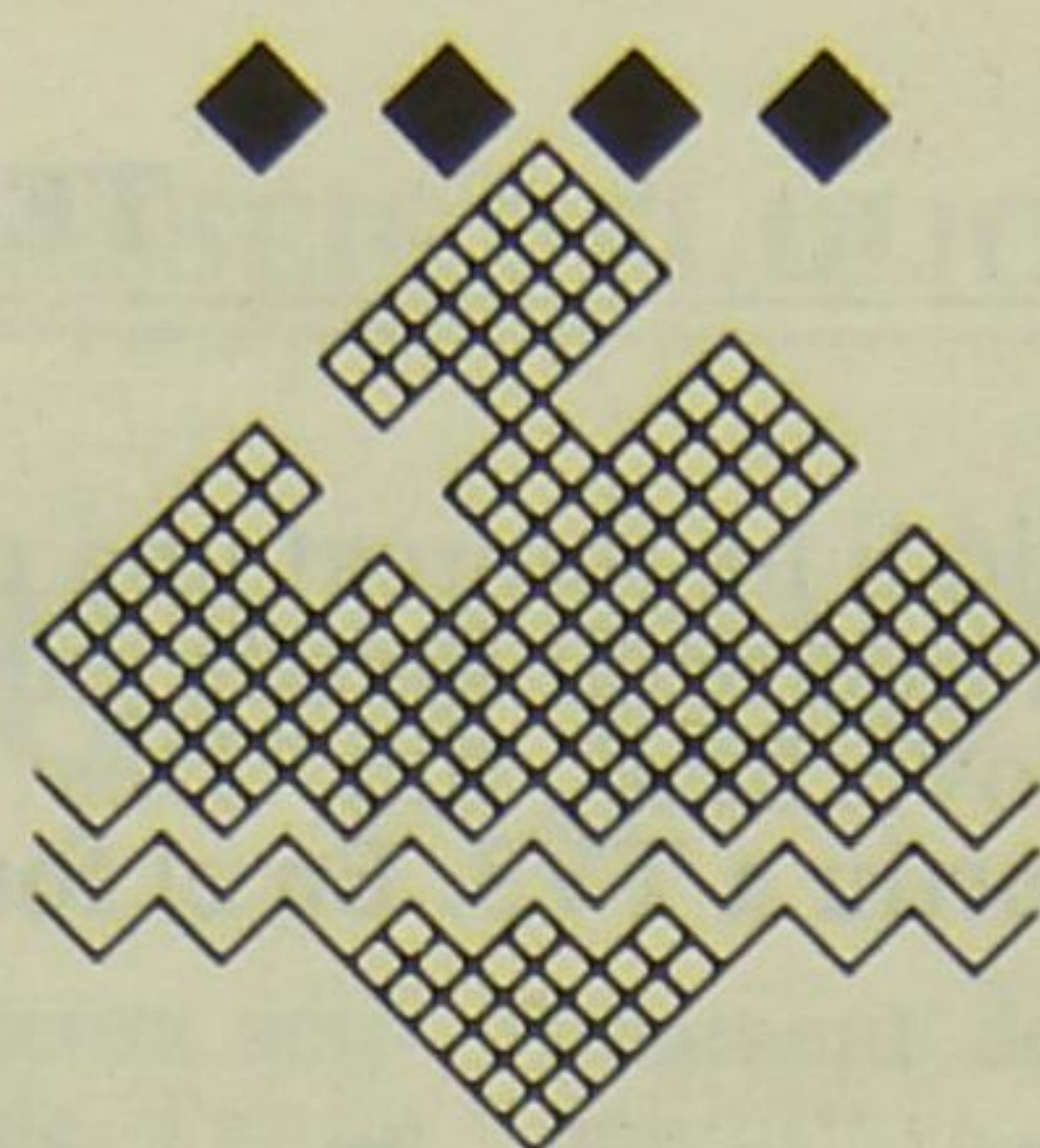
 Edita: Entitat Metropolitana del Transport

Número 0023



DIARI DEL TAXI

Vuit-cents taxis ja s'han posat guapos

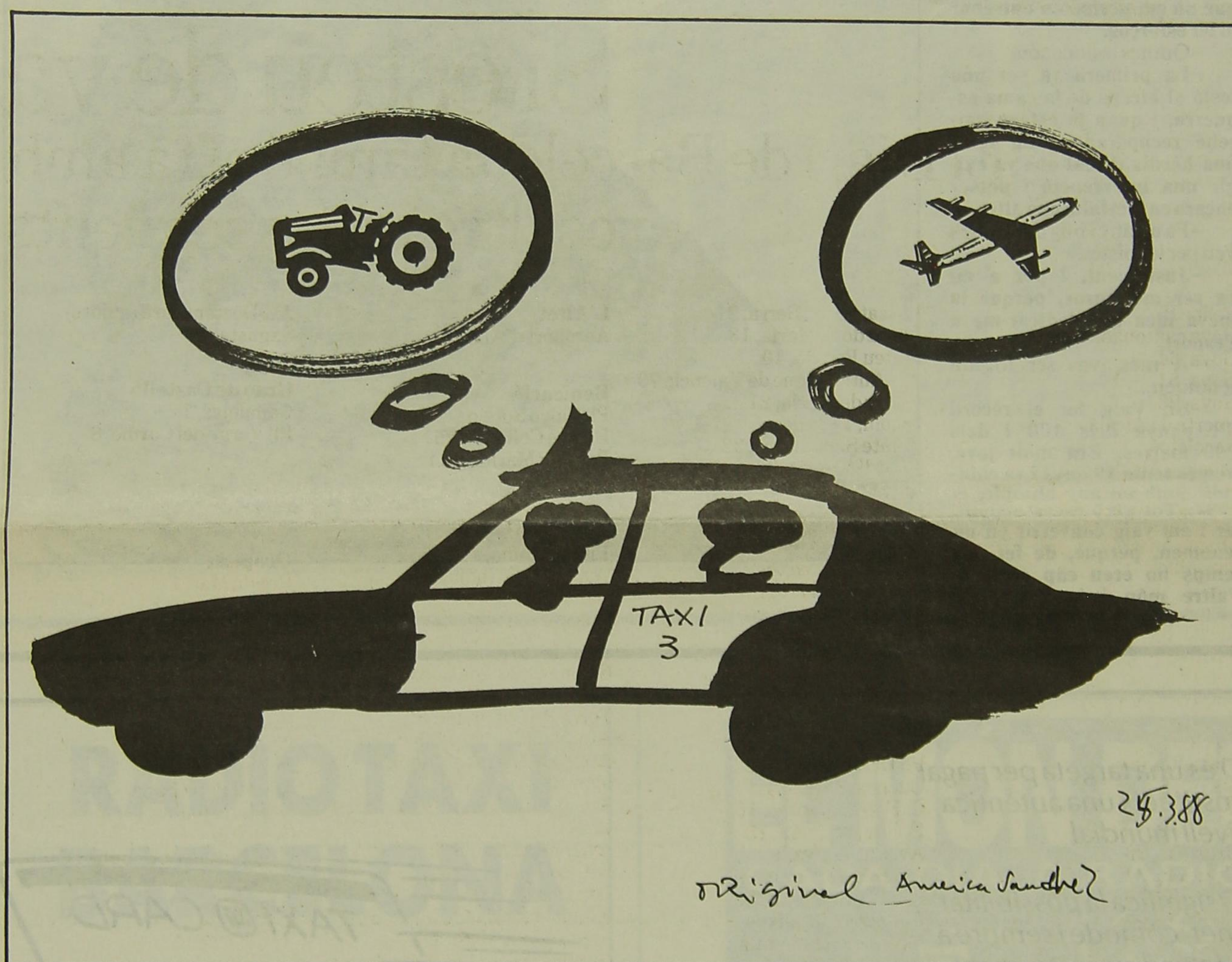
La majoria de les demandes són per instal·lar aire condicionat

