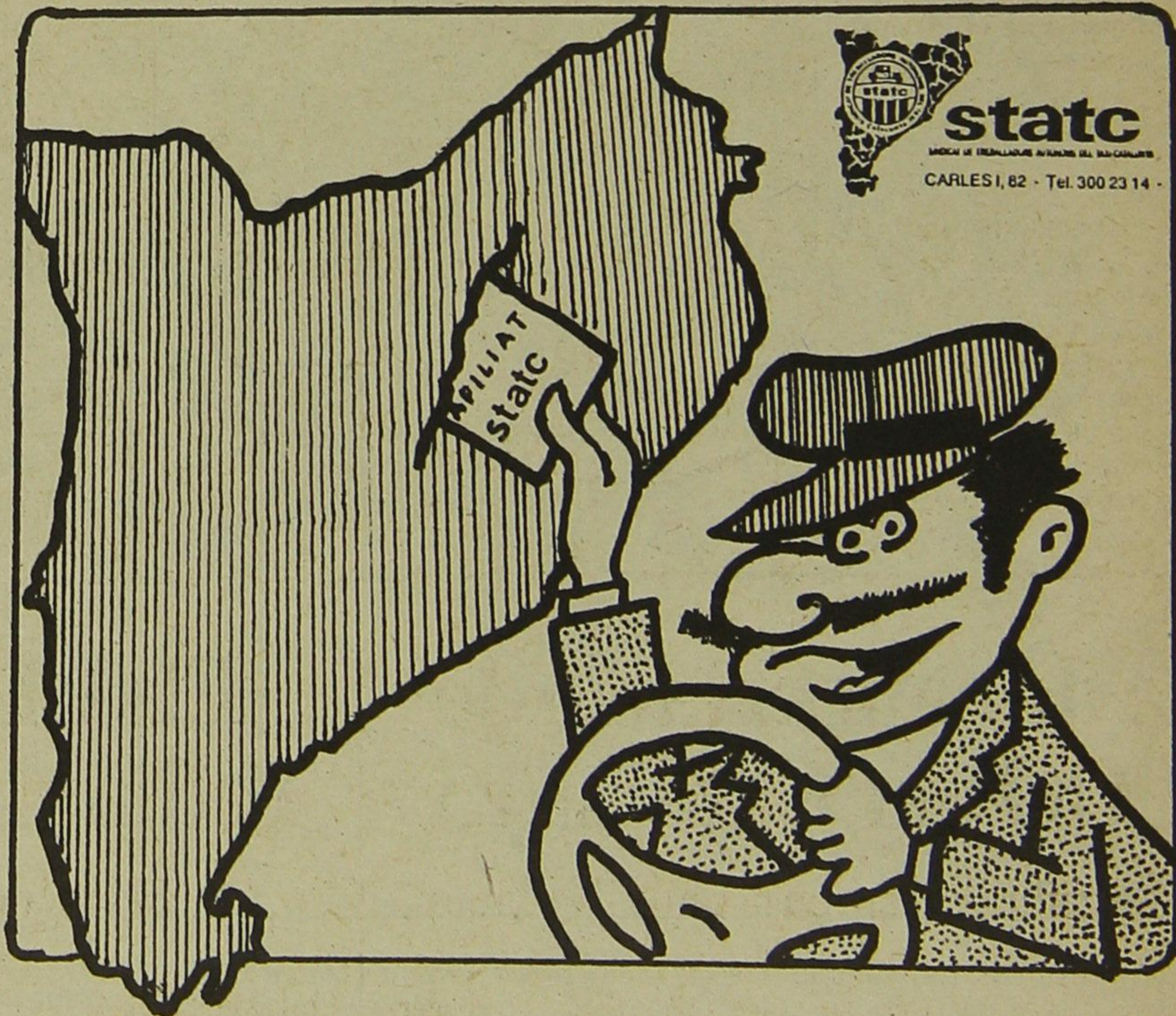
Bea Poch



**RÀDIO TAXI
BARCELONA**
EL MILLOR TAXI AL SEU SERVEI

Tots amb Taxi-card

Tel. 300 38 11



PER UN **TAXI** MILLOR
ESTEM UNITS
I TU? **AFILIA'T**

statc, el teu SINDICAT