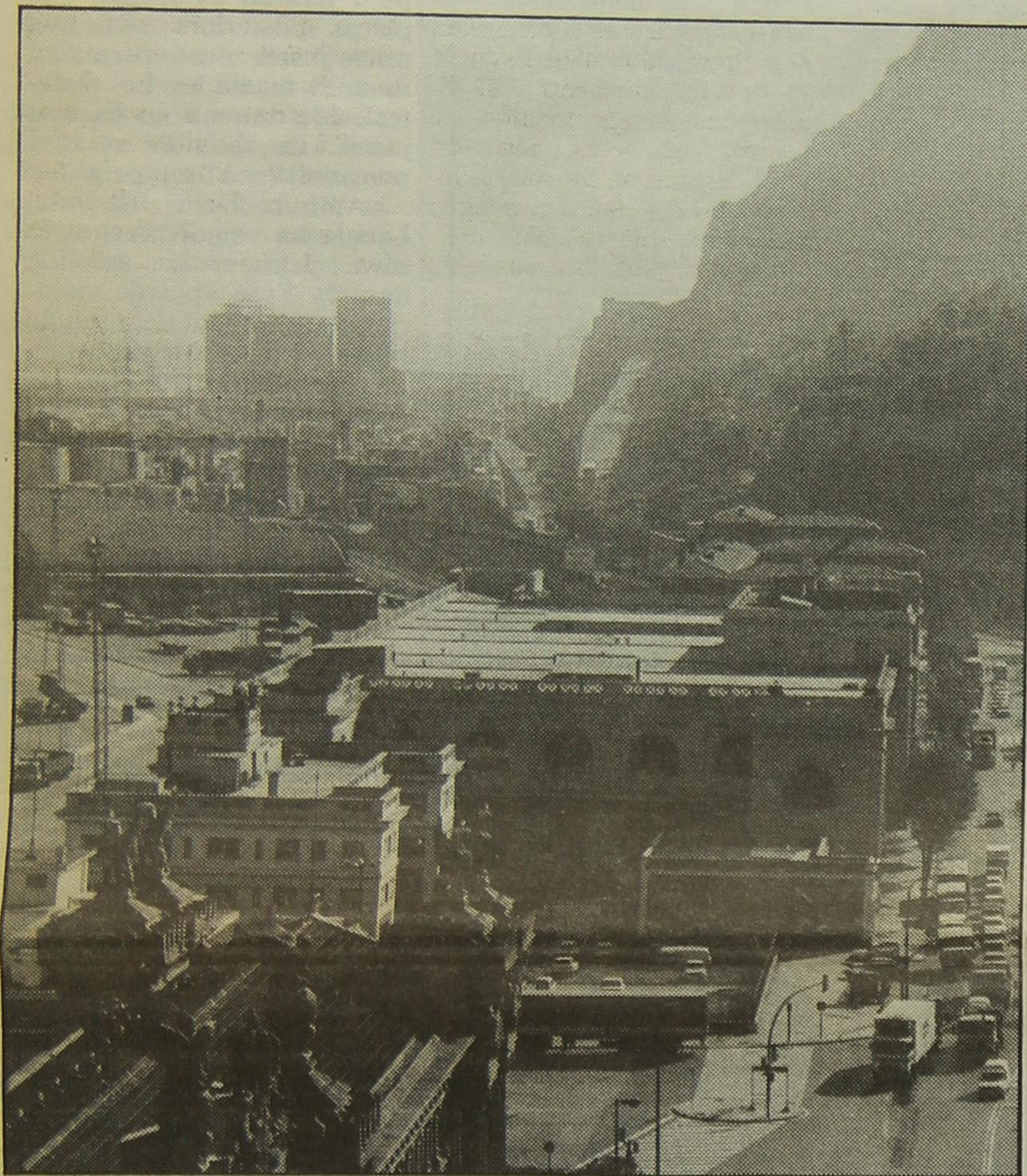


DIARI DEL TAXI



L'interior de la ciutat, tret del Eixample, és de difícil intercomunicació, especialment entre els barris perifèrics

Barcelona és una ciutat mal interconnectada. Les seves cinc vies d'accés: la Gran Via Sud —que connecta amb el litoral sud gràcies a la C-246—, la Diagonal —punt d'unió amb la resta d'Espanya gràcies a l'A-2 i a la N-II—, la Meridiana —sortida a la meitat septentrional de Catalunya i a França—, la Gran Via Nord —que per l'A-10 arriba fins al Maresme—, i el Cinturó Litoral, que representa l'enllaç del port i de la Zona Franca amb l'A-2, no tenen cap de tipus de connexió entre elles.

La interrelació entre aquestes vies és molt escassa. Pràcticament es redueix al Tercer Cinturó, que només absorbeix el trànsit de llarga distància que vol evitar la ciutat, sense connectar de forma efectiva els municipis —Rubí, Cerdanyola, Sant Cugat del Vallès...— que conformen la zona més concentrada urbanísticament de la conurbació barcelonina. L'interior de la ciutat, a excepció de la trama de l'Eixample, és de difícil intercomunicació, especialment entre els barris perifèrics.

Infraestructura viària

Aquesta problemàtica ha creat la necessitat urgent de plantejar una profunda remodelació de l'oferta d'infraestructura viària que la ciutat ha de posseir de cara al futur, un futur que té nom propi: 1992. Nou grans projectes han de protagonitzar el canvi: Cinturó Litoral, Segon cinturó, Pri-

mer Cinturó (ronda del Mig), túnel de Vallvidrera, túnel d'Horta, connexió nord del túnel de la Rovira, autovia de la Roca, desdoblament de la N-II al Llobregat, i ampliació a quatre carrils de l'A-2 a partir de Molins de Rei.

