

DIARI DEL TAXI

Una escola pel reciclatge d'onze mil professionals

Des de fa un any, per iniciativa de la Corporació Metropolitana de Barcelona, funciona a Cerdanyola l'Escola de Formació de Taxistes. Una professió que necessitava urgentment un reciclatge d'acord amb les necessitats actuals de la societat. Aquesta iniciativa, encara en període de prova, pot significar la professionalització del sector del taxi.

Hi ha entre els taxistes una gran voluntat per aprendre i millorar el servei del taxi. Per una població que ha disposat d'uns accessos limitats a l'educació, la possibilitat d'accedir als cursos organitzats per l'escola es valora molt positivament.

Resposta significativa

L'Escola està subvencionada per l'INEM i pel Fons Europeu. En aquest centre, ubicat en el Patronat Flor de Maig, uns quatre-cents taxistes de l'Àrea Metropolitana ocupen els seus dies lliures per cursar estudis relacionats amb el seu treball: català, anglès, turisme, mecànica i formació compensatòria, assignatura que els permet d'aconseguir el graduat escolar. Totes les matèries impartides estan pensades per que el taxista adquireixi uns coneixements que després tin-

El taxista té l'oportunitat de comunicar-se amb els seus companys

dran una aplicació pràctica. Segons el coordinador del centre, Àngel Chamorro, "la resposta del taxista no es pot dir que hagi estat massiva, però sí que és una resposta significativa. És fonamental que el professional del sector perdi la por a aprendre, aspecte que a poc a poc es va superant". Un altre dels compromisos de l'escola és donar al taxista l'oportunitat de comunicar-se amb els seus companys. Aquesta nova experiència els permet descongestionar-se de la individualitat diària del seu treball. Per aconseguir aquesta comunicació, el professional

del taxi organitza partits de petanca, de ping-pong o de futbol sala. Entre les experiències futures hi ha la de fer un viatge a la ciutat de Londres, on practicaran l'anglès que fins ara han pogut estudiar.

Fins ara el taxista no havia tingut l'oportunitat de reciclar-se al ritme que demana la societat. Amb aquests cursos d'aprenentatge, la millora del servei del taxi pot arribar a ser un fet en un període de temps relativament curt. Ferran Joan i Ferrer, taxista de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, opina que l'escola "és una

bona iniciativa per millorar els coneixements intel·lectuals. Hi ha aspectes, com és el turisme, que t'ajuden a millorar en la professió". El problema principal amb que s'han trobat els professors de l'escola és la diversitat de nivells culturals dels

Un dels objectius principals és professionalitzar el sector del taxi

La Barcelona del 92

La nominació de la ciutat de Barcelona com a seu d'uns Jocs Olímpics ha renovat les esperances als 11.000 taxistes que circulen per la gran ciutat Metropolitana.

La Barcelona del 92

Un dels primers objectius de la professionalització del taxista és arribar als Jocs Olímpics amb la seguretat d'un bon funcionament. És important la potenciació d'aquest sector del transport de cara a l'augment d'activitat social que, sens dubte, existirà l'any 1992.

Una carrera a Lucerna gràcies a l'anglès

Una carrera a Lucerna gràcies a l'anglès

El problema principal amb que s'han trobat els professors de l'escola és la diversitat de nivells culturals dels

El problema principal amb que s'han trobat els professors de l'escola és la diversitat de nivells culturals dels

El problema principal amb que s'han trobat els professors de l'escola és la diversitat de nivells culturals dels

El problema principal amb que s'han trobat els professors de l'escola és la diversitat de nivells culturals dels

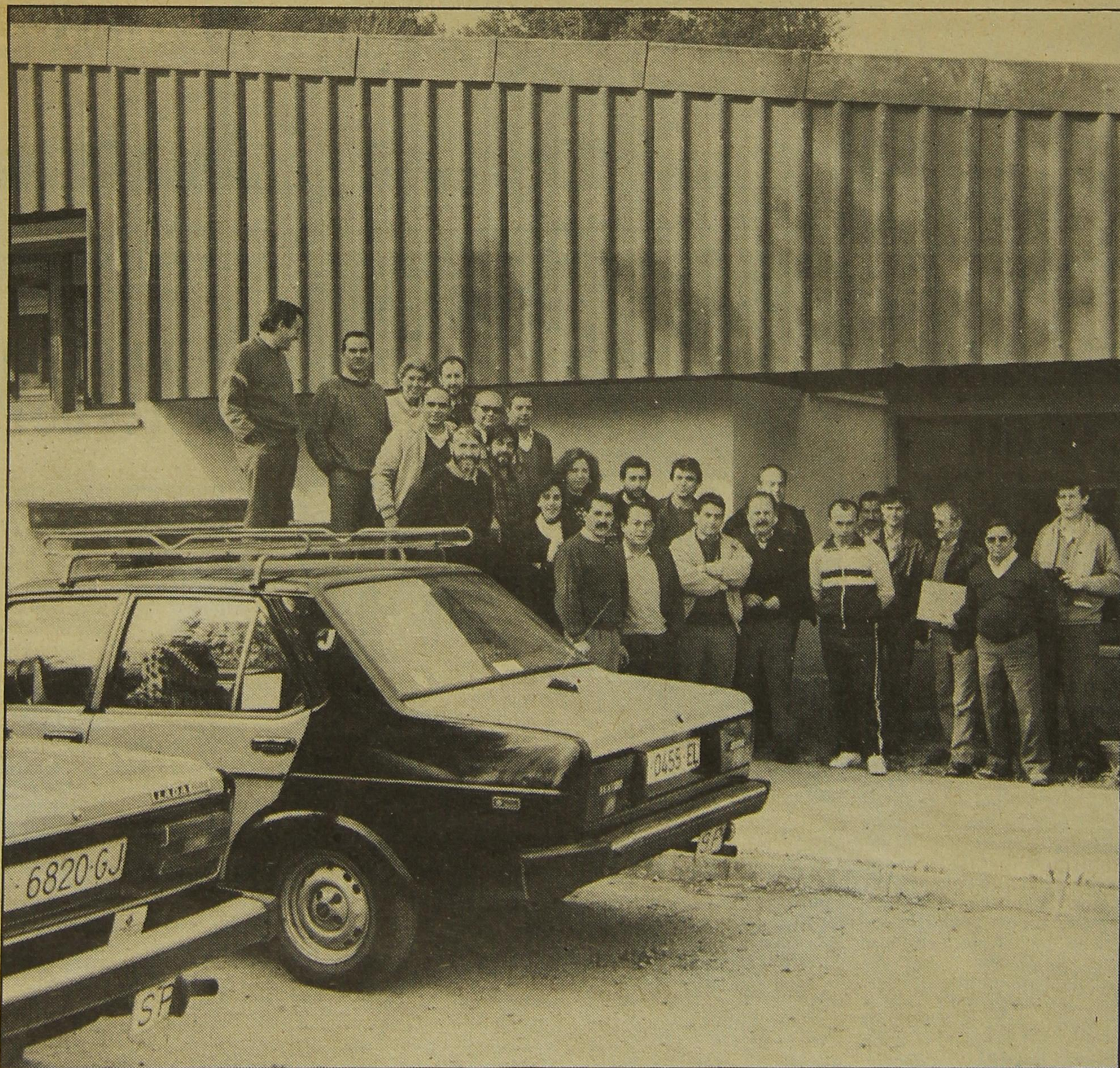
Maragall: "El taxi és la cara de la ciutat"

