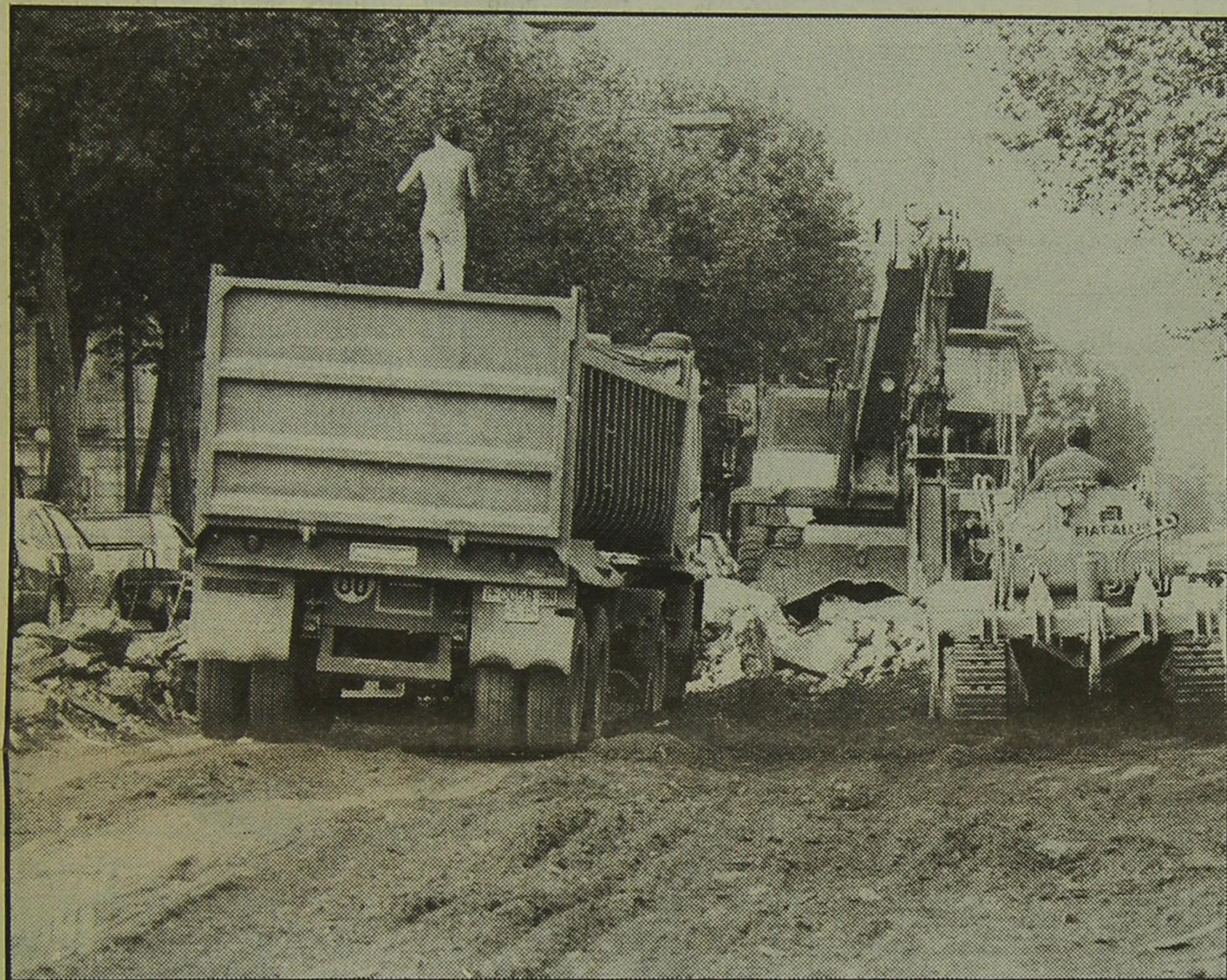


# DIARI DEL TAXI

## Barcelona posa al dia els seus carrers



Barcelona ha viscut sota les obres aquest estiu, una imatge que es repetirà sovint fins a l'any 1992

Barcelona ha posat la directa per aconseguir estar al dia en la important cita de l'any 1992, els Jocs Olímpics. Una de les assignatures pendents que encara té la ciutat és posar al dia tota la seva xarxa viària i els principals accessos al centre urbà per evitar els col·lapses circulatoris actuals. Aquest estiu s'han fet els primers passos, uns passos que no conclouran fins poc abans que s'iniciïn les Olimpíades del 1992.

Durant mesos de juliol i agost l'Ajuntament va decidir eradicar definitivament els rails dels tramvies. El sistema per fer-los desaparèixer va ser cobrir-los amb una capa d'asfalt. Aquestes obres van afectar principalment el carrer Casanova, al passeig Maragall, el carrer Diputació i la Gran Via.

### Renovació total

La Gran Via, però, a més de suprimir les vies, va veure com es renovava totalment el seu pis. Per aquest motiu, es va restringir la circulació i es van modificar els sentits de circulació dels seus laterals. La renovació total d'aquesta via es va efectuar perquè, segons els tècnics municipals, havia arribat al terme de la seva vida útil com a carril de circulació.

Una altra via que també va ser renovada, encara que de forma parcial, va ser el cinturó litoral, en direcció al Port. Per solucionar els problemes de trànsit es va obrir un itinerari alternatiu que

### Els carrers on hi haurà la Vila Olímpica estan tancats a la circulació

obligava a desviar-se per la Zona Franca i agafar la Gran Via per entrar a Barcelona.

El dia 6 de setembre, es van tancar a la circulació rodada els carrers que es

veuran afectats per la construcció de la Vila Olímpica. El pont metàl·lic de l'avinguda Icària va ser desmuntat i traslladat d'ubicació, prop del passeig Carles I, per con-

tinuar prestant servei a l'itinerari alternatiu previst per l'Ajuntament. Aquest itinerari obliga els cotxes en direcció al Poblenou a desviar-se per Marquès d'Argen-

tera, passeig de Circumval·lació, Wellington, Villena, passeig Carles I i Wad-Ras. L'itinerari des del Poblenou cap al Port és per Ramon Turró, Pujades,

Comerc, Marquès de l'Argentera i Moll de la Fusta.

Aquesta, però, no és l'única actuació municipal provocada per les obres olímpiques. El passeig Carles I s'està remodelant totalment, un cop suprimides les vies que el tallaven, i serà la sortida directa de la Vila Olímpica en direcció a la Sagrada Família. D'altra banda, està previst que comencin aviat les obres de prolongació de la Diagonal cap al Poblenou i també la construcció dels carrers que integraran el futur Poblenou olímpic.

