

DIARI DEL TAXI

Barcelona té aquest any més taxis nous que mai

Durant l'any 1987, el 15% dels taxistes de Barcelona va renovar els seus vehicles i 1.780 vehicles nous van sortir al carrer lluint els colors negre i groc. L'alt índex de taxis renovats ha sigut valorat per l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) com un valuós esforç del sector per millorar la qualitat del servei.

La renovació de vehicles s'ha incrementant durant el primer trimestre d'aquest any, durant el qual han entrat en funcionament 529 taxis nous. Segons un portaveu de l'EMT, actualment es pot afirmar que l'àrea metropolitana de Barcelona té més taxis nous que mai. Segons l'EMT, altres anys la renovació de la flota només assolía el 10% dels 11.000 taxis que hi han a l'Àrea Metropolitana.

Les estadístiques indiquen que per mitjana cada taxista ha invertit al voltant d'un milió quatre-cents mil pessetes en la renovació del seu vehicle. Aquesta xifra es tradueix en una despesa total de 2.000 milions de pessetes aproximadament.

Renovació

Segons l'Entitat Metropolitana del Transport, cada vegada hi ha més taxistes que es decideixen a renovar el vehicle. Les xifres ho demostren. Dels 1.780 vehicles renovats l'any passat, 1.600 unitats van sortir directament de la fàbrica. La resta és de segona mà, però amb unes garanties totals de bon funcionament.

Un total de 480 vehicles dels 529 vehicles que han entrat en funcionament són de primera mà i, d'aquest total, 215 vehicles es poden considerar d'alt estànding. El canvi de taxi es fa habitualment cada set anys. Un estudi de l'EMT fixa exactament aquesta periodicitat en sis anys, cinc mesos i dotze dies.

Vehicles vells

Els experts consideren que els taxis de l'àrea metropolitana són cada vegada més nous i que cada cop és més difícil trobar circulant vehicles vells. Això es deu en part al fet que està estesa la consciència pro-

Durant el 1987 s'ha renovat el 15% dels taxis de l'àrea metropolitana

La despesa total de la renovació s'aproxima als 2.000 milions

El primer trimestre d'aquest any s'han matriculat 529 vehicles

L'ús del butà augmenta per l'estalvi que representa

URIEL



Cada vegada hi ha més taxistes que es decideixen a renovar el seu vehicle

fessional sobre la necessitat d'adequar el taxi a la demanda, que exigeix més qualitat, i per altra part al fet que les ins-

peccions tècniques aconsellen, i de vegades hi obliguen, l'actualització de la flota del transport públic.

La xifra de 650 taxis que es van renovar l'any 1978 quasi s'ha triplicat deu anys després. L'any 1979 va marcar el

camí del canvi per la dècada dels vuitanta. Fins al 1981 es va mantenir el nivell de nous vehicles matriculats al voltant

dels 1.450 per any. Els dos anys següents va haver-hi una lleugera davallada -1.100 vehicles nous el 1982 i 1.300 el 1983-, però l'any 1984 es va experimentar una nova empenta, només superada el 1987 amb l'esmentada xifra de 1.780 taxis nous. Si es manté la tònica actual, aquest any es pot marcar un nou rècord, pròxim als 2.000 taxis renovats.

Alt nivell

Els models dels nous taxis són, la majoria, d'alt nivell. El quaranta per cent es poden considerar vehicles d'alt estànding i s'ha comprovat que els conductors prefereixen vehicles amb els últims avanços i nous accessoris per tal d'oferir un servei més còmode i ràpid al usuari.

La instal·lació d'aire condicionat en quasi 300 d'aquests nous taxis és el millor reflex del desig d'oferir qualitat al viatger. A una ciutat tan calurosa i ofegant com Barcelona, durant l'estiu es pot convertir gairebé en una exigència de l'usuari que els taxis tinguin aire condicionat.

