

DIARI DEL TAXI

Els autobusos per minusvàlids fan 90.000 serveis a l'any

“Des de quan funciona el servei d'autobusos pels minusvàlids? Miri, no sabria precisar la data exacta, però tot això es va començar a plantejar amb l'arribada dels ajuntaments democràtics, fa gairebé deu anys”, afirma Manuel Patiño, cap de premsa de Transports de Barcelona.

“Barcelona va ser ciutat pionera a Espanya i una de les primeres d'Europa Occidental a organitzar un servei com aquest. Actualment ja hi ha altres ciutats espanyoles que l'ofereixen i, fins i tot, han vingut de l'estranger per veure com ho havíem fet i a pendre idees d'aquesta experiència”, afegeix Manuel Patiño.

Dotze unitats

La flota d'autobusos destinada als minusvàlids físics de Barcelona ciutat està formada per dotze unitats, deu autobusos i dos micros, que han estat especialment adaptats i transformats pel trasllat dels minusvàlids.

Totes les unitats disposen d'una plataforma lateral per facilitar l'accés amb les cadires de rodes.

Els dos microbusos tenen, a més, una plataforma posterior perquè hi puguin pujar els minusvàlids que es mouen gràcies als llits mòbils especials. “Es tracta”, explica Patiño, “de garantir el dret fonamental de tothom a moure's i traslladar-se per molts problemes físics que tingui”.

Els viatges en autobús acostumen a servir perquè els minusvàlids desenvolupin les seves activitats amb tota normalitat i els utilitzen per fer diferents activitats: des d'anar a l'escola o a la feina i la universitat. Els minusvàlids també utilitzen aquest servei per anar al metge o a qualsevol lloc d'esbarjo.

La flota fa un total de 90.000 serveis a l'any però aquest nombre va augmen-

tant constantment i la companyia ja pensa en l'increment de les unitats, sobretot

cara l'any 1992. “Hem de garantir a tots l'assistència als Jocs”, puntualitza Patiño.

L'Empresa Municipal de Transports és només l'encarregada de gestionar el servei i és el Patronat Municipal pels Minusvàlids Físics el responsable d'establir les regles de funcionament. El recorregut l'estableix el Patronat i és porta a porta. Transports de Barcelona únicament posa els mitjans però no decideix l'ordre com es fa la recollida. Aquestes rutes es marquen segons els criteris de prioritat de cada un dels casos.

El mateix preu

El preu d'un viatge en autobús especial per minusvàlids és el mateix que el de les línies habituals. Segons fonts de Transports de Barcelona, amb aquest servei no

es busca la rendibilitat econòmica sinó que l'objectiu és aconseguir la màxima la rendibilitat social possible.

Segons fonts del Patronat Municipal pels Minusvàlids Físics, els criteris d'accés al servei són molt flexibles però es valora la situació econòmica de l'usuari, el motiu pel qual sol·licita l'autobús i les possibilitats del servei. “En principi es mira d'atendre a tothom però no sempre és fàcil”, reconeixen les fonts consultades.

Les persones que necessiten aquest servei han de posar-se en contacte telefònic amb el Patronat, (431 53 44). “Un cop rebem la trucada, s'estudia el cas i s'assigna a la ruta corresponent. És clar que hi ha serveis puntuals, que només es demanen per un moment determinat i que s'han de sol·licitar amb 48 hores d'antelació, si no seria impossible organitzar-se”, indiquen fonts del Patronat.

Lluís Miquel Blanch

...I els taxis també

Fonts de l'Entitat del Transport han assenyalat que està en estudi el projecte per adaptar un sistema d'accés als taxis per tal que puguin traslladar minusvàlids còmodament i amb totes les garanties d'un bon servei. Aquest projecte l'estudien conjuntament l'Entitat i un consorci automobilístic, que adaptaria una rampa d'accés al vehicle. També s'ha estudiat la possibilitat d'adaptar com a taxis unes furgonetes de mida mitjana.

Aquest nou servei dels taxis és perfectament compatible, segons fonts de l'Entitat del Transport, amb el servei que ofereix la flota especial d'autobusos i microbusos. “Creiem que és un servei més del taxi i com a tal l'hem d'impulsar, ja que contribueix a millorar la qualitat de vida de tots els ciutadans de Barcelona i la seva àrea”, han declarat les esmentades fonts.

Barcelona va ser pionera a Espanya en l'establiment d'aquest servei

El servei no busca la rendibilitat econòmica, sinó la social

Totes les unitats de la flota especial per minusvàlids físics disposen d'una plataforma lateral perquè s'hi puguin pujar amb cadires de rodes. Els dos microbusos tenen, a més, una plataforma posterior perquè hi puguin pujar els minusvàlids que es desplacen amb llits mòbils especials. La finalitat d'aquest servei és garantir el dret fonamental de tothom a moure's i traslladar-se independentment dels



La flota especial està formada per deu autobusos i dos microbusos

Els vehicles de la flota realitzen el servei diàriament de porta a porta

problemes físics que tingui. Aquests autobusos serveixen perquè els minusvàlids desenvolupin les seves activitats diàries amb tota normalitat: des d'anar a l'escola o a la feina fins a anar a la universitat. També utilitzen aquest servei per anar al metge o a qualsevol lloc d'esbarjo. Transports de Barcelona, encarregada de gestionar el servei, vol incrementar aquesta flota especial de cara als Jocs Olímpics del 92.