### Obertura del segon cinturó

Aquesta zona de la ciutat, sens dubte la més afectada per les obres provocades pels Jocs Olímpics de l'any 1992, sofrirà un altre canvi: l'obertura de la continuació del cinturó litoral fins a enllaçar amb una de les futures potes del segon cinturó. Un segon cinturó que envoltarà la ciutat, rodejant-la per la part de muntanya. L'obertura dels túnels del Tibidabo, abans del 1992, que enllaçaran amb aquest cinturó, serà una de les obres cabdals pel futur del trànsit rodada a Barcelona.

El segon cinturó comportarà, a més de les obres de construcció, una actuació municipal per cobrir, parcialment, el traçat actual al seu pas per la barriada de Nou Barris, abans de convertir-se, sobre l'any 1992, en l'eix central de la circulació, ara quasi col·lapsada, de Barcelona.

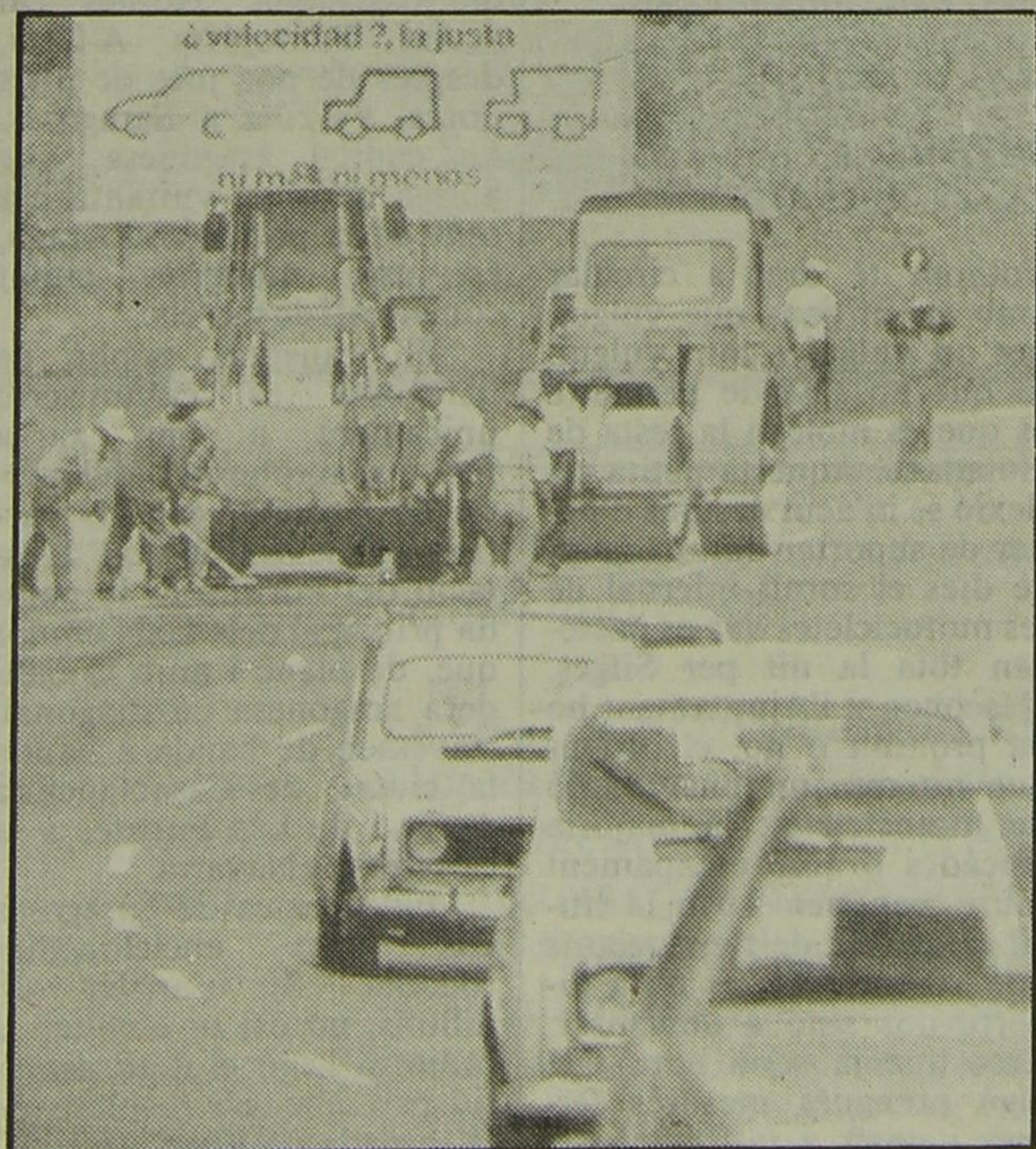
### A la recerca d'una nova xarxa viària

Les obres d'aquest estiu no s'han circumscrit estrictament als carrers barcelonins. A les principals carreteres del Principat també n'hi ha hagut i és previst que s'incrementin durant els mesos vinents. Catalunya comença a adequar, lentament i insuficientment encara, el seu sistema viari al nivell de la resta d'Europa.

Sens dubte, l'obra de més envergadura que actualment es realitza a Catalunya és la construcció de la futura autopista que ha d'enllaçar Terrassa amb Manresa. Aquesta nova autopista permetrà enllaçar ràpidament Barcelona amb la capital del Bages, i, en conseqüència, amb l'eix del Llobregat.

Un altre projecte, que haurà d'estar llest abans de 1990, és la construcció d'un desdoblament de la carretera nacional II a l'alçada de la collada dels Brucs. Aquest desdoblament s'inclou dintre del seguit d'obres que el MOPU i els governs autonòmics d'Aragó i Catalunya realitzen per arranjar la N-II a les seves necessitats de trànsit, amb l'objectiu de convertir-la en una autopista.

Hi ha també el projecte de construcció de l'autopista de Garraf, que hauria de facilitar la comunicació entre Barcelona i el Vendrell, evitant el pas per les costes de Garraf. Aquest projecte té, però, l'oposició de part dels municipis que travessa.



Les carreteres catalanes també estan d'obres

## ALFA ROMEO 164

## Un italià d'altres prestacions

La casa italiana Alfa Romeo presentarà el dia 29 de setembre el nou 164, un cotxe que apunta al sector més alt de la gamma de les berlines de luxe. El nou Alfa té unes característiques plenament esportives i serà aviat a la venda en motors de 148, 192 i 117 cavalls, per la versió turbo-diesel.

El 164 es distingeix externament pel seu espectacular i original disseny, fruit del sempre productiu estilista italià Pininfarina. El típic escut de la factoria transalpina al frontal no deixa dubte sobre la seva procedència.