Pasqual Maragall, alcalde de Barcelona, va visitar el dia 10 l'Escola de Formació de Taxistes per felicitar la feina de totes aquelles persones que han fet possible el bon funcionament del centre. L'alcalde de Barcelona es va mostrar molt satisfet per la resposta dels professionals del taxi: "M'agrada comprovar que els dies de festa els dediquen a estudiar i a fer amics. Crec que l'amistat és molt important per un col·lectiu que sempre ha estat individual".

Pasqual Maragall va manifestar que desitjava un nombre superior d'inscripcions els mesos vinents: "És important que els taxistes es decideixin a reciclar els seus coneixements. S'ha de ser propagandista de l'escola i fer una bola de neu que no es pugui parar.

Maragall va destacar que els taxistes són els primers ambaixadors de la ciutat: "Quan els estrangers arriben a Barcelona, la primera imatge que reben és la que dona el taxista. Sou la primera impressió i teniu molta responsabilitat de cara a l'exterior. Recordeu sempre que d'aquí a uns anys allotjarem un Jocs Olímpics".

L'alcalde de Barcelona va finalitzar la seva estada a l'escola amb paraules de desqualificació per una minoria que vol desprestigiar el sector: "No transigirem amb aquest sector reduït que dona mala imatge de la ciutat. Hi tenim molt en joc i, si s'ha de fer, se'ls farà fora".



L'ESCOLA de FORMACIÓ del Taxista es troba a la muntanya de Cerdanyola, un lloc que permet als professionals mantenir el contacte amb els seus companys de treball, experiència totalment inhabitual dins aquest sector. S'imparteixen assignatures

com català, anglès, turisme, mecànica i formació compensatòria. El taxista té l'oportunitat de millorar els seus coneixements intel·lectuals de manera totalment gratuïta. D'aquesta manera s'intenta millorar el servei del taxi.

Les gran ciutats tenen els senyals d'identificació propis. La Barcelona-Metròpolis es reconeix pels monuments que, al llarg de la seva història, s'han anat edificant i que són testimoni dels grans esdeveniments ciutadans i també de l'empremta que els grans artistes han anat deixant a la ciutat.

Barcelona s'identifica pel conjunt monumental que, en ocasió de l'Exposició Universal del 1929, es va construir a Montjuïc i també per la Sagrada Família de Gaudí o el monument a Colom al Portal de la Pau.

No són, però, només els grans monuments els signes d'identificació d'una ciutat. Barcelona està immersa com tota ciutat moderna, en un procés d'estandardització dels elements urbans tradicionals que abans permetien singularitzar una ciutat: els rètols de les botigues, les veles dels bars... manté, encara, elements de diferenciació: el senyal més singular que caracteritza Barcelona avui potser són els taxis.

Els seus colors, idea de l'enginyer Vachier, funcionari de l'Ajuntament, donen a Barcelona des del 1931 aquesta identitat. Són prop d'11.000 banderes -grogues i negres- que assenyalen diàriament quin és l'àmbit metropolità de la nostra ciutat.

Avui, en ocasió d'aquest primer número del *Diari del Taxi* voldria reflexionar, com



Gerent de l'Entitat Metropolitana del Transport

Joan Laporta

El món del taxi

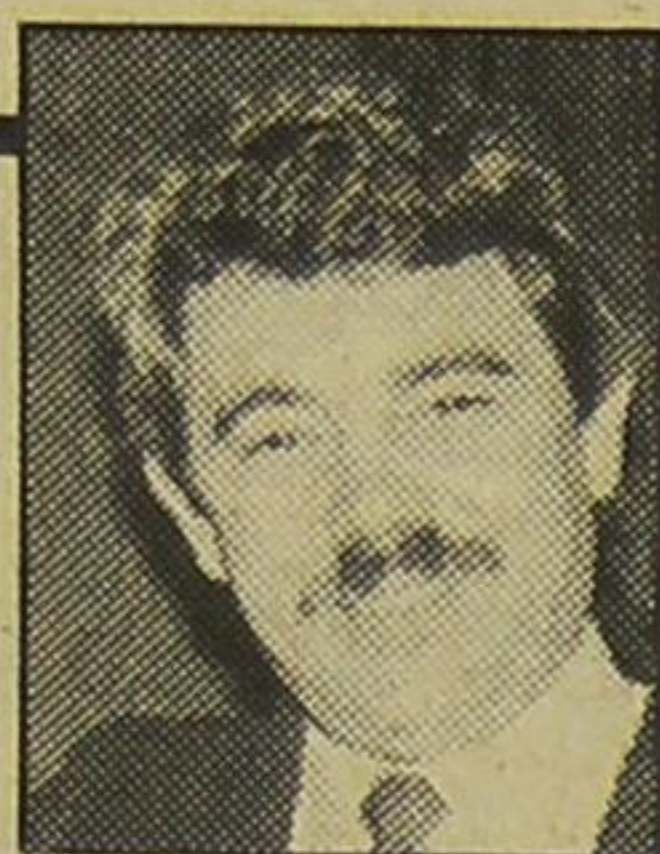
a ciutadà i pels ciutadans de Barcelona, sobre aquest món malauradament massa desconegut i, alhora, fascinant, que és el món del taxi.