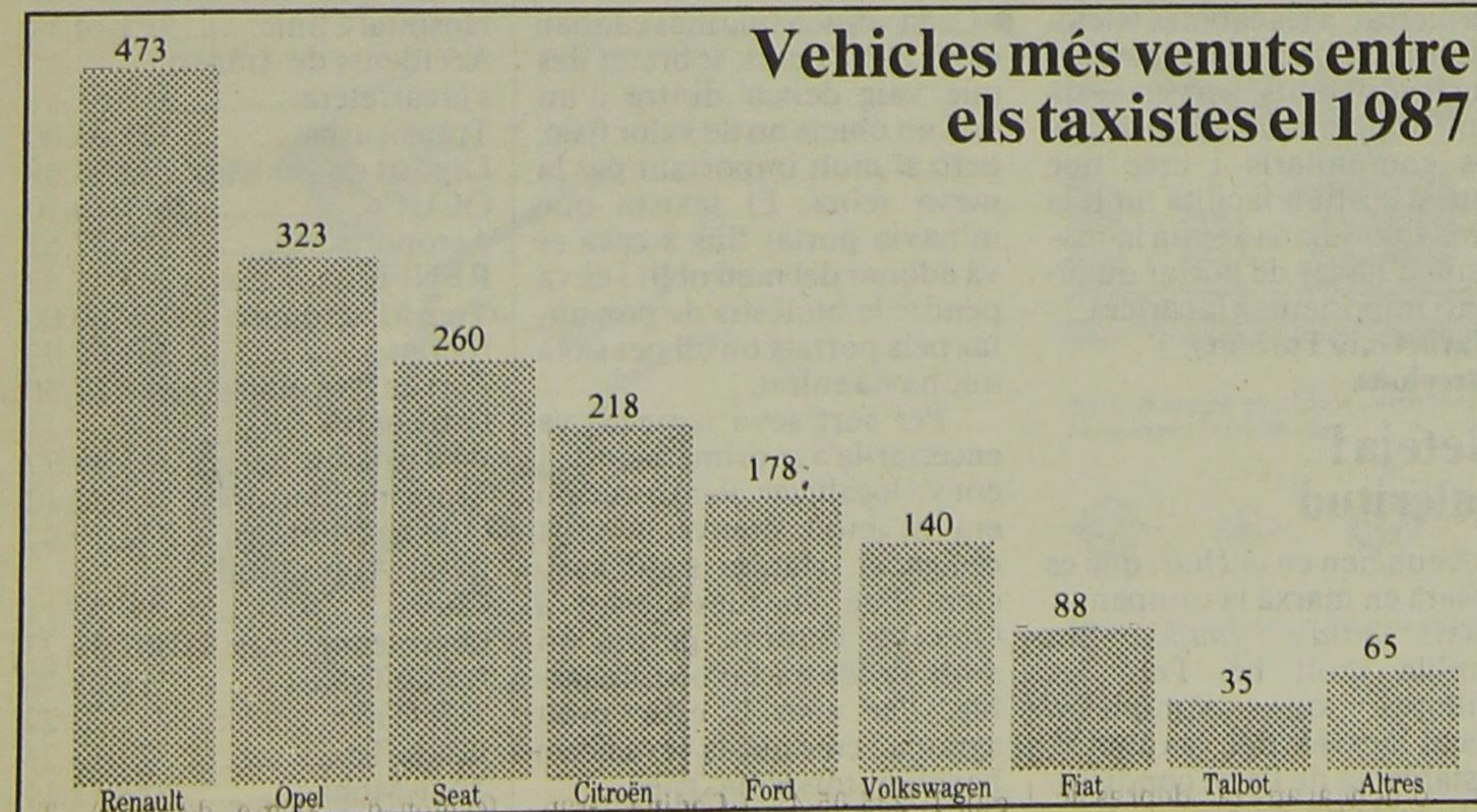
Estalvi

D'altra banda, els propietaris dels nous taxis s'han decidit els últims anys per utilitzar gas butà com a combustible, que és el més econòmic de tots i el menys contaminant. L'ús del gas butà com a sistema de combustió suposa pel taxista un estalvi aproximat de 100.000 pessetes l'any, cosa que fa que sigui el combustible de més acceptació entre el col·lectiu.

La modernització dels dipòsits de butà facilita l'ús d'aquest combustible i deixa aparcat l'etern problema de canviar les velles bombones. La pròxima inauguració d'una estació de butà a doll a la Zona Franca afavorirà encara més els que prefereixen aquest combustible en comptes de gas-oil o gasolina.

Per últim, s'ha de destacar com a símptoma d'aquesta modernització l'augment de la implantació de taxímetres electrònics, que comporten més avantatges que els altres models.

Vehicles més venuts entre els taxistes el 1987



Renault 21 i Citroën BX són els vehicles més venuts entre els taxistes

El model que té més acceptació entre els taxistes és el Renault 21, segons es desprèn d'un informe de l'EMT. Un total de 377 cotxes d'aquesta firma francesa es van vestir de negre i groc l'any passat. Entre el gener i el març d'aquest any les vendes d'aquest model entre els taxistes ha ascendit fins a 119 unitats.

El rànquing el completen les diferents gammes de models Citroën, Opel, Peugeot, Seat, Fiat, Volkswagen, Ford i Mercedes, amb la Renault al

capdavant.

L'esforç de renovació per part del taxista es tradueix quan es decideix a invertir en els cotxes més cars del mercat, però que ofereixen un servei millor al passatger. Dels 215 taxis de luxe que s'han posat en circulació aquest any, 119 unitats són Renault 21; 59 vehicles són Citroën BX, 36 unitats Volkswagen (6 models Golf, 27 models Passat i 13 model Santana), tres Mercedes i 1 Fiat Croma.

Els fabricants de les dife-

rents marques troben entre el sector del taxi un bon reflex del funcionament de les seves vendes. L'any passat, Renault va ser la favorita entre els taxistes de l'àrea metropolitana, amb 473 vehicles venuts. La van seguir Opel, amb 323 unitats venudes; Seat, amb 260 unitats, Ford, amb 178, Volkswagen, amb 140; Fiat, amb 88, i Talbot, amb 35 vehicles. La resta, fins als 1.780 vehicles que es van renovar l'any passat, es reparteixen entre altres fabricants.

MOTOR: Seat Ibiza SXI, un model que s'ha fet esperar

La suavitat de la conducció

Ambs uns anys de retard respecte als plans inicials de Seat, ha estat presentat recentment el nou Seat Ibiza SXI, un cotxe de mida mitjana de prestacions esportives i d'acabats al nivell d'altres models homònims de la competència.

Però ha arribat una mica a deshora. Si hagués sortit tres o quatre anys enrera, s'hauria trobat ben poca competència. Avui dia, les marques ja tenen nous models en catàleg que igualen o superen el nou producte de la factoria de la Zona Franca.