## Esportiu pels quatre costats

L'aerodinàmica és bàsica en aquest nou model. L'alçada mínima des de terra és de només 12 centímetres, la qual cosa, si bé li ha d'assegurar una gran adherència circulant ràpid, el farà molt sensible a pisos en mal estat. Gràcies a l'absència d'elements que pertorbin el flux d'aire i els spoilers integrats, el coeficient de penetració és només de 0.305.

Tot això es tradueix en un gran silenci i confort durant els viatges. Altres característiques que hi contribueixen són els suports hidràulics del motor, la suspensió elàstica del comandament del canvi i els caputxons dels anclatges de

la part superior dels amortidors.

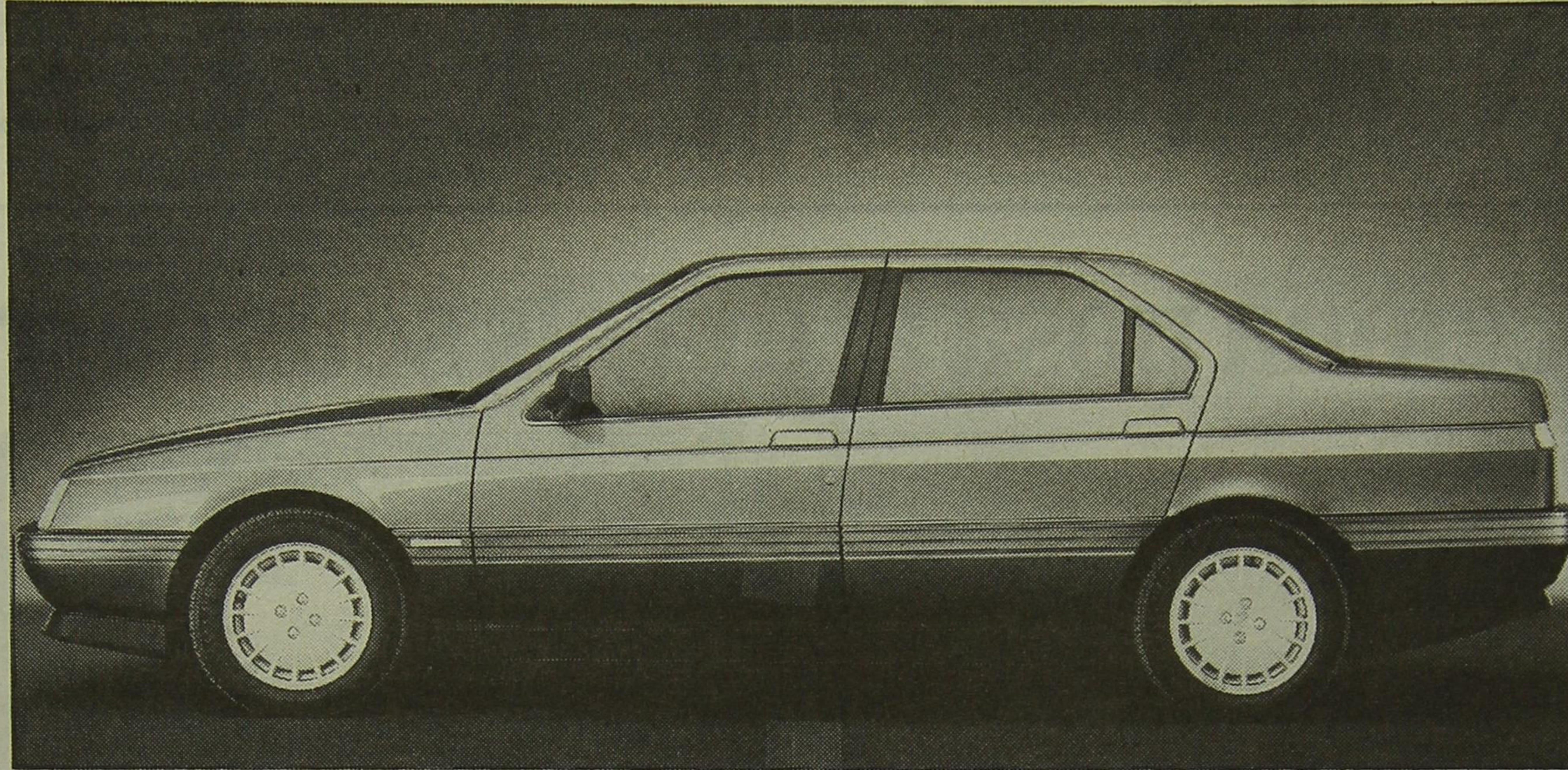
L'equipament interior és de primera per viatjar còmodament quatre perso-

nes adultes durant molts quilòmetres. Per garantir la seguretat dels ocupants, l'Alfa 164 equipa de sèrie el sistema antiblocatge de rodes

en la versió 3.0 V6 i com a opció a les restants.

L'Alfa Romeo 164 s'ofereix amb tres motoritzacions diferents. La més potent és

la de 3.000 centímetres cúbics, un motor amb sis cilindres en forma de V, que rendeix 192 cavalls a un règim de 5.600 revolucions

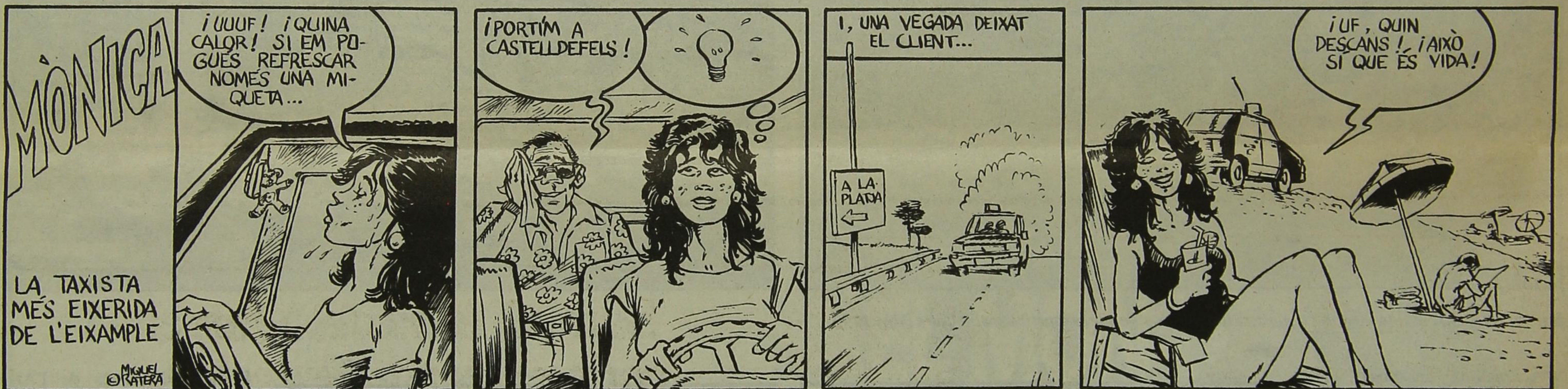


Tots els detalls, exteriors i interiors, de l'Alfa Romeo 164 són fruit del disseny de Pininfarina

per minut. L'alimentació i l'encesca estan regulades per la injecció Motronic, el sistema més modern de regulació electrònica del motor.

