

DIARI DEL TAXI



L' aeroport del Prat genera pels taxis de Barcelona un negoci aproximat de 2.047 milions de pessetes a l'any, segons els càlculs que es desprenen d'un estudi de l'empresa consultora 7-Set, encarregat per l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) sobre la dimensió de la flota de taxis necessària a l'aeroport. L'estudi es va fer durant el mes de febrer, estudiant especialment una jornada de demanda mitjana (dimarts, dimecres i dijous) i una altra de demanda màxima (dilluns i divendres).

Segons les principals conclusions de l'estudi, durant el període diürn (la franja horària controlada en l'estudi), l'aeroport del Prat genera, de mitjana i amb el trànsit de passatgers actual, entre 2.200 i 3.300 carreres al dia. Aproximadament 1.500 són d'arribada i unes 1.800 de sortida. Els dies de demanda màxima es pot arribar a les 4.500 carreres diàries. La mitjana d'ocupants de cada vehicle és de 1,75 persones.

Màxima demanda

Les hores de màxima demanda un dimecres es concentren en tres períodes horaris: de 9 a 10 del matí (248 sortides); entre les sis i les set de la tarda (178 sortides) i al vespre, entre les 7 i les 8 (162 sortides). La demanda més feble és de 7 a 8 del matí i de 5 a 6 de la tarda. A la resta d'hores es produeixen entre 60 i 140 sortides. Els divendres no hi ha cap hora punta tan destacada com la resta dels dies però s'intensifiquen les sortides a la tarda, entre 200 i 220 sortides per hora, mentre que durant el matí hi ha una hora punta relativa entre 9 i 10 del matí (188 sortides).

Aproximadament el 75%

de les carreres es generen a la parada de vols nacionals i a la parada del pont aeri Barcelona-Madrid, i la resta a la parada de vols internacionals. Dels passatgers que arriben a l'aeroport, pràcticament la meitat (el 47%) agafen taxi per anar al

punt final i utilitzen més el taxi els passatgers procedents de vols nacionals (51%) que els dels vols internacionals (36%).

Segons el mateix estudi, el nombre de carreres amb destinació a l'aeroport és similar a les que hi tenen origen, encara

que es més difícil detectar el punt de baixada. A la zona d'internacional es produeixen entre el 55% i el 80% de les arribades i la resta es produeixen a la nacional. Es calcula que el 44% dels viatgers utilitzen el taxi per anar a l'aero-

port. Els períodes en què es registren més arribades de taxis amb passatge són de 7 a 10 del matí, de 2 a 4 de la tarda i de 5 a 7 de la tarda.

De mitjana passen per l'aeroport entre 4.500 i 5.000 taxis entre lliures i ocupats. A l'aero-



L'aeroport genera pels taxis més de 2.000 milions l'any

roport treballen entre 1.000 i 1.300 taxistes, que realitzen cadascun dues carreres al dia de mitjana. Entre el 50% i el 55% d'aquests taxistes fan només una carrera. Entre el 20% i 25% en fan dues i entre el 25% i el 30% tres o més.

Cues

Entre el 75% i el 80% dels taxistes treballen a la parada nacional i al pont aeri, i la resta a la parada de vols internacionals. La cua mitjana que es forma és d'uns 200 taxis i és deguda, segons l'estudi, a l'excés d'oferta que es manté durant les hores més febles de trànsit de pasatgers.

La imatge negativa que poden donar al visitant les cues de vehicles s'acabarà quan es produeixi la remodelació de les instal·lacions. El projecte de remodelació ha estat elaborat per l'equip que dirigeix l'arquitecte Ricard Bofill i té un pressupost de 17.406 milions. El projecte contempla, entre d'altres reformes, la construcció d'un pàrquing pels taxis que acabarà amb l'etern problema de les cues a la via d'entrada.

Reducció del temps d'espera

Fons de l'EMT han assenyalat que el temps d'espera ha disminuït consirablement durant els últims cinc anys. Segons un estudi realitzat el 1983, el temps mig d'espera era de dues hores i trenta minuts. Actualment és d'una hora i quinze minuts.

La reducció del temps d'espera es deu fonamentalment a l'augment constant del nombre de passatgers i de vols des que Barcelona es va situar com a candidata avantatjada per l'obtenció de l'organització dels Jocs Olímpics de l'any 1992 i des de l'entrada d'Espanya a la CEE.

Durant un dia normal es fa una mitjana de 3.300 carreres

La remodelació de l'aeroport preveu la construcció d'un pàrquing

Segons les principals conclusions de l'estudi encarregat per l'EMT, l'aeroport del Prat genera, de mitjana i amb el trànsit de passatgers actual, entre 2.200 i 3.300 carreres al dia. Aproximadament 1.500 són d'arribada i unes 1.800 de sortida. La mitjana d'ocupants de cada vehicle és de 1,75 persones

MOTOR: Citroën AX GT i Sport, dos petits esportius poc diferenciats

Àgil per ciutat,
ràpid a la carretera

A molts conductors joves, i a d'altres de no tant, els agraden els cotxes petits i de prestacions esportives. Cotxes àgils i fàcils de portar per ciutat i que al mateix temps siguin ràpids quan surten de la carretera. A aquest sector del mercat van dirigits, precisament, els Citroën AX GT i Sport. El primer és fet a Espanya, mentre que el segon és d'importació.

En els dos casos el motor és d'avançada tecnologia. Només necessita passar la revisió cada 25.000 quilòmetres i canviar-li l'oli cada 12.500. Una de les característiques comunes a la resta de la gamma dels AX és el reduït tamany de la part davantera. Això s'aconsegueix gràcies a la disposició perpendicular al sentit de la marxa del motor d'aliatge lleuger.