Els taxis cobren les subvencions en el termini mínim d'una setmana

La campanya *Taxi, posa't guapo* ha complert els seus tres primers mesos ajustant-se plenament als objectius que s'havien traçat, a principis del mes de maig, l'Entitat Metropolitana del Transport i l'Ajuntament de Barcelona.

Fins al dia 31 de juliol, s'havien presentat 800 sol·licituds per acollir-se a les subvencions que les dues entitats donen per millorar l'aspecte del vehicle amb tres modificacions essencials: la recol·locació del taxímetre, la instal·lació d'aire condicionat i la instal·lació d'un dipòsit GLP.

D'aquestes sol·licituds, 320 corresponien a la instal·lació d'aire condicionat, 320 a la recol·locació de taxímetre, i 191 a la instal·lació del dipòsit GLP. Actualment, de les 800 demandes, se n'han satisfet 427 (recol·locació de taxímetre: 200; dipòsit GLP: 120; i aire condicionat: 107). Dels 427 taxistes que ja han fet les innovacions, 300 ja han cobrat (en el termini d'una setmana) les subven-



La campanya vol adequar el taxi a les demandes del nou segle

3.000 cotxes es beneficiaran de l'ajut de l'EMT i l'Ajuntament

Finalment, les subvencions per recol·locació del taxímetre cobreixen el 80 per cent de les despeses, és a dir, unes 5.000 pessetes.

Modernitzar el servei
La campanya *Taxi, posa't guapo*, que enllaça directament amb la campanya *Barcelona, posa't guapa*, té per objectiu actualitzar el servei de taxi a les necessitats de finals de segle. D'una banda, amb la instal·lació del dipòsit GLP, i el consegüent augment del consum de butà com a combustible en detriment de la gasolina i el gas-oil, es vol aconseguir una disminució de la contaminació atmosfèrica i de les despeses per combustible del taxista. D'altra banda, la instal·lació d'aire condicionat i la recol·locació del taxímetre intenten millorar la comoditat de l'usuari del servei del taxi. Una condició quasi necessària per adequar aquest servei ciutadà a les expectatives s'hi han posat davant la celebració, d'aquí a quatre anys, dels Jocs Olímpics a Barcelona.

cions que atorguen conjuntament l'Entitat Metropolitana del Transport i l'Ajuntament de Barcelona.

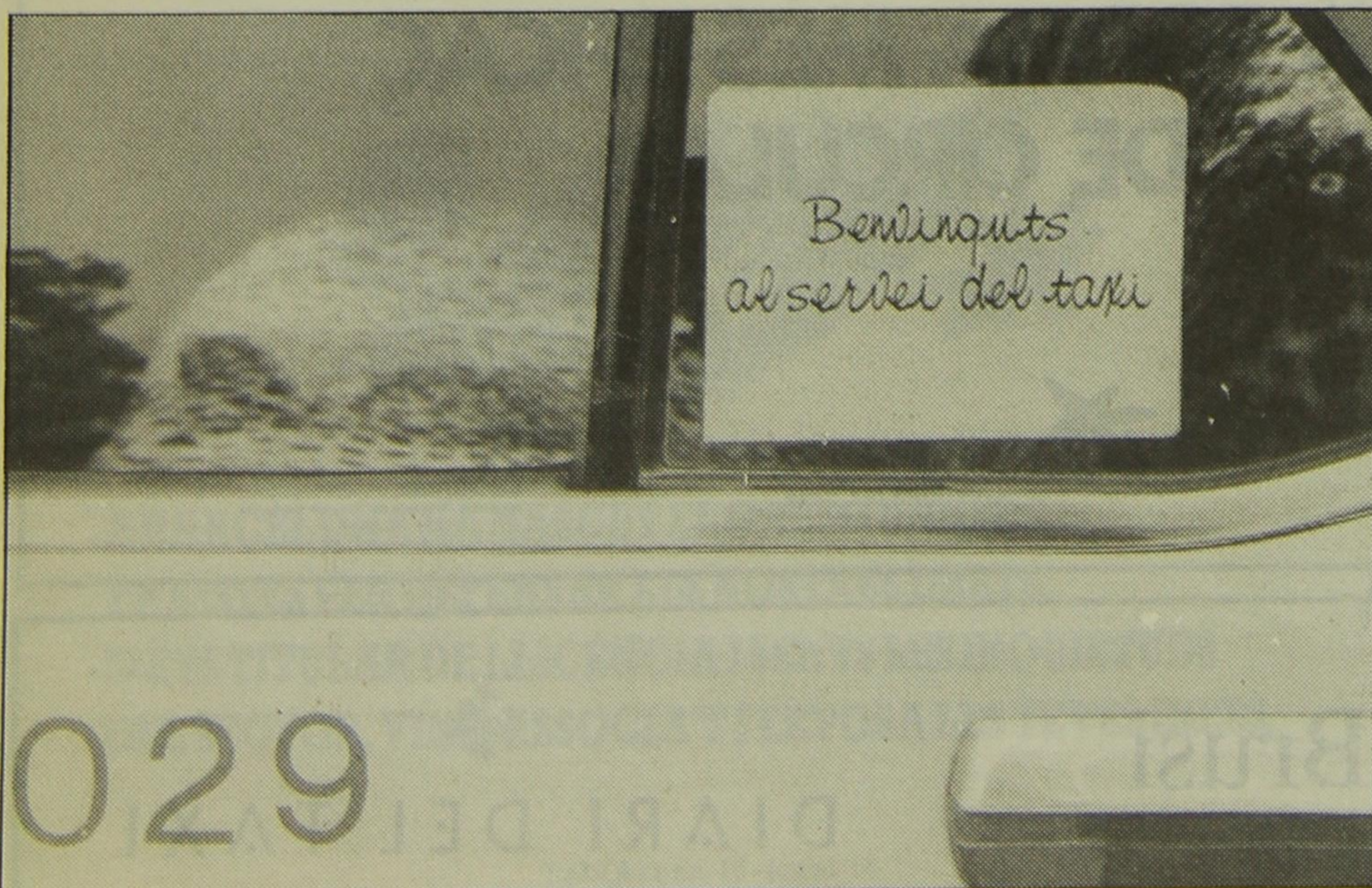
3.000 vehicles

El pressupost d'aquestes subvencions és de trenta milions de pessetes, donades a parts iguals per l'Entitat

Metropolitana del Transport i per l'Ajuntament de Barcelona. Amb aquests diners s'ha previst subvencionar 3.000 vehicles —comptant com a vehicle cada opció de modificació: és a dir, un vehicle pot accedir a les tres subvencions figurant com si fossin tres vehicles.