El taxi ha travessat la crisi econòmica amb una radical solidaritat entre els seus membres. Mentre les empreses

menys capaces de sostenir-se han anat fent fallida i han deixat multitud de treballadors sense feina, les 11.000 llicències que treballen l'àrea metropolitana han estat al carrer i encara han donat ocupació a un bon nombre de treballadors industrials provi-

nents de l'atur. Es veritat que ha estat una solidaritat forçada, però no és menys cert que el sector del taxi ha repartit la insuficiència d'ingressos de manera igualitària entre tots ells. Mereixen pel fet d'aquesta solidaritat el nostre respecte.

El taxista és qui millor co-



L'esforç d'un col·lectiu

Pasqual Maragall

És per mi un motiu de satisfacció saludar el naixement del *Diari de Taxi*. Ben segur que aquesta nova publicació ha d'ajudar a aprofundir les relacions de comunicació del col·lectiu del taxi.

Sóc conscient dels esforços que una gran part dels taxistes de la Barcelona metropolitana estan fent per tal de millorar la seva condició professional i el servei que presten als ciutadans. Em refereixo a tots aquells taxistes -i sé

que no són pocs- que aprofiten bona part del seu temps lliure per reciclar-se aprenent idiomes, mecànica, nocions de turisme..., tot allò que els capaciti per realitzar un millor servei al públic.

L'aparició, ara, del *Diari del Taxi* no és un fet aliè a l'esforç a què abans em referia. És per això que, des d'aquest primer número, vull desitjar una llarga i fructífera vida a aquesta publicació que ara comença a caminar.

neix la ciutat, almenys en uns determinats nivells. Tot el dia al carrer, i tota la nit, molt més d'una jornada laboral normal, el fan testimoni d'excepció d'alguns aspectes de la vida urbana. Un home amb qui entra en contacte una important quantitat de gent, per ell desconeguda (cada dia utilitzen el taxi 150.000 persones) a qui li parlen sempre des de la seva esquena. El taxista és per l'usuari un gran centre d'informació o comunicació: difícilment es dona el cas invers. L'ofici de taxista és el d'un home envoltat per la solitud, mancat del contacte humà proper que troba la majoria de treballadors en el seu lloc de treball. Determinades necessitats de mobilitat del ciutadà troben el millor modes de satisfacció amb el taxi: bàsicament les derivades de transport per raons professionals i per malaltia. La xarxa viària de la ciutat és avui excessivament utilitzada pel ciutadà de forma individual i el transport públic de superfície (bus i taxi) ho pateix. El conductor del taxi és l'home que, durant tot el dia, intenta apropiat-se els metres quadrats de carrer necessari per transportar el client al seu destí, en competència dura amb els altres conductors de vehicles. Tothom sap el desgast nerviós que això comporta.

La característica més sobressortint de l'actitud del taxista de Barcelona avui és l'enorme il·lusió d'aquest

col·lectiu per millorar la seva condició i per servir la ciutat. En donarem alguns exemples.

Tots recordem l'adhesió massiva del taxi a l'intent de la ciutat a ser nominada com a organitzadora dels Jocs Olímpics del 1992.

L'adhesió al cobrament amb targeta de crèdit (la Taxi-Card), insuficient encara, porta un ritme d'implantació molt més ràpid que el de qual-sevol altra targeta.

La renovació de la flota (1.600 cotxes al darrer any), la majoria d'ells d'un nivell de confortabilitat molt notable per l'usuari.

Queden coses per millorar, moltes. Sembla, per exemple, que la cura en el vestir no ha entrat gaire, encara, en l'ambient. Això també canviarà, perquè hi ha il·lusió i ganes de progressar, n'estic segur.

Existeix en el món del taxi un sentiment tenyint, sovint, d'una tonalitat negativa, de pertinença a un col·lectiu. Cal donar aquest sentiment un sentit positiu. Volem taxistes orgullosos d'exercir aquesta professió. Cal reforçar els elements de solidaritat, que és un sentiment, i també un compromís moral amb el col·lectiu taxista.

Aquesta solidaritat no portarà a un corporativisme si és una solidaritat oberta a les finalitats més àmplies que el món del taxi ha d'assolir: el servei al ciutadà, que es realitza a l'àmbit de la ciutat que el taxista estima. Cada dia més.



MOTOR: Diesel "versus" gasolina

El comprador davant d'una doble oferta

Actualment el potencial comprador d'un vehicle Diesel que es vegi obligat a fer anualment més de 50.000 quilòmetres pot plantejar-se encara l'avantatge afegit que suposa la diferència de preu entre el gas-oil (58 pessetes el litre) i la gasolina (78 pessetes la super), malgrat que els vehicles Diesel continuen sent més cars que no els de gasolina.

Un Diesel és entre 75.000 i 200.000 pessetes més car que un de gasolina de prestacions semblants però, si l'usuari del vehicle ha de fer molts quilòmetres al llarg de l'any, aquesta inversió pot resultar rendible. Amb un Diesel s'estalvien 3 pessetes per cada quilòmetre. A partir dels 50.000 quilòmetres la compra ja està amortitzada.

Abans de decidir la compra, s'ha de tenir en compte que la tendència de la política de preus del govern és acostar el preu del gas-oil al de la gasolina, com ja passa a molts països de la Comunitat Econòmica Europea, com la Gran Bretanya i la República Federal d'Alemanya.