L'AX GT munta un motor de 85 cavalls a 6.400 revolucions amb una cilindrada de només 1.360 cc. Això és sufi-

cient per impulsar-lo a 180 quilòmetres per hora i d'accelerar de 0 fins a 100 en 9,3 segons.

Clau de l'èxit

La clau d'aquest èxit es troba en el pes reduït del conjunt. Això i l'acurada aerodinàmica li permeten d'obtenir uns consums homologats força continguts donades les prestacions del model: 4,9 litres a 90 quilòmetres per hora constants, 6,6 a 120 i 7,6 en ciutat.

El comportament en ciutat és molt bo a causa de les seves dimensions. Per carretera és capaç de mantenir el ritme de cotxes de més cilindrada i es mostra sempre molt àgil i estable. Munta barres antibalanceig tant davant com darrere i pneumàtics de perfil baix de 165/65 en llantes d'alumini.

L'interior és verdaderament aconseguit. Un entapissat negre amb acabats en vermell li donen un aire juvenil que la majoria dels futurs

clients agrairan. La instrumentació adopta contarevolucions i rellotge de quars. Els vidres elèctrics i el tancament centralitzat de les portes són ja una norma fins i tot en cotxes petits.

El germà francès

El Citroën AX Sport s'importa a Espanya en un nombre limitat d'unitats. Estèticament és bastant més atractiu gràcies al blanc integral que llueix externament. Porta un nou spoiler davanter amb llums de boira integrats i uns faldons laterals que donen més ecel·lència a la seva línia.

Malgrat la cilindrada inferior (1.294 cc.), s'aconsegueix més potència gràcies a l'adopció de dos carburadors en lloc del doble cos que porta el GT. Deu cavalls més que el GT a un règim sensiblement superior, 95 cavalls a 6.800 revolucions, el diferencia. Amb aquesta potència és sensiblement més ràpid. Arriba als 186 quilòmetres per hora i accelera de 0 a 100 en 9,2 segons. Tot això s'ha de pagar després a la gasolinera. Els consums són més alts que en l'Sport, malgrat la millorada aerodinàmica (0,33 cx).

El possible comprador haurà de valorar si l'escassa



diferència entre un i model l'altre són suficients per amortitzar l'elevada diferència de preu. L'AX Sport costa 1.690.112 pessetes matriculat, mentre que el GT, plantant cara a la competència, en val 1.299.812.

Els Citroën AX GT i Sport van dirigits a un sector del mercat compost per gent jove principalment. El primer d'ells és fet a Espanya, mentre que el segon és d'importació. En els dos casos el motor és d'avançada tecnologia. Només necessita passar la revisió cada 25.000 quilòmetres i fer-li el canvi d'oli cada 12.500 quilòmetres. Una de les característiques comunes a la resta de la gamma dels Citroën AX són les reduïdes dimensions de la part davantera.



ANA CORTÉS.



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 d'haver constància de la població del remitent, així com el domicili i el DNI. Poden ser

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

Gràcies per la
rosa i el diari

► Vull agrair la iniciativa dels taxistes i de l'Entitat Metropolitana dels Transports de regalar roses i un exemplar del Diari de Barcelona dissabte passat, dia de Sant Jordi. Certament, és un detall que honra tant els taxistes com la institució, perquè la tradició de la rosa per Sant Jordi i del llibre (en aquest cas un diari) és una de les més maques que conservem a Catalunya i, a més a més, contribueix a fer de Barcelona una ciutat més humana i cordial. Una altra vegada, moltes gràcies. Elena Gràcia Terrent/Barcelona.

Les arribades a
l'aeroport

► Em dirigeixo a aquest diari per aclarir un únic punt sobre les cues de taxistes a l'aeroport del Prat. S'ha parlat moltes vegades de la imatge negativa que donen als visitants tants cotxes esperant per agafar passatge, però en canvi no s'ha dit

res del nerviosisme que s'apodera dels viatgers quan surten de l'edifici i no troben cap taxi disponible.

Això acostuma a passar els diumenges, sobretot, a l'arribada dels últims vols carregats de gent cansada del viatge i amb ganes d'arribar a casa o a l'hotel. Com es pot evitar que

passi això? De quina manera es pot assegurar la continuïtat d'aquest servei fins a última hora de la nit?

En aquest aspecte, també haig de dir que seria bo que funcionés el tren especial de Renfe fins que hagués arribat l'últim vol. La resposta a les primeres qüestions la tenen els

mateixos taxistes i l'administració municipal. Els viatgers, per ara, només hem de procurar no posar-nos nerviosos quan arribem a l'aeroport i no trobem mitjans per arribar a Barcelona, i sobretot, no barallar-nos per agafar els vehicles disponibles. El passatger també ha de donar exemple. Eduard Giralt/Barcelona.

La taxi-card,
fent rodolins

► Aporto unes quantes idees per promocionar la taxi-card entre els professionals del taxi: "Taxi-card, seguretat/ taxi-card, comoditat/ Una carrera amb taxi-card, diners al banc amb seguretat/ Família feliç i amb seguretat després que cobrem amb taxi-card/ Qui fa més carreres a la ciutat és que fa carreres amb taxi-card/ Quina comoditat quan paguen amb taxi-card/ Vaig segur per la vida, amb la taxi-card cada dia/ Pau i seguretat amb la taxi-card. Cordialment a tot l'equip. Esteban Vilas Adell/Barcelona.

