

# DIARI DEL TAXI



Les dones taxistes estan orgulloses d'haver trobat una sortida professional en el món del taxi

Més de tres-centes dones taxistes circulen diàriament pels carrers de Barcelona i la seva Àrea Metropolitana. El sector del taxi, que tradicionalment ha estat ocupat pel sexe masculí, incorpora cada dia més dones disposades a guanyar-se la vida al volant del cotxe. Segons l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), cada vegada són més les dones que es presenten als exàmens selectius de taxistes per dedicar-se a aquesta professió.

L'increment del nombre de dones en el col·lectiu del taxi s'ha produït principalment durant els darrers cinc anys, amb la qual cosa s'ha convertit en un fet habitual veure una dona realitzant la tasca de conductora d'un taxi. Malgrat aquest augment, la diferència entre el nombre de dones i homes que treballen en el taxi encara és considerable, i les tres-centes taxistes continuen sent una xifra reduïda respecte als 11.000 taxistes que hi ha a la ciutat de Barcelona i la seva àrea.

#### Sortida professional

Les cinc dones de diferents edats que treballen com a taxistes consultades pel *Diari del Taxi* coincideixen a afirmar la decisió de buscar aquesta feina va ser motivada per la necessitat de trobar una

## Les taxistes reben menys queixes que els homes

Més de tres-centes dones fan de taxistes a Barcelona i la seva àrea

sortida professional. Totes elles han destacat l'orgull que representa sentir-se realitzades com a dones en un món gairebé exclusivament masculí.

Edicta Gay Rodríguez treballava a Ràdio-Taxi de telefonista. "Ja feia quinze anys que estava amb el telèfon al·l'orella, i la veritat és que estava molt cansada de fer sempre el mateix. Com que ja estava acostumada al món del taxi, i sabia els seus avantatges i inconvenients, vaig decidir treure'm la llicència".

Edicta mai s'ha penedit d'agafar el volant, "tot el contrari, ara sé que tinc un lloc de treball segur. No em faré milionària, però el taxi em dona per viure com qualsevol

altra persona".

Els començaments van ser durs. Edicta va haver de lluitar contra l'oposició dels seus familiars. "A pesar dels consells que em donava la meua família, vaig comprar la llicència amb els estalvis que tenia. Ells em deien que ser taxista comportava molt de risc, simplement pel fet de ser dona", diu. Durant els anys que fa que és a la professió, Edicta ha comprovat que els clients generalment es sorprenden de veure una dona conduint un taxi i pensa que els homes es mostren molt més amables davant d'ella que no pas davant un altre home.

Segons un estudi realitzat per l'EMT, les denúncies formulades pels usuaris van, la majoria, destinades als homes taxistes, mentre que les dones reben escasses crítiques respecte a la seva feina. En aquest sentit, també s'ha pogut demostrar estadísticament que les dones cometen menys estafes econòmiques que els homes.

María Jesús Sánchez Carretero, de 42 anys d'edat i amb cinc fills, fa més de tres anys que es dedica al taxi. La seva tasca de mare de família la compagina amb les carreres en taxi. "Es bastant difícil fer les dues coses, en realitat primer és la família i després el treball. Només puc dedicar set o vuit hores diàries a la professió".

#### Una passió

María Jesús confessa que conduir és una de les seves passions, "tot i que de vegades és molt dur, la circulació s'ha tornat impossible i la veritat és que no sé quina solució hi ha". Aquesta taxista de Barcelona pensa que amb temps és possible guanyar bastants diners, però s'han de fer moltes hores: "Hi ha taxistes que dediquen catorze o setze hores als ciutadans de l'Àrea. Si no es fa així, no es pot dir que es guanyi un gran sou".

La mateixa María Jesús manifesta que moltes dones de les que pugen al seu vehicle la feliciten pel fet de tenir la voluntat i la professionalitat

L'usuari encara es queda sorprès de veure una dona conduint el taxi

necessàries per conduir un taxi. Ella creu que els homes són molt masculistes i observen amb detall tot el que fa a l'hora de conduir.

Una de les dones recentment incorporades a aquesta professió és Rosario Vesga Cañizars. Té 25 anys i només deu mesos d'experiència al volant del seu taxi. "A mi sempre m'ha agradat conduir i tractar amb la gent. A més, al taxi sóc el meu propi amo. No considero que sigui una professió sacrificada".

Tot i la poca experiència, Rosario ja té algunes anècdotes per explicar. "Quan feia molt poques setmanes que conduïa em van parar tres nens i em van dir que els passegés una

mica i que els portés a un bar de la ciutat. Quan vaig arribar al destí em volien invitar a prendre una Coca-cola. Es van quedar molt sorpresos pel fet que jo fos dona".

#### Ajudar el marit

Dolors Rovira, de 35 anys, també té poca experiència amb el taxi. Ella té com a precedent el seu marit, que la va motivar per treure's el carnet: "Mai hauria pensat a fer-me taxista, és una cosa que mai m'havia agradat. Ara puc ajudar el meu marit. El cert és que estic contenta d'haver-m'hi decidit, perquè crec que és una experiència molt maca. Sempre hi ha la curiositat de saber quin destí et demanarà el client". Dolors pensa que encara hi ha gent que no s'acostuma a veure una dona conduint un taxi: "M'he trobat persones que no han volgut pujar al meu taxi perquè sóc dona".