Motor: Peugeot 309 GTI 1.9

L'herència familiar del lleó

El Peugeot 309 GTI 1.9 és el model més alt i esportiu de la gamma amb què la marca del lleó vol esgarrapar un important segment del mercat dels cotxes d'uns quatre metres. La competència entre els GTI és molt dura i determina, en general, les vendes dels models utilitaris amb menys potència de la mateixa gamma. El 309 té qualitats per deixar ben alt el pavelló francès, malgrat algunes llacunes que segur que els tècnics no tardaran a esmenar.

Malgrat tenir un motor i la plataforma del xassis exactament igual al del seu germà petit, el 205, el 309 té, però, importants diferències de comportament que permeten als seus cinc ocupants de viatjar més còmodament.

Millor penetració

Externament, una de les diferències més evidents és una línia aerodinàmica més acurada que en el model petit de la marca. Les suspensions, pensades per viatges amb cinc ocupants i el seu respectiu equipatge, són molt dures. Això, si bé permet una gran estabilitat en conducció esportiva, penalitza la comoditat del conjunt.

La direcció del 309 és servoassistida i més directa (3,2 voltes de volant d'un extrem a l'altre), la qual cosa es fa notar en una gran pre-

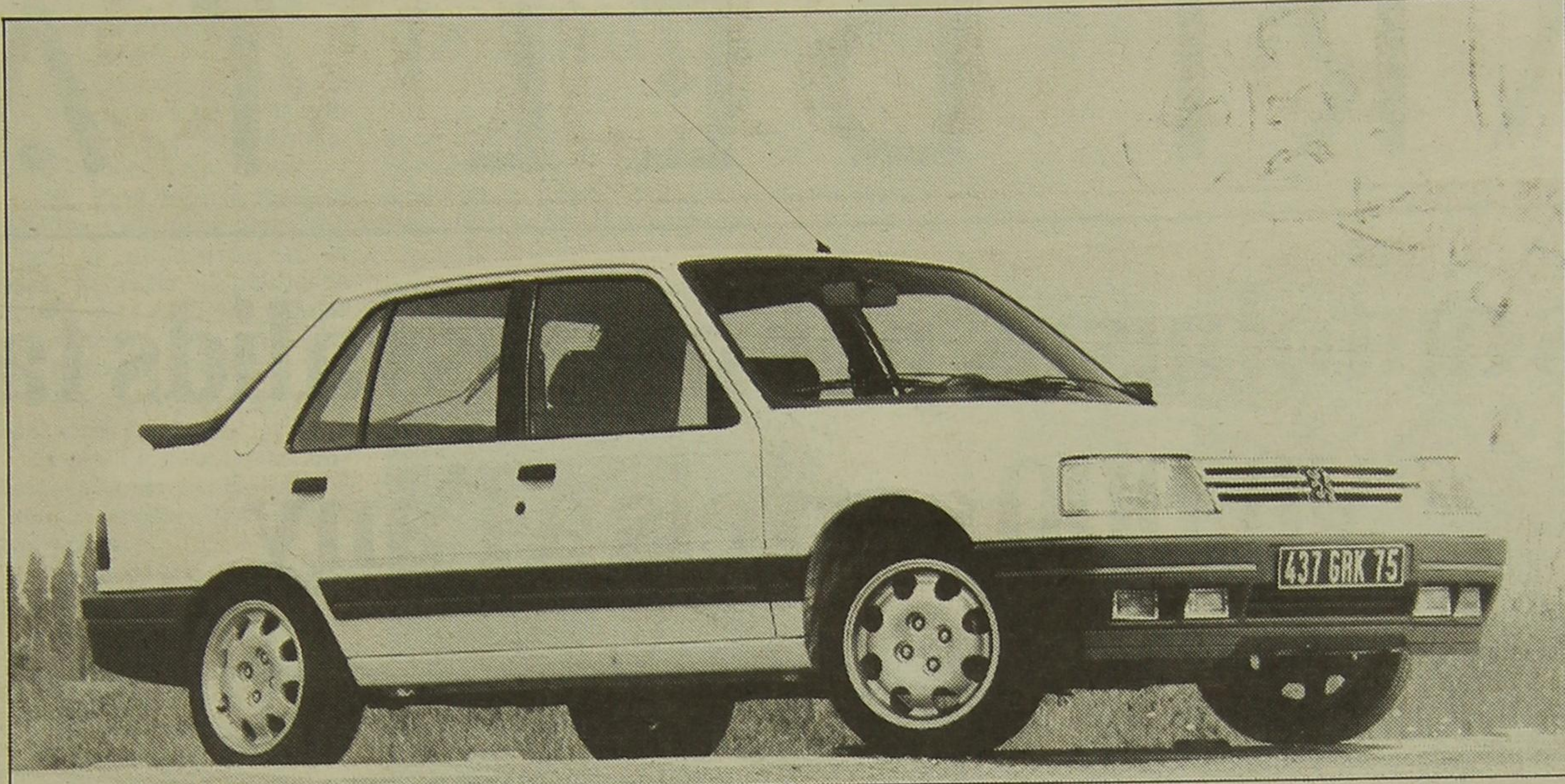
cisió de conducció. De tota manera i malgrat ser més pesant que el 205, no li aniria gens malament una mica més de duresa que no fos

tan sensible a les irregularitats de la carretera.

El motor de 1.905 centímetres cúbics dona, com els models de les marques de

la competència, una potència de 130 cavalls a un règim de 6.000 revolucions per minut. Un dels grans avantatges d'aquest vell conegut és la

progressivitat amb què arriben els cavalls al pitjar el pedal de l'accelerador. Amb suavitat i ràpidament el 309 GTI se situa a 206 km/h, la



El xassis i el motor de la marca del lleó són exactes als del germà petit de la gamma, el 205 GTI

seva velocitat màxima, i amb 29.8 segons cobreix la distància d'un quilòmetre.

