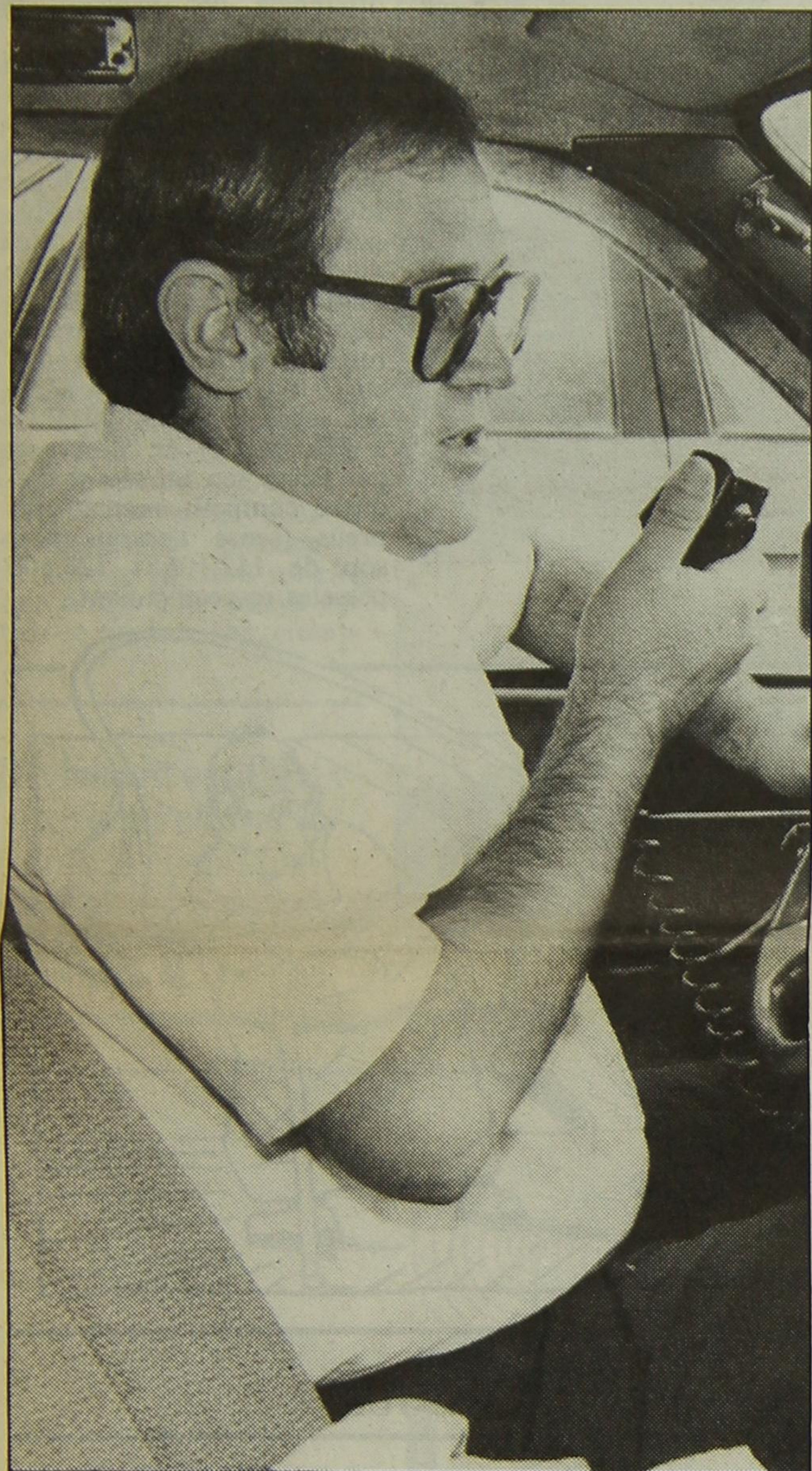


DIARI DEL TAXI



Els dilluns i divendres són dies de bogeria a totes les centraletes de ràdio-taxi, que acostumen a rebre més de 2.500 trucades

Demanar un taxi per telèfon és cada cop més habitual entre els usuaris de Barcelona i la seva àrea metropolitana. Segons estudis realitzats, un 15% dels usuaris demana aquest servei telefònicament perquè considera que és la fórmula més pràctica, còmoda i econòmica de tenir un taxi a la porta de casa o del despatx. Les companyies de ràdio-taxi de Barcelona i la seva àrea reben entre 100 i 200 trucades per hora i diàriament s'arriba als 2.500 serveis.