Una altra del col·lectiu femení és Remedios Bellido Guillén, de 50 anys i amb una experiència de dotze anys en el taxi. Aquesta dona va decidir treure's el carnet de taxista quan es va quedar sense feina a l'empresa on feia les tasques de secretària: "Vaig agafar el taxi pensant que seria temporal, però a poc a poc vaig anar comprovant que funcionava. A més m'agrada molt conduir. Jo treballa durant aproximadament deu hores i a les nits, ja m'hi he acostumat".

## MOTOR

## El nou Suzuki Samurai, més ràpid i segur a la carretera

La casa Suzuki-Santana incorpora un nou model a la seva gamma. Es tracta del Suzuki Samurai, que ha rebut algunes modificacions per adaptar-lo a un ús més ràpid i segur per carretera. El petit tot terreny fabricat a Andalusia va destacar des del moment de la seva aparició per unes grans qualitats per circular per muntanya.

Les seves petites dimensions, una distància lliure del xassis al terra considerable i un motor suficient per fer-lo pujar per les costes més atrevides es van revelar des de molt aviat com les seves principals armes. Però, precisament a causa d'aquestes virtuts, el Suzuki presentava fins ara algunes limitacions en el moment de circular per carretera. Li mancava l'estabilitat de què gaudeixen altres models homòlegs de la competència.

El nou Suzuki Samurai tracta de solucionar aquests

problemes. Amb una distància d'amplada de vies nou centímetres més ampla s'aconsegueix més estabilitat lateral, que s'aprecia sobretot en velocitats mitjanes. Com que ha augmentat l'amplada del cotxe, ha calgut fer uns estrepes laterals més grans perquè les rodes no sortissin pels costats.

El motor que munta és el de 1.300 centímetres cúbics que ja equipava les últimes versions. La potència és de 65 cavalls a 6.500 revolucions per minut. Aquest règim tan elevat de gir és el causant d'un elevat consum. La velocitat màxima és de 127 quilòmetres per hora.

Està especialment adaptat a la circulació urbana. Gràcies a les seves reduïdes dimensions (menys de tres metres i mig d'allargada) té pocs problemes d'aparcament i la seva alçada, comparada amb la de qualsevol altre turisme, permet una gran visibilitat.



El preu del Suzuki Samurai amb sostre desmuntable serà d'1.489.320 pessetes

Les rodes són de nou disseny i els pneumàtics d'un perfil més baix, que eviten desplaçaments laterals quan es circula sobre asfalt (el noranta per cent de les vegades). Així mateix, els discos dels frens són de nova factura. S'ha redissenyat el tauler de comandament, que ara res-

ulta més atractiu. També ha canviat el volant i l'entapissat dels seients i les palanques de canvi, transferència i calefacció.

El Suzuki Samurai es vendrà amb sostre de lona, de plàstic desmuntable i de xapa. El preu en la versió de sostre desmuntable serà

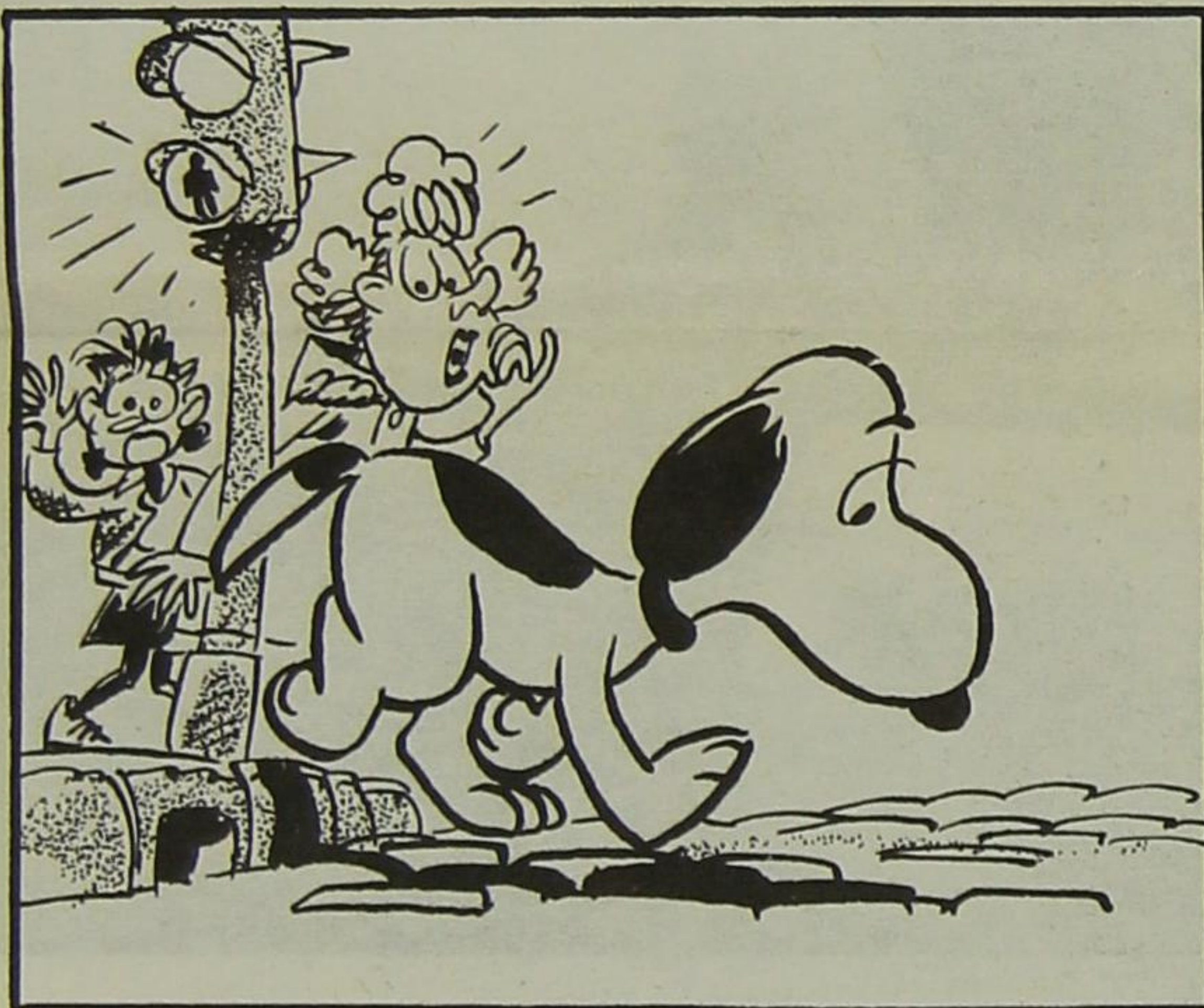
d'1.489.320 pessetes. La versió que es venia fins ara amb motor de 1.300 centímetres cúbics costava 1.438.920 pessetes. Però, coincidint amb la sortida del nou model, s'ha rebaixat 125.000 pessetes. Els cotxes amb pintura metal·litzada costen 19.000 pessetes més.