L'import econòmic de les subvencions per la instal·lació de l'aire condicionat varien segons la marca i les especificitats de cada model, i poden arribar a cobrir el 50 per cent de les despeses, al voltant de les 150.000 pessetes. La majoria de sol·licituds d'aquest tipus correspon-

nen a vehicles nous de trincaca. En el cas de la instal·lació d'un dipòsit GLP, la subvenció és del 50 per cent, unes 80.000 pessetes. La majoria dels vehicles que en demanen la instal·lació, concretament un 80 per cent, funcionaven abans amb butà.



La instal·lació d'aire condicionat i la recol·locació del taxímetre volen millorar la comoditat de l'usuari del taxi

LA CARRERA

"Rentrée"

Els trons i els llampecs comencen a minvar. El taxista xiula *Raindrops are falling on my head*. Em relaxo. Mentre recorrem els carrers sota la pluja penso que hi ha poques coses més agradables que disfrutar d'una tempesta des de darrera d'uns vidres.

De vegades, però, una tempesta no és només un esdeveniment meteorològic. Pensem que sí, com és el cas, la tempesta té lloc durant els últims dies d'agost, adquireix un caràcter social en marcar el final —la mort, en sentit estrictament climatològic— de l'estiu.

Hi ha qui diu que l'estiu evoca les vacances. De la mateixa manera, una tempesta a final del mes d'agost significa *rentrée* anticipada, inici de la temporada. És en aquests moments quan comença l'any no sabàtic, l'any urbà i asfaltenc determinat, no ja pel canvi de les estacions sinó per la invariable alternança del temps de lleure i la feina.

Ara el setembre ens espera amb la maleïda *rentrée* somrient, astuta i voltada de rutines i disposada a tot per tal de tornar-nos a provocar les tensions que acabaran amb les nostres cervicals i els nostres millors projectes.

Ho comento al taxista malenconiosament i ell, amb somriure ple de malícia, em contesta que ell se'n va a Grècia tot el setembre. Pur afany de contradicció.

Tere Rioné és discreta i amable. La televisió li ha reforçat una popularitat que ja tenia, encara que confessa que no li agrada gaire. "No sóc una persona especialment extrovertida" diu. Des de principi d'estiu presenta un programa esportiu a TV3. En el fons,

és la manera de continuar en el món de l'esport. Perquè aquesta atleta, que ha sigut rècord d'Espanya dels 100 i els 200 metres, va veure com acabava el seu futur esportiu a causa de les lesions. Després es va allunyar lentament de les competicions d'èlite.

Com va l'estiu? Aquest any sembla que no hi ha vacances per Tere Rioné.

—Estic amb el programa de TV3 que preparem de dilluns a dijous i això només em deixa lliure els caps de setmana. M'hauré de conformar amb els caps de setmana més llargs del normal i prou. Quan puc vaig cap a les illes. Menorca, Eivissa... Però de vacances res.

—El programa t'ocupa bastant però tu ets bàsicament una esportista. Ja no el practiques?

—Bé, que més voldria, però he sofert dues lesions que no em permeten entrenar ni fer esforços.

—Quines lesions són?

—La primera va ser una lesió al bíceps de la cama esquerra, i quan ja estava gairebé recuperada, vaig tenir una hèrnia discal que va exigir una intervenció i potser encara en faci falta una altra.

—Fa un any i mig que no se't veu per les pistes.

—Justament, i per a mi va ser molt gros, perquè la meua idea era dedicar-me a l'esport.

—A més, vas ser tot un fenomen...

—Sí. Vaig fer el rècord d'Espanya dels 100 i dels 200 metres. Era molt jove, només tenia 19 anys i va coincidir amb un any olímpic, el 1984. Tot això es va acumular i em vaig convertir en un fenomen, perquè, de fet, els temps no eren cap cosa de l'altre món i ja han estat

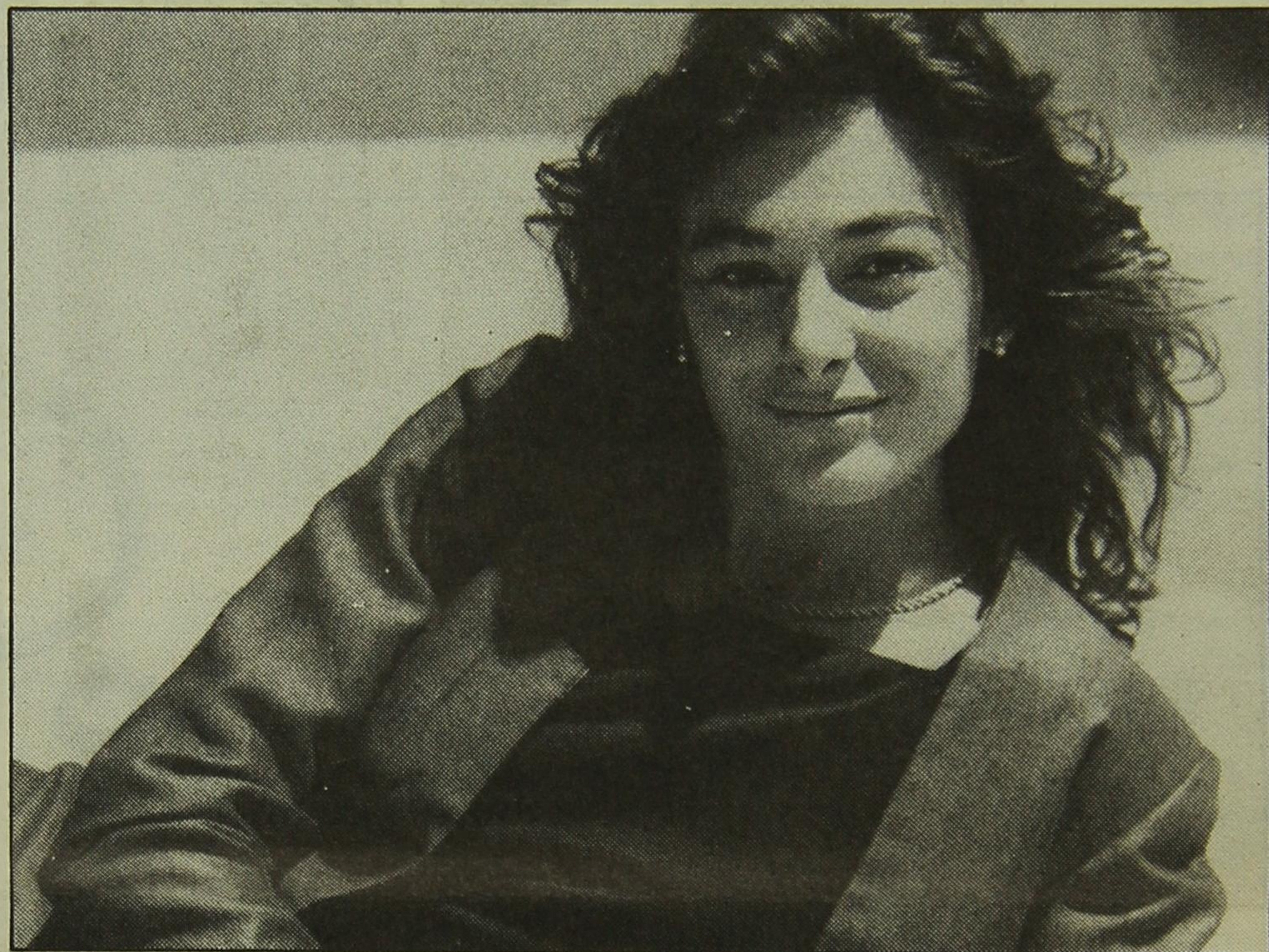
superats a Espanya. És clar que ara ja hi ha moltes més dones que s'entrenen que no pas fa quatre anys.