Moltes millores

Externament el nou Ibiza injecció es diferencia dels seus companys de gamma per un nou spoiler davanter més acusat, que incorpora llums antiboira, un discret aleró i uns acabats de color vermell que li donen un aire més agressiu. L'interior del nou Ibiza s'ha vist afavorit per uns seients amb un entapissat de colors

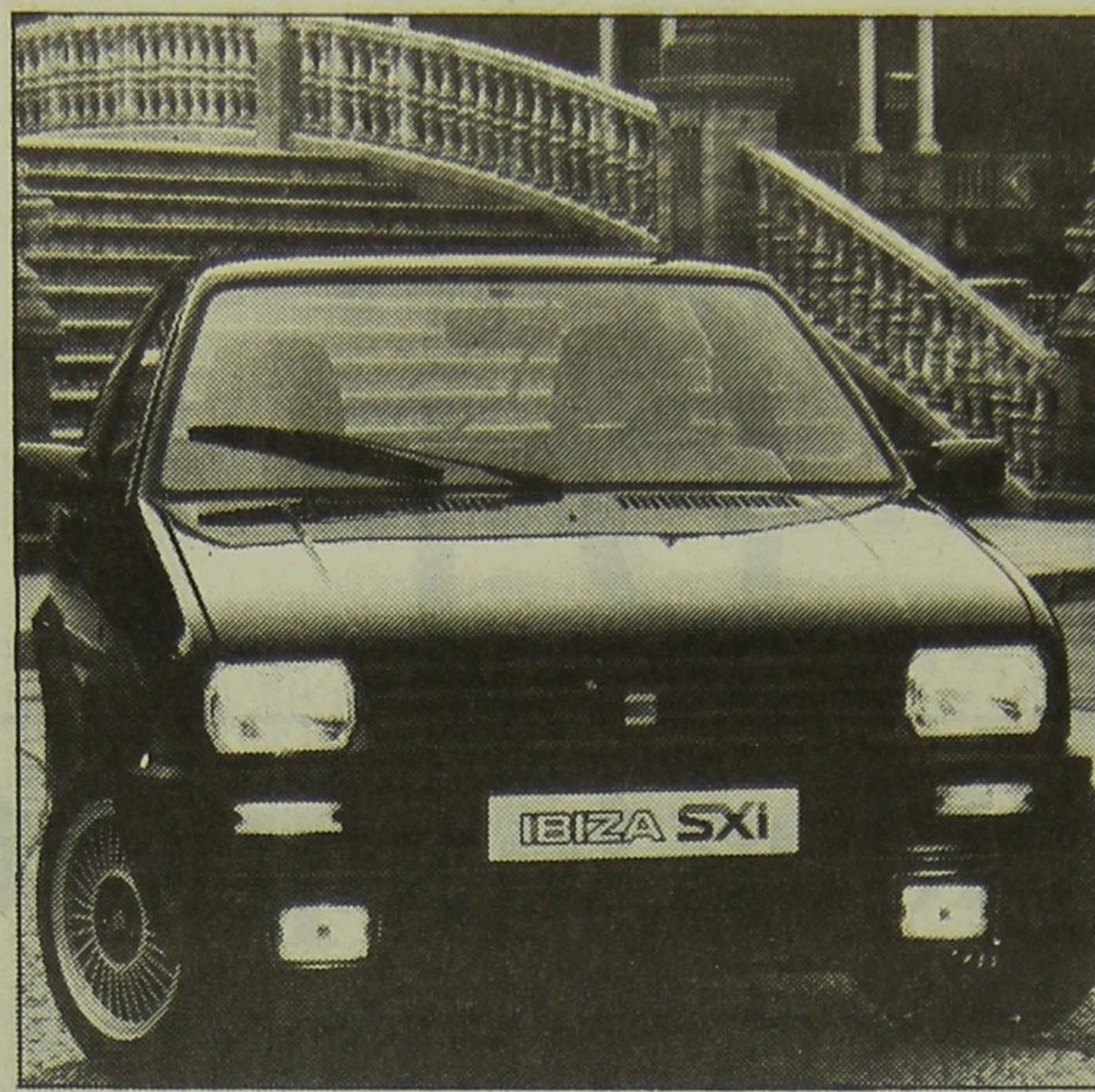
més vius, d'acord més amb l'aire esportiu de l'utilitari, que recullen millor el cos dels ocupants de les places davanteres.

El xassis s'ha adaptat a les noves prestacions. La suspensió davantera és de nou disseny. Es munten discos davanteres ventilats de secció més gran que, junt al nou servofrè i al sistema hidràulic en forma de X, asseguren una frenada més eficaç. Una barra estabilitzadora de secció més gran s'encarrega d'augmentar l'estabilitat del cotxe.

Un canvi positiu

El canvi més positiu és, però, quant a motor. El ja conegut, però no per axió menys esperat, System Porsche de 1.461 cc s'ha vist ara beneficiat de la versió a injecció, de què ja gaudia el Seat Málaga.

La suavitat de conducció i l'optimització de prestacions i consums que permet aquest tipus d'alimentació, comparada amb la d'altres cotxes de potència similar, queden ben



El nou Ibiza SXI té un acabat més esportiu

paleses en aquest cotxe utilitari.

Cent cavalls

El motor dona ara una potència de 100 cavalls que l'impulsen fins a poc més de 180 quilòmetres per hora.