## TELÈFONS A MÀ

### Informació a l'usuari

Generalitat:.....	302 47 00
Ajuntament:.....	302 00 00
Entitat Metropolitana del Transport:.....	336 61 61
Telèfon Groc:.....	336 00 00
Bombers:.....	080
Guàrdia Urbana:.....	092
Polícia Nacional:.....	091
Creu Roja:.....	205 14 14
Ambulàncies Creu Roja:.....	300 20 20
Ambulàncies Municipals:.....	329 77 66
Hospital Clínic:.....	323 14 14
Accidents de trànsit a la carretera:.....	352 61 61
Trànsit urbà:.....	325 03 00
Dipòsit de vehicles:.....	223 98 69
OCUC:.....	317 70 10
Aeroport:.....	379 27 62
RENFE:.....	322 41 42
Port de Barcelona:.....	318 87 50
Patronat de Turisme:.....	215 44 77
Transmediterrànea:.....	319 82 12
Oficina Olímpica:.....	432 19 92
Reial Automòbil.....	200 33 11
Objectes perduts:.....	301 39 23
Ràdio Tràfic:.....	318 08 70
<b>RÀDIO-TAXI amb servei TAXI-CARD</b> Ràdio Taxi Barcelona:.....	300 38 11
Servei Taxi:.....	330 08 04
Taxi Mòbil:.....	358 11 11
Tele-Taxi:.....	212 22 22
Barna-Taxi:.....	357 77 55
Barna-Exprés:.....	322 22 22
Auto-Taxi:.....	322 11 12