EL RODAMÓN: L'aire del Carib

Uns especialistes a
vendre cigars havans

El sentit de l'olfacte és el que automàticament comença a funcionar quan una persona arriba a l'Havana. A les olors que la calor del Carib fa dependre, s'ha d'afegir l'olor de la gasolina d'importació soviètica que fan servir tots els vehicles cubans, fins i tot els taxis. Taxis que a l'aeroport internacional José Martí esperen impacients que les maletes arribin a la terminal de passatgers, operació que pot durar més d'una hora, per començar una llarga disputa pels viatgers. Els taxistes que hi ha a l'aeroport són els que fan l'últim intent per fer el mínim de carreres diàries que fixa l'Estat. Perquè a Cuba, com a la majoria dels països socialistes, els taxis són propietat de l'Estat.

Els taxis cubans són el típic Lada de fabricació soviètica, una còpia idèntica dels Fiat o Seat 124 que circulaven fins fa uns anys pels nostres carrers, malgrat que també hi ha models molt més antics de fabricació nord-americana. Durant el trajecte entre l'aero-

port i el destí final del viatger, que acostuma a ser un hotel, el taxista no podrà resistir la temptació d'interrogar-nos sobre la nostra procedència.

Aquest és el pas previ perquè el taxista acabi explicant-nos la seva vida, ens proposi fer el canvi de dòlars per pesos cubans a la cotització del mercat negre, ens vengui Cohibas molt més barats que a qualsevol lloc, ens parli de les excel·lències de les dones cubanes, ens recomani anar al Tropicana o bé ens proposi provar l'indescriptible i inimitable rom cubà.

El sou mig d'un taxista cubà oscil·la entre els 300 o 400 pesos cubans, una mica més de 20.000 pessetes. Aquest salari és fix i només està en funció del compliment del mínim de carreres que fixa l'Estat. Això vol dir que al migdia, quan el sol pica molt fort, o a última hora de la tarda és molt difícil trobar taxis que vulguin parar perquè tots han fet ja el mínim de carreres i es limiten a donar voltes esperant que arribi l'hora de plegar. Daniel Feixes

LA CARRERA

Viatge

La ciutat és sempre un projecte inacabat, una successió d'esborranys de ciutat, que queden o desapareixen en escriure l'esborrany següent. D'aquesta manera és capaç d'ofrir a la nostra memòria una trama temporal que s'afegeix a la trama espacial. L'espai es fa temps i memòria.

Agafó un taxi i em dirigeixo a la llibreria Tocs, on es discuteix sobre literatura i ciutat, la ciutat com a llibre o el llibre com a ciutat. Jo em dic que la nostra ciutat és actualment el mirall on es reflecteixen les nostres dèries i els narcisismes alliberats per una modernor que ens desitja guapos. Només cal fer un cop d'ull sobre les façanes maquillades de l'actual projecte *Barcelona, posa't guapa* i comprovar després en els altres noctàmbuls l'absoluta desaparició del vestit com a reflex ideològic. Per molt que la manca d'ideologia sempre comporti una ideologia, la de l'estètica *avant tout*, per exemple. El taxi també implica una forma de literatura, la literatura moderna de viatges. És el viatge interurbà, el transport funcional i ràpid, on el paisatge és decorat, col·lecció d'escenes i de racons fugaçment entrevistos, que tenen a penes la durada d'un fotograma. El nostre ull travessa boscos de semàfors i de cases. La ciutat és un decorat que ens travessa, un decorat que acarona la fràgil ploma dels animals lletraferits i urbans.

Blassa d'Abadies

Segons el carnet d'identitat el seu nom és Juan Carlos Sánchez. Per què va elegir el nom d'América?

En un principi va ser perquè a Barcelona hi havia molts dissenyadors amb el mateix cognom que jo. Aleshores la meva mare va visitar Espanya per primera vegada i vaig demanar-li el seu nom, ella es diu América Sánchez. Al principi no m'hi acostumava, perquè és un nom femení i molta gent creu que sóc una dona. Ara ja no m'importa què pensin.

—Ja fa 23 anys que América Sánchez va arribar a Barcelona; se sent català?

Totalment. Ara tinc 50 anys, la qual cosa vol dir que fa tants anys que visc aquí com a l'Argentina. Estic totalment integrat a la societat catalana.

—Darrerament s'escolta molt la frase "Dissenyes o treballes?" Què n'opina?

Em sembla molt cursi, en realitat no sé d'on ve. Em fa la impressió que és com un eslògan publicitari. Una vegada vaig escoltar a un dissenyador que deia: "A mi m'agrada el disseny perquè és un hobby molt ben pagat"; potser aquesta frase hi té alguna cosa a veure.

—Des dels ulls d'un dissenyador, es veuen les coses de manera diferent?