L'elevat pes del seu xassis el deixa enrera respecte a altres cotxes de la mateixa potència però més lleugers. Els consums homologats són de 5,1 litres a 90 quilòmetres per hora, 6,9 litres a 120 quilòmetres per hora i 8,9 litres per ciutat.

SALUT: La contaminació

Factors de risc de malalties respiratòries

Moltes hores en el cotxe, respirant l'aire contaminant de la ciutat és, evidentment, perjudicial per la salut. Les substàncies químiques a l'ambient analitzades com a factors de risc són el plom i el monòxid de carboni, que tenen importància per les elevades concentracions que s'hi troben a l'aire i pels seus efectes nocius.

El plom és una substància utilitzada a la gasolina per les seves propietats antidetonants. En el nucli urbà de Barcelona es calcula que el 98% del plom atmosfèric procedeix dels gasos dels motors a gasolina.

El monòxid de carboni prové de la combustió incompleta dels productes que contenen carboni, especialment de la combustió dels hidrocarburs de les gasolines. Es calcula que el tub d'escapament dels vehicles a gasolina conté entre l'1% i el 4% de monòxid de carboni, mentre que els motor Diesel en tenen 0,5%.

La via d'absorció més important del plom i el monòxid de carboni en l'organisme és la via respiratòria, i per això l'alta concentració d'aquestes dues substàncies químiques afecta particularment els conductors que pateixen malalties respiratòries, (fins i tot quan es tracta d'un simple refredat).

Com a factor de risc, la contaminació atmosfèrica causada per aquestes dues substàncies incideix més negativament en les persones fumadores.

Control del medi urbà

Els estudis epidemiològics en relació amb factors de risc químics han de completar-se amb el control del medi urbà, especialment pel que fa referència al plom i el monòxid de carboni. És necessari, però, fer unes altres recomanacions no mèdiques: substituir el plom per altres antidetonants no tòxics i controlar i regular els gasos del tub d'escapament.



GALLARDO

LA BÚSTIA DEL TAXI

Les queixes de l'aeroport

► Quan s'acabarà la imatge que donen els taxistes a l'aeroport? Sé que són una minoria i que no tot el col·lectiu actua com alguns d'ells, però la imatge que donen és trista i lamentable.

Tornant d'un viatge a Madrid vaig agafar un taxi perquè em portés fins a la plaça Lesseps. Quan vam arribar al punt final, abans que tingués temps d'aixecar el cap, el taxista ja havia borrat la tarifa del taxímetre i, lògicament, el preu que em va donar era 300 pessetes més alt que el que jo esperava.

En aquell moment vaig amenaçar-lo amb una denúncia però finalment no ho vaig fer. Des d'aquell fet sempre he pensat que m'havia equivocat, perquè amb el meu silenci no faig cap favor a la resta del col·lectiu ni a la resta d'usuaris. Aprofito per demanar des del *Diari del Taxi* que els usuaris fem una pinya per no deixar-ne passar ni una.

Pere Grassó/Barcelona

Normalització lingüística

► He comprovat en converses amb taxistes que molts d'ells, de parla no catalana, fan esforços per pronunciar correcta-

ment els noms dels carrers en català. Fins quan haurem de sentir dir plaça Calvo Sotelo, en comptes de plaça Francesc Macià, o Sanjurjo en comptes de Pi i Margall? Crec que, en aquest sentit, les ràdio-taxi podrien tenir un paper molt



important.

Audal Ferrer/Barcelona

La utilitat de la taxi-card

► Llegeixo a la carta firmada pel senyor Jordi Solanes que la

taxi-card és la forma més lenta i complicada de cobrar una carrera de 200 pessetes. No hi estic d'acord. Però com a usuària de la taxi-card podria queixar-me de la dificultat de trobar taxis que la tinguin. Pel carrer és quasi impossible.

M'agradaria que aquest sistema tingués més implantació i que cada vegada que la volgués utilitzar no hagués de trucar a un ràdio-taxi i esperar com a mínim trenta minuts. El ciutadà (tant davant com darrera el mostrador) ha de perdre la por a utilitzar targetes per fer els pagaments (en el supermercat, a les cabines telefòniques, ...). L'ús de targetes per pagar diferents serveis està molt implantat a la resta de països comunitaris i crec que aquest costum facilita molt la feina quotidiana i evita la molèstia d'haver de portar quantitats importants a la cartera.

Maria Gala Torrent/Barcelona

Neteja i pulcritud

► Anuncien en el *Diari* que es posarà en marxa la campanya *Taxi, posa't guapo*. Em sembla molt bé. Però les millores que s'anuncien (recol·locació del taxímetre, instal·lació de l'aire condicionat i sistema de combustió a

gas butà) es quedaran curtes si el taxista no incideix més en la neteja i pulcritud externa i interna del vehicle, sobretot la interna, que és la que afecta més el passatger.

És molt agradable pujar a un taxi net i, en canvi, quan l'interior no reuneix les condicions necessàries penses que potser t'ho hauries d'haver pensat més a l'hora d'aixecar la mà.

Ernest Cullerll / Barcelona

Els objectes perduts

► Cada vegada tinc més confiança en els taxistes, sobretot des que vaig deixar dintre d'un taxi un objecte no de valor físic, però sí molt important per la meua feina. El taxista que m'havia portat fins a casa es va adonar del meu oblit i es va pendre la molèstia de preguntar pels portals on ell pensava que havia entrat.