—Aquest any és també any olímpic. T'enyores?

—I tant. La meua experiència va ser fabulosa. Vaig

estar amb gent que admirava molt. Vaig obtenir el lloc 18 i tot plegat va ser molt positiu. Aquest any participaré amb

"Faré de comentarista dels Jocs de Seül a TV3"



Tere Rioné

comentarista a la televisió.

—Sembla que la televisió t'interessa molt.

—Bé mira, quan vaig tenir les lesions la meua vida va canviar. Havia de fer altres coses i em vaig trobar que les dues cadenes de televisió buscaven gent per fer programes esportius. Vaig fer les proves i al final em va interessar més TV3. De moment estic en aquest programa i ja veurem. Ningú no m'ha parlat de res més.

—Diuen que ets com un bust parlant.

—Ah sí? Vaja. Home, pensa que estic començant i no tinc el medi per la mà. De moment em limito a fer el que faig i no depèn només de mi, segueixo les pautes de la directora i penso que, d'entrada, és millor així.

—Entre la televisió i la carrera de dret, portes una vida prou atafegada. Et deus veure obligada a agafar més d'un taxi, oi?

—Sí. Ara estic a quart de dret, més per mi que no pas per dedicar-m'hi, però el cert és que normalment vaig en moto. De tota manera sí que agafo taxis. I tant!

—I què en penses del servei a Barcelona?

—Jo crec que estem bastant ben servits. No trobo que hi hagi especials diferències amb altres grans ciutats. Molts em reconeixen. Sobre tot quan els demano que em portin cap a TV3. Es giren i és clar, fan comentaris.

Lluís Miquel Blanch

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 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