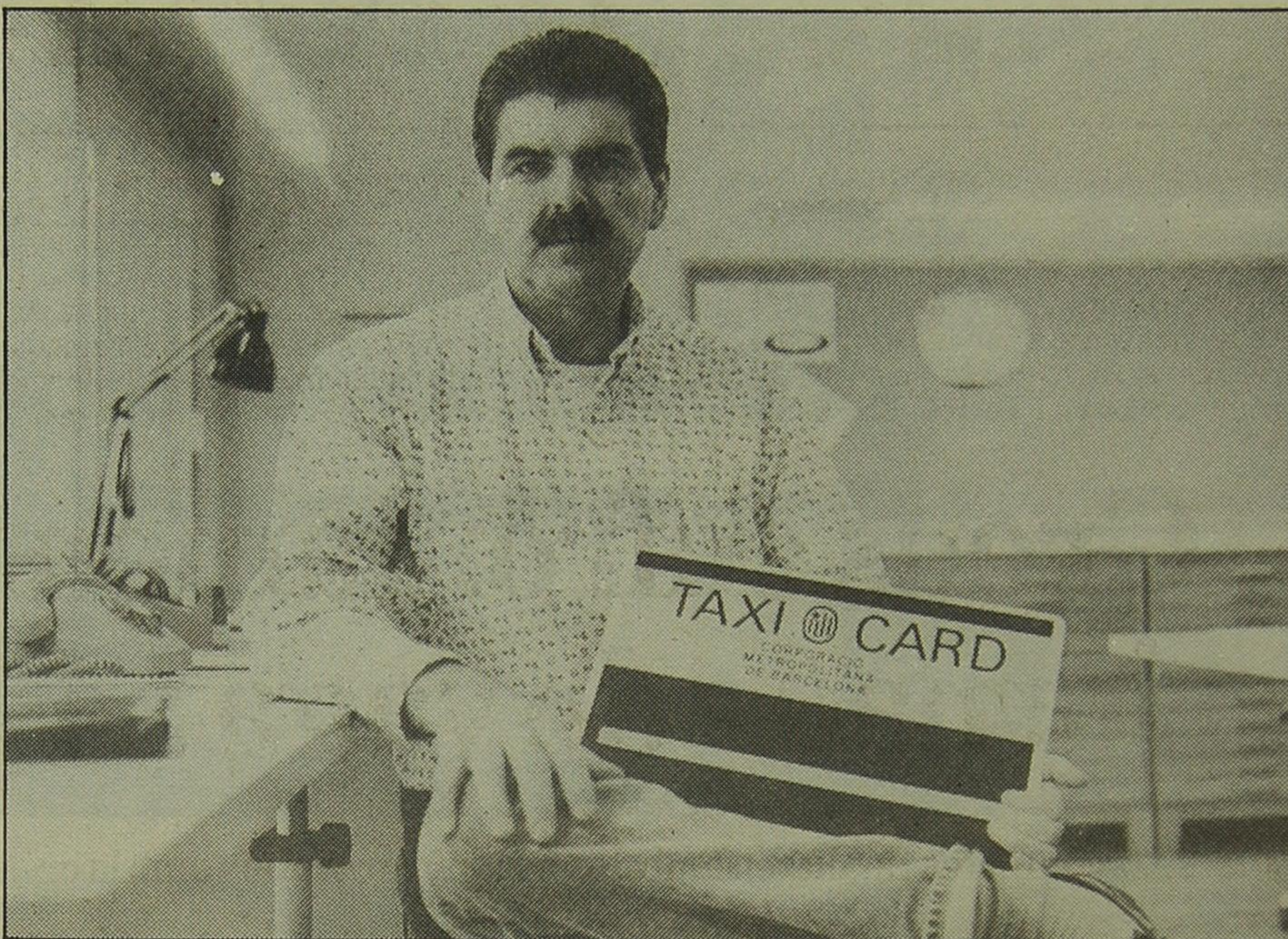
Cada persona veu les coses de manera diferent, és com un misteri. Evidentment, amb el disseny la ciutat es veu amb una òptica diferent, perquè es fa un treball d'observació. A mi, per exemple, m'interessa molt saber quina llum fa cada dia, m'agrada veure tota la informació penjada de la ciutat i tota la part arquitectònica.

—No creu que hi ha molta gent que s'ha apuntat al disseny?

Si. Aquesta professió està

El seu nom és Juan Carlos Sánchez, però tothom el coneix per América. Va néixer fa cinquanta anys a l'Argentina i es troba totalment integrat a la societat catalana. El seu disseny del logotip de la Barcelona'92 va contribuir a la candidatura d'una ciutat que estima i de la qual creu que els taxis són el símbol principal.

“Hi ha molt dissenyador de darrera hora”



América Sánchez

de moda i, per tant, hi ha molt dissenyador de darrera hora. Però crec que dins de qualsevol tasca hi ha gent bona i gent mediocre.”

—Vostè té una col·lecció de

taxis petits, en miniatura...

M'agradaria tenir-ne més dels que tinc, perquè és una cosa que m'agrada molt. El meu pare era taxista i tota la meua infància vaig estar molt

relacionat amb aquest sector.

Cada dia, quan venia de treballar, ens explicava els problemes del carrer, de la circulació... Vaig viure molt de prop el que és el taxi com a treball i

ara he volgut recuperar el seu significat. Continuament estic fent fotografies de taxis i, fins i tot, llegint llibres. A la col·lecció tinc taxis d'Àfrica, de Portugal, Buenos Aires...

—Què li sembla la distribució dels colors al taxi barceloní?

El color del taxi de Barcelona és el símbol més important de la ciutat, el més eloqüent. Jo sempre dic que és un símbol mòbil, són 11.000 trossos de pintura groga i negra que es mouen permanentment. No hi ha cap més símbol, ni Colom ni la Sagrada Família es poden comparar, com a símbol, al taxi. El color és perfecte, jo l'he estudiat a fons i m'he adonat que no es pot canviar la distribució dels colors, perquè és com un tauler d'escacs.

—El podria comparar amb el taxi d'alguna altra ciutat?

Quasi tots els taxis tenen dos colors. El de Lisboa té el sostre verd, el de Buenos Aires el té groc; però el sostre és molt diferent de la pintura de la porta. Des del punt de vista gràfic el més fort és el taxi de Barcelona. Fins i tot des del punt de vista heràldic, perquè sembla una bandera.