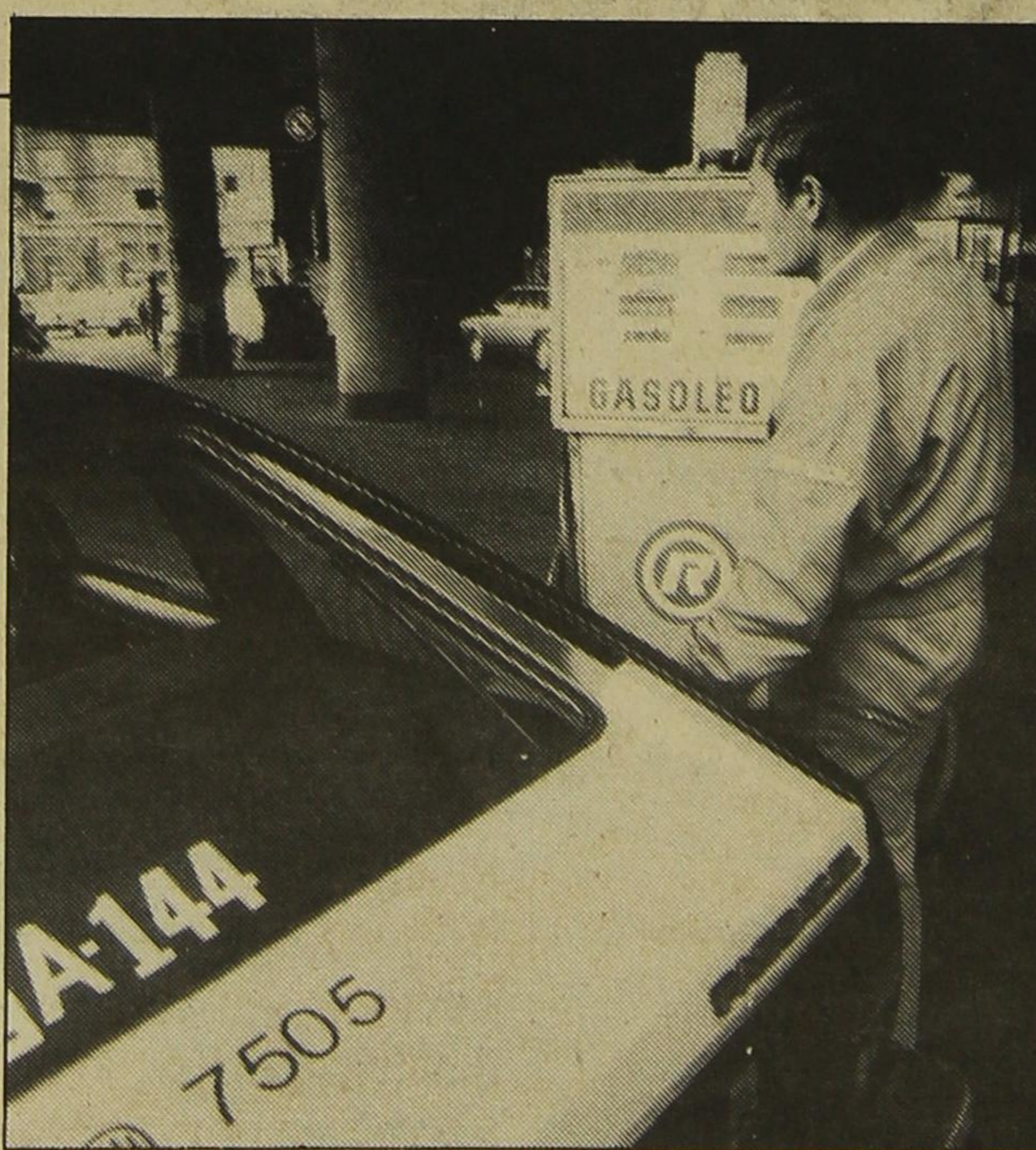
Segons fonts de

l'Associació de Venedors de Vehicles a Motor de Catalunya, aquesta constatació fa baixar les vendes dels Diesel i la tendència a la baixa es mantindrà si el gas-oil es manté al seu preu actual o no experimenta una baixada en la mateixa proporció que la gasolina.

Baix consum

Però a part de l'avantatge afegit que suposa el preu del combustible, els motors Diesel (que equipen un alt percentatge de taxis) tenen molts altres avantatges. La rendibilitat està assegurada en un termini de temps mitjà-llarg i la seva vida és ben bé el doble de la d'un motor de les mateixes característiques però de gasolina (es calcula que si un gasolina ha de fer motor als 120.000 quilòmetres, un Diesel arriba amb més tranquil·litat fins als 180.000).

En comparació amb l'alegria que té la conducció d'un gasolina, el Diesel presenten el desavantatge que tenen poca potència en l'arrancada, són més pesants i més sorollosos, però quan han



La diferència entre el gas-oil i la super és de 20 pessetes el litre

agafat velocitat aguanten millor els avançaments en pujada i recuperen millor amb la segona i tercera marxa.

La investigació de totes les marques s'ha centrat a aconseguir uns motors que apleguin els avantatges dels dos tipus de motor. Els resultats són al carrer. S'han aconseguit motors petits, que fins i tot es muntan en cotxes com l'Opel Corsa, o el motor muntat en el Talbot Horizon, Talbot So-

lara, Citroën BX o Peugeot 309, molt potents, que permeten aconseguir els 162 quilòmetres per hora, amb un consum baix.

En un cotxe Diesel cal anar sempre moit en compte amb l'agulla del nivell de gasolina. Quan queda menys d'un quart de dipòsit, cal anar a la gasolinera urgentment. Si no, el cotxe s'acabarà parant a causa de l'entrada d'aire al circuit d'alimentació i aleshores s'haurà de sagnar o purgar.

EL PASSEIG DEL DIJOUS

Un puja i baixa a Colom després de l'aperitiu

El passeig previst per aquest dijous comença a les 12 del migdia a la font de Canaletes, on es podrà optar per agafar directament un dels molts taxis que baixen per les Rambles o fer cames fins al carrer Tallers i pendre un aperitiu al Boadas, que matina a aquesta hora. El còctel recomanat pot ser un Negroni o un Bloody Mary. Temps per llegir la premsa del dia i dos segons per aixecar la mà i parar el taxi definitiu. El preu del nostre recorregut, de Canaletes a la Barceloneta, en condicions normals de trànsit costarà unes 400 pessetes.

La baixada per les Rambles és sempre agraïda. El Liceu a aquesta hora encara dorm, però no les venedores de flors i d'ocells ni els quiosquers i els turistes despistats, o la peculiar fauna del barri. A Colom, si el taxi para quinze minuts per fer el puja i baixa, el viatge s'encareix 270 pessetes. L'entrada per adults al monument costa 150 pessetes.

El recorregut continua pel nou Moll de la Fusta, la cara neta de Barcelona, obra de l'arquitecte Manuel de Solà



Morales i dels escultors Miquel Blay, Francisco López i Robert Krier, i pel passeig Nacional, bordejant les naus del vell port, que Maria Aurèlia Campany somia veure convertides en un immens espai lúdic. El taxi ens deixa a la platja de la Barceloneta, on la temptació es presenta vestida de cambrer. Hi han diverses opcions, totes recomanables: des de el clàssic Can Costa fins a El Salmonete o Can Majó.

L'Entitat Metropolitana del Transport, que ha heretat les competències en aquesta matèria de la Corporació Metropolitana, ha editat una nova guia per millorar la informació de l'usuari del transport públic.