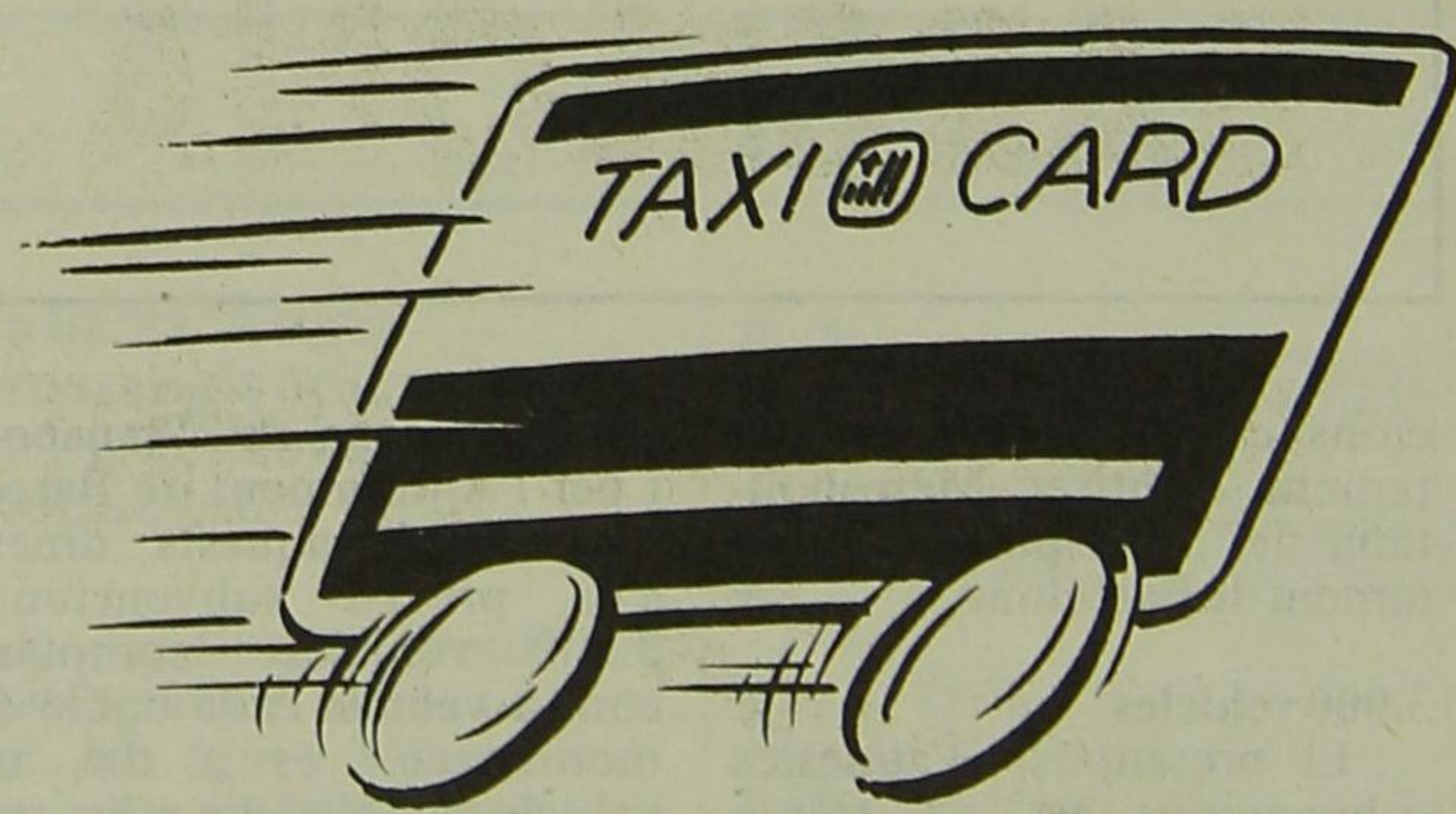
ENTITAT METROPOLITANA DEL TRANSPORT



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

EL PASSEIG DEL DIJOUS

La Barcelona jueva: el Call

U dels indrets més ignorats de Barcelona és el seu antic barri jueu, el Call o *aljama*. Situat al bell mig de la Ciutat Vella, s'hi pot arribar fàcilment des de qualsevol indret de la ciutat, només demanant al taxista que ens dugui a la plaça Catalunya. Un cop hi arribem, el nostre següent pas es baixar pel Portal de l'Àngel fins a arribar a la plaça Nova. Les antigues muralles romanes i medievals marquen el pas d'entrada a l'antic cor de la ciutat, el Mons Taber.

En arribar a la plaça Garriga Bachs, a la dreta, es troba el carrer de Sant Sever, que marca la frontera nord de l'antic call. Tres carrers perpendiculars marquen les antigues artèries d'aquest barri. El carrer de Sant Honorat, lloc d'esbarjo de l'opulència jueva del segle XIII, el carrer de Sant Domènec del Call, on es trobaven la sinagoga major i les escoles, i el carrer Banys Nous, que deu el seu nom als antics banys de purificació que hi van existir.

El carrer del Call

El teixit d'aquest peculiar barri es completa amb la baixada de Santa Eulàlia i l'Arc de Sant Ramon del Call, escenaris de les fires comercials de la Barcelona del 1200, el petit carreró

Marlet, el carrer Fruita i el carrer del Call, veritable boulevard del barri, tot just a la frontera sud de l'*aljama*.

Aquest carrer és el sím-

bol actual de la intensa activitat econòmica de l'antic barri jueu. Els estudiosos de la història es poden acostar al número 5 i contemplar un

fragment de la muralla que delimitava el recinte de l'*aljama*. En aquesta petita porció de ciutat, l'economia i la ciència van experimentar

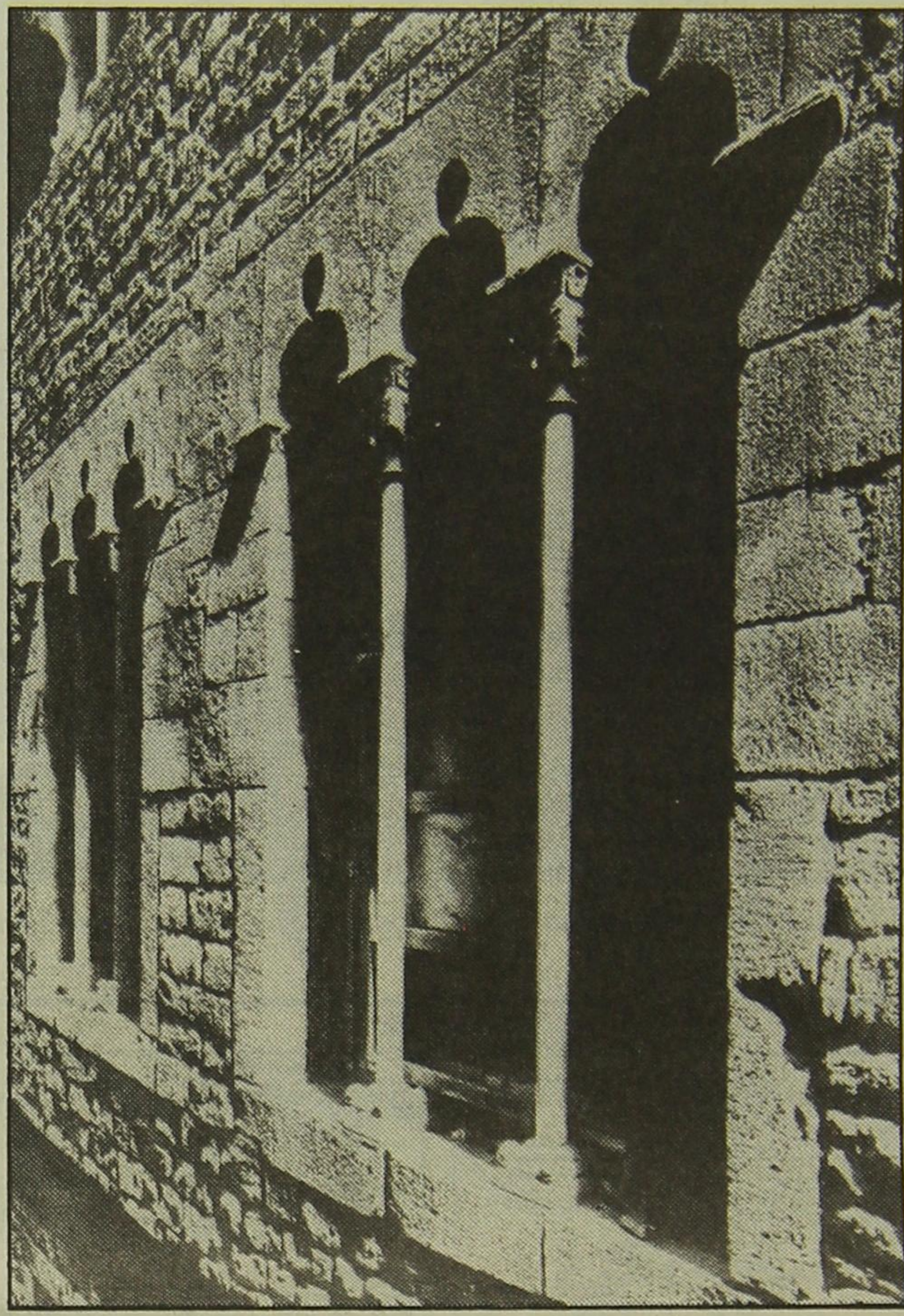
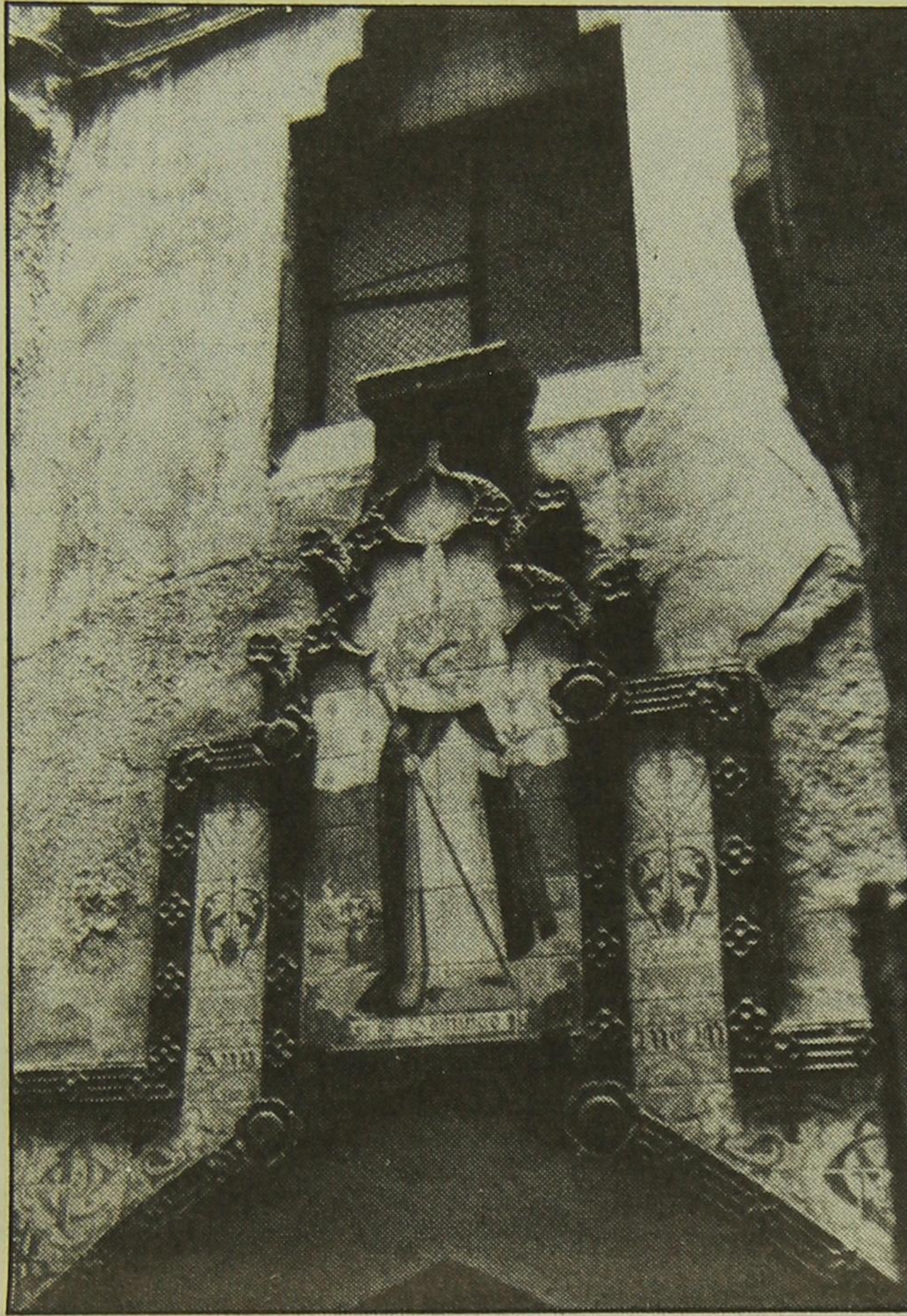
un creixement excepcional. La excel·lent organització gremial i administrativa de la comunitat jueva i la presència de humanistes com