La construcció dels cinturons i de la resta de les vies ha de permetre diversificar el trànsit i disminuir la pressió que actualment han

de suportar les trames urbanes dels municipis afectats, des de Montgat fins a Sant Vicenç dels Horts, i especialment Barcelona. És per aquesta raó que aquest seguit de projectes constitueix el gran repte que en aquests moments té plantejada la xarxa viària bàsica de la ciutat de Barcelona i el seu entorn natural.

El col·lector de la ciutat

El Segon Cinturó s'ha de convertir en la via transversal metropolitana, en el col·lector-distribuidor del trànsit regional, intermunicipal i municipal, que s'estén des de Montgat fins al Prat de Llobregat. S'ha de transformar en la gran via d'unió entre les diferents autopistes, autovies i carreteres d'accés a l'àrea metropolitana de Barcelona.

El Cinturó Litoral és una via amb forma d'U, amb els seus dos trams extrems paral·lels als dos rius, Llobregat i Besòs, i el central paral·lel al front marítim barceloní. Aquesta via ha de servir d'interconnexió entre les zones industrials del Poblenou i la Zona Franca, i

a més a més ha de ser la gran via de descongestió de la zona litoral de la ciutat.

Túnels a Collserola

Per assegurar un òptim rendiment dels cinturons cal complementar-los amb una sèrie d'elements d'interconnexió amb la xarxa viària bàsica metropolitana, especialment a les zones de Collserola, Llobregat i Besòs. La connexió amb l'altra banda de la serra de Collserola es farà amb els túnels que l'han de travessar d'aquí a poc temps (Vallvidrera i Horta).

A la zona del Llobregat, la connexió del Cinturó Litoral amb la Gran Via i l'A-2 ja està resolta i no s'hi faran canvis substancials. El nus Segon Cinturó-Diagonal demana una disseny capac d'assegurar la possibilitat de connexió dels municipis del Baix Llobregat més pròxims a l'A-2. L'actuació més important que s'ha de portar a terme en aquesta zona és la construcció del tram del Segon Cinturó entre la Diagonal i el Cinturó Litoral, que permetrà tancar l'anell i millorar l'accessibilitat de l'aeroport.

L'última gran zona d'integració entre els cinturons i la xarxa viària bàsica és la que es troba al llarg dels marges del riu Besòs. Aquí, el problema més urgent que cal resoldre és la intercomunicació entre una gran quantitat de barris amb gran densitat de població però escassament interrelacionats des del punt de vista infraestructural. El nus bàsic d'aquesta zona és la Trinitat.

A la Trinitat, hi confluiran l'autopista de França i la de Sabadell-Terrassa —que s'ajunten a l'entrada de Barcelona amb la N-152—, el Segon Cinturó i el Cinturó Litoral. A més, de forma secundària, estan íntimament lligats al nus, atesa la seva proximitat, l'avinguda de la Meridiana, el passeig Valldaura, l'avinguda Rio de Janeiro i l'autovia de la Roca.

Actuacions interiors

Tota la millora urbanística que suposarà la construcció dels cinturons no tindria cap utilitat si no es fessin també altres actuacions a l'interior de la ciutat de Barcelona. De totes elles, cal destacar els nusos de connexió del Cinturó Litoral amb el Moll de la Fusta. D'una banda, hi ha l'enllaç del Paral·lel, que ha de resoldre la unió dels cotxes procedents del Port, de Montjuïc, de Ciutat Vella, de la plaça Catalunya i de l'esquerra de l'Eixample.

D'altra banda, l'enllaç del pla del Palau ha d'intercomunicar la circulació procedent de la Barceloneta, el Poblenou i la Vila Olímpica, la dreta de l'Eixample, la Ciutat Vella, la plaça Urquinaona, la Via Laietana, i del mateix Cinturó Litoral. Tot això converteix aquest dos enllaços en els autèntics nusos del front marítim de la ciutat, una ciutat que veurà notablement afectada tota la seva trama viària.

Les vies d'accés a Barcelona no tenen cap connexió comuna

Els cinturons han de diversificar el trànsit dels municipis afectats

El Segon Cinturó ha de ser el distribuïdor del trànsit regional

La Trinitat serà el nus bàsic del nou ordenament circulatori

EL MOTOR: LANCIA DELTA INTEGRALE

Un esportiu sense concessions

El Lancia Delta Integrale és el cotxe més sofisticat i esportiu de la gamma Lancia. És un model sorgit i pensat per la competició. Sense concessions. Malgrat la seva aparença de berlina turística, les seves prestacions tenen una sola finalitat. Fer-lo el més ràpid i efectiu en les més dures condicions més dures de terreny. La tracció a les quatre rodes, heretada dels rallys, permet conduir en condicions límit per pistes amb neu, iang o pols on els cotxes convencionals s'han de conformar amb circular.

La tracció integral permet conservar l'adherència i la tracció de les quatre rodes en situacions límit. El sistema que equipa l'Integrale és dels més sofisticats del mercat. Dóna força a totes les rodes gràcies a un diferencial central que transmet un 56 per cent de la potència del motor a les rodes davanteres i un 44 a les posteriors.

Sistema "overboost"

El motor està a l'altura de les circumstàncies. Amb una cilindrada de 1.995 