Per sort seva i meua, va encertar-la a la primera porta i em va localitzar. Penso que no era ni molt menys la seva obligació. Hauria sigut suficient que l'hagués deixat a Objectes Perduts, però a mi amb va fer un favor impagable. Per això li estic molt agraïda i crec que la seva acció beneficia tots els taxistes.

Anna Billes/Barcelona

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 Clinic:	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
Reial Automòbil Club:	200.33.11
Objectes perduts:	301.39.23
Ràdio Tràfic:	318.08.70
Tele-Taxi:	212.22.22
Ràdio Taxi:	379.13.25
Taxi-Mòbil:	358.11.11
Ser-Tax:	213.05.98

Estacionaments irregulars, punts negres del trànsit

Un milió cent-mil vehicles circulen diàriament pels 1.200 quilòmetres de carrers de la xarxa urbana de Barcelona. Els carrers amb més volum de trànsit són els d'Aragó, l'avinguda Diagonal, Pau Claris i la Meridiana. D'aquest total de vehicles, uns 750.000 pertanyen al parc automobilístic de Barcelona.

Malgrat que el centre de Barcelona té una bona ordenació urbanística, els col·lapses circulatoris provocats pels estacionaments irregulars contínuen un dels principals problemes que afecten el conductor i que dificulten més el trànsit de les principals vies.

Sancions

Durant l'any 1987, la Guàrdia Urbana de Barcelona va imposar 1.778.101 multes, de les quals només un 14% han estat multes per infraccions en moviment i un 4,3% per no respectar semàfors. La resta de les multes van ser degudes a estacionaments irregulars, la majoria estacionaments en doble via, que dificulten molt el trànsit i sovint provoquen parades de tota la cua de vehicles, en el carril bus, o a les cruïlles, especialment en el centre comercial de la ciutat.

Els problemes circulatoris estan també relacionats molt directament amb la falta d'aparcaments a la ciutat. L'oferta

de places d'aparcament continua estant molt per sota de les necessitats d'una ciutat com Barcelona. Actualment hi han 437.000 places d'aparcament,

un 38% de les quals són a la via pública. El dèficit varia considerablement al llarg del dia i es concentra durant el període diürn a les zones

comercials i durant el període nocturn en barris de residència.

Segons un portaveu del Centre de Control de Trànsit

(CTT) de Barcelona, la mitjana diària de vehicles que circulen en dia feiner per l'avinguda Meridiana, des de Mallorca fins al carrer de València, és de 138.500 unitats. Així, es converteix en l'arteria amb més volum de trànsit de la ciutat i un dels anomenats punts negres de trànsit, a causa dels col·lapses que habitualment s'hi registren.

Aragó, punt difícil

El carrer d'Aragó, principalment des de Pau Claris fins al passeig de Gràcia, és un dels punts més difícils per la bona circulació del centre de la ciutat. En dia feiner circulen per Aragó més de 84.000 vehicles.

Un dels altres punts negres de la ciutat és General Mitre, des de la plaça Lesseps fins al camp de l'Espanyol. Aquest tram de circulació es troba col·lapsat sovint a les hores d'entrada i sortida dels centres escolars.

Les velocitats dels automòbils varien al llarg del dia, ajustades bàsicament a les

coordinacions dels semàfors i a les diferents hores punta, determinades per les entrades i sortides dels llocs de treball i dels col·legis. Segons el Centre de Control de Trànsit, la mitjana de velocitat d'un turisme fora d'hores punta és de 15 a 25 quilòmetres per hora, mentre que en hora punta no sobrepasa els 18 quilòmetres per hora. Aquestes velocitats són inferiors en els transports públics, amb una mitjana de 12 quilòmetres per hora.

Segons el CCT, la disminució del temps de recorregut es pot aconseguir obtenint més ones verdes, nom que reben aquells trams de la ciutat on s'aconsegueix sincronitzar els semàfors, de manera que els vehicles no hagin de detenir-se a totes les cruïlles. L'èxit d'aquest servei s'obté quan s'aconsegueixi adaptar l'oferta d'ones verdes a la necessitat real de Barcelona.

Un altre dels anomenats punts negres de la circulació a Barcelona són les entrades i sortides de la ciutat, a primeres hores del matí i a darrera hora de la tarda. Comparant les dades facilitades pel CCT, es pot apreciar que un total de 820.000 vehicles accedeixen a la ciutat en un dia feiner. La mateixa situació de col·lapse es produeix durant el cap de setmana, quan més de la meitat del parc de vehicles abandona el centre urbà.



Els estacionaments irregulars són culpables, en molts casos, dels col·lapses de trànsit

EL PASSEIG DEL DIJOUS

Fer comes en el barri de la Ribera

El recorregut comença a la plaça Catalunya, on agafarem un taxi fins al carrer Montcada. En condicions normals de trànsit el viatge costarà de 300 a 380 pessetes segons la ruta. La baixada es pot fer indistintament per plaça Urquinaona i via Laietana o per les Rambles. Encara que aquesta segona ruta es més llarga, la preferim perquè és més atractiva.