Una bona frenada

Els consums homologats per la marca són bastant alts, com succeeix en els motors d'aquestes característiques. Més de dotze litres per ciutat i per sobre dels set a una velocitat constant de cent per hora.

La frenada va a càrrec d'uns discos de 247 mm de diàmetre a les quatre rodes, d'aliatge lleuger, amb la particularitat que els de davant són autoventilats. Els pneumàtics de 185/55 es mostren suficients per les prestacions del GTI.

Seients confortables

L'interior és confortable i els seients deixen encaixonat els ocupants de les places davanteres, de manera que no cal anar buscant un punt per agafar-se a cada revolt. El quadre d'instruments és molt complet i clàssic. No hi falta ni compta-revolucions ni l'indicador de la pressió d'oli. A l'exterior, circulant de nit, els potents fars halògens, els llums de llarga distància i els de boira donen una gran seguretat.

El Peugeot 309 GTI val 2.185.000 pessetes, claus en mà, una de les millors relacions qualitat-preu-prestacions dels catàlegs del moment.



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.

El diari de cada dijous

He comprovat que cada dijous alguns taxistes porten aquest diari perquè el client el llegeixi. És una iniciativa molt bona que s'hauria d'estendre més. Penso que és una mostra de bona voluntat que el taxista ofereixi una cosa tan simple com un diari, perquè aquestes petites coses milloren considerablement el servei, però la iniciativa tindria més difusió si el diari es repartís cada dia. Joan Suelves / Barcelona

Testimoni d'un accident

El dia 1 de novembre es va produir un accident al carrer Muntaner, cantonada amb Copèrnic. Eren aproximadament dos quarts de dues de la matinada. El vehicle causant de l'accident s'havia saltat un semàfor vermell. Necessitaria que el taxista que va presenciar l'accident es posés en contacte amb mi



a través de la Unitat del Servei del Taxi o trucant al Telèfon Groc (336.00.00). La seva col·laboració és important i pot ser un testimoni molt vàlid. Agustí Arroyo / Barcelona

Reclam del braçilet oblidat

L'altre dia vaig deixar-me dins d'un taxi un braçilet de color rosa i blau, fet de roba,

que vaig comprar a Tailàndia. De fet, no té cap valor econòmic, ja que em va costar unes 25 pessetes, però sí que té molta importància sentimental. Quan acabava de baixar del taxi em vaig adonar que l'havia perdut. Com que no vaig poder retenir el número de llicència del taxista, agrairia al conductor que l'hagi pogut trobar que ho comunicui al servei del Taxi. Moltes gràcies per endavant. Maria Vila / Barcelona.

La manifestació de taxistes

Uns taxistes es manifesten per demanar un augment de tarifes. Per sort llegeixo que els manifestants no arriben a 300 i això em dona una mica d'esperança, ja que tot el col·lectiu de taxistes de Barcelona i l'àrea metropolitana supera els onze mil. Trobo que una pujada de tarifes és innecessària ja que Barcelona té fama de ser una ciutat on els taxis són molt cars. Albert Puentes / Barcelona.

EL PASSEIG DEL DIJOUS

Una atractiva agenda per viure Barcelona

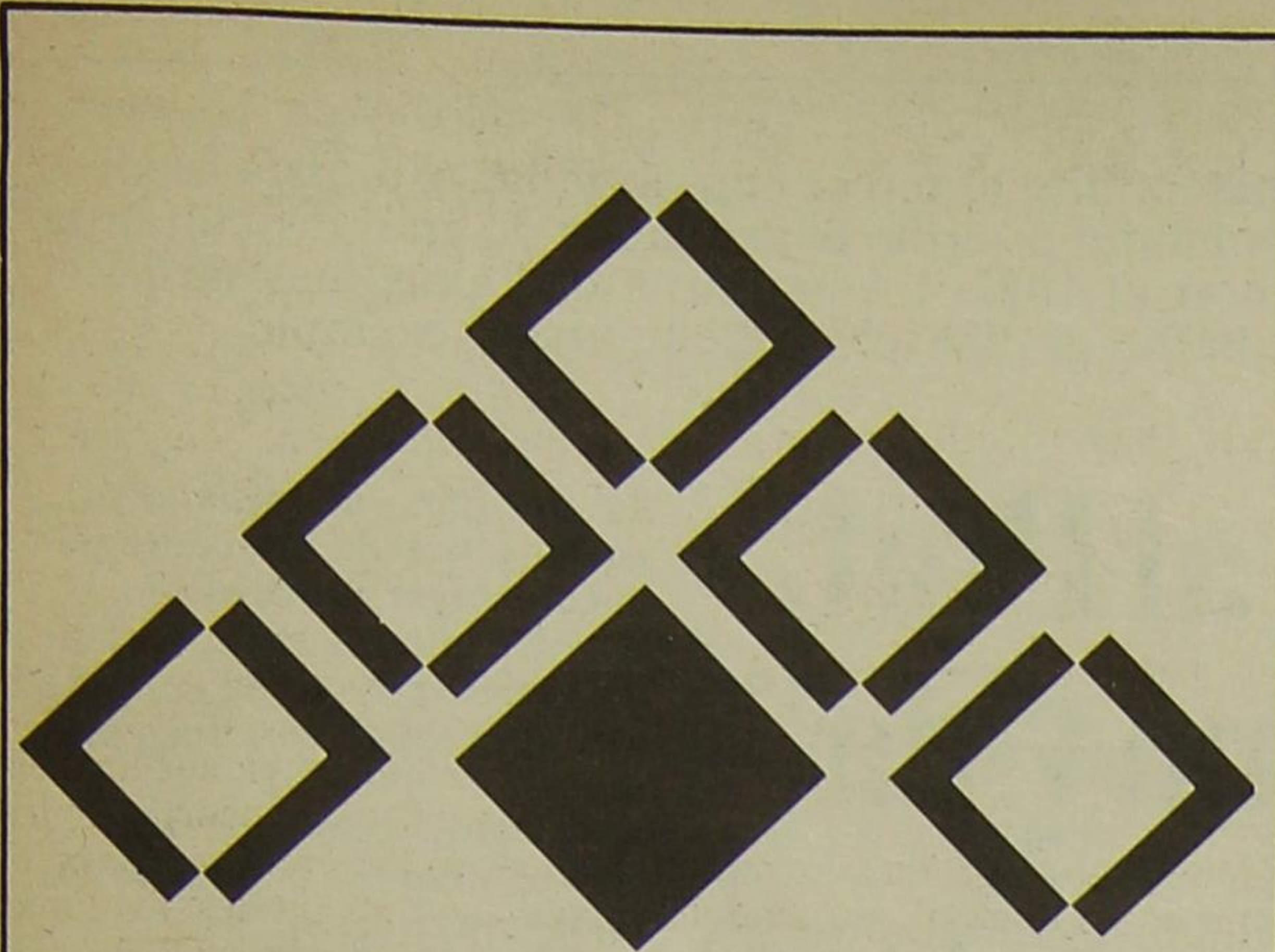
Per aquest dijous proposem una atractiva agenda, sobretot pels amants de la fotografia i de l'art. Com sempre, la manera més còmoda per traslladar-se és el taxi, encara que, atesa la diversitat de llocs a visitar no donem els preus de les tarifes. Cal visitar *Imatges del jazz*, la col·lecció de fotos que presenta l'espai fotogràfic Maple Syrup (Verdaguer i Callís, 8, davant del Palau de la Música). El tema és un viatge de la imaginació a Nova Orleans i una introducció visual a l'ànima d'aquesta música.