El cor i ànima de les ràdio-taxi és la centraleta, on es reben les trucades dels usuaris i es reparteixen els serveis. Sempre hi ha una telefonista de guàrdia, encara que sigui festiu, Nadal o les cinc del matí.

De bogeria

Normalment hi ha tres operadores i, segons els dies, en queden dues fins a mitjanit i una de matinada. El que és cert és que la centraleta ofereix una activitat de bogeria amb les telefonistes atenent sense parar el telèfon i un operador passant el servei tan de pressa com pot.

Els dies de més feina

acostumen a ser els dilluns al matí i els divendres a la tarda. L'augment d'activitat també es nota els divendres i els dissabtes de matinada. La feina forta comença ja a primera hora del matí, entre dos quarts de sis i les sis, i no para fins dos quarts d'onze aproximadament.

Per experiència, tot el personal de les ràdio-taxi tremola els dies de pluja forta, en què no hi ha forma humana d'atendre l'allau de

trucades, fins al punt que moltes vegades es veuen obligats a restringir el servei exclusivament als abonats. La majoria dels abonats acostumen a ser empreses o despatxos de professionals.

El trànsit

El temps que triga un taxi des que se sol·licita el servei fins que arriba al punt on es troba l'usuari no passa normalment de cinc minuts, encara que depèn molt de la

situació del trànsit i de la zona on es produeix la petició.

Manuel García Andreu, secretari de la Cooperativa Ràdio-Taxi, coincideix amb altres organitzacions de taxistes que el trànsit és el principal problema i l'enemic més gran dels professionals del sector, però a més les emissores que tenen els diferents serveis de taxi per telèfon que hi ha a Barcelona s'enfronten amb una dificultat tan seriosa com són les inter-

ferències.

L'àrea del Barcelonès és una zona saturadíssima de freqüències que, sovint, es trepitgen les unes a les altres. "Hi ha cops que els taxistes no reben bé els missatges o que la centraleta no els pot passar perquè es troba amb la freqüència ocupada", es queixa Manuel García Andreu. Per solucionar aquest problema, "seria molt convenient reordenar les freqüències i respectar els canals

assignats", proposa el secretari general.

Horitzó màgic

Com gairebé totes les empreses de ràdio-taxi, la cooperativa també té plans per l'horitzó màgic del 1992. "Ja estem fent proves amb un ordinador i tenim en projecte la informatització total del servei des que es rep la trucada fins que arriba el taxista. També hi entren l'administració i la comptabilitat", explica García Andreu. "A més, així reduïm considerablement el temps que es triga a agafar la trucada i passar l'avís; és més ràpid i molt més operatiu", afegeix.

La majoria dels taxistes que treballen en una ràdio-taxi veuen més pros que contres a estar dins d'una d'aquestes empreses. "És una forma més segura de tenir feina i estar menys estona parat, sobretot si treballes de nit", diu un taxista. Per altres, és també un avantatge el fet de sentir-se més protegit pels companys. "Si passa alguna cosa, un accident o un robatori, per ràdio ens ho comuniquem ràpidament".

Lluís M. Blanch

Un taxi per telèfon i a la porta, si us plau

Des que es demana el servei fins que arriba el taxi no passen ni 5 minuts

Les companyies de ràdio-taxi reben entre 100 i 200 trucades per hora

El cor i ànima són les telefonistes, que són les que coordinen les demandes

El personal de les centraletes tremola davant els dies de pluja forta

Motor: ciclomotors

L'alternativa més econòmica

El ciclomotor és el vehicle més econòmic i ràpid per circular per la ciutat. Els models que avui presentem són les versions bàsiques de les marques Derbi i Moto Vespa i els únics models existents de Yamaha i Peugeot. Els preus i el públic a què van dirigits van del més senzill Derbi Variant al sofisticat scooter francès de Peugeot.

Els problemes de circulació en una gran ciutat com Barcelona són cada dia més ofegants per les persones que per les seves necessitats o, senzillament, per comoditat fan servir el cotxe per desplaçar-se. Resulta molt enutjós estar aturat enmig d'un embús que sembla que no es mourà mai i veure com els ciclomotors passen tranquil·lament entre els cotxes fins a aturar-se davant mateix del semàfor. És per això, i per complir la llei, que no poden superar els 40 km/h.