La presidenta de l'Entitat Metropolitana del Transport, Mercè Sala, va manifestar a l'acte de presentació de la guia que "el transport públic a l'Àrea Metropolitana de Barcelona no és només una funció de l'empresa que gestiona el Metro, Ferrocarril Metropolità; ni de les empreses que gestionen els autobusos públics, Autobusos Metropolitans. També és funció de Ferrocarrils de la Generalitat, de RENFE, d'empreses privades d'autobusos i del sistema del taxi".

Mercè Sala va dir que s'havia d'aconseguir una major coordinació entre tots els mitjans: "Si unim la informació amb la inversió per anar introduint millores, possiblement aconseguirem que hi hagi un ús més gran del transport públic i que, per tant, es mantinguin les quotes de transport privat als límits adients per la ciutat".

Més informació

Segons la presidenta de l'Entitat Metropolitana, amb la nova guia es pot comprovar la quantitat de mitjans que hi ha per poder desplaçar-se i,

Una guia per poder viatjar còmodament per Barcelona

d'alguna manera, es pot fer comprendre que no sempre l'ideal és viatjar en cotxe.

Una primera operació per aconseguir que s'utilitzi més

sovint els transports públics és, precisament, poder obtenir una bona informació. Mercè Sala va manifestar que "moltes vegades no es fa servir

el transport públic perquè no hi ha una bona informació, l'usuari acostuma a trobar-se molt perdut quan ha de canviar el seu trajecte habitual".

Amb motiu de la nova guia del transport, l'alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, ha assenyalat que "es donarà pas a la creació d'un consorci del

transport. S'està demostrat que hi ha voluntat de treball però encara no s'han resolt problemes tan bàsics com són els del finançament". La comissió coordinadora del transport de l'Àrea Metropolitana està integrada per la Generalitat, l'Entitat Metropolitana del Transport, per les companyies privades i per la RENFE. Es tracta de l'embrió del que haurà de ser l'autoritat en matèria de transport.

Millor servei

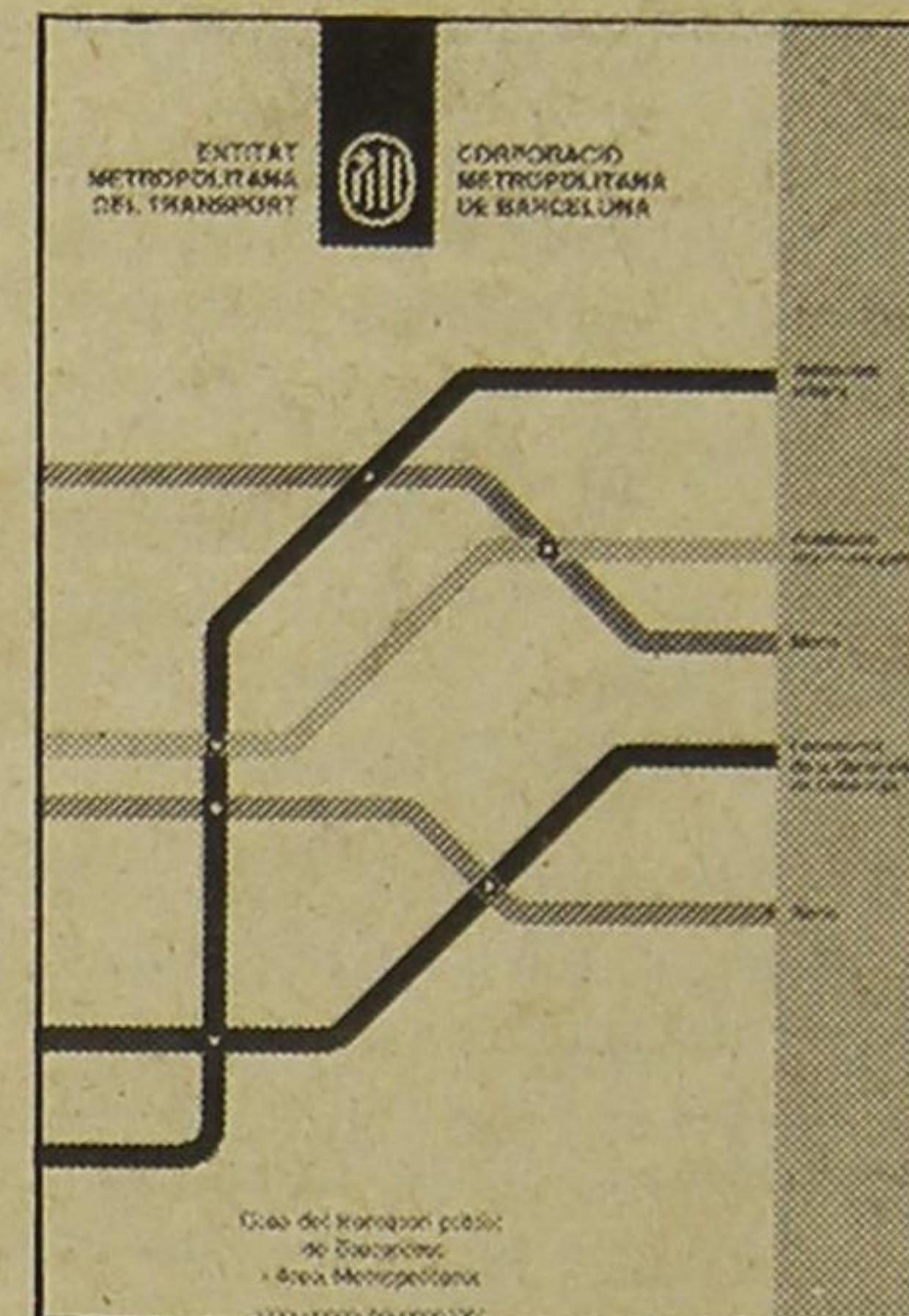
Mercè Sala ha volgut destacar la dificultat que existeix perquè tots els mitjans de transport, públics i privats, es posin d'acord a l'hora de millorar el servei de l'usuari. Tot i això, la presidenta de l'Entitat Metropolitana creu que el transport "funciona millor del que algunes persones s'imaginaven. Hi ha gent que no sap si va bé o malament perquè l'empren poc".

L'Entitat Metropolitana del Transport vol aconseguir una millor informació per l'usuari i una coordinació més gran; això és el que s'ha pretès amb la nova guia del transport. L'edició consta de 350 pàgines, amb la informació sobre totes les xarxes dels sistemes de transport que funcionen a l'Àrea Metropolitana de Barcelona: autobusos urbans i interurbans, metro, ferrocarrils i taxi. La guia s'ha posat a la venda al preu de 800 pessetes.