Si volem contactar amb l'Orient actual, és recomanable visitar la mostra del Museu Etnològic de Montjuïc, on s'exposa una sèrie de fotografies representatives d'aspectes de la vida quotidiana al Japó. Estarà oberta fins al dia 31 de desembre. En el museu Etnològic també es pot veure la col·lecció de cent trenta-cinc peces de la Fundació Folch, que reflecteixen la vida i els costums dels pobles indígenes de les Filipines. Aquesta col·lecció estarà exposada fins a finals

d'any. Fins al dia 15 de desembre es pot veure exposició fotogràfica *Segon Rally Pneumàtic Barcelona-Saragossa*, a la Caixa de Pensions (passeig Colom, 16), que acaba de ser inaugurada.

Pels amants de l'art del vidre, recomanem l'exposició *Vidre murano avui*, que ha quedat oberta a la capella de l'Antic Hospital de la Santa Creu de Barcelona (Hospital, 56). La mostra aplega un conjunt de peces d'aquest tipus de vidre venecià, entre làmpares, ampelles, plats, miralls, objectes decoratius, fins i tot un joc d'escacs. Estarà oberta fins al 15 de desembre i els horaris són de 10 a 14 hores i de 17 a 20 hores, excepte diumenges tardà i dilluns matí.

En el centre cívic del Guinardó (Av. Mare de Déu de Montserrat, 134-140) es pot apreciar la mostra *Joves dissenyadors*, on tretze artistes mostren les seves obres de disseny gràfic. Estarà oberta fins al dia 14 de desembre.



Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport

El nou anagrama de l'àrea metropolitana de Barcelona

Un anagrama amb voluntat d'unificar

El nou anagrama de l'àrea metropolitana de Barcelona, dissenyat pel Servei Gràfic de la Mancomunitat de Municipis, mostra la voluntat d'unificar en un mateix símbol les tres entitats de l'àmbit metropolità: l'Entitat del Transport, l'Entitat del Medi Ambient (actualment l'Entitat d'Aigües i Residus Sòlids) i la Mancomunitat de Municipis.