# TAXI!



### 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.

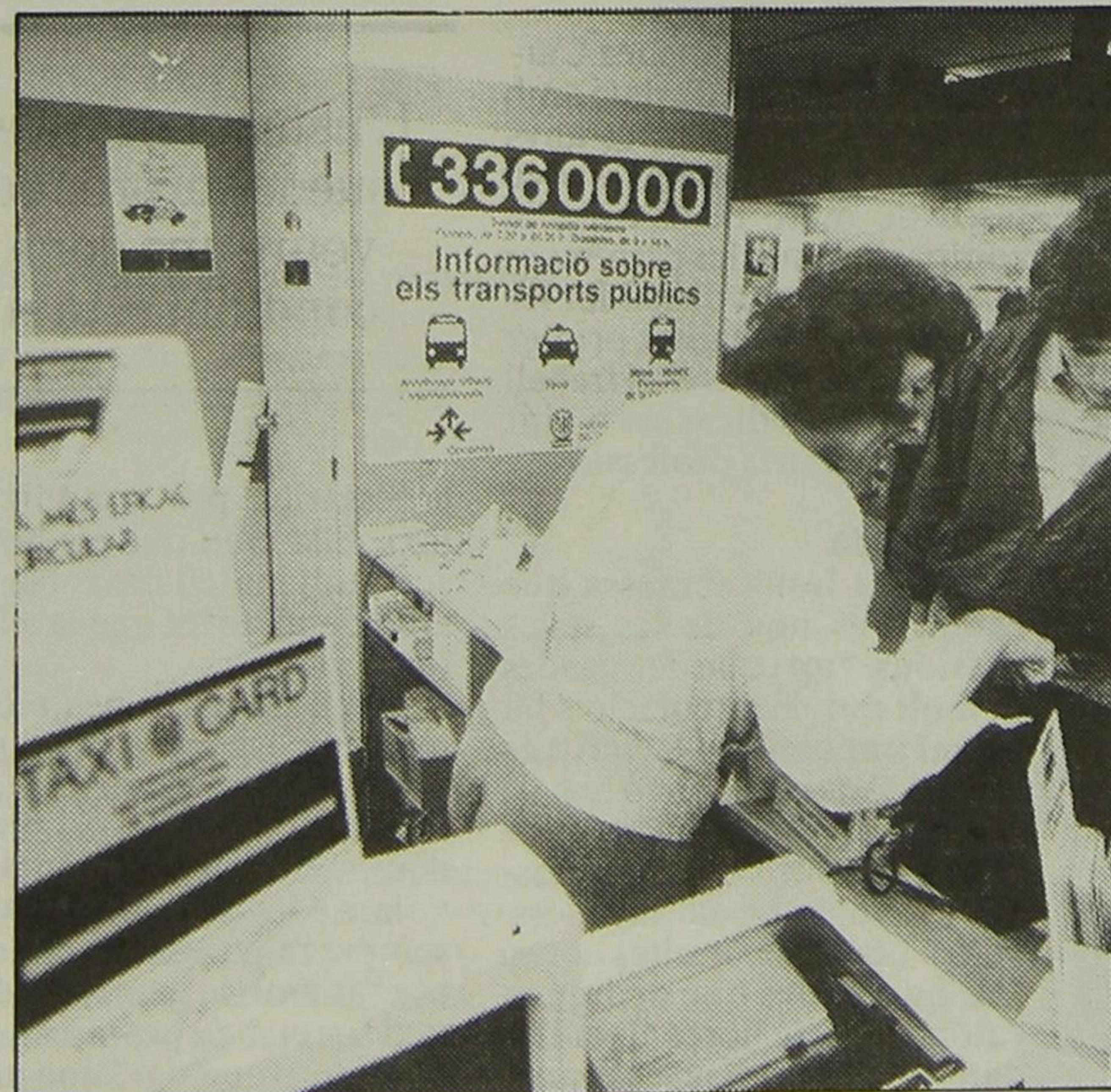
### Pana a l'autopista de Molins de Rei

► Vull agrair al taxista Agustí Mauri, titular de la llicència número 10.462, la gentilesa que va tenir de portar-me gratuïtament a Barcelona perquè la meua moto havia tingut una avaria a l'autopista que va a Molins de Rei. Arribava tard a la feina i sense la seva ajuda m'hauria sigut impossible moure'm d'allà. Atentament, Montse Z. Garcia / Molins de Rei

### Rèplica a una correguda inútil

► Em dirigeixo a la bústia del taxi amb la intenció de donar resposta a la carta publicada el dia 26 de juny en aquest diari amb l'encapçalament *Una correguda inútil*.

La senyora o senyoreta que signava la carta segurament tenia molt de temps a perdre esperant un taxi que portés la taxi-card, perquè són pocs els taxis que porten aquest sistema de pagament. En resum,



ella dóna la culpa al taxista per fer-la córrer darrera un taxi que anunciava el sistema taxi-card i que després va resultar que no tenia la maquineta per passar la factura.

Intueixo en aquest assumpte un lleuger tuf de partidisme en l'intent d'imposar aquest sistema de pagament en el taxi, que entre altres coses no és còmode, barat ni tan sols útil

pel taxista. De totes maneres, aquesta és la meua opinió. Jesús Méndez Doval / Barcelona

### Un admirador de Mary Santpere

► Admiro Mary Santpere, com a dona i com a actriu, i crec que té tota la raó de demanar uns taxis més alts, semblants als anglesos. Sembla que l'Entitat Metropolitana del Transport està preparant unes normes pel nou taxi, que haurà de complir certs requisits d'altura i amplada. És una bona idea i desitjaria que es posés a la pràctica abans de l'any 1992. En aquest sentit, crec que també és lloable la idea de dotar els taxis d'aire condicionat.

El meu suggeriment és que es tingui en compte l'opinió de Mary Santpere i de molts altres ciutadans que agrairien un vehicle més còmode i més ampli. Sobretot, crec que facilitaria l'entrada en el vehicle a les persones que tenen alguna minusvàlua. Pere Marquet i Padrosa / Badalona

### EL PASSEIG DEL DIJOUS

## L'oblidat santuari de Sant Medir

Aquest dijous pot ser una bona ocasió per conèixer el patrimoni arquitectònic, una mica oblidat, de les rodalies de Barcelona. Un bon exemple d'aquest patrimoni és el santuari de Sant Medir, situat a l'antiga vall de Gausac, prop de la riera de Sant Cugat, a la serra de Collserola. El preu del trajecte, des del centre de Barcelona fins al santuari, en condicions normals de trànsit, oscil·la entre les 1.500 i les 1.700 pessetes.

La visita a aquesta església quasi mil·lenària, l'any 1046 ja existia i el 1084 s'hi van instal·lar els monjos del monestir pròxim de Sant Cugat, té dos bons avals: d'una banda, la possibilitat de veure uns paratges que han estat gairebé inalterats durant molt de temps i, d'altra banda, la possibilitat de dinar i, fins i tot, berenar, en unes taules expressament col·locades.

Els segles d'història són, però, el millor motiu per anar a veure aquesta joia, sovint oblidada, del romànic català, una joia que és a menys de vint quilòmetres del centre de

la ciutat, envoltada per la verdor de la serralada de Collserola, el pulmó Metropolità de Barcelona.

Els documents sacres més antics del monestir de Sant Cugat l'anomenen Sant Emeteri, posteriorment catalanitzat en Medir. La llegenda creada al voltant de sant Medir va popularitzar el seu culte, que encara es manté viu amb l'aplec que s'hi celebra cada tres de maig reunint colles de Sant Cugat i les típiques de Gràcia, Sant Gervasi i Sarrià, que marxen, a cavall, des del centre de Barcelona fins a la paròquia en romeria.

Sant Medir, segons la llegenda, era un pagès. El bisbe Sever, fugint dels seus perseguidors, va passar per les terres de Medir va fer florir i granar les faves. Els perseguidors del bisbe van interrogar Medir, que els va dir que el bisbe havia passat quan ell plantava faves, cosa que va ser presa com a burla. Els perseguidors, com a càstig, el van martiritzar, tal com recorda Serra i Postius al seu llibre c2f42Lo pagès sant del Vallès del 1733.