Per conduir un ciclomotor no cal treure's el carnet i es pot portar a partir dels catorze anys. Per aparcar no hi ha problema: el servei de porta a porta està assegurat.

Bon preu

A part dels evidents avantatges de circulació dels ciclomotors en general, econòmicament resulten molt rendibles. El preu de compra dels més senzills està una

mica per sota de les 100.000 pessetes i el seu consum és ridícul. La xifra de dos litres cada 100 km és ridícula. A més, el manteniment és molt

reduit. I ja cal oblidar-se de grues i de pagar parquings.

El Derbi Start DS i el Peugeot ST 50 són scooters, un concepte força diferent

del ciclomotor clàssic que representen el Vespino i el Yamy. L'scooter és un vehicle eminentment urbà. Les cames del conductor estan pro-

tegides i l'espai disponible per portar objectes petits és bastant superior a la competència. Un petit desavantatge és l'escassa estabilitat que li

donen les rodes petites.

El Peugeot representa la culminació entre els vehicles d'aquesta categoria. El motor, d'origen japonès fruit de la col·laboració de la marca del lleó amb Honda, és dels més sofisticats del nostre mercat. El greixatge del motor és independent, de manera que no cal fer la indispensable barreja de benzina i oli a la mateixa gasolinera. El preu és de 270.000 pessetes sense la placa municipal.

El competidor directe de l'scooter francès és el Derbi Start. El disseny és bastant més senzill i el preu força més econòmic: 161.900 pessetes, tot inclòs menys l'assegurança. El motor és el mateix del conegut Variant i que, a diferència del Peugeot, té arrencada elèctrica.

El Vespino AL i el Yamaha Yamy són bastant més típics. El primer és l'evolució del primer model desenvolupat a Madrid per Moto Vespa, pel qual sembla que no passen els anys. Més de deu anys després d'haver estat presentat, les característiques bàsiques del Vespino resten invariables. El Yamy, en canvi, és la culminació del gegant japonès instal·lat a l'Hospitalet de Llobregat per fer-se seu un sector d'aquest competitiu mercat. Els preus (sense l'assegurança) són de 112.106 i 126.500 pessetes, respectivament.



Els petits ciclomotors són l'alternativa més ràpida i econòmica pels curts trajectes urbans



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

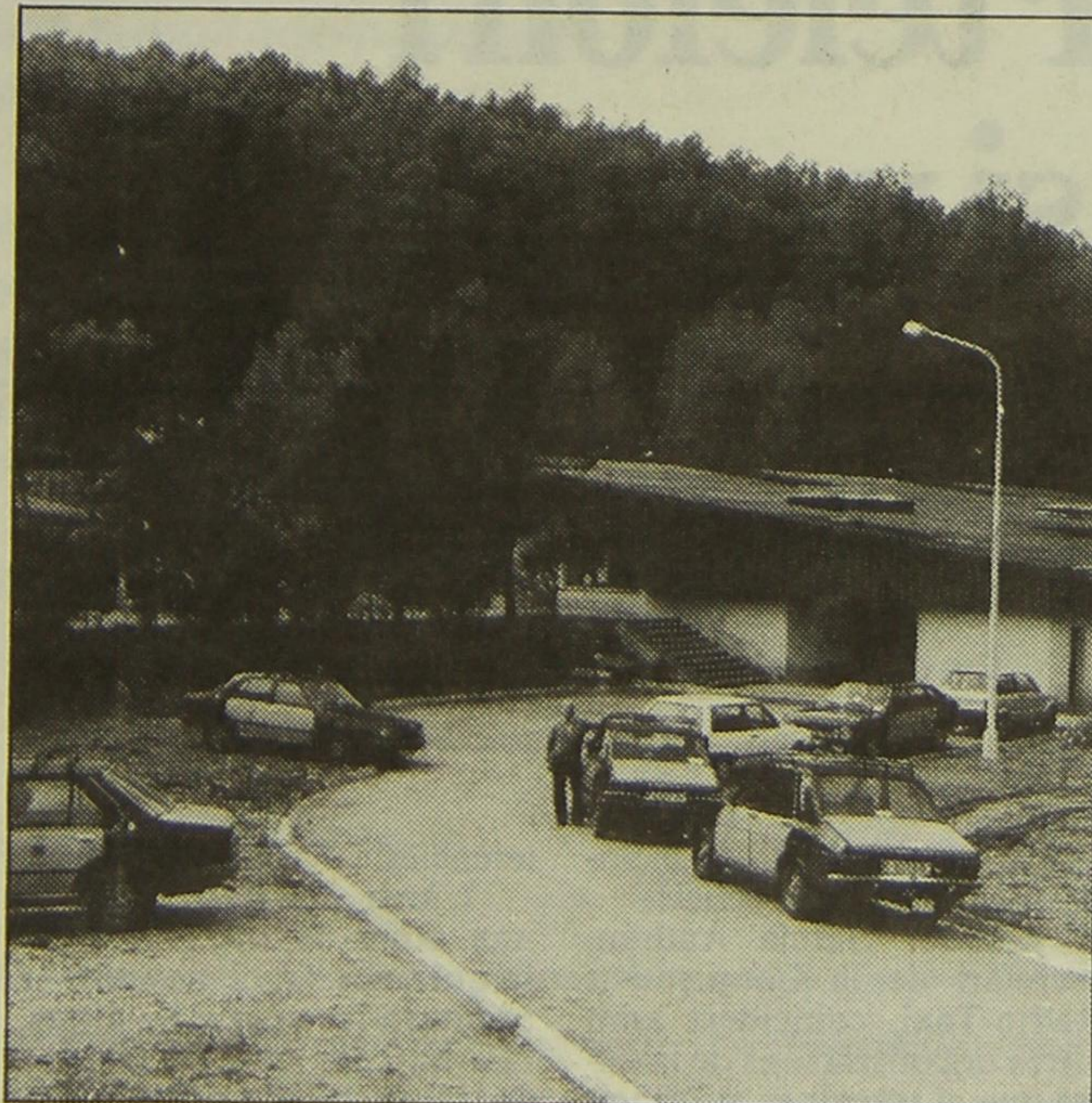
resumides o extractades quan la llargada sigui superior a l'establerta. No es tornaran els originals de les cartes ni es mantindrà correspondència postal o telefònica sobre el seu contingut.