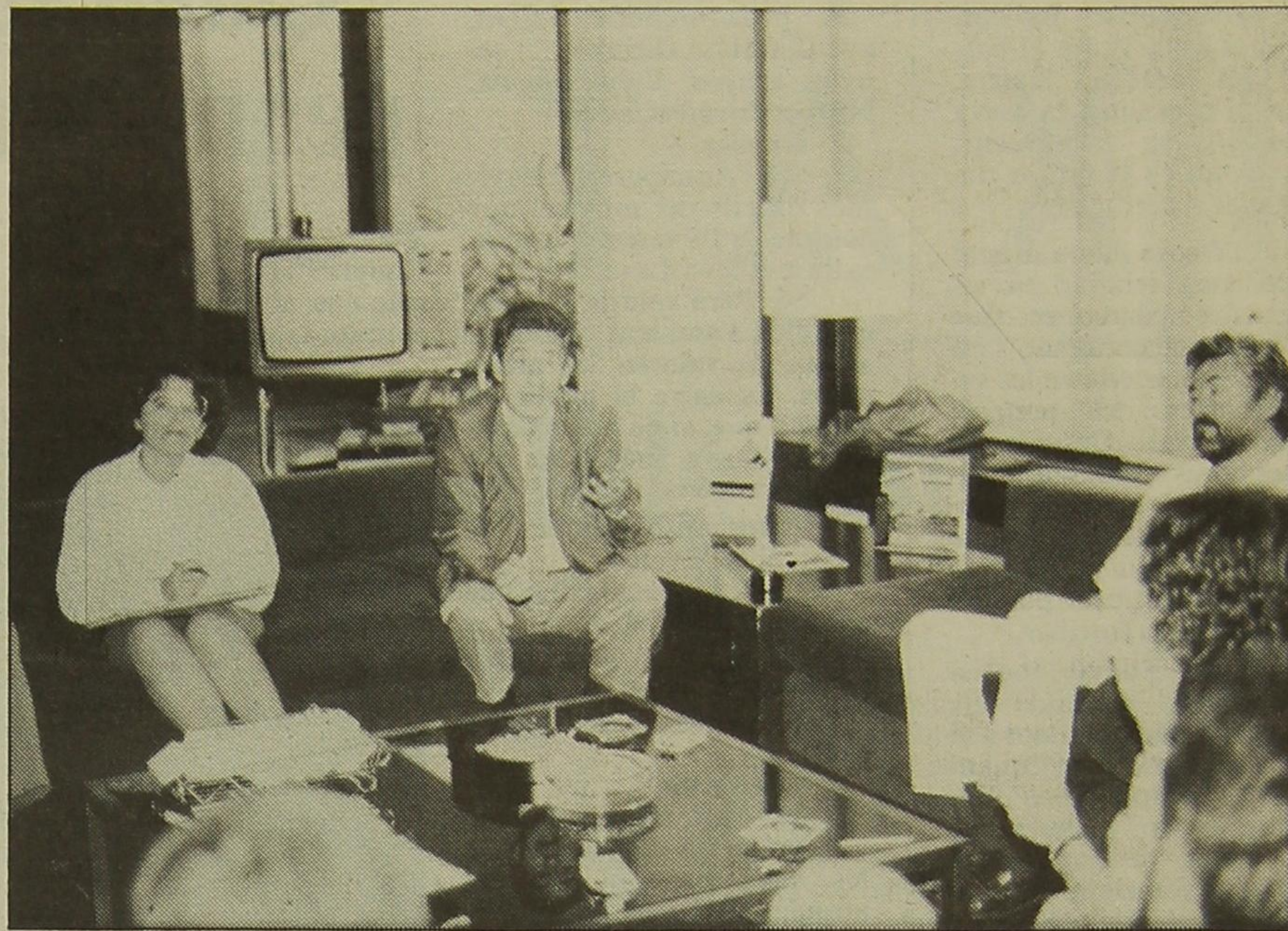
La referència visual està basada en un quadrat, una forma geomètrica que sustenta la malla de l'Eixample, com a símbol icònic o tractament abstracte d'urbanisme i creixement. En el símbol, segons fonts del Servei Gràfic, hi ha una segona lectura. Per l'especial disposició de les figures al voltant del quadrat llegim una "A" d'àrea metropolitana.

Un sorteig mensual entre els taxistes amb taxi-card

Cetramsa, (Centre Metropolità d'Informació i Promoció del Transport SA), amb la col·laboració de les firmes comercials Pirelli i Tudor, realitza mensualment un sorteig de quatre pneumàtics i una bateria entre els taxistes acollits al sistema de pagament taxi-card. Segons ha declarat Xavier Labori, director gerent de Cetramsa, l'objectiu del sorteig és "estimular els taxistes que fan servir el sistema taxi-card i estimular la resta dels professionals del sector perquè s'acullin a aquest servei".

Xavier Labori va assenyalar que Cetramsa està establint contactes amb diverses entitats financeres per introduir en el sector del taxi tots els mitjans de pagament que actualment existeixen en el mercat (visa, master-card, targeta 6000...).

El sistema de pagament amb taxi-card funciona des de fa uns dos anys i el nombre de taxistes que l'han demanat ha anat en augment. Actualment n'hi han uns 2.500 que la utilitzen i uns 500 més han formulat la sol·licitud per adoptar-la. Aquest sistema facilita a l'usuari viatjar en taxi sense necessitat de pagar amb diners en metàl·lic. Un alt percentatge de clients que s'han acollit a la taxi-card són empreses, firmes comer-



Xavier Labori, director gerent de Cetramsa, durant un dels sortejos realitzats

cials o gabinets de professionals que utilitzen el servei del taxi per motius de feina.

Els pagaments al taxista és realitzen a través de la Caixa i la factura s'abona en el compte del client. Pel taxista el principal avantatge de la taxi-card és que no ha de treballar portant en el vehicle grans quantitats de diners, cosa que evita la pos-