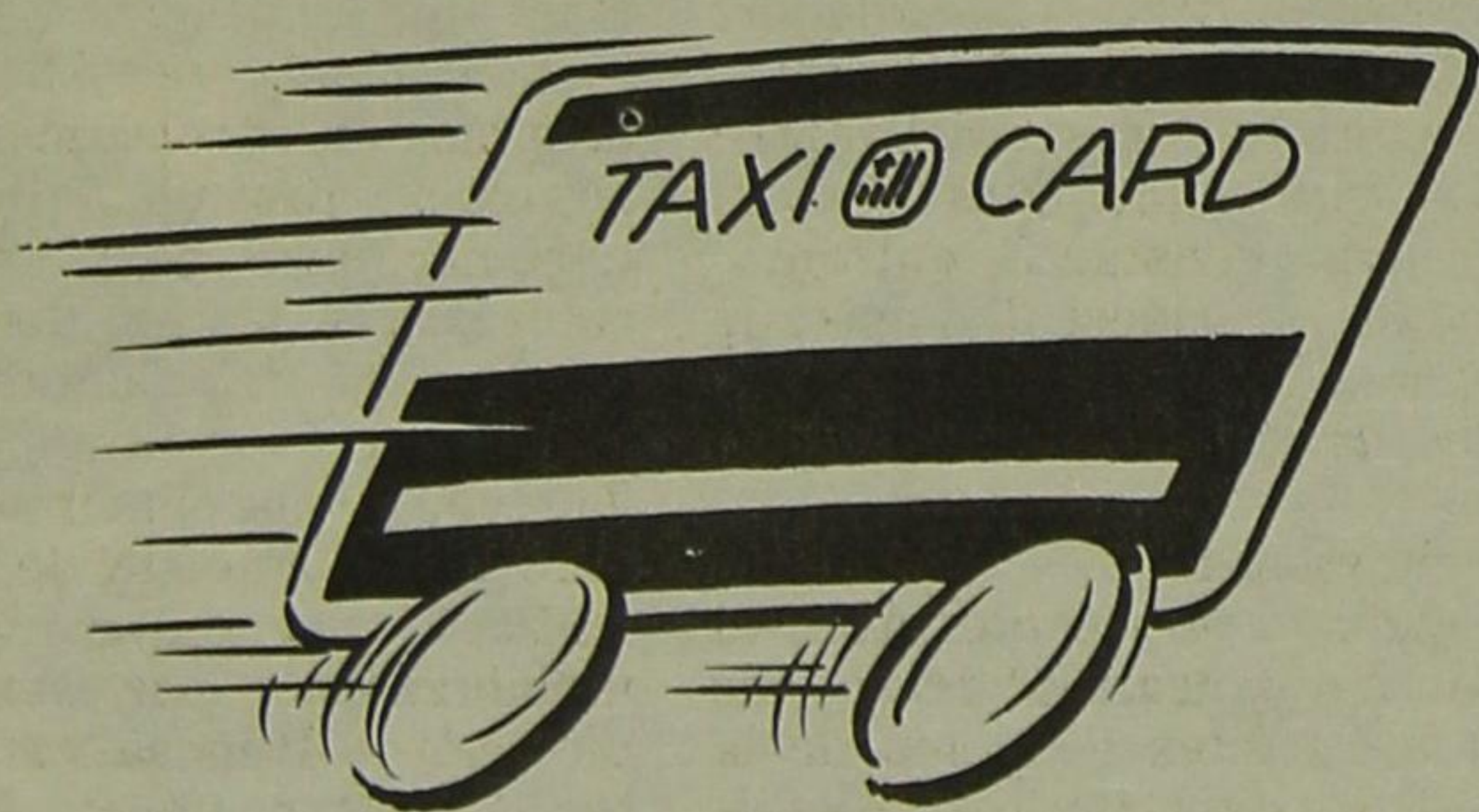
—Què és el que s'ha de tenir per ser un bon dissenyador?

S'ha de ser molt obert i, per sobre de tot, ser curiós. S'ha d'aprendre a observar i tenir passió, vocació, estimar la professió.

—Què el va impulsar a convertir-se en dissenyador?

Al principi dibuixava còmics i a poc a poc m'hi vaig anar introduint. Es tracta d'una professió que t'obliga a estar al dia, estar informat. Això va ser el que em va entusiasmar al principi.

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



BCC BARCELONA CADENA CATALANA

La Via Ràpida

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

Rambles, 126 - Tel. 318 0870 - 08002 BARCELONA

I recordi, cada dijous, en el Brusi

DIARI DEL TAXI

“Jaquetes grogues”: els àngels del turista a Barcelona

Des del mes de juny de l'any passat es pot veure a l'aeroport del Prat un servei d'ajuda i orientació als turistes que arriben a Barcelona per via aèria. Una sèrie de funcionaris metropolitans, els populars *jaquetes grogues*, informen els ciutadans dels viatges en taxi. Aquests professionals, vestits de groc i negre, es dirigeixen a l'usuari en l'idioma que entenen i amb aquestes paraules: “Benvinguts al Servei del Taxi de Barcelona i Àrea Metropolitana. Estem a la seva disposició per orientar i ajudar”.

Aquest servei funciona des de l'arribada del primer vol fins al darrer, aproximadament entre les 9 del matí i les 11 de la nit. Segons ha manifestat al *Diari del Taxi* un dels anomenats *jaquetes grogues*, l'usuari agraeix aquesta rebuda en una ciutat que no és la seva i de la qual generalment desconeix els costums i l'idioma. El personal especialitzat en la informació del taxi parla, com a mínim, dos idiomes estrangers, el francès i l'anglès. D'aquesta manera s'aconsegueix que el turista conegui els avantatges del viatge en taxi i quins són els seus drets d'usuari.