Mercè Sala i Pasqual Maragall durant l'acte de presentació de la guia

La guia s'ha posat a la venda al preu de vuit-centes pessetes.

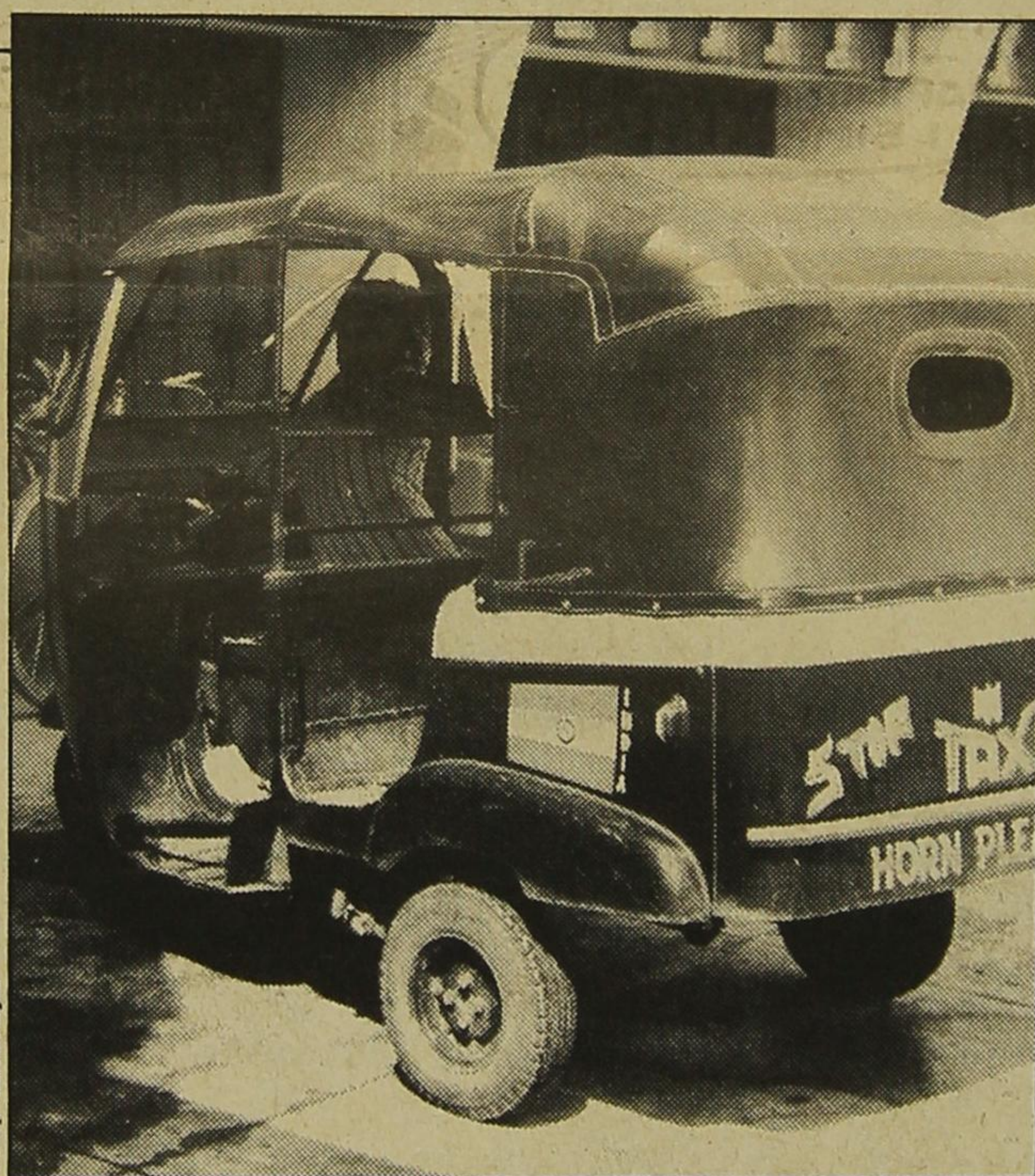


EL RODAMÓN: Els "rickshaw" de Delhi

Un recorregut no apte per cardíacs

Son sempre a prop dels hotels, donant voltes per veure si algun turista requereix els seus serveis. Saben perfectament que amb un client de fora del país poden guanyar per viure una setmana i pel turista mai serà massa car. Per això, ni tan sols fa falta aixecar la mà, ells sempre ofereixen els seus serveis fins i tot abans que puguis requerir-los, la necessitat obliga a tot. Són els taxistes motoritzats de Nova Delhi, els anomenats *rickshaw* a motor, una mena de moto-carro de tres places que fan el taxi pels carrers de la capital i que van pintats dels mateixos colors que els taxis de Barcelona, negre i groc.

d'oblidar. Aquests taxistes de Delhi tenen una especial habilitat per anar esquivant a les hores punta i a una velocitat de seixanta quilòmetres per hora, tots els objectes, persones i animals que hi ha pels carrers d'una ciutat com Nova Delhi. El recorregut, no apte per cardíacs, es converteix en un veritable zig-zag. De tant en tant el taxista gira el cap i somriu de forma indefinida tal com ho fan els orientals mirant els ulls espantats dels seus clients, que tenen el cor en un puny. La marxa del *rickshaw* només pot aturar-se per una violenta frenada quan una de les anomenades vaques sagrades decideix travessar el carrer o seure allà al mig. A l'Índia, el passat encara té força per frenar el present.



Pujar en un "rickshaw", tota una experiència

SALUT: Les hemorroides

Unes molestes companyes de viatge

Les hemorroides, popularment conegudes per morenes, són les varices que apareixen a l'anús o al recte. Poden ser internes o externes i acostumem a aparèixer entre els 28 i els 60 anys. Les causes més freqüents són l'embaràs, el restrenyiment i la vida sedentària. Per aquest motiu moltes persones que per la seva feina passen moltes hores assegudes davant del volant, fent poc exercici, les pateixen.

En molts casos són asimptomàtiques (no provoquen cap mena de dolor o molèstia) però quan presenten símptomes són molt doloroses, produeixen coïssor i en alguns casos són sagnants.