Satisfacció per la implantació de la taxi-card

Em satisfà comprovar que cada vegada són més els taxistes que porten taxi-card. La proporció ha augmentat des del llançament d'aquest servei i ara ja quasi no és necessari trucar a una central de ràdio-taxi perquè et proporcionin aquest servei, excepte si són hores intempestives. Josep Muscarons / Barcelona.

La neteja i la pulcritud als taxis

Hi ha gent que no suporta l'olor que desprenen alguns ambientadors pels cotxes, però jo he observat que normalment el taxista que porta ambientador es preocupa per la neteja i la pulcritud del seu vehicle. Jo prefereixo aquests que els bruts i poc cuidats, evidentment. Per sort, la majoria dels taxis que agafó són còmodes i no



et fan patir si portes una faldilla blanca. Però és evident que les poques excepcions que trobes (són aquells taxis en què fa angúnia arpenjar-se en el seient) et fan pensar que és neces-

sari un rígid control per part de l'administració sobre els aspectes d'higiene interior del vehicle. Hi ha alguna solució possible? Proposo que, igualment que es passa un examen tècnic, es

passi també periòdicament un examen de l'estat interior del vehicle (tapisseries, cendres, sostres...). Crec que més d'un usuari de taxis compartirà la meua opinió. Maria Lluïsa Herriano / Barcelona.

Taxis de sobra pels carrers de Barcelona

Acabo d'arribar de Saragossa, on he passat totes les festes del Pilar. M'agraden les ciutats de no gaire grans però l'únic inconvenient que els hi trobo és la falta de taxis. S'acaba la juerga a altes hores de la nit i no hi ha manera de trobar cap taxi per tornar a casa. Quan em vaig trobar en aquesta situació, desitjava estar a Barcelona. De fet, això és anecdòtic però reflecteix que el servei del taxi a Barcelona està perfectament cobert, perquè és impensable que en aquesta ciutat puguis estar més de dos minuts sense trobar un taxi amb el cartell de lliure. Anna García Tomàs / Barcelona.

EL PASSEIG DEL DIJOUS

Una visita a la Barcelona del futur

Per aquest dijous recomanem visitar l'exposició *Barcelona, la ciutat i el 92*, situada a l'edifici de les Aigües del carrer Wellington, on es presenta una visió global de la Barcelona d'avui, quant a la transformació de cara al 1992, però sobretot quant al que serà la ciutat l'any 2000. La manera més còmoda d'anar-hi és, lògicament, en taxi i la carrera des del centre de la ciutat pot costar entre 400 i 500 pessetes en condicions normals de trànsit.