# Un servei públic complet

Maria Jaén

Un cotxe n'avança un altre sense posar l'intermitent i de sobte, i se sent una veu acusadora: "Una dona havia de ser!" Un segon vehicle frena brusca-ment en un pas de peatons per tal d'evitar fer xixines una iaia i el seu gos: "Una dona, és clar, qui, si no?" I el tercer, primer d'una llarga cua de cotxes, que no engega sinó moments després que el semàfor ha canviat a verd: "No ho veus? Una dona, segur que s'estava arreglant el rimmel".

Les dones tenim -fa més que uns quants segles- fama de moltes coses i, entre tantes, de conductores pèssimes, distretes i lentes. I és que això de conduir és un altre dels plaers que l'home ha volgut per ell solet. Egoista.

Si el taxista de l'última pel·lícula d'Almodóvar fos una dona, potser sí que ho tindria tot. El meravellós taxi que condueix Guillermo Montesinos -alter ego, potser, del mateix Almodóvar- a *Mujeres al borde de un ataque de ner-*

vios hauria de servir de model als taxistes, en general, i a les taxistes molt en particular.

No és veritat que quan atu-

res un taxi ho fas perquè estàs nerviosa o perquè tens una pressa urgent. Si una té pressa pot fer només dues coses: aga-

far el metro o prendre-s'ho amb calma. De les dues, la segona és, sens dubte, la millor opció. El que ens cal és, abans

que res i sobretot, calma, molta calma, i és llavors que arriba el taxi, amb el llum verd encès i/o la bandera abaixada.

Un servei públic realment eficient i especialment aquest, tan personal, quasi íntim, com el taxi, hauria d'oferir al client la possibilitat de triar la música que vol escoltar, fullejar una revista, prendre una copa, mastegar un xiclet amb o sense sucre, eixugar-se les llàgrimes o els mocs, frenar una carrera que s'insinua veloç a les mitges, calmar la picor dels ulls amb unes gotes de coliri, fer servir un llapis de llavis, un telèfon, o una *tirita* quan les sabates fan mal.

Però això, és clar, només passa a les pel·lícules. Mai no tens ni un xiclet ni un kleenex quan més ho necessites i la música que normalment sona en un taxi és, massa vegades, la de la veu de mare dominadora d'Encarna Sánchez vomitant publicitat, o la de la cantarella escandalitzadora i ensordidora de José María García. No hi ha res pitjor si del que es tracta és d'aconseguir la calma de què parlàvem. I ningú millor que una dona per convertir el viatge en plaer.



## LES PRIMERES SUBVENCIONS



XAVIER LABORI, GERENT DE CETRAMSA (Centre d'Informació del Transport Metropolità), va entregar les primeres subvencions de la campanya *Taxi posa't guapo*, iniciada per l'Entitat Metropolitana del Transport, als taxistes José Luis Romo Parra i Salvador Martí Salva. Les subvencions es destinen a la instal·lació d'aire condicionat al taxi, a la recol·locació del taxímetre i a la instal·lació del sistema de combustió amb gas propà com a sistema alternatiu.