Més facilitats

Una de les seves missions és aconseguir més ordre a la parada de taxis de l'aeroport i evitar que es produeixin conflictes entre taxistes i usuaris. Segons un portaveu de l'Entitat



L'estand informatiu és a la sortida dels vols internacionals

Metropolitana del Transport (EMT), l'actuació d'aquest servei ha influït en l'augment de les carreres i els usuaris s'han beneficiat de la comoditat del taxi. Els membres d'aquest servei entreguen als visitants que acaben d'arribar a la ciutat

un full orientatiu amb un mapa en què s'informa dels preus aproximats d'alguns viatges. En cas que al final del trajecte el preu demanat a l'usuari sigui més alt del previst —per motius de circulació— el mateix taxista facilita un rebut al viatger per

justificar el presumible increment i per facilitar qualsevol reclamació per part de l'usuari. Les fonts citades han assenyalat que després d'onze mesos de la posada en funcionament dels *jaquetes grogues* s'han canalitzat nombrosos viatges

turístics per Barcelona, la Costa Brava i, fins i tot, fora de Catalunya. Segons el mateix portaveu, la mitjana de viatges a la parada internacional de l'aeroport del Prat és de 1.100 diàries, xifra que s'espera que vagi en augment, a causa del ressò mundial que ha tingut Barcelona després de la seva nominació com a seu dels Jocs Olímpics del 1992.

Experiències positives

Un dels objectius de l'EMT és aconseguir que cada vegada siguin menys els ciutadans que hagin de desplaçar-se amb el seu vehicle particular fins a l'aeroport, per aconseguir que d'aquesta manera tant l'usuari com el taxista en surtin beneficiats.

Els membres d'aquest servei han tingut, fins ara, experiències molt positives. Han solucionat problemes d'entornament, a causa de l'idioma, entre l'usuari i el professional del taxi. Han orientat el turista en el coneixement de la ciutat i han potenciat el taxista en la seva funció de cicerone de Barcelona.

El servei es va crear, en un principi, perquè funcionés únicament durant la temporada d'estiu, època en què l'afluència de visitants augmenta considerablement. A causa de la tasca que han realitzat fins ara, aquest servei ha continuat durant tot l'hivern i, segons l'EMT, està previst que continuï indefinidament.

TELÈFONS A MÀ

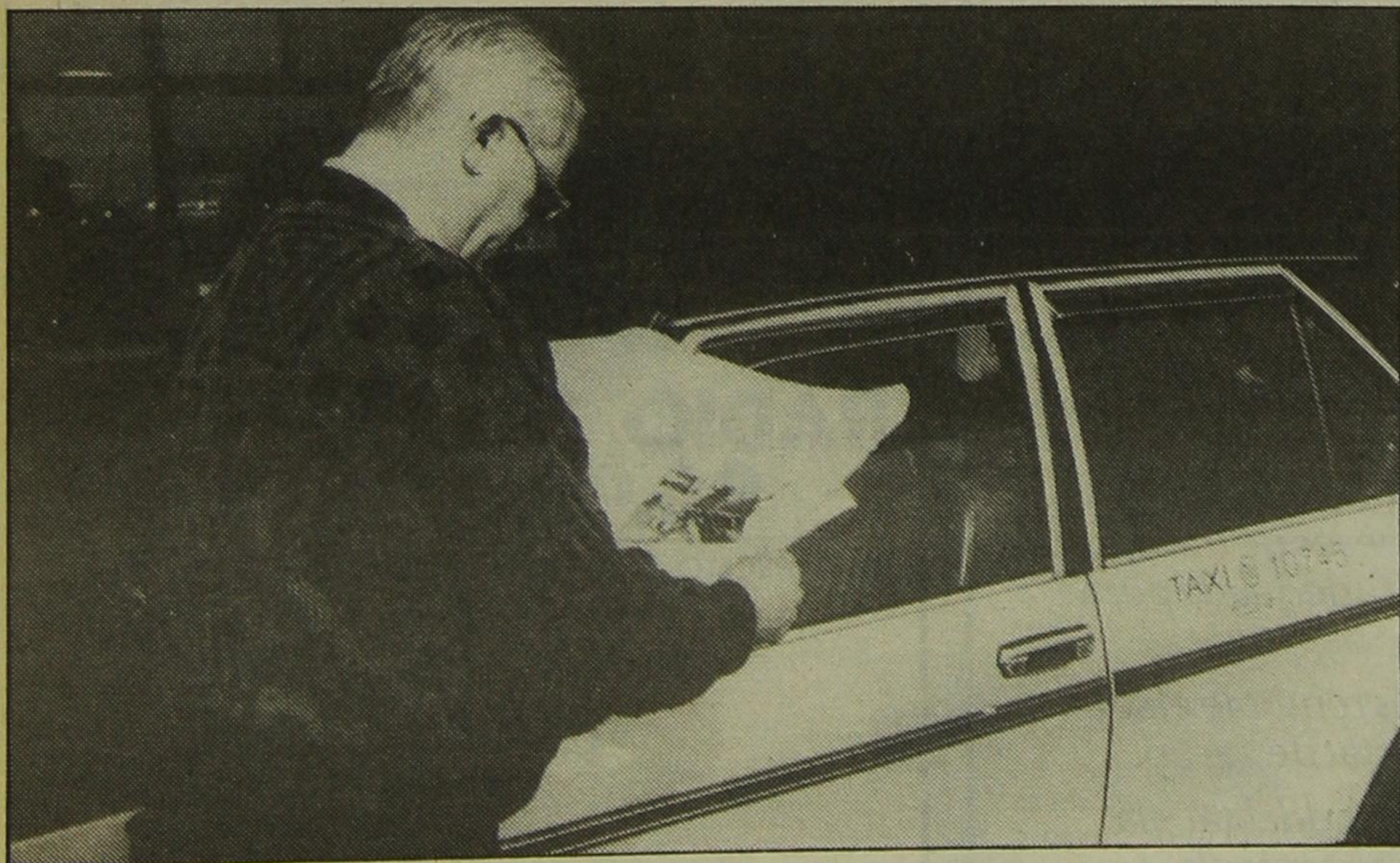
Informació a l'usuari

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 de la 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
Tren a l'aeroport:	379.00.00
Ibèria:	301.92.93
Port de Barcelona:	318.87.50
Patronat de Turisme:	215.44.77
Transmediterrànea:	319.82.12
Oficina Olímpica:	432.19.92
Real Automòbil Club:	200.33.11

El servei del taxi té quatre tipus de suplement establerts. Les entrades i sortides a l'aeroport tenen un suplement de 150 pessetes.