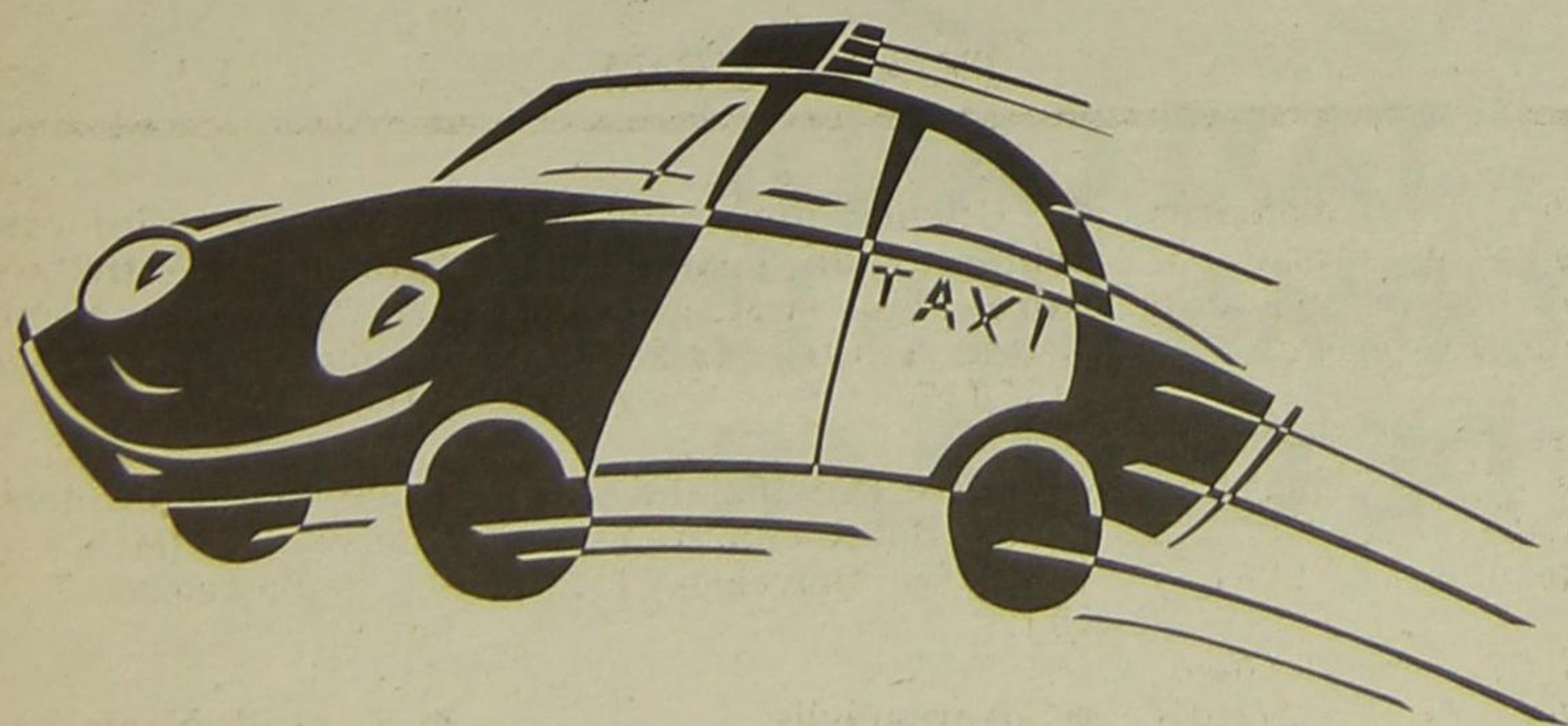
sibilitat d'un robatori.

Fins ara s'han fet dos sortejos. En el primer sorteig, realitzat el 30 de setembre a la seu de Cetramsa, van resultar guanyadors els taxistes José Rozas Sola, Manuel Díaz Herrera, Juan Manuel Risco Barranquero, Francisco Javier Ocaña Molina i Juan José Descatzo Delgado. Al primer li va cor-

respondre el joc de pneumàtics Pirelli i a la resta la bateria Tudor.

En el segon sorteig, celebrat el 31 de l'octubre, van resultar guanyadors els taxistes Francisco Martí Santacana, Angel González Rodríguez, Sigfredo Estop Pardina, José Luis Garrido Delgado i José Filomeno Berges.

Fem un canvi d'aires.



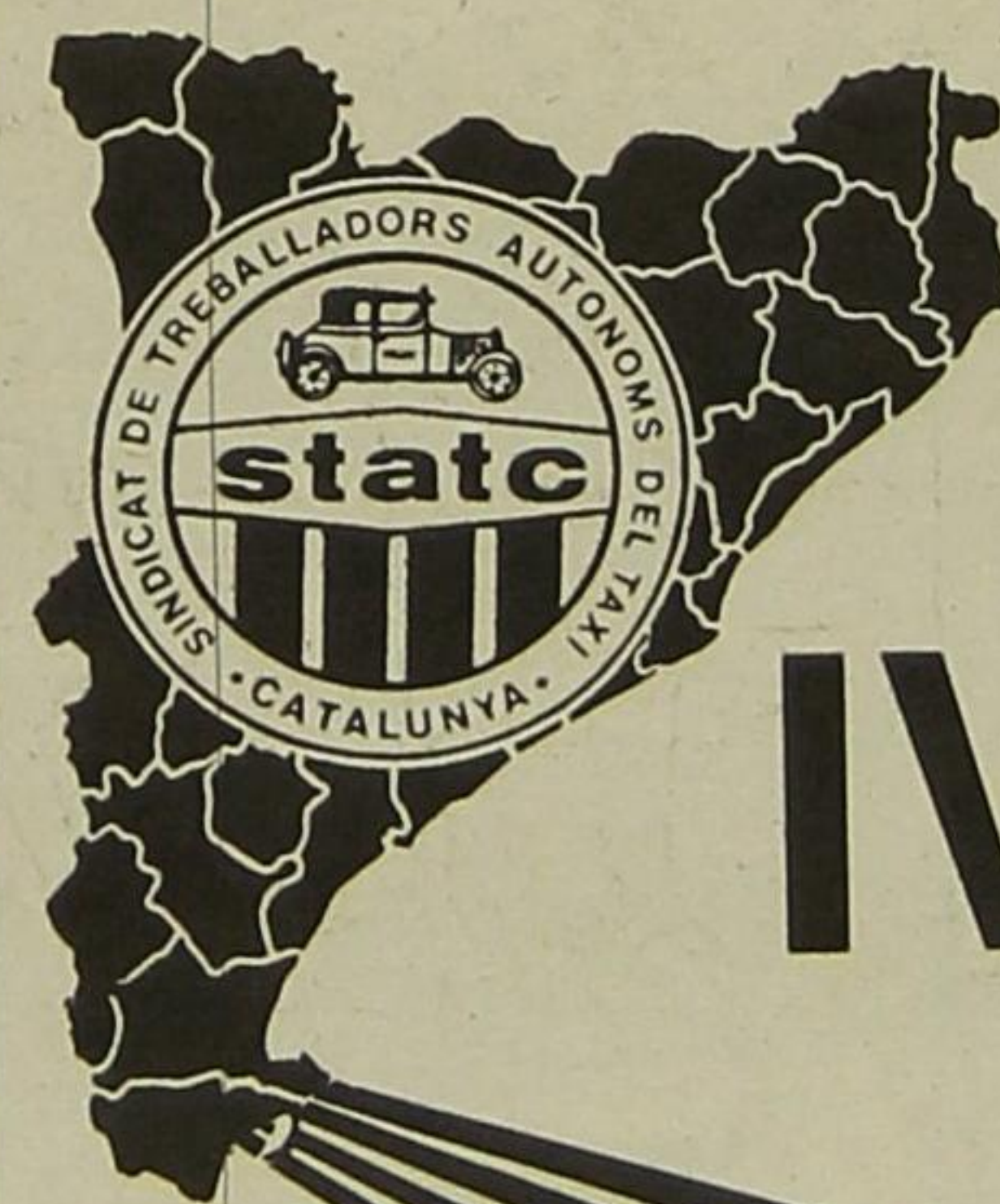
Taxi, posa't guapo. Informa't al 336 00 00.