La prevenció de les hemorroides passa per una higiene

estricta de la zona de l'anús, especialment després de cada deposició, fins i tot amb banys de darrera. S'aconsella també en casos de restrenyiment la utilització de pomades o supositoris laxants que facilitin la deposició diària sense esforç. Per les persones que tenen hemorroides, el consum d'alcohol i de menjars picants i forts ha de ser mínim, o ha de quedar eliminat de la dieta.

En canvi es recomana menjar aliments rics en fibra, que ajudin a una fàcil digestió, verdures i fruites que no siguin àcides, com la pruna o la pera. En el cas del pacient amb vida sedentària, és aconsellable fer exercicis físics, sobretot abdominals.

En casos extrems, les hemorroides s'acostumen a operar.

BARNA-TAXIS.C.C.L.
Cortada, 16-18 baixos 2a
Tel. 357 77 55
08035 BARCELONA

RADIO TAXI EXPRESS
Berlín, 4 bis 1r. cant.
Tel. 322 22 22
08014 BARCELONA

COOPERATIVA RÀDIO-TAXI DE BARCELONA
Taulat, 19-21 àt.
Tel. 300 38 11 - 300 39 05
08005 BARCELONA

EMPRESSES DE RÀDIO-TAXI AL SEU SERVEI

Targeta Taxi-Card
Servei permanent 24 hores
Sense marcar fins a la porta de recollida
Servei a empreses

AUTO-TAXI
Asociación Taxirama
Auto-Taxi de Barcelona
Hugo de Rocaberti, 6 baixos
Tels. 322 11 12 - 322 07 07
08014 BARCELONA

Busquen farmàcies de torn
Recullen encàrrecs
Acompanyen persones disminuïdes físiques
Acompanyen malalts a diàlisi
Acompanyen escolars

SERVITAXI
Maria Barrientos, 2-4-6
Tels. 3 30 03 00 - 330 08 04
08028 BARCELONA

TAXIMÓVIL, S.A.
Marqués de Foronda, 28-30
Tel. 358 11 11
08032 BARCELONA

RÀDIO TAXI DE CATALUNYA
Venus, 7, 4t 1a
Tel. 387 10 00
08914 BADALONA

TELETAXIS.A.L.
Manlleu, 1
Tels. 212 22 22 - 212 02 82
08035 BARCELONA

LA CARRERA

El lavabo, si us plau

El nostre itinerari noctàmbul consistirà en una visita pels lavabos de la ciutat. Sense deixar-los temps per cap objecció i paladejant l'efecte, explico que, si abans una de es atraccions de París eren els famosos *pissoires*, una cosa semblant podria dir-se ara mateix de Barcelona. Per tal de demostrar-los-hi, els faig pujar en un taxi que ens deixa davant del Nick Havana; una vegada a l'interior, els obligo a acompanyar-me als lavabos. Tal com jo havia previst, es queden palplantats contemplant els miralls regalimants d'aigua on un parell de nois, un xic cohibits, fan desembocar uns altres rius. Animada per l'èxit de la primera visita, ens dirigim llavors al Velvet, on, una vegada més, l'humor va a càrrec dels lavabos. Els meus amics es deixen atrapar pel joc i ens quedem una estona -el temps d'una copa- observant les expressions dels senyors que buiden cara a cara les seves bufetes; l'espectacle és pèrfidament hilarant i el nostre, com era d'esperar, sembla reclamar l'atenció de la majoria. Se m'acudeix que fins i tot podrien instal·lar-hi un vídeo que fes el tràngol més tolerable. El taxista que ens porta fins el nou Zeleste no sembla massa sorprès per les nostres converses: els lavabos de disseny ja són signe d'identitat de la nostra ciutat. Acabem la nit a la saleta d'espera que hi ha davant dels lavabos del Zeleste: confortables sofàs on seuen els qui esperen amb les bufetes alleujades.

Blassa d'Abadies

En els gairebé 5 anys que fa que funciona TV3 la seva carrera ha tingut un èxit fulgurant. Quin creu que és el motiu?

-Jo no era una persona de televisió, sempre m'havia dedicat a la premsa escrita. De cop i volta vaig tenir l'oportunitat de fer el *Telenotícies*, en un mitjà que és relativament nou per tot-hom. Moltes vegades m'he preguntat: Què és el que ha de tenir una persona per funcionar davant la càmera? Penso que és molt difícil saber-ho. Suposo que jo tinc alguna característica que fa que funcioni davant la càmera, potser una facilitat de comunicació física.

-L'espanta d'alguna manera la càmera?

-Sí, la càmera espanta pel que té de responsabilitat i de solitud. A vegades una persona se sent molt sola davant les càmeres.

-Què és el que l'omple més com a persona: un informatiu com el *Telenotícies* o un concurs com *Blanc o Negre*?

-Personalment, sens dubte, dedicar-me a la informació general. Quan TV3 em va proposar fer el concurs, en aquell moment, em venia de gust. Tot i que els informatius m'apassionen i és el meu món.

-Era un repte *Blanc o Negre* després de l'èxit aconseguit per Joaquim Maria Puyal amb *Vostè jutja*?

-Aquesta pretesa rivalitat entre ell i jo és una invenció dels mitjans de comunicació, comprensible fins a cert punt, però no respon a la realitat. En cap moment m'he plantejat ser rival d'en Quim i em consta que a ell tampoc l'han preocupat en cap moment les comparacions que s'han fet.

-Què ha de tenir un personatge per invitar-lo al concurs?

-Ha de complir satisfactoriament dues condicions: tenir suficient popularitat i que tingui alguna misteriosa, alguna cosa per descobrir.

-Quin és el personatge

Salvador Alsius va barrejar amb encert el còctel de notícies i santoral. De l'èxit del *Telenotícies Migdia* va passar a enfrontar-se amb els tossuts ordinadors de *Blanc o Negre*, i per la seva feina en aquest programa ha

rebut el premi TP al millor presentador de TV3. Ara li balla pel cap deixar la televisió quan acabi el seu contracte. No acostuma a viatjar en taxi, però li agrada que el conductor sigui una mica psicòleg.

“El taxista ha de tenir l'art d'adaptar-se al passatger”

impossible que li agradaria dur a *Blanc o Negre*?

-Potser hi invitaria el senyor Gadafi o la Madonna, però mai ens hem plantejat portar personatges estrangers. A Gadafi li prepararia el següent esquetx: “Aquest senyor ve a Barcelona a veure un partit de futbol entre el Barça i el Reial Madrid. ¿On seirà: a tribuna o amb els Boixos Nois?”. Suposo que seria molt divertit.