Les característiques que ofereix el fabricant tenen la seva traducció sobre la carretera: més de 230 km/h, segons el catàleg. El que no hi consta, però, són les xifres de consum, que, ateses les prestacions, deuen ser considerables. Però aquells que estiguin interessats a gastar-se els més de quatre quilos que costarà el 164 posat al carrer (encara no s'ha donat a conèixer el preu oficial) no s'han de preocupar per aquestes minúcies.

L'altre motor de gasolina amb què es presentarà el model italià és el ja conegut Twin Spark de 2.000 centímetres cúbics. Però els canvis que s'han fet en el propulsor amb sistema d'encesca a través de dues bogies per cilindre són nombrosos. Les culates són noves i s'aconsegueix la mateixa potència que amb quatre vàlvules per cilindre o amb turbo-compressor: 148 cavalls i una velocitat màxima de 210 km/h. Per esperits més tranquils, Alfa proposa el 164 Turbo-Diesel de 2.500 centímetres cúbics. Els seus 117 cavalls l'impulsen fins a 200 quilòmetres per hora, xifra respectable per un cotxe de gas-oil.



## 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

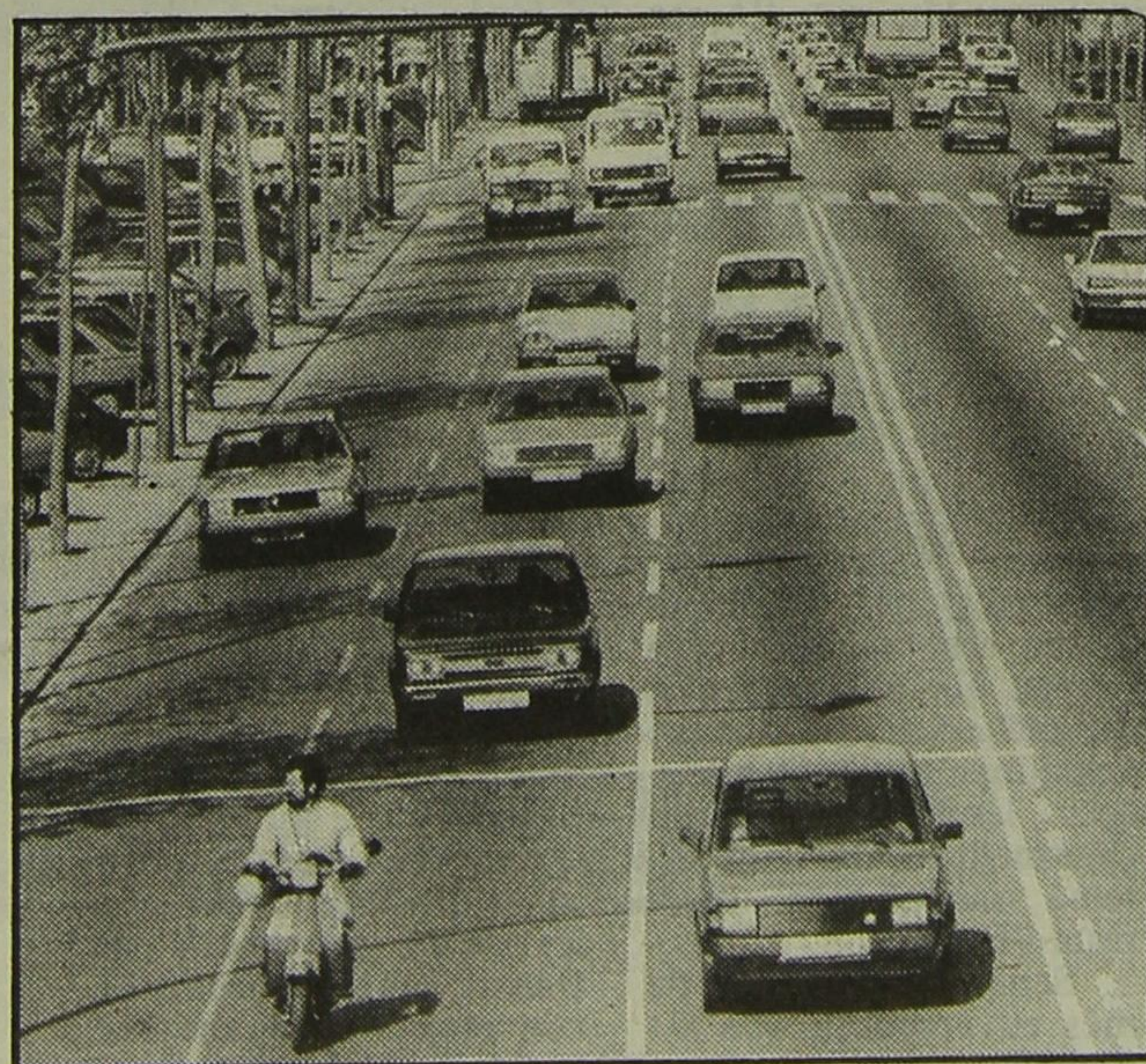
resumides o extractades quan la llargada sigui superior a l'establerta. No es tornaran els originals de les cartes ni es mantindrà correspondència postal o telefònica sobre el seu contingut.

## Carreres a l'Arrabassada

L'any passat es va fer públic que a carreteres madrilenyes feien curses de cotxes, la majoria suïcides. La meua carta vol reflectir que està passant una cosa semblant a una carretera tan propera a Barcelona com és la de l'Arrabassada. La setmana passada feia el trajecte Sant Cugat-Barcelona i, de sobte, vaig estar a punt de menjar-me un Renault 5 que anava a més de 100 km/h en un tram força perillós. Aquest cop no em va passar res, però i el següent? Jorge Pérez / Barcelona.

## El problema de les assegurances

D'aquí a poc dies haig de renovar la pòlissa d'asseguració del cotxe. Comença per mi un altre cop la dura tasca de trucar i demanar informació a totes les companyies



que conec per tal de trobar la que m'ofereixi el millor servei, al preu més econòmic i amb les mínimes garanties de fiabilitat. Tot perquè d'aquí a dos dies tingui un sinistre i hagi de perse-

guir-los continuament, reclamar el que em pertoca i desesperar-me davant la poca serietat de les cases. Vull que algú m'aclareixi un dubte: les assegurances espanyoles són les pitjors d'Eu-

ropa o a tot el continent funciona igual de malament el sector? Àngel Tomàs / Sant Adrià de Besòs.