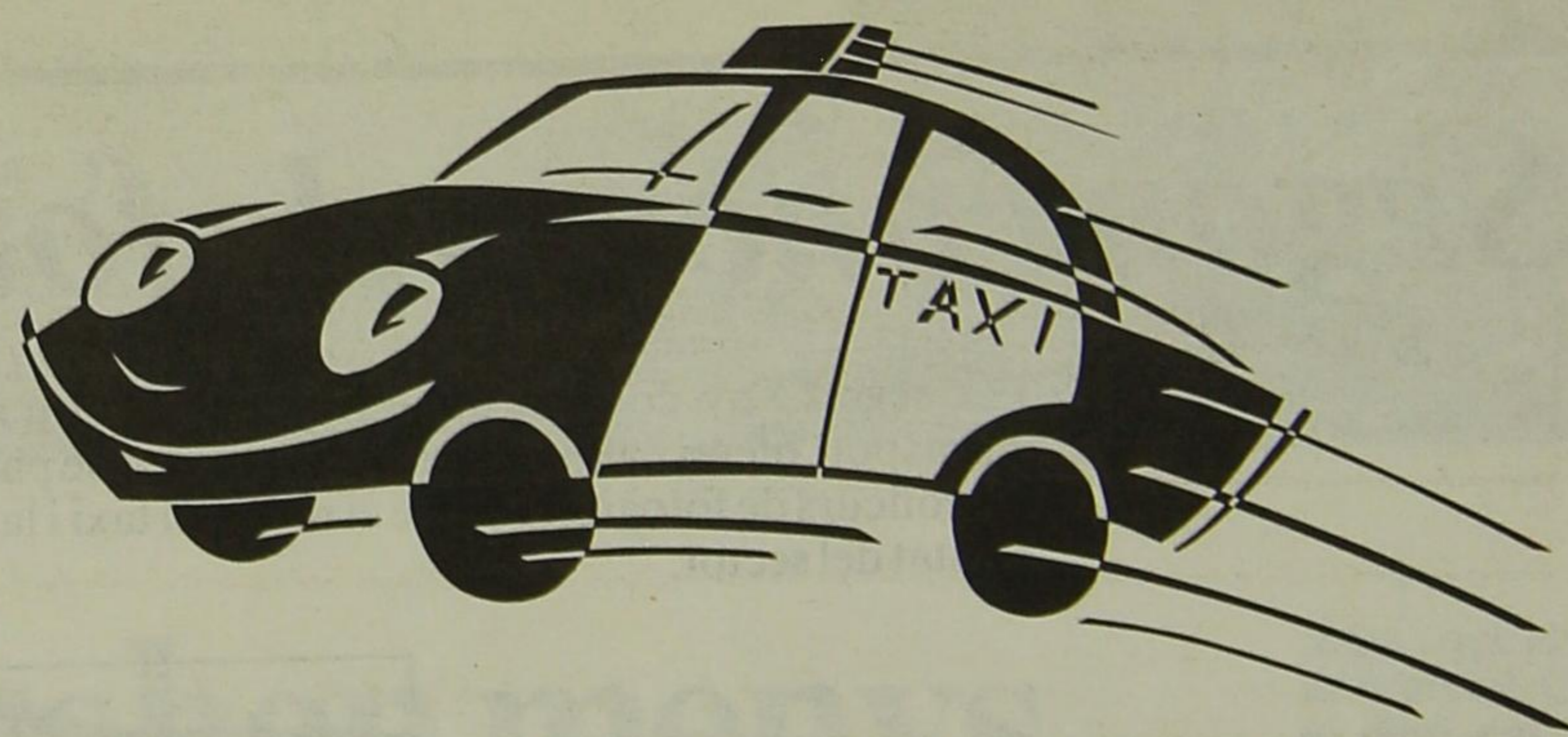
## RÀDIO TAXI BARCELONA



Tel.  
300 38 11

EL MILLOR  
TAXI AL  
SEU SERVEI

# Fem un canvi d'aires.



Taxi, posa't guapo. Informa't al 336 00 00.

CAMPANYA PER A LA MILLORA DEL PAISATGE URBÀ

Ajuntament de Barcelona

ENTITAT METROPOLITANA DEL TRANSPORT-BARCELONA

RÀDIO TRÀFIC  
96.9 FM

BCC BARCELONA CADENA CATALANA

*La Via Ràpida*

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

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

## LA CARRERA

## De bufetada

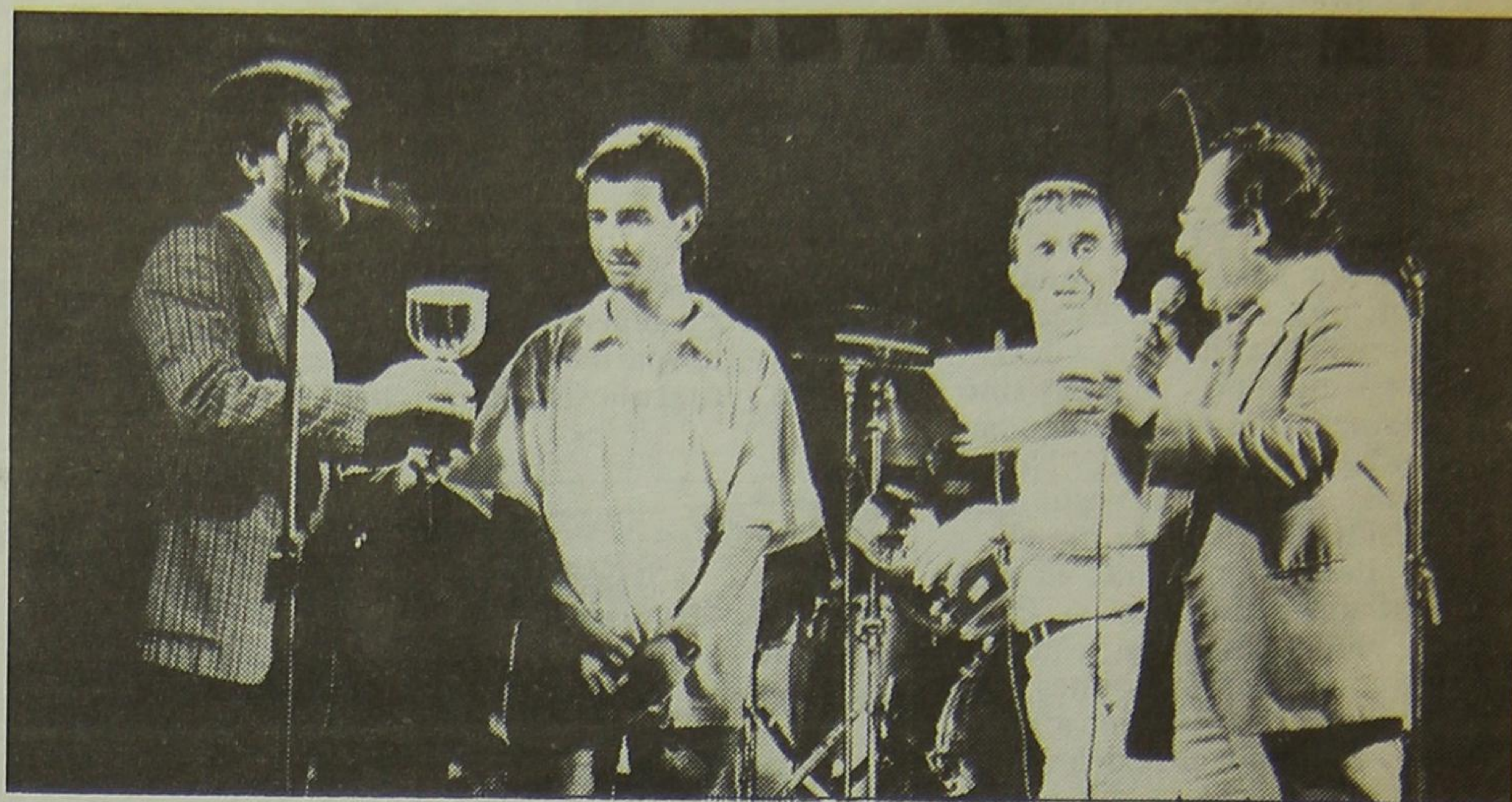
Que conflictiu i ple de perills insospitats pot ser a vegades el gest més senzill i quotidià! Pensem, per exemple, en el gest, aparentment simple, necessari per aturar un taxi al carrer o agafar-lo en una parada. En el primer cas, aixequés el braç amb gràcil gestualitat oscil·lant i el taxi, obediènt, s'atura al teu davant. En el segon cas, et limites a esperar pacientment en una parada. En definitiva, res que requereixi immensos esforços intel·lectuals o físics.