Els organitzadors d'aquesta exposició són el Comitè Olímpic Organitzador de Barcelona 92 (COOB'92) i l'Institut Municipal per la Promoció Urbanística (IMPU). La mostra té com a objectiu oferir una panoràmica dels projectes d'infraestructura urbana i arquitectònics més destacats que estan canviant la Barcelona actual.

Seduir el visitant

L'exposició, que estarà oberta fins a l'11 de setembre del 1989, és recomanable

per la seva intenció: seduir els visitants perquè penetren en els plantejaments que fan que en un moment donat es descarti construir un pas elevat i, en canvi, optar per un túnel.

En aquesta exposició, el visitant podrà disfrutar de tota l'àrea de tallers, pensats perquè grups d'estudiants d'Educació General Bàsica, Formació Professional, BUP i COU puguin treure el nas a la Barcelona del futur.

Hi han tallers de plàstica, d'escriptura i de comunicació i àrees de jocs de simulació, on es pot ordenar la ciutat, el trànsit i també fer d'alcalde. Dins d'aquest últim taller hi ha un Scalextric molt especial que fa feliços els més petits.

Per comptes de ser una pista de velocitat, el joc esdevé una via de trànsit urbà, en concret l'avinguda Meridiana, on el desig de córrer en cotxe és veu interceptat periòdicament pels impediments similars als que provoquen els embussos dels trànsit real a les grans ciutats.

El taxi, el turisme i els Jocs

Pere Duran, director del Patronat Municipal de Turisme

Barcelona és visitada anualment per milions de persones. I per motius ben diferents: turisme, negocis, congressos, assistència sanitària... I el primer que hi troben a l'arribar tots aquells que no es desplacen amb vehicle propi és una flota de taxis disposada a oferir-los el seu servei.

Aquest visitant que contacta per primer cop amb la ciutat per mitjà del taxista, s'adona generalment de la professionalitat que el caracteritza. Si fa pocs anys vàiem en la imatge del taxi una cosa a solucionar de cara a la promoció turística de Barcelona, avui en dia podem dir que això ja comença a no ser així.

Iniciatives positives

Iniciatives com el servei d'informació Jaquetes Grogues, la taxi-card, els cursos de formació, el *Diari del Taxi*, i en general la presa de consciència com a col·lectiu que busca optimitzar el seu servei de cara al futur, haurien de servir d'exemple per d'altres col·lectius de professionals dels més diversos sectors que tangencialment també es beneficien del turisme.

Hem de tenir present que Barcelona comença a convertir-se en destí turístic i que d'aquí a uns anys pot situar-se entre les ciutats

d'Europa que reben més visitants. Tenim al nostre favor que som una ciutat mediterrània, amb 2.000

anys d'història i un llegat monumental i artístic molt important, que som una ciutat dinàmica i moderna i que

ens estem preparant pels Jocs del 92.

Durant aquests quatre anys gaudirem d'una impa-

gable promoció gràcies als Jocs Olímpics. I durant aquest període, per exemple, s'estan construint gairebé

cinc mil places hoteleres per cobrir el dèficit actual de Barcelona i les necessitats futures. Després del 92, Barcelona continuarà sent a l'ull de milions de persones.

Tot això ho han de conèixer els taxistes i ha de servir per preparar-los. Conèixer l'oferta turística de la ciutat i fer-se entendre en algun idioma no són sinó complements que permetran, sens dubte, augmentar el nombre i la qualitat dels viatges. El miler llarg de matriculats a l'Escola de Taxistes ho han entès així i en són un exemple: anar a classe un cop acabada la jornada laboral per reciclar-se és un acte digne de la nostra admiració.

Una guia de consulta

La ja extensa col·lecció d'itineraris apareguts al *Diari del Taxi*, sota el títol *El passeig del dijous*, ha de constituir una guia de consulta que us permeti oferir alternatives a l'usuari. De la mateixa manera que ho són les guies i mapes que molts taxistes obtenen a les oficines d'informació del Patronat de Turisme.

Acabaré encoratjant aquells que han apostat pel futur d'una manera responsable i professional i que contribuiran a millorar la imatge turística de la ciutat. Barcelona serà qui hi sortirà guanyant.