-El seu petó a peu d'avió, com Bogart a *Casablanca*, va ser molt comentat...

-Quan vaig llegir el guió d'aquell programa vaig tenir certes reserves, però el meu equip de producció opinava que ho havia de fer. Es pot dir que ho exigia el guió. Com que això va succeir en el segon programa va tenir molta ressonància, va sorprendre

una mica. Em va valdre alguna crítica personal pel fet de veure “el senyor Alsius” fent “aquelles burrades”. Aquests comentaris despectius mai se sap si són fruit d'un ànim autèntic o de l'enveja que suposa fer un petó de 90 segons.

-Vostè, durant una època de la seva vida, va ser professor d'universitat. Després d'haver conegut el sabor de la

popularitat... Tornaria a l'ensenyança?

-Sí, ser professor és una de les meves vocacions. M'agrada l'ensenyament, sobretot pel contacte amb estudiants. El que no m'agrada és el marc polític que envolta la universitat. Segons el meu contracte, el 30 de juny finalitza *Blanc o Negre*. Després d'aquesta data encara no sé si tornaré als serveis informatius o deixaré la televisió per dedicar-me a altres coses.

-Quina assignatura impartiria a l'Escola del Taxi?

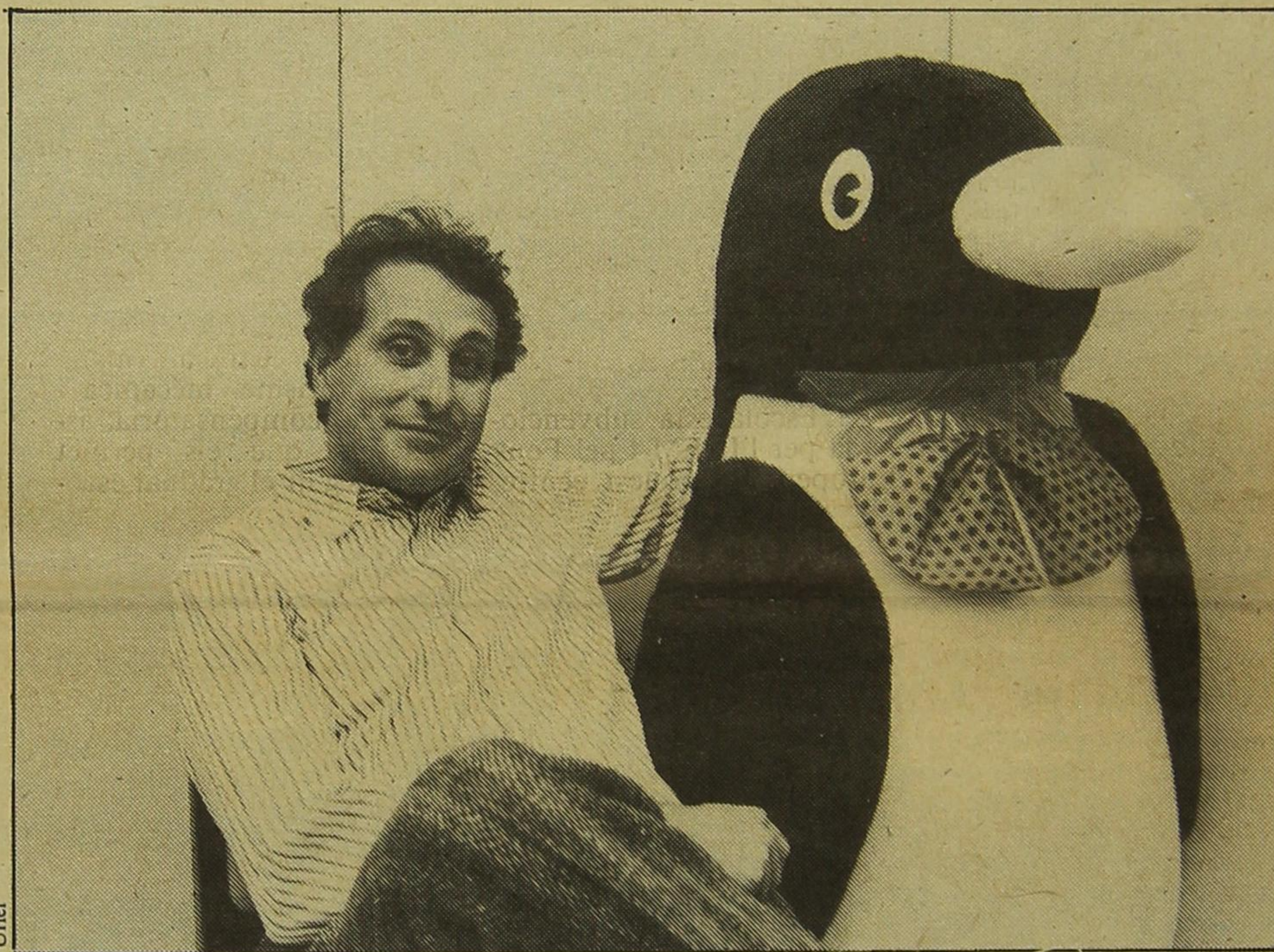
Crec que la mateixa que donava a la universitat, Teoria de la Comunicació. És prou amplia per aplicar-la al medi comunicant que és el col·lectiu del taxi. La seva funció de comunicador, de cicerone de la ciutat, és de sobra coneguda.

-Viatja molt en taxi?

-No, però les poques vegades que l'he fet servir no he tingut cap problema. M'agrada trobar taxistes que m'endevinin una mica les intencions, que siguin una mica psicòlegs. Crec que el taxista ha de tenir l'art d'adaptar-se al passatger. Sense passar-se d'indiscret, pot adivinar l'estat d'ànim de l'usuari.

-De quin color veu la vida?

-Puc subscriure la frase “gràcies a la vida, que me ha dado tanto”. No tinc motius per queixar-me, tot i que he tingut èpoques molt difícils. Darrerament tinc sort i, com es diu habitualment, veig la vida de color rosa.



Salvador Alsius amb la popular mascota del seu programa



TAXI CARD,
LA FORMA MÉS EFICAÇ
DE CIRCULAR



Cetransa

Informació i Promoció del Transport Metropolità

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



RADIO TRAFIC
96.9 FM

BCC BARCELONA CADENA CATALANA

La Via Ràpida

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

Ramblas, 126 - Tel. 318 0870 - 08002 BARCELONA