Hasdai Crescas van fer que els comtes de Barcelona tractessin amb especial atenció aquesta comunitat.

Vuit segles després

El barri jueu va assolir el seu esplendor entre els segles XII i XIV, fins que, el 1391, el Consell de Cent va armar una tropa de mil homes perquè entressin al Call, un dels barris que, misteriosament, no havien patit, gairebé, els efectes de l'epidèmia de pesta que assolava la ciutat. El 1424, els jueus van ser expulsats definitivament del Call i el barri va ser ocupat íntegrament per cristians. Tot i això, vuit segles de domini cristià no han esborrat l'esperit que van donar els jueus al barri.

De la seva vida en aquest tros de ciutat n'han quedat diverses llegendes populars. Una d'elles atribueix la creació de l'escudella, el popular plat de la cuina catalana, als jueus. Una segona, no menys sorprenent, afirma que al Call hi va viure un tal Ben Jot, mestre de dansa, inventor de la jota, que va haver d'emigrar a València i a Aragó, on va arrelar fortament el ball que ell havia inventat. Avui, a prop del segle XXI, l'antic Call encara és una capsa de sorpreses permanent, amb mil i un racons encara per descobrir.



Uns finestrals del segle XIV al carrer Sant Domènec del Call recorden el passat gloriós d'aquest petit barri jueu