CAMPANYA PER A LA MILLORA DEL PAISATGE URBÀ

Ajuntament de Barcelona



ENTITAT METROPOLITANA DEL TRANSPORT BARCELONA



statc

IV Congrés

PER UN TAXI MILLOR CONTINUEM TREBALLANT

Dies:

26 i 27 de novembre de 1988
Barcelona - Fòrum Tibidabo

LA CARRERA

NIL BOHIGAS

Perruqueria

Plovia considerablement. Amagant el cap sota la gabardina, vaig buscar un taxi perquè em portés a un dels temples sagrats de la modernitat: la perruqueria. Baixant Balmes vaig veure el cartell del local. El taxista, que va pressentir la meua intenció, em va advertir: "Avui no és el millor dia per anar al perruquer".

De fet, jo havia dubtat però vaig confiar en les arts del perruquer que m'havien recomanat. "Ell podrà lluitar contra les inclemències del temps", vaig pensar. Després de dues hores d'acceptar pacientment el que em recomanaven, em vaig emmirallar. El nou pentinat es diferenciava molt poc del que portava a l'arribar.

Ningú s'havia molestat a pentinar-me, al·legant que els rissos i el cabell natural eren "quantitat de còmodes, no!". Encara que van poder veure la meua decepció, una caixera somrient em va entregar el compte. Entre altres minúcies que elevaven la factura a mil duros, em cobraven mil pessetes per pentinar-me. En aquell moment, vaig maleir-me per no haver fet un curs de com defensar els drets del consumidor. Vaig sortir al carrer. Hi havia un taxi a la cantonada. El conductor era una dona, que em va mirar i va dir: "La pluja és incordiant. No hi ha manera d'anar ben pentinada".

Flàvia Sola

Nil Bohigas acaba de tornar del Nepal amb l'Expedició Catalana a l'Everest dirigida per Lluís Belvis. Nil ha fet el cim junt amb Jerónimo López i Lluís Gener. Ho havia intentat dues vegades, el 1983 i el 1985, i tots dos cops s'hi havia quedat molt a prop.

Trenta anys, 1,82 m, ulls castanys (verds quan es posa romàntic), valent, aventurerer, carinyós... senyor, senyor. Enhora bona, Nil (per l'Everest, ho dic).

-Gràcies.
- "Nil l'Annapurna ni les vies més difícils del món: el que compte és l'Everest". Aquesta frase és seva. La recorda?

-Sí. Però voldria matisar que dins l'ambient alpinístic si que es valoren les altres coses. És entre el públic en general que, si no has pujat a la muntanya més alta del món, no has fet el màxim.

-Als espònsors també els té el corrobato l'Everest.

-Cert. La popularitat que dona va molt bé de cara a trobar suports per altres expedicions.

-Entre les fans, deu ser massa...

-Què vol dir?

-No dissimuli. Segons una enquesta de televisió, a les senyores, els que les atrauen més són els camioners i els alpinistes.

-No en sabia res, d'això! Li asseguro que fins ara només m'he adonat de certa admiració per part d'alguns muntanyencs.

-Doncs no és que el seu look no sigui atractiu. Canvia molt sovint el color del cabell.

-M'agrada cuidar la imatge.

-Suposo que no a l'extrem de l'atleta Florence Griffith, que es posa guapa abans de cada cursa.

-A la meua manera. Jo

"Quan agafo un taxi al Prat, per mi comença la bona vida"