Els Jocs faran que Barcelona estigui a l'horitzó de milers de turistes

El visitant estableix el primer contacte amb la ciutat per mitjà del taxista

Barcelona gaudeix d'una impagable promoció gràcies als Jocs Olímpics



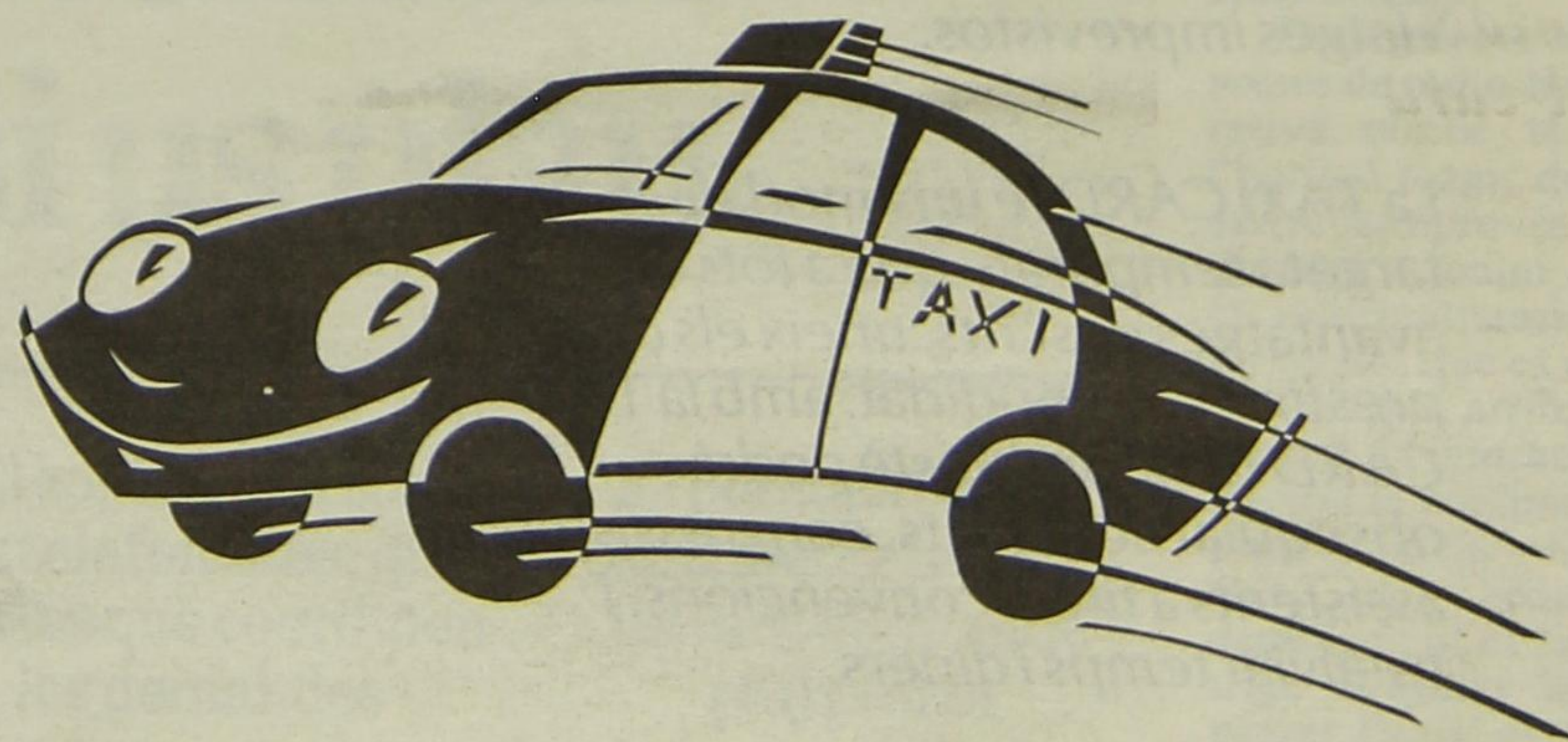
RÀDIO TAXI BARCELONA

EL MILLOR TAXI AL SEU SERVEI

Tots amb Taxi-card

Tel. 300 38 11

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

LA CARRERA

Discreció

S ortosament, el taxista acostuma a fer-se taxista perquè, o bé li agrada conduir i circular per les línies de la palma de la mà de la ciutat —el passeig de Gràcia seria la línia dels calerons, per exemple, i les Rambles la línia de l'amor—, o bé perquè s'ha de guanyar les garrofes i no li queda més remei. I dic sortosament perquè els taxistes no s'adonen de l'enorme poder que tenen, un poder que sens dubte provocaria l'enveja professional de més d'un periodista sensacionalista. Als que som xerraires tant ens fa parlar en la intimitat de la llar com llançar les nostres indiscretes opinions a l'aire o entrar en un taxi i no parar de xerrar. Quantes indiscrecions no deu haver sentit un taxista? Quantes reputacions impecables deu haver vist caure? Quantes llengües viperines li deuen haver revelat secrets? Us ho puc jurar, jo mateixa he dit coses en un taxi que per res del món hauria repetit davant d'altres persones. I malgrat tot això, quin taxista ha publicat un llibre de xafardeig? Quin d'ells ha transgredit l'ètica del secret professional per lliurar els seus secrets a qualsevol editorial àvida d'escàndols? No veig cap mà alçar-se en senyal afirmativa. I és que, *chapeau*, senyors. Això sí que és discreció!

Blassa d'Abadies

JORDIHURTADO

Casat i amb una nena, Mireia, de mig any, Jordi Hurtado se'n mostra tan somrient com quan està presentant *Si lo sé no vengo*. La seva naturalitat es deu a una llarga experiència en programes en directe a Radio Juventud, Ràdio Barcelona i la SER. "M'encan-

ta el directe i m'agradaria tornar a tenir un espai a TV com el 3x4". Nascut fa 31 anys a Sant Feliu de Llobregat, parla perfectament el català i el castellà. "A vegades, algun concursant andalús m'ha dit: "Que raro, a usted no se le nota el acento de Barcelona".

L importa estendre la mà i mantenir-la immòbil?

—Així?
—Ah, doncs no li tremola gens!

—Ho diu per l'excitació del programa?