L'economia i la ciència hi van experimentar un gran creixement

L'any 1424, els cristians van expulsar els jueus del barri

RÀDIO TAXI BARCELONA

EL MILLOR TAXI AL SEU SERVEI



Tots amb Taxi-card

Tel. 300 38 11

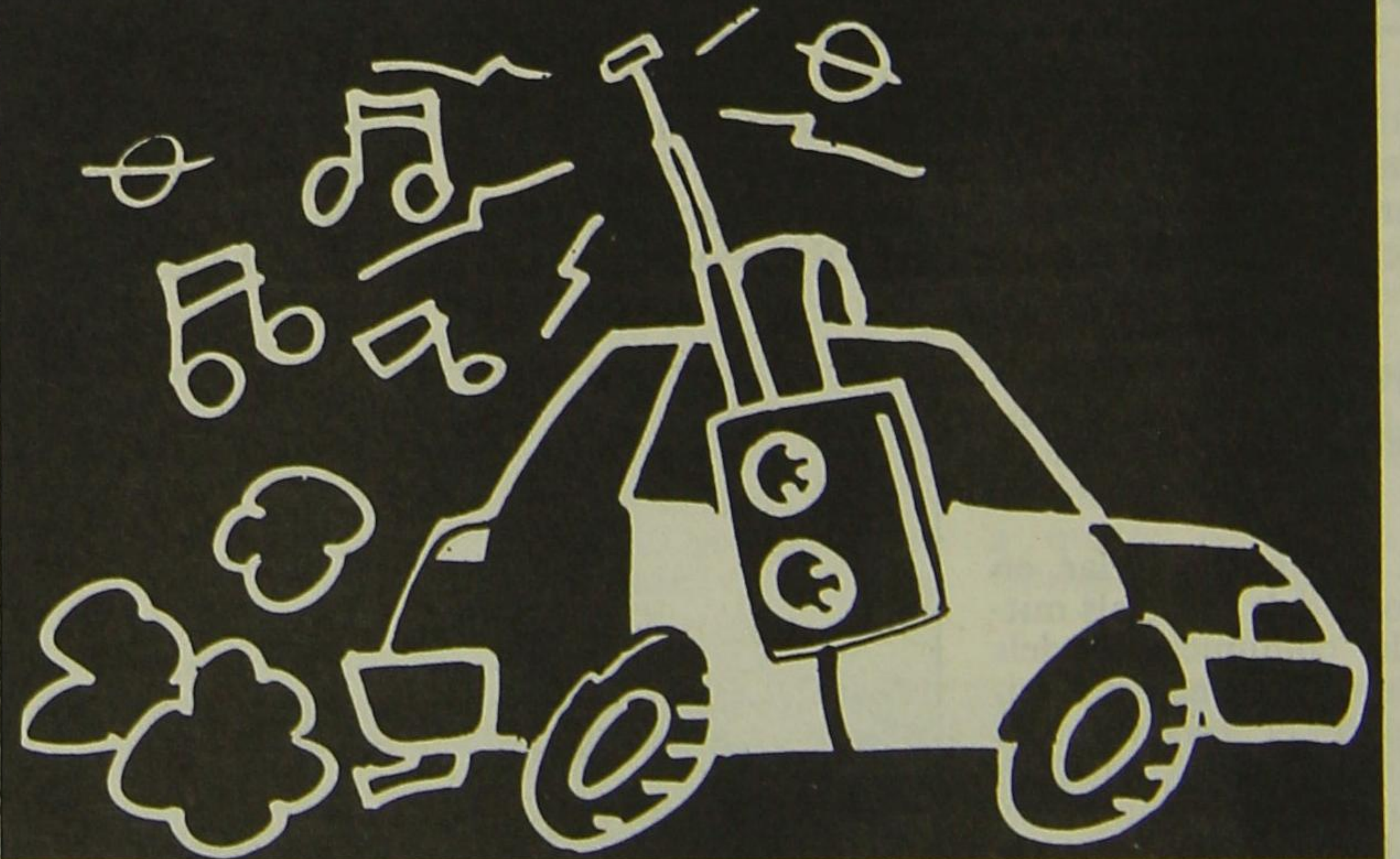


A BARCELONA HA NASCUT EL GREMI UNIÓ DE TAXISTES PER DEFENSAR ELS NOSTRES DRETS. SI ETS TITULAR DE LLICÈNCIA I SENTS LES INQUIETUDS DEL SECTOR, VINE, ASSOCIA'T I EXPOSA LES TEVES IDEES.

Rabí Rubén, 16 - local, 14
Telèfon 425 22 11 - 08004 Barcelona

EL MÓN DEL TAXI

CADA DIA A RÀDIO TRÀFIC



Tot sobre el Taxi i l'usuari. Informació en dies conflictius i aflluència en les parades. Ràdio Tràfic posa el món del Taxi al seu abast.



Butlletins del Taxi
Cada dia a les 12,15 i 17,15 h.



MOTOR: Nissan Sunny GTI

El luxe japonès

Nissan, el colós de la indústria automobilística japonesa, desembarca tota la seva artilleria pesant amb l'objectiu de conquerir el mercat del vehicle d'alt estandí, del turisme semiesportiu, en definitiva, de la injecció i les setze vàlvules. El Nissan Sunny GTI 16-V, tot i que se n'importaran molt pocs, a causa de les restriccions de imposades pel govern espanyol a la importació de productes japonesos, vol aconseguir els mateixos èxits que el seu company Bluebird.

Nissan, amb la presentació d'aquest model vol fer la batalla, al Volkswagen Golf, fins ara el colós d'aquest particular segment automobilístic. Tots dos cotxes, el Golf i el Sunny, són dos vehicles de grans prestacions esportives i de gran luxe. Tot i les seves similituds, cada un d'ells supera l'altre en un terreny molt específic.

El Golf és un cotxe d'una mecànica excel·lent però d'un acabat interior insuficient pel tipus de cotxe que és. Tot el contrari que el Sunny, un vehicle de prestacions mecàniques discutibles, però d'un acabat exterior i, sobretot, interior, dignes d'elogi.

El Sunny GTI, cotxe de l'any al Japó, destaca pel seu completíssim equipament. Tancament centralitzat, aire

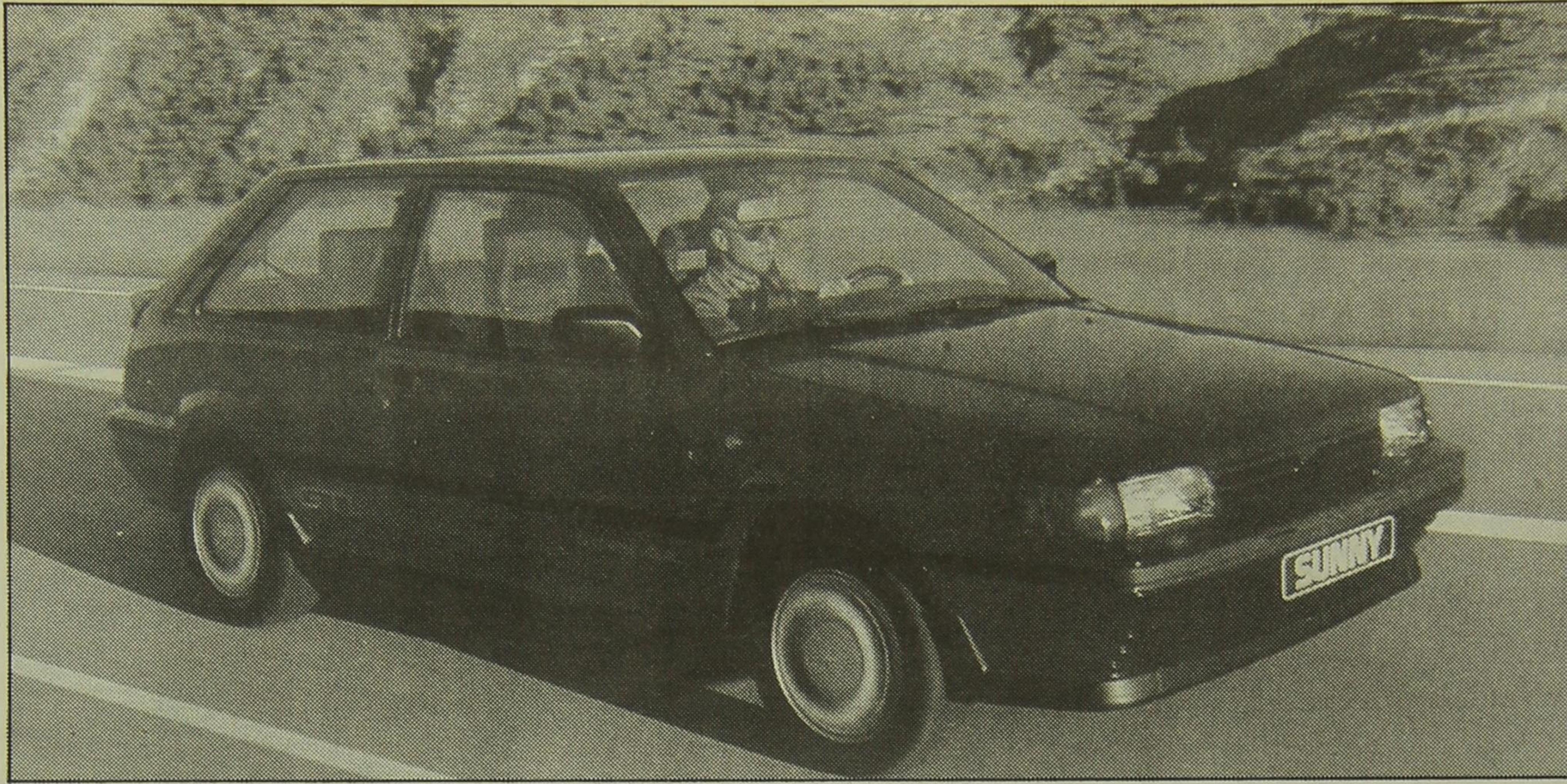
condicionat, servodirecció, voltant regulable, seients tipus *baquet*, llantes d'aliatge lleuger, etcètera. Tot inclòs de sèrie i per només