## Motocicletes sorolloses

Tothom té dret a circular amb els mitjans que vulgui, per on vulgui i com vulgui. El que no s'ha de permetre és que es molesti la resta de ciutadans. Aquesta petita reflexió se m'acut després d'haver de suportar durant quinze dies el soroll infernal de les motocicletes que es passen tota la nit per Sitges. Desconec si l'Ajuntament ho ha prohibit o no, el cert és que nit rera nit una munió de motocicletes, la majoria trucades o amb escapament lliure, trenquen el son, ja difícil de per si, dels estiuencs que venim a Sitges no a divertir-nos sinó a descansar. Crec que ja seria hora que algú prengués mesures fermes i posés a ratlla aquests motociclistes sorollosos. Gabriel Mas / Barcelona.

## EL RODAMÓN

## Carreres davant la Mare de Déu del Pilar

El rodamón d'aquesta setmana es queda ben a prop de Barcelona. Només cal agafar l'autopista A-2 i, després de poc més de dues hores, s'arriba a Saragossa. La capital aragonesa, que aplega quasi el vuitanta per cent de la població d'Aragó, és una moderna ciutat comercial i de serveis.

El transport públic de Saragossa es circumscriu únicament a una xarxa radial d'autobusos -del centre de la ciutat cap als barris- i al servei de taxi. L'estació del Portillo és la parada principal dels taxis maños que, de blanc i amb la bandera aragonesa en diagonal, travessen de banda a banda la ciutat, de Casablanca a Actur i de Las Fuentes a la carretera de Navarra.

Els taxistes de Saragossa són com enciclopèdies rodants. Si s'arriba un dilluns, no cal ni escoltar la ràdio ni llegir el diari esportiu per saber els resultats de la jornada de Lliga. Mai deixen de xerrar, expliquen la ciutat a mesura que arribes a

la Puerta del Carmen o a l'avinguda de la Independència -el millor rastre que van deixar-hi els francesos.

Un cop arribes al Tubo -el particular barri antic de la ciutat-, els taxistes es converteixen en improvisats tour operators i no paren de recomanar aquesta o aquella pensió, aquest restaurant, o aquella cafeteria. Mentre ho fan investiguen la procedència del passatger. Els catalans són especialment ben rebuts, tot i la típica crítica al Barça. La majoria tenen algun familiar a Catalunya i a més durant molt anys han vist passejar soldats catalans que hi anaven a fer el servei militar.

Una carrera de banda a banda de la ciutat, per exemple, des de la basílica del Pilar al parc d'atraccions de Torrero pot sortir per unes 400 pessetes. Viatjant quatre persones, és el millor sistema de transport i el més econòmic per conèixer per les amples avingudes i barris de la ciutat de l'Ebre i passejar-s'hi.

# L'altre taxi: els cotxes de luxe

No són només taxis de luxe. Josep Santiveri, president de l'Associació Provincial d'Autos de Luxe, APAL, s'expressa amb energia i fermesa: "Fem d'acompanyants, parlem idiomes, fem de guies i estem permanentment al servei de la persona que ens necessita. Hi som per donar un servei d'èlite a Barcelona".

A Barcelona hi ha una flota de 212 vehicles. Només amb una trucada telefònica al 239.21.04 es pot accedir a cotxes de somni: Mercedes 280 i 300, Peugeot 505, Ford Granada o Opel Omega. Tots estan preparats per donar el màxim confort: aire condicionat, radiotelefon... tot pensat per donar un servei de qualitat als turistes de luxe que visiten Barcelona.

Entre els clients hi ha de tot, artistes, executius de multinacionals estrangeres, esportistes, polítics i professionals d'èlite. Joao Havelange, Montserrat Caballé, Joan Antoni Samaranch o Gunilla von Bismarck són algunes de les personalitats que han utilitzat aquest peculiar servei. Les campanyes electorals també són una bona ocasió per augmentar la llista de clients. Adolfo Suárez, segons Josep Santiveri, n'és un client habitual. Aquest estiu, la llista s'ha incrementat amb el cantant Julio Iglesias, l'actriu Victo-

ria Principal, la reina del pop nord-americà, Whitney Houston, o el rei de la música disco, Michael Jackson.

El servei de taxis de luxe funciona a Barcelona des de l'any 1927. "Al principi la gent demanava cotxe pels es-

deveniments socials habituals: casaments, batejos, comunions i enterraments. Els cotxes tampoc no eren com els d'ara, és clar, avui dia tot ha donat un tomb de 180 graus. L'únic esdeveniment social que encara cobrim

amb un percentatge raonable són els enterraments; la resta són serveis privats", afirma Josep Santiveri.

La flota de taxis de gran luxe també es prepara pel futur immediat i té com a fita el mític any 1992. Els

conductors ho tenen molt clar: "Per les Olimpíades la majoria dels nostres cotxes seran Mercedes 500, dels quals ja en tenim alguns, i haurem incorporat als nostres vehicles tot els avenços tecnològics o de confort".



Els Mercedes 300 i els Ford Granada fan de taxi de luxe pels visitants d'èlite que vénen a Barcelona