El taxi ens pot deixar a la plaça Palau, davant del restaurant Set Portes, i d'allà a peu entrarem de ple al barri de la Ribera. La primera parada pot fer-se en el frankfurt d'en Pep (carrer Espasera), on menjarem de tot menys les típiques salxixes alemanyes. Voltarem Santa

Maria del Mar i entrarem al carrer Montcada, on podem visitar la galeria Maeght, el museu Tèxtil i de la Indumentària (tancat el diumenge a la tarda i dilluns al matí) i el museu Picasso (tancat dimarts i diumenge). El museu de la Indumentària tanca de dues de la tarda a dos quarts de cinc.

Una parada quasi obligatòria en el barri és el Xampanyet (carrer Montcada) per picar alguna cosa. Per fer comes agafarem el passeig del Born fins a desembocar a l'antic mercat recuperat i rehabilitat, on sovint s'organitza algun saló comercial o mostra, i des d'allà agafarem l'últim taxi del passeig.



Els taxistes de Managua tenen problemes per trobar recanvis

EL RODAMÓN: Emoció a Managua

Uns artistes de la filigrana mecànica

No se qui deia fa temps que, coneixent els taxis i els taxistes de qualsevol lloc, es pot començar a conèixer un país. Són normalment la primera persona amb qui parles quan surts de l'aeroport, l'estació de tren o el port. Sense ser una excepció, això, sens dubte, és el que passa a Nicaragua, on els taxis estan tant apedaçats com el país.

El bloqueig econòmic imposat pels Estats Units a aquest país centramerica fa que no hi hagin recanvis dels vehicles o que siguin tant cars que quan una peça s'espatlla no es pot reposar.

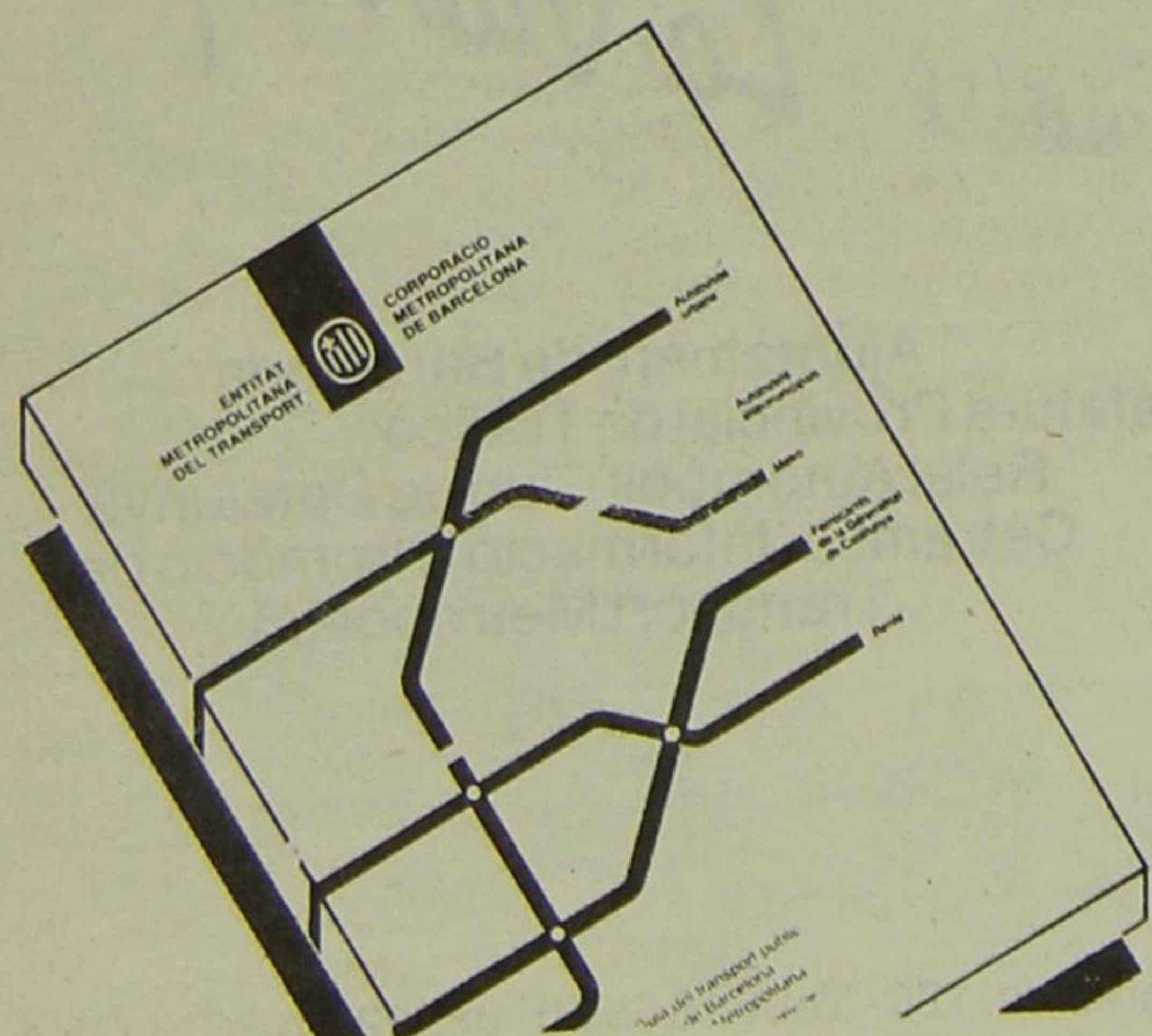
Els taxistes nicaragüencs són uns artistes de la filigrana mecànica. La seva habilitat fa

que vehicles que a qualsevol part del món serien un munt de ferralla, circulin sense cap mena de problema per tot el país i portin el turista fins al punt desitjat.