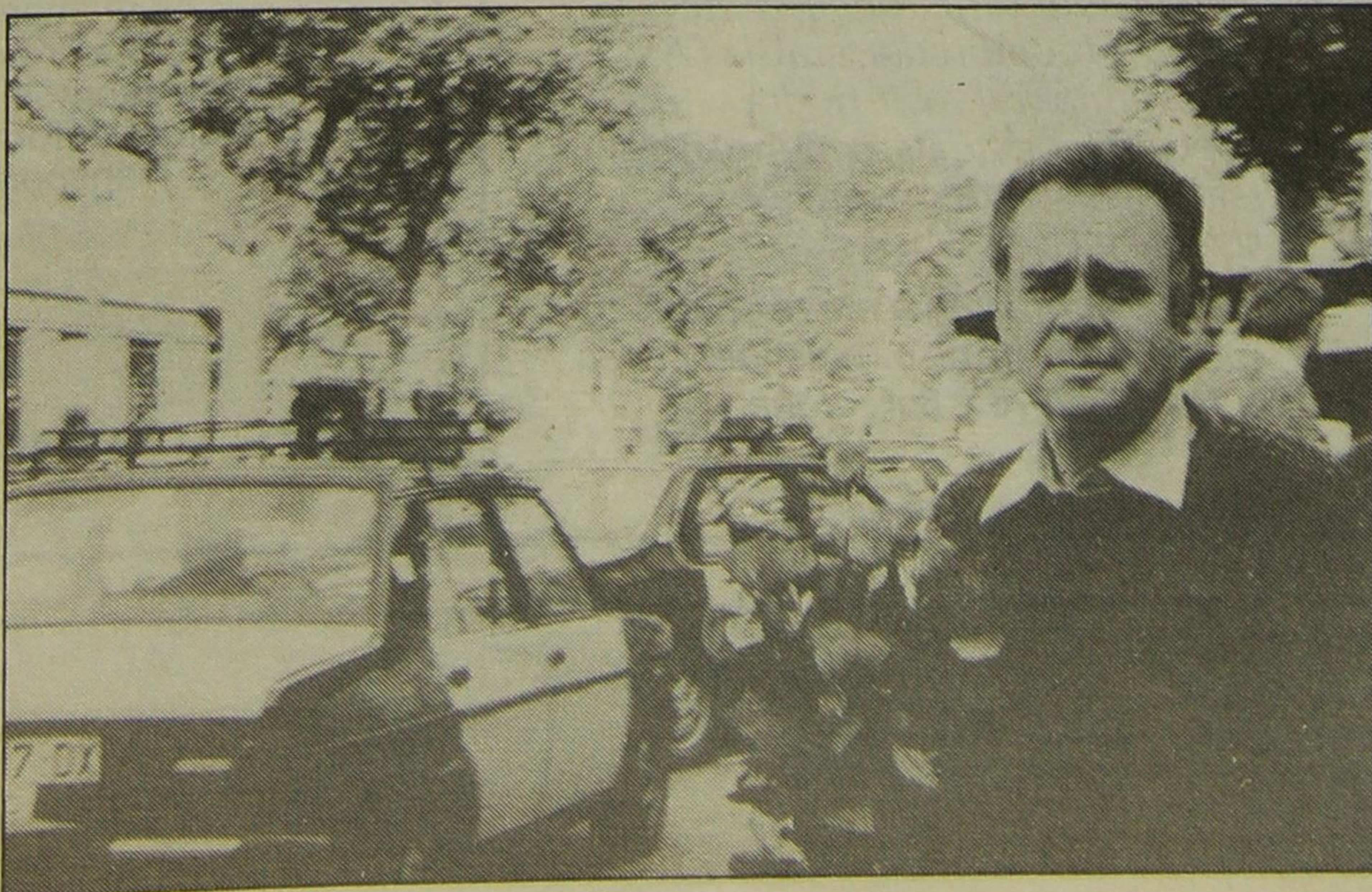
Les entrades i sortides a les estacions de ferrocarril tenen un suplement de 55 pessetes. Les maletes i paquets que tenen un volum superior a 55x35x35 centímetres paguen un suplement de 40 pessetes. Aquesta quantitat també es paga pels animals, però el taxista té llibertat per admetre'ls o no.