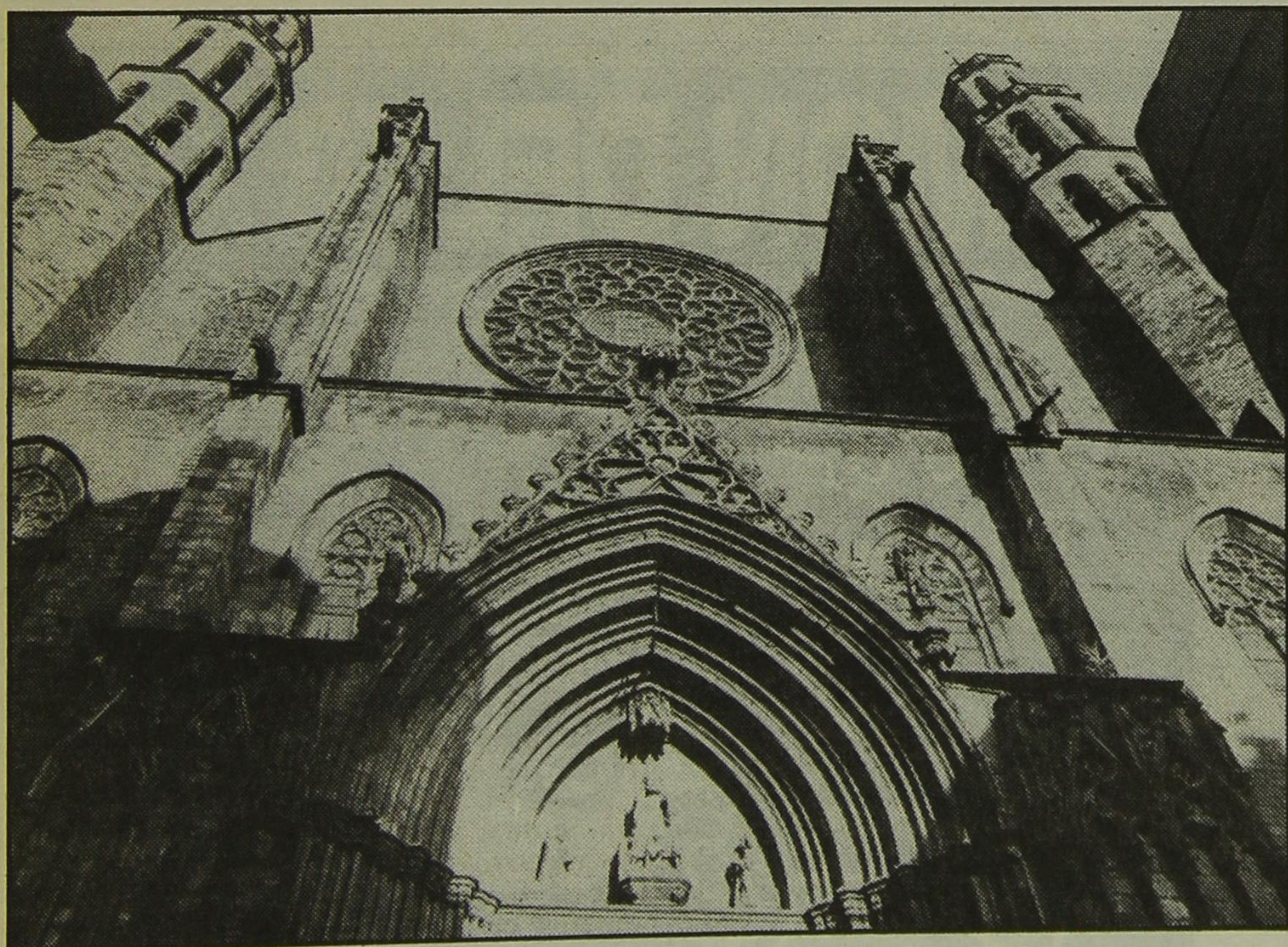
Aquest sector s'enfronta, però, amb un greu problema que els impedeix de donar un servei complet i que complica molt el seu futur: la manca de reglamentació pròpia. "El fet de no disposar d'un reglament específic" -explica Josep Santiveri- "ens impedeix de tenir els estacionaments adequats a l'aeroport i al port com és habitual en d'altres ciutats de la importància de Barcelona. Nosaltres ja ho hem demanat tantes vegades que no sabem com conscienciar les autoritats i els ciutadans de la importància del problema".

La manca de reglament obliga els conductors a deixar els vehicles als estacionaments de pagament a l'aeroport. Això fa que els clients hagin d'esperar fins que el cotxe pugui sortir de l'aparcament i, molts cops, l'espera és llarga. La imatge del servei es deteriora i fins i tot "de vegades els clients, cansats d'esperar, agafen un taxi normal i marxen".

A Barcelona és fàcil reconèixer-los a les portes dels grans hotels de luxe. La majoria esperen cantants de gira per la ciutat, executius de les principals multinacionals que operen a Barcelona o polítics de visita al Principat. Són els taxis de luxe, un servei necessari en una ciutat de projecció internacional com és Barcelona.

Al sector hi ha una manca total de reglamentació pròpia

A Barcelona funciona una flota de més de 200 taxis de luxe



Santa Maria del Mar, el centre religiós de la Barcelona del segle XVI

## EL PASSEIG DEL DIJOUS

### Santa Maria del Mar: el cor mariner de Barcelona

Qualsevol visita a Barcelona té punt de parada obligada a les restes de l'antic barri de la Ribera, el barri mariner per excel·lència de la ciutat, després de la Barceloneta, i més concretament a la seva parròquia, la basílica de Santa Maria del Mar.

A deu minuts de taxi de la plaça de Catalunya, la basílica, construïda durant el segle XIV, és el model més destacat de l'arquitectura gòtica catalana. Obra del mestre de cases Pere de Montagut, es va bastir al solar de l'antiga església de Santa Maria de les Arenes, prop de l'antic port, a Vilanova de la Mar.

La façana i la porta principal de la basílica de Santa Maria del Mar, mostra impecable del millor gòtic català, donaven al fossar Major -avui plaça de Santa Maria. L'església té dues portes més, una al costat de nord o del carrer dels sombrerers i una altra al costat de sud o fossar de les Morenes. A la basílica es troba la tomba de Pere IV, el conestable de Portugal.

#### Epicentre religiós

Aquesta basílica va ser des de ben aviat el centre religiós de Barcelona, fins a assolir categoria d'església arxidiocesana, o el que és el mateix, era considerada com

la veritable catedral de Barcelona. Destruïda i reconstruïda en més d'una ocasió, encara té el caliu de l'antic barri mercader i navegant de la Ribera, un caliu que es reflecteix en les inscripcions i làpides dels molts navegants que, abans de sortir a la mar, hi resaven les seves oracions.

La visita es pot completar amb un passeig pel fossar de les Moreres, pel passeig del Born, pel passeig del Marquès de l'Argentera i l'estació de França, o pels carrers de la Princesa i Montcada, veritable centre urbà, ple de palaus reconver- tits en museus, de la Barcelona dels segles XVI i XVII.

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

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

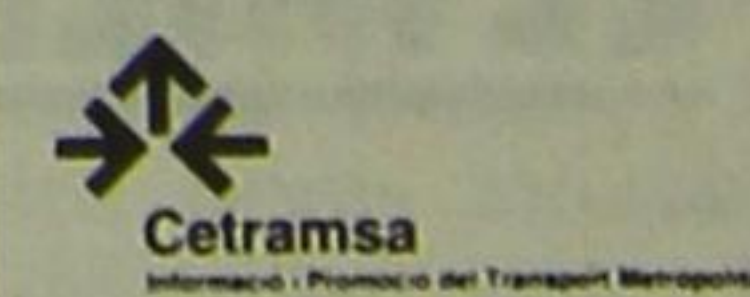
a l'empresa. És molt adequada per a viatges imprevistos.

La TAXICARD té una modalitat -la targeta temporal- que a tots els avantatges descrits, uneix els del prestigi i la comoditat: amb la TAXICARD temporal vostè podrà obsequiar convidats, congressistes, assistents a fires i convencions, i estalviar temps i diners.