Això sí, el taxímetre no funciona, els vidres no baixen i la tapisseria està foradada per les molles que surten a l'exterior, però els Toyota i Nissan circulen de punta a punta del país sense problemes. Aquest és el taxi que tothom fa servir. Qui vulgui taxis més grans, Mercurys o Buicks, molt més cars, pot trobar-los a l'empresa Inter de Managua. D'una cosa podeu estar-ne segurs, no tenen tanta emoció.

Daniel Feixas

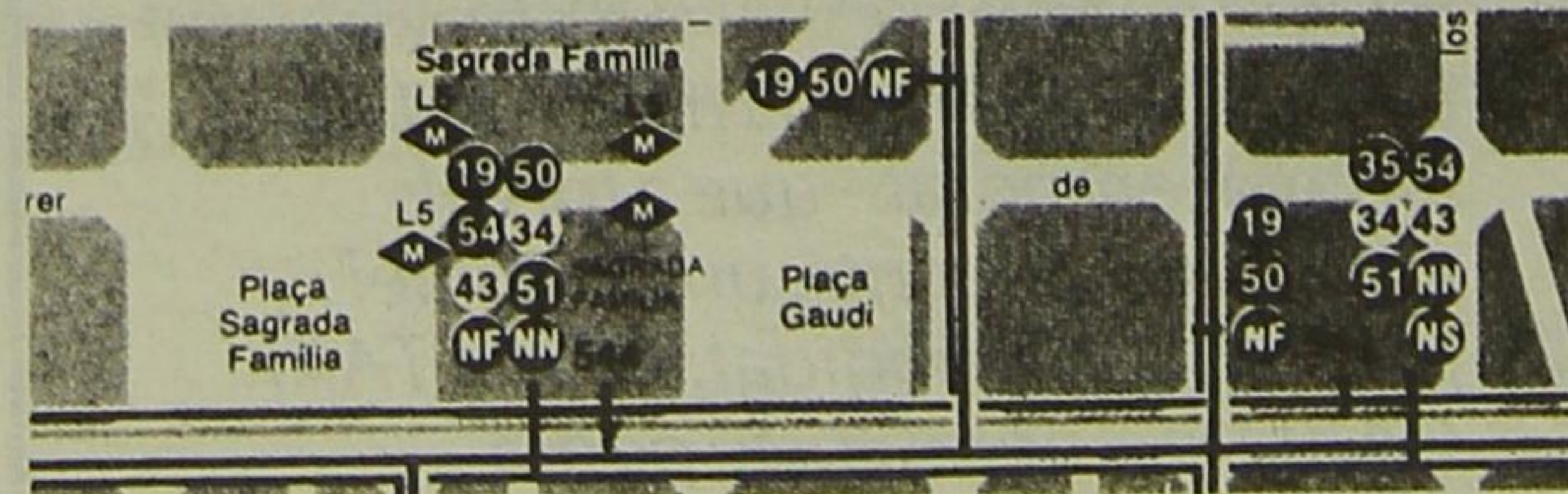
Des d'ara: El Llibre Guia



Ara, amb el nou llibre Guia del Transport Públic de Barcelona i la seva Àrea Metropolitana, tindreu a la vostra disposició tota la informació necessària per poder desplaçar-vos per la complexa xarxa de transport públic de Barcelona i 26 municipis de la seva Àrea Metropolitana.

En el llibre Guia trobareu, entre d'altres informacions:

Xarxa de transport públic amb el recorregut i les parades de tots els autobusos urbans i intermunicipals.



Situació exacta de totes les estacions de metro, Ferrocarrils de la Generalitat, Renfe, Funiculars i Tramvia Blau.



Itinerari i horaris dels autobusos urbans i interurbans.

SOCIETAT MUNICIPAL D'APARCAMENTS I SERVEIS, S.A.

SPM

APARCAMENTS EN FUNCIONAMENT

- Av. Rius i Taulet - Pl. Espanya
- Av. Gaudí - davant hospital Sant Pau
- Pl. del Sol - Gràcia
- Torrent de l'Olla - Pl. Lesseps (Menéndez Pelayo)
- Pl. Gal·la Placidia - Gràcia
- Pg. Valldaura - Pl. Lluçmajor
- Moll de la Fusta - Pg. u Colom

APARCAMENTS EN CONSTRUCCIÓ

- Urgell - mercat Sant Antoni
- Av. F. Cambó - mercat Santa Caterina
- Olesa - Felip II
- Túnel de la Rovira
- Carrer Àngels

LA CARRERA

Glamour

A turo un taxi davant del Palau Robert, decorat de Palau borraixo, si és que els dissenyadors em permeten el sacrilleg comentari. No tinc un minut a perdre: a casa m'espera l'entrega dels Oscars, l'esdeveniment anual més espectacularment *hortera* i alhora *glamourós*. I és que el *glamour* sempre està a mig camí entre la purpurina, l'excés de maquillatge i el *touch of class*. No importa qui hagi tingut el privilegi de ser nominat, de rebre el bes del triomf. La cerimònia es manté inalterablement atractiva perquè es sustenta en les pròpies essències de la fàbrica de somnis: l'accés dels sers vulgars i anònims a l'Olim de les estrelles. Són molts anys ja els que he viscut acomplexada pels rostres esplendorosos, els seus somriures sensuais i quasi improbables. Mitja vida me l'he passada somrient amargament en comparar les meves dubtoses qualitats amb els encants imperatorbables i arrogants que em miren des de la seva altitud. És per això que mai em perdo la immutable cerimònia de l'entrega i guaito amb perversa sensació de justa venjança els rostres dels astres pertorbats per un nerviosisme a penes perceptible, però evident pels meus ulls vampírics. És per això que tremolo d'un plaer estrany en veure la desil·lusió pintada en els seus rostres, sobtadament més humans quan el veredict del jurat beneficia un però n'exclou altres. No són els guanyadors qui m'interessen sinó els qui, abandonant la seva divina impunitat, perden durant uns instants l'esma, el somriure i un xic de la seva bellesa.