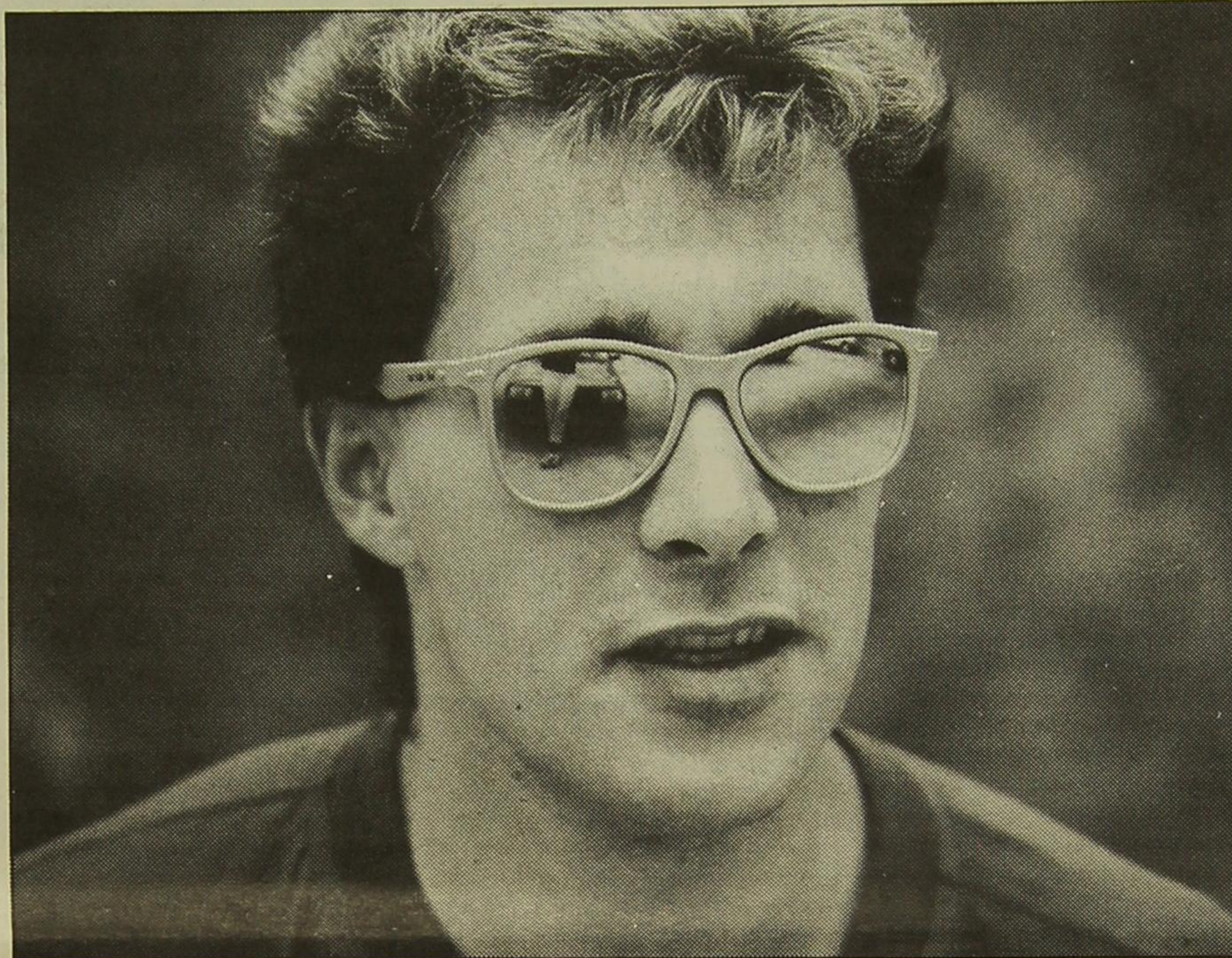
m'he afaitat als 8.300. Sempre pujo amb una màquina a piles. Per cert, aquesta vegada, al canviar de

via, es va quedar a la cara W. Imagini's com vaig patir sense poder-me afaitar!

-El que no deu fer, com la

Griffith, es dissenyar-se els seus propis modelets?

-Doncs, miri, com que soc assessor tècnic d'una ca-



Nil Bohigas sap que pel gran públic no s'arriba al màxim fins que no es fa l'Everest

sa de roba de muntanya... aquesta vegada també he pogut dissenyar el meu equip.

-No dic res més. Parlant d'equips: crec que la cordada ideal per vostè són dues persones.

-Dues, compenetrades i fortes, perquè, si una falla, tot se'n va en orris.

-Sí, però, dalt del cim l'altre es queda més sol que la una, perquè vostè agafa el parapente i diu adéu.

-Es tracta que el company faci el mateix. Per mi, el parapente i l'alpinisme és la combinació perfecta. Pujar la muntanya i baixar volant: fantàstic!

-Tornant a l'Everest: no una bandera, no, dues!

-Què dues: cinc! la nepalesa, la catalana, l'espanyola, la de la CEE i la d'EPSON, l'espònsor.

-Això està bé, tothom content! Confessi-ho: un cop a casa vostè és un sibarita.

-Jo estic d'acord amb allò que va dir un conegut muntanyenc: "Faig alpinisme perquè quan baixo m'agrada més la cervesa". Quan has viscut situacions molt dures, al tornar a Barcelona saboreges molt més les comoditats.

-Potser la primera és el taxi?

-I tant! Quan vens de països on comparteixes el taxi amb vint persones més, sense cap comoditat, ni saber quan o si arribaràs, agafar un taxi al Prat és el primer que et fa adonar que per fi comença la bona vida.

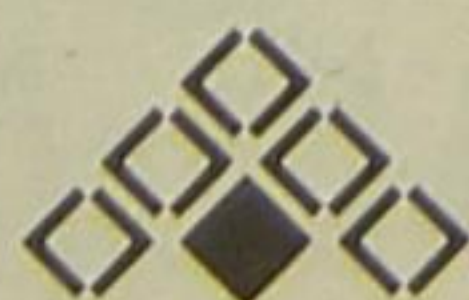
Júlia Jan

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.

Per més informació 336-00-00



Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport



Gestiona "la Caixa"



Cetransa
Informació i Promoció del Transport Metropolità

I recordi, cada dijous, en el Brusi

DIARI DEL TAXI