**TAXI CARD,  
LA FORMA MÉS EFICAÇ  
DE CIRCULAR**

Per més informació 336-00-00



Gestiona la Caixa



ENTITAT METROPOLITANA DEL TRANSPORT

## LA CARRERA

## Campanya

El president del partit dels fumadors oprimits per la campanya contra l'ús de l'amable cigarreta estava desesperat. Mai li havia agradat conduir, s'estimava més agafar taxis, era molt més còmode i, en definitiva, perdia menys temps. Però, darrerament, les circumstàncies s'havien tornat adverses. Molt freqüentment, agafava un taxi i, en instal·lar-se a l'interior, descobria el maleït cartellet on es prohibeix fumar. El president era un home ocupat i quasi sempre utilitzava el taxi. Els seus viatges en taxi eren el moment favorit del dia. S'hi relaxava fumant una cigarreta i rumiant. Una mena de becaïna emocional. I realment s'enfurismava moltíssim al descobrir, ja dins el taxi, que no podia entregar-se al vici de la cigarreta. Però un dia se li va ocórrer una idea magnífica. Va anar a entrevistar-se amb el president de l'Entitat Metropolitana del Transport li va suggerir la conveniència d'instal·lar el fatidic cartellet, no a l'interior sinó a l'exterior i en un lloc ben visible. Comprensiu, el president de l'EMT va acceptar la proposta. I van ser milers les cartes d'enhora-bona que va rebre el president dels fumadors oprimits. Una vegada més s'havia donat un pas endavant cap a l'assoliment de la llibertat individual.

Blassa d'Abadies

Pichi Alonso és un home de parlar pausat i maneres tranquil·les. Prepara la nova temporada amb il·lusió i confia que el seu equip, l'Espanyol, tornarà a fer una bona campanya. L'Espanyol és un equip renovat i rejuenit al qual pensa aportar molta de la seva

experiència. Confessa que la popularitat li agradava més de jove, quan jugava al Saragossa, però que potser la trobarà a faltar quan no la tingui. Aquest esportista té dues nenes i prefiria que no fossin futbolistes, potser per la seva pròpia experiència.

## “La immensa majoria dels taxistes són culers”

—Com va l'estiu? Ha fet vacances?

—Sí, sí que vaig fer vacances. El que passa és que quasi no me'n recordo perquè nosaltres les fem molt aviat. La temporada la comencem a preparar set o vuit setmanes abans i el 14 de juliol ja era aquí.

—La temporada ja és a punt. Com veu l'Espanyol?

—L'equip s'ha renovat molt, hi ha hagut baixes i ha entrat gent molt jove. Crec que l'Espanyol és ara un equip diferent, com va demostrar la temporada passada. Hem de refermar les posicions aconseguides i tornar a quedar classificats per la UEFA. Ara ja som també més coneguts. Abans, per allà on anàvem, es veien més les lletres de Barcelona que les de l'equip Espanyol. No, no se'ns coneixia.

—I el seu paper a l'equip?

—Fa molts anys que jugo i puc aportar experiència. Sobretot experiència.

—Té la confiança de Clemente?

—Home, crec que sí. Suposo que per això m'ha renovat el contracte per un any. De tota manera la confiança de Clemente es guanya treballant molt dur.

—Vostè també va ser jugador del Barcelona. Com el veu?

—Sí, vaig ser-hi quatre anys. Penso que el Barça ha canviat encara més que nosaltres i al Trofeu Joan Gamper ho han fet bastant bé. Ja veurem.

—Per què va marxar del Bar-

celona?

—En primer lloc perquè se'm va acabar el contracte. Ningú no em va oferir la

possibilitat de continuar i, en segon lloc, al cap de quatre anys em sentia molt insatisfet esportivament. L'Espa-

nyol s'estava renovant, em van oferir la possibilitat i ho vaig acceptar.

—Vostè té dues nenes, li

agradaria que fossin futbolistes? Què en pensa, del futbol femení?

—Sé que hi ha equips i algun cop he vist algun partit de Futbol femení però penso que no està tan arrelat entre nosaltres com a Itàlia, on el nivell és molt més alt. Per les meves filles no puc opinar, penso que han de ser el que elles vulguin però, si es dediquen a l'esport, prefiria que triessin un esport de competició individual.

—Li agrada la popularitat?

—De més jove sí que m'agradava, però ara procuro passar més desapercebut. De tota manera penso que el dia que no la tingui la trobaré a faltar.

—Amb els entrenaments i una vida tan atafegada més d'un cop deu agafar un taxi, oi?

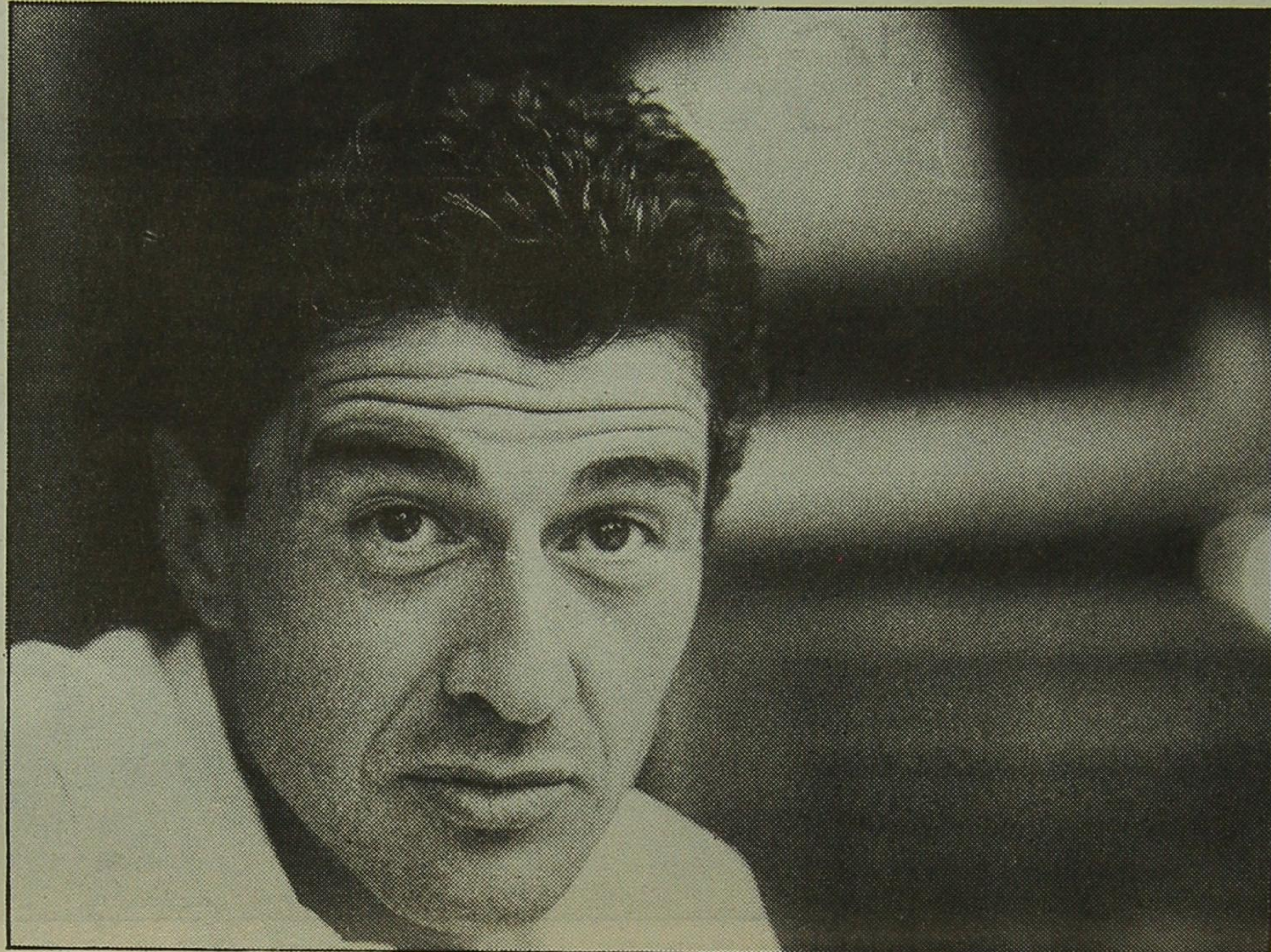
—La veritat és que gairebé sempre vaig en cotxe. Però sí, alguna vegada sí que n'agafo.