Les coses, però, no són sempre tan senzilles. Ho corrobora una anècdota que em van explicar fa poc. L'acció passa a Eivissa, però podria passar en qualsevol altre lloc. Imaginem una nativa que ha acabat la seva jornada i espera tranquil·lament en una parada que arribi un taxi.

Es sola i tot sembla calmat. Passen uns minuts i un taxi s'atura a la parada. La noia s'hi dirigeix amb absoluta naturalitat però, quan anava a obrir la porta, algú, per darrera i a traïció, li esclafa a la galta una sonora i potent bufetada que la deixa lleugerament fora de combat. Durant aquests moments de desconcert, una turista ha empès la bufetada nativa i ha entrat al taxi. El procediment, no es pot negar, és enginyós, però, òbviament, condemnable. Va haver de ser el taxista qui, convertit en un heroi justicier, desfés l'embolic. Aquests bàrbars!

Blassa d'Abadies

## PREMIS I ACTUACIONS EN LA FESTA DELS TAXISTES



## Una nit màgica al Poble Espanyol

El dia onze, a la màgica hora de la mitjanit, al Poble Espanyol quasi tres mil taxistes van poder viure una entranyable festa familiar, en què va haver-hi molta companyonia, importants premis i regals i divertides actuacions. Per segon any consecutiu, la Nit del Taxi ha estat un èxit rodó. Per això els responsables ja comenten que, amb tot el pes, aquesta celebració podria institucionalitzar-se com la festivitat de la gent del sector, que encara no té cap jornada pròpia.

L'acte va comptar amb la presència de destacats personatges lligats al sector del taxi. Entre altres, van ser-hi presents Joan Torras, regidor de l'àrea de circulació i transports

de l'Ajuntament de Barcelona, José Campos, vice-president de l'Entitat Metropolitana del Transport, i Joan Laporta, gerent de l'EMT.

Els focs d'artifici dels Diablers de Sabadell van obrir la nit amb un espectacle ple de color i calor. Van seguir l'actuació de la vedette Linda Lay, que va protagonitzar un divertit número amb un taxista eixerit, l'esperada presència del Mag Andreu, que va saber sintonitzar perfectament amb l'esperit de la festa i va posar-se el públic a la butxaca. I per acabar, les cançons de l'Orquestra Plateria van ser el plat fort de d'aquesta nit. El seu show, apte per tots els públics, va fer ballar moltes de les parelles presents.



A més de l'actuació de l'Orquestra Plateria, l'entrega de premis i de regals va ser una de les parts més esperada de la Nit del Taxi. Tal com s'havia anunciat, es va guardonar la institució que més havia fet per la millora de les condicions del sector.

Pere Miquel Acebillo, director general de l'Inem, va rebre com a premi una placa en relleu del mapa de la Corporació Metropolitana de Barcelona realitzada per l'artista Udaeta. Els últims mesos, l'Inem ha destinat una important subvenció pels cursos de reciclatge de taxistes que es realitzen a l'escola Flor de Maig. També van ser guardonats el taxista que menys multes ha rebut al llarg de la seva carrera professional i els taxistes que van quedar guardonats a la Cursa d'El Corte Inglés, celebrada el dia cinc de juny.

## Segon concurs de fotografia Albert Figuerola

Per segon any consecutiu, l'Entitat Metropolitana del Transport ofereix als taxistes l'oportunitat de participar en un concurs de fotografia sobre el món del taxi i la professionalitat del sector.

Mitjançant la fotografia, els taxistes i familiars que desitgin presentar-se al concurs, hauran de reflectir amb petits detalls el que és la professionalitat. Ànim a tots els afeccionats a la fotografia.

## BASES DEL CONCURS

1. Poden participar tots els posseïdors del carnet de taxista i els seus familiars directes (muller/marít, fills, germans, pares).