Blassa d'Abadies

Thomas N'Kono és porter de l'equip de Javier Clemente des de l'any 1982. Quan va decidir posar-se sota els pals d'una porteria?

—Va ser per casualitat. Jo, a l'equip del meu poble, vaig començar jugant de davanter. Un dia no va arribar el porter que sempre jugava de titular i el meu germà, que era l'entrenador, va dir que m'havia de posar sota la porteria. Després vaig tornar a jugar de davanter, però em vaig adonar que jo havia de ser porter.

—Per què va elegir aquesta professió?

—Al principi no era una professió, perquè al Camerun el futbol no és professional. Per mi jugar al futbol significava divertir-me.

—Quines qualitats s'han de tenir per arribar a ser un excel·lent porter?

—S'ha de tenir molta disciplina i dedicació. S'ha d'aprendre a patir, perquè a vegades et sent molt sol sota els pals. En algunes ocasions determinades només és el porter qui decideix.

—Quines persones admira futbolísticament?

—Tots aquells que lluiten sobre la gespa del camp. Hi ha dies que tot surt bé, però no per això es pot dir que un sigui bon jugador, com tampoc es pot dir que una persona sigui un desastre jugant al futbol si només l'has vist en un mal dia. Per això jo admiro tots aquells que s'esforcen per superar-se.

—Fa uns quants dies ens han arribat notícies molt favorables sobre el campionat de futbol africà. Què manca al futbol del seu continent per igualar-se a l' europeu?

—El que hi manca és estructura i professionalitat. En aquests moments alguns països africans tenen una manca d'organització en el futbol base, tot i que ara s'estan esforçant una mica més. S'ha fet un pas endavant gràcies als africans que juguem en equips europeus.

—Segons la seva opinió... quins són els millors porters del futbol espanyol?

—Aquí hi ha molt bons por-

ter, com Zubizarreta, Arconada o Buyo. Els meus companys, no ho dic jo, m'han dit que jo estic entre els millors. No s'espera altra cosa dels amics.

l'Espanyol. Abans d'arribar a Barcelona es guanyava la vida dirigint un servei de taxi al Camerun. Ara es dedica a defensar la porteria dels periquitos.

“Vaig deixar els taxis pel futbol”

ters, com Zubizarreta, Arconada o Buyo. Els meus companys, no ho dic jo, m'han dit que jo estic entre els millors. No s'espera altra cosa dels amics.

—Vostè té fama de ser una persona divertida i simpàtica.

—No ho sé. Els que hagin parlat alguna vegada amb mi són els que han d'opinar. Jo

intento ser el més agradable possible amb la gent i donar tot el que pugui.

—Vostè dirigia un servei de taxi al Camerun. Era una bona manera de guanyar-se

la vida?

—Sí, és cert, tenia una petita companyia. No podia viure del futbol i em guanyava la vida amb els taxis, però quan vaig venir a Barcelona vaig decidir vendre tot el que tenia per dedicar-me plenament al futbol.

—De quin color és el taxi al Camerun?

—Són tots de color groc. Amb això dels colors cada ciutat escull el que més li agrada. Aquí, per exemple, són grocs i negres i em sembla molt bé.

—Quina diferència hi ha entre els taxis del Camerun i els de Barcelona?

—La funció és la mateixa, és clar, però allà no n'hi ha tants i quan els necessites no és tan fàcil trobar-los com aquí. Barcelona és una ciutat molt gran i amb moltes necessitats en matèria de transports.

—El fa servir molt, el taxi, aquí a Barcelona?

—Normalment faig servir el meu cotxe, però quan no el tinc agafo un taxi. Els conductors acostumen a reconèixer-me i sempre són molt amables. Mai he tingut cap problema.

—L'Espanyol, per primera vegada a la seva història, té l'oportunitat d'aconseguir la Copa de la UEFA. Ho ha somiat alguna vegada?

—És molt difícil, però si l'aconseguim la dedicaré a una persona en especial. Per ara és un secret.

—Com l'ha tractat la vida? Ha aconseguit el que volia?

—Sí, en aquests moments no em puc queixar. Tinc tot el que necessito i sóc feliç. Mai es pot dir que un hagi arribat al final de les seves possibilitats. Jo no em conformo amb les victòries de la resta de les persones.

—Quan finalitzi la seva carrera de futbolista, té previst tornar al Camerun?

—Sí, haig de tornar-hi. Allà tinc la meua família i persones que em necessiten.

URIEL



Thomy N'Kono

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. I 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



**RÀDIO TRÀFIC
96.9 FM**

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 08 70 - 08002 BARCELONA