—I que en pensa, del servei? El reconeixen?

—Home, penso que el servei està prou bé i jo no en tinc cap queixa. Esclar que em reconeixen, en una ciutat amb tanta premsa esportiva com Barcelona la gent et reconeix fàcilment.

—Alguna anècdota amb els taxistes? Hi ha molts periquitos?

—No recordo res d'especial, però la immensa majoria són culers. Hi ha molta desproporció.



“Pichi” Alonso, l'home que va dur, amb un gol, l'Espanyol a la final de la UEFA

Lluís Miquel Blanch

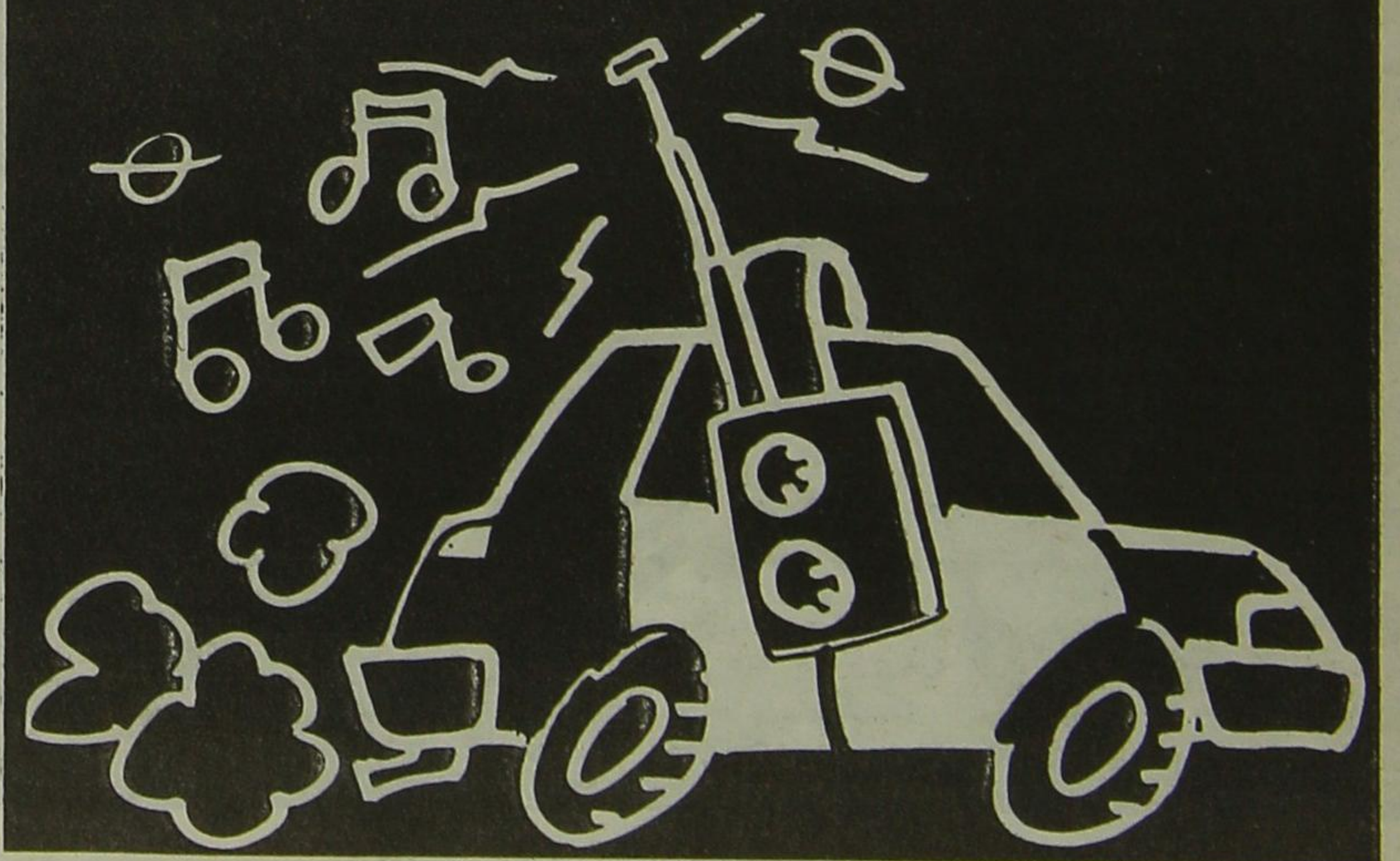


**RÀDIO TAXI  
BARCELONA**  
**EL MILLOR TAXI AL SEU SERVEI**

Tots amb Taxi-card

Tel. 300 38 11

**EL MÓN DEL TAXI**  
CADA DIA A RÀDIO TRÀFIC



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

**96.9**  
FM

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

**RÀDIO TRÀFIC**  
**96.9 FM**  
BCC BARCELONA CADENA CATALANA