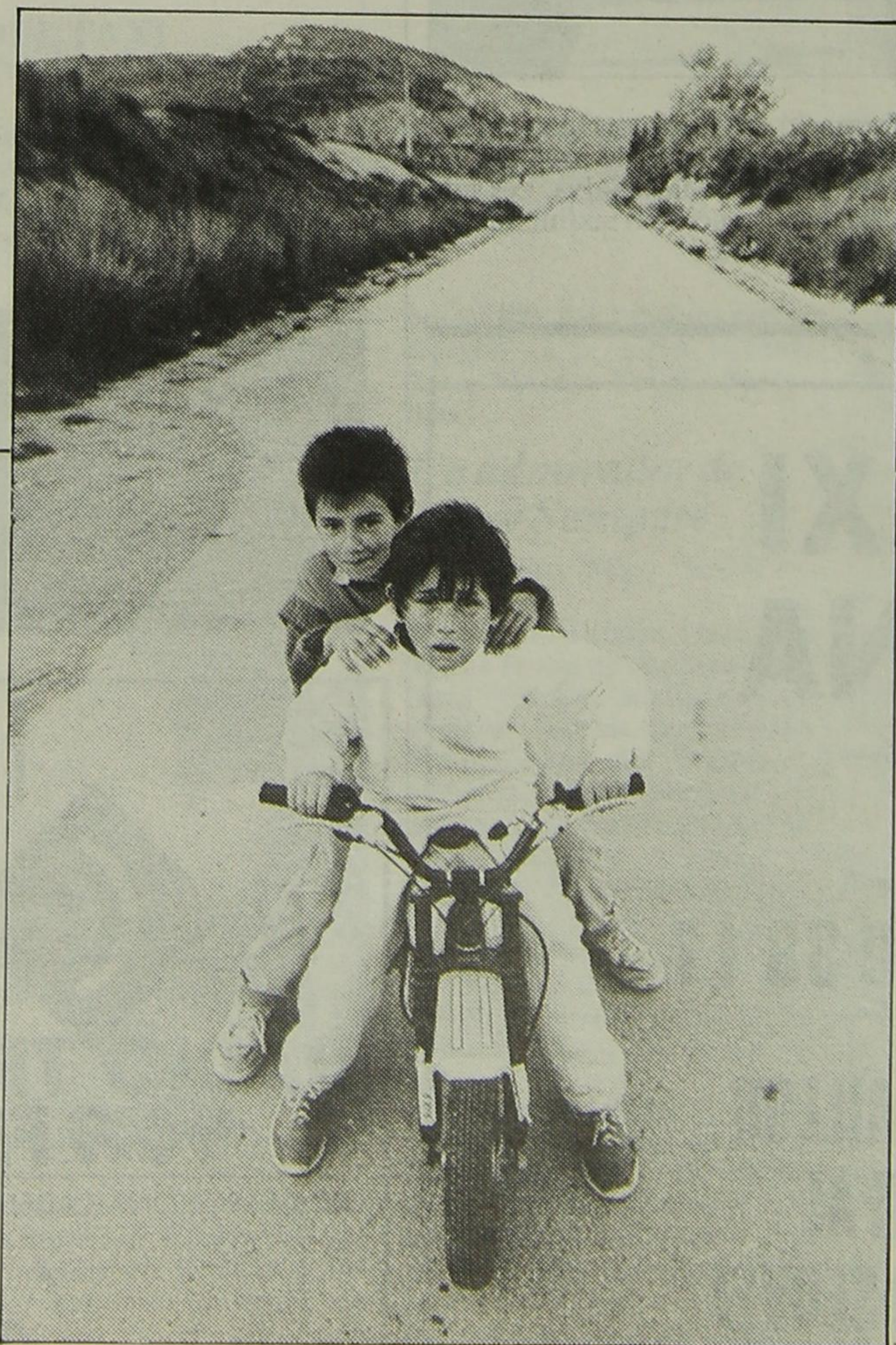
2. S'estableix una categoria, la de fotografies soltes en blanc i negre o color, amb els següents premis: Un primer premi donat amb 50.000 pessetes; un segon premi donat amb 25.000 pessetes i un tercer premi donat amb 10.000 pessetes. Si el Tribunal ho considera adient s'afegiran 2 accèssits, un de 15.000 pessetes i un altre de 5.000 pessetes.

3. El tema de les fotografies haurà de tractar sobre la professionalitat del taxista, sota qualsevol aspecte: humà, social, tècnic, etcètera.

4. Les fotografies no poden sobrepassar el format 24x30 cm ni ésser inferiors a 18x24 cms i s'han de montar sobre cartró rígid.

5. El nombre d'obres presentades per l'autor no poden ésser més de tres.

6. Les fotografies s'han de presentar dins un sobre o paquet tancat, i cal que figuri en el seu exterior "Premi Fotogràfic ALBERT FIGUEROLA". En el dors de cada fotografia i enganxat sobre el suport i dins un sobre tancat, s'ha de fer constar el nom de l'autor o el del familiar directe en el seu cas.



7. Les fotografies s'hauran d'entregar abans del 30 de juny de 1988 a la Unitat del Taxi de l'Entitat Metropolitana del Transport, planta primera, edifici B, Sector A, carrer 62, núm. 420 de la Zona Franca, de dilluns a divendres de 9 a 13 hores.

8. Totes les fotografies presentades en aquest concurs passaran a ser propietat de l'EMT, és a dir, no seran retornades.

9. El veredict del jurat serà fallat públicament el 15 de juliol de 1988.

10. L'organització del premi es compromet a exposar totes les obres presentades així com a tenir-ne cura i a vetllar per la seva bona conservació.

11. La participació en el concurs significa l'automàtica acceptació de les bases d'aquest.

es reserva el dret, per si es dona el cas, i per causes al·lienes a ella, a variar les bases del concurs. El concurs pot ésser declarat desert.

12. L'organització es reserva el dret, per si es dona el cas, i per causes al·lienes a ella, a variar les bases del concurs. El concurs pot ésser declarat desert.

13. L'entrega de premis se celebrarà en un acte que s'anunciarà oportunament.