2.380.000 pessetes.

El Sunny té una línia que sovint barreja la imatge de cotxe esportiu amb la de berlina de turisme. Predomina,

però, la imatge esportiva, accentuada per les llantes, els faldons aerodinàmics i el petit aleró del darrera que duu, també de sèrie. L'inte-

rior tampoc desmereix la bona imatge global del vehicle. Un habitacle ampli, al qual s'accedeix a través de dues grans portes amb un



El Nissan Sunny combina la línia esportiva amb prestacions d'una berlina de gran luxe

angle d'obertura elevat, i en el qual poden viatjar, còmodament, quatre persones.

La mecànica és un dels punts més destacats del nou producte Nissan. El Sunny duu un motor de 1.598 centímetres cúbics i quatre vàlvules per cilindre que proporcionen una potència de 122 cavalls. L'alimentació per injecció i un sofisticat sistema d'encesca fan del Sunny un vehicle poc corrent. El control electrònic regula tota mena de paràmetres: injecció, obertura de vàlvules, ralenti... partint de la informació subministrada per diversos sensors que controlen la temperatura del motor, l'aire d'admissió, la posició de l'accelerador o la potència de desenvolupar pel motor en cada circumstància.

Aquest motor és molt eficaç però no pas agressiu. Aquesta manca de *nervi* es deu, entre d'altres factors, als dispositius electrònics que controlen la marxa del motor i al seu elevat pes, de més d'una tona. De totes maneres, amb el Sunny es pot anar lluny i de pressa, amb els seus 195 quilòmetres per hora de màxima. El seu comportament per carretera es destacable, amb bona estabilitat i suspensió, una frenada immillorable i un confort digne del vehicle de més alt estandí.



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.

Carreteres insegures

Sovint hem sentit parlar, en la majoria dels casos als mitjans de comunicació, dels presumptes conductors suïdes que fan de les seves a les carreteres a prop de Madrid. Fins ara, m'he cregut totalment les versions oficials que parlen d'uns conductors irresponsables, que després de beure molt, surten a la carretera amb la intenció de fer curses perilloses.

La setmana passada, però, vaig arribar a la conclusió que potser alguns d'aquests pilots no és més que una víctima de la deficient senyalització de les nostres carreteres.

El meu cas, si no hagués reaccionat ràpidament, podria haver sortit en tots els diaris com un exemple més de conductor suïcida. La veritat és que no ho sóc. Tot va succeir quan tornava de sopar de Sitges, per l'antic traçat de la C-246, cap a Cubelles.



A l'entrar a la recta final del nou traçat, la carretera antiga es divideix. Cada carril va per la seva banda, i fa un revolt molt tancat, on tornen a ajuntar-se, en un espai molt breu, tots

dos sentits. Bé, en aquest punt s'obren dues opcions al viatger, cap d'elles senyalitzada. Una porta directament al sentit contrari, i l'altra és la bona.

La manca de visibilitat

i la senyalització insuficient poden induir a més d'un error. Per aquest motiu demano a les autoritats pertinent que facin les modificacions necessàries perquè cap conductor s'equivoqui de camí i passi a ser un conductor suïcida sense voler. **Jaume Vilalta / Esplugues de Llobregat**

FED'ERRATES

◆ Els taxistes, d'acord amb el que ordena el reglament actual, tenen obligació de tenir canvi fins a 1.000 pessetes, i no fins a 500 pessetes, com s'afirmava erròniament en l'article escrit per Sussana Torres, membre del gabinet tècnic de l'Organització de Consumidors de Catalunya (OCUC), que va ser publicat la setmana passada en aquest mateix suplement.

EL RODAMÓN

Una carrera a Nova York

Si hi ha una ciutat del món on és fàcil reconèixer un taxi, aquesta és Nova York. El llampant color groc amb què es pinten les seves carrosseries és un distintiu infal·libre, ja que ningú més utilitza aquesta tonalitat per adornar els seus automòbils. Tan característic ha arribat a fer-se aquest color que la més gran companyia de la *Big Apple* es diu *Yellow Cab* (que vol dir alguna cosa semblant a companyia groga).

A Nova York, el taxi pot convertir-se en una eina insubstituïble pel turista que visita la ciutat. Si es paga entre tres persones, la tarifa del taxi no resulta gaire elevada. Tot, però, depèn de la distància, i no del temps. A Nova York, el taxímetre corre segons la distància i no pas pel temps que s'empra a fer el viatge.

Taxi i metro

La baixada de bandera costa més o menys com aquí (depèn del canvi) i per cada vuitena part de milla el

taxímetre marca 18 centaus.

Per distàncies curtes, o per moure's per un mateix barri, utilitzar el taxi no és massa aconsellable. L'*Underground* (metro) és molt més econòmic i et deixa a prop de tot arreu.

A la nit, però, el metro es converteix en un lloc perillós i el taxi és la millor manera d'acostar-se als llocs de moda de la ciutat. El taxi funciona també per fer distàncies llargues. De l'aeroport J.F. Kennedy al centre de Manhattan (més d'una hora de camí a través del barri de Queens), la tarifa puja a uns 30 dòlars.

Cal recordar que és obligatori donar propina al conductor del taxi. El conductor cobra molt poc per la seva feina i el seu sou real prové de les *tips*. L'import estàndard de la propina és un 15% de l'import total del viatge. La majoria de les vegades es paga de gust, ja que els conductors solen ser persones obertes amb els quals es fa fàcil conversar sobre els temes més diversos.