—Home, si presentareu el *Diccionari de la salut* ja diuen que és estressant, el *Si lo sé, no vengo*, ja m'explicarà...

—Una mica de bojos, sí que ho és. Són dos dies de gravacions esgotadores. El que passa és que a aquestes alçades la dinàmica està superada i els problemes que es poden presentar ja no vénen de nou. Cal dir també que jo no pateixo l'estrès del concursant. Sóc a l'altra banda; ho tinc tot controlat i no estic sotmès a la pressió d'haver de superar les proves.

—Vaja, que aquestes vacances no ha necessitat anar a un balneari.

—No, però quasi. El juliol vam haver de gravar els programes d'aquell mes i de tot l'agost i mig setembre, ja que es va anar emetent sense interrupcions durant l'estiu. Vaig arribar a l'agost amb unes ganes tremendes de descansar i recuperar energies.

—I com es posa a to el senyor Hurtado?

—Allò que més em relaxa és fugir del ritme habitual. A part, m'agrada molt viatjar (Caram, estic tot l'any veient com els concursants fan quilòmetres... jo no puc ser menys!). Tot i així, aquesta

“La circulació de Barcelona em fa dir: ‘Si lo sé no vengo’”

vegada, amb la nena tan petita, no hem pogut anar massa lluny.

—No deixa aquesta rialla al

plató, quan se'n va a casa?

—Tota, tota... no me l'emporto. La meua feina es semblant a la d'un actor:

quan un és a l'escenari ha de representar un personatge determinat, i jo, en el fons, faig el paper d'un presenta-



Jordi Hurtado, un presentador que comparteix l'estrès del concursant

dor, animador i embolicador de concursants.

—Fins quan durarà el programa?

—Diuen que fins al desembre que ve. És clar que si passa com d'altres vegades... Quan va començar havia de durar tres mesos i ja fa tres anys i mig que es fa. En total, 64 programes en una primera etapa, i en aquesta segona ja anem pels 68. Tot un èxit de permanència per un programa d'àmbit estatal.

—Es deu haver trobat concursants de tota mena.

—I tant! Alguns, tranquils i metòdics, però d'altres tan nerviosos i espantats que fins i tot els he hagut de fer una mica de teràpia psicològica abans de començar la gravació. No fa gaire temps, una noia se'm va posar quasi a plorar a la segona part del programa. Sentia una gran responsabilitat davant la família i els amics. "Què pensarà de mi tot Espanya", deia. És una llàstima que passin aquestes coses perquè només és un joc i un entreteniment.

—Sembla que cap taxista ha tingut l'humor de concursar en el seu programa.

—I no m'estranya gens. Pobres taxistes, si la seva feina ja és una carrera d'obstacles diària. Amb la terrible circulació que hi ha en una ciutat com Barcelona, quantes vegades jo mateix m'he dit: "Si lo sé no vengo".

Júlia Jan

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. I és molt adequada per a viatges imprevistos.

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.

Per més informació 336-00-00



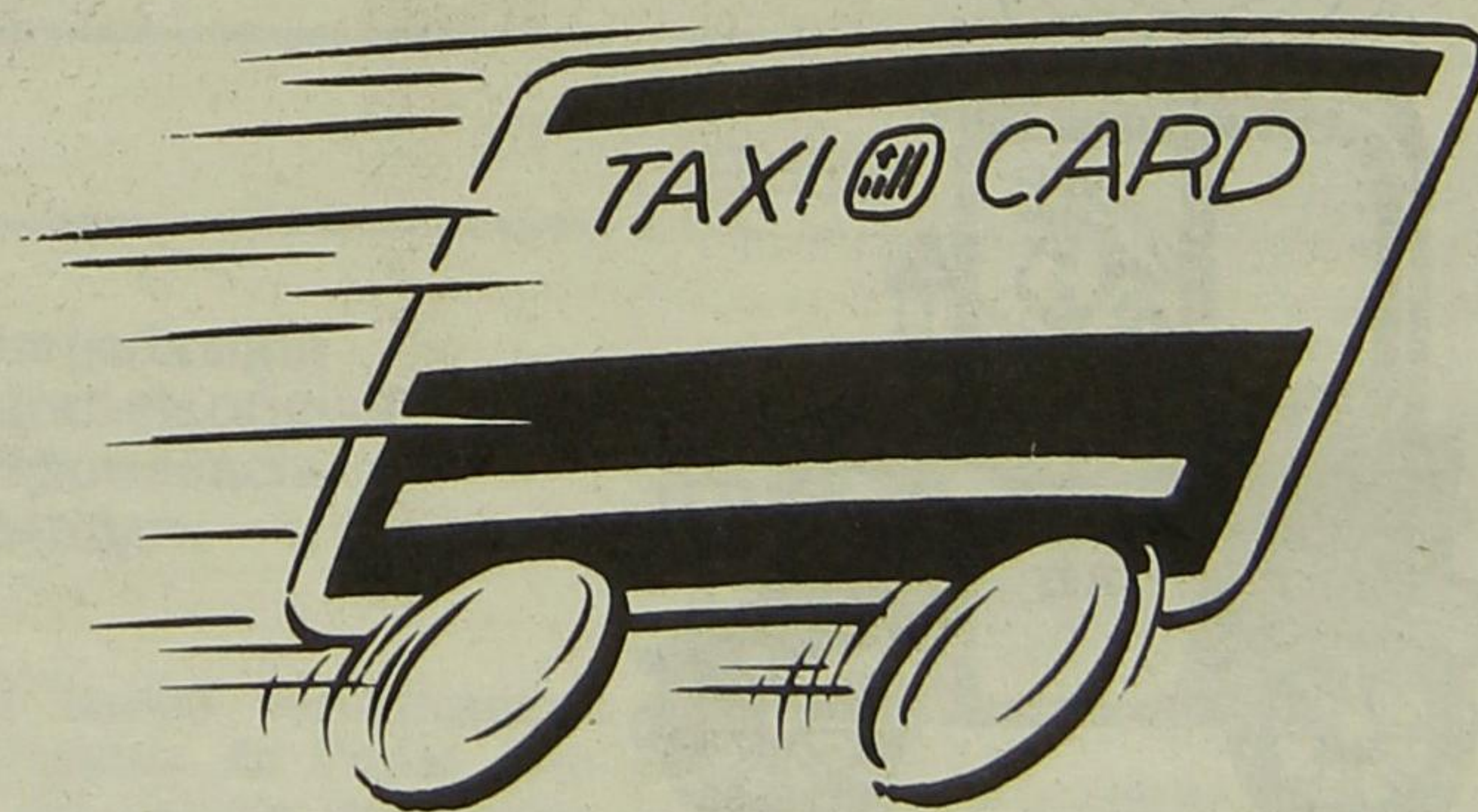
ENTITAT METROPOLITANA DEL TRANSPORT



Gestiona la Caixa



Cetransa
Informació i Promoció del Transport Metropolità



TAXI CARD, LA FORMA MÉS EFICAÇ DE CIRCULAR

I recordi, cada dijous, en el Brusi

DIARI DEL TAXI