EL BRUSI VA FER PARELLA AMB LES ROSES

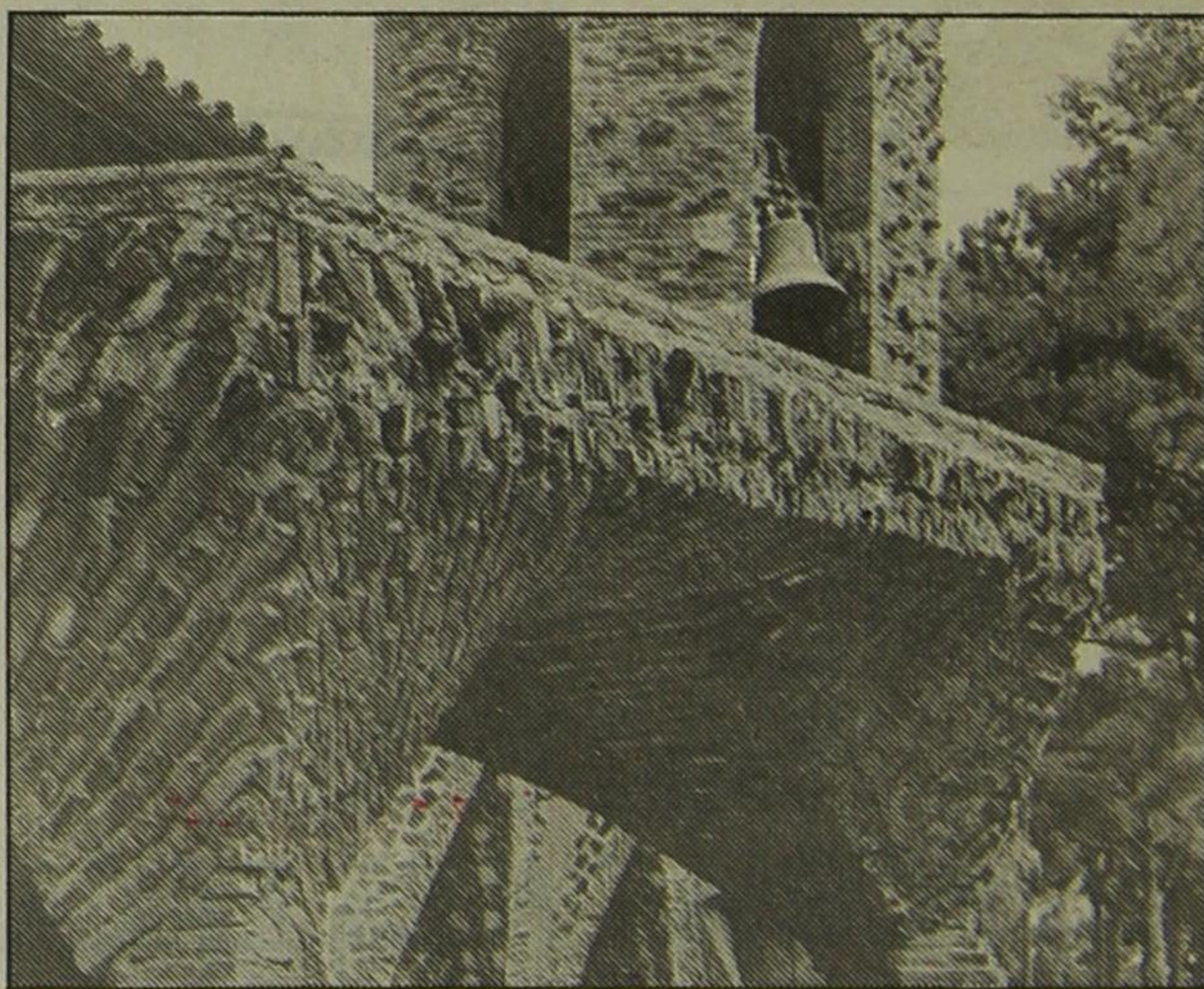


En poques hores es van repartir els 25.000 exemplars del *DdB*. Mentre cada taxista agafava el munt de diaris que li corresponia, els vianants de plaça Catalunya van començar-se a acostar a la parada de l'EMT, i molts van pensar que ells també en podien agafar. Bé, ningú es va quedar sense un exemplar del *Brusi*. La resta es va repartir entre els usuaris que al llarg del dia van utilitzar el taxi per desplaçar-se. Les cent mil poncelles de roses vermelles que es van repartir sota el lema *Per Sant Jordi, una rosa per tothom* s'havien acabat poc abans del migdia, i aquest èxit va fer pensar els responsables de la campanya que el nombre de roses (100.000) gairebé s'hauran de doblar l'any que ve.

◆ La iniciativa de l'Entitat Metropolitana del Transport i del col·lectiu de taxistes de l'àrea metropolitana de Barcelona de repartir entre els usuaris del servei roses i exemplars del *Diari de Barcelona per Sant Jordi* va ser tot un èxit. Entre les nou i les deu de dissabte, quan els més matiners baixaven a les Rambles per comprar la rosa més fresca i llegir la premsa del dia, centenars de taxistes van presentar-se a la cita de plaça Catalunya, on havien de recollir les roses i els exemplars del *Brusi*. Per aquesta diada s'havia tirat una edició especial de 25.000 exemplars del *Diari del Taxi*, que anaven inclosos dins de l'edició normal del *DdB*. A més de les roses, es regalaven diaris, que en aquest cas era el perfecte substitut del llibre.



EL PASSEIG DEL DIJOUS



Detall de la colònia Güell de Santa Coloma de Cervelló

Tot un dia a la colònia Güell

Per aquest dijous proposem una visita única a la colònia Güell de Santa Coloma de Cervelló, al límit amb Sant Boi de Llobregat, obra d'Antoni Gaudí. Sortint des del centre de Barcelona (plaça de Catalunya, per exemple) el viatge en taxi i en condicions normals de trànsit pot costar entre 1.400 i 1.600 pessetes. El centre de la colònia és l'antiga fàbrica de panes i teixits de cotó El Vapor Vell, que el comte Eusebi Güell i Bacigalupi va traslladar del barri de Sants a Santa Coloma de Cervelló amb la intenció de crear una petita comunitat obrera que tingués el seu

abast tot el necessari: des de vivendes pels treballadors fins a escoles i església. La distribució s'atribueix al col·laborador de Gaudí, Francesc Berenguer.

Ara la nau, l'obra més important del modernisme industrial, allotja diferents raons socials i està tancada al públic, però el visitant pot contemplar la cripta de l'església, on cada diumenge es casen alguna parella. La cripta, potser l'obra cabdal de l'arquitecte català, havia de coronar una església també de Gaudí, però mai la va construir. La visita té l'al·licient que la colònia està voltada per boscos i sempre és agraït caminar entremig dels arbres o aprofitar per fer un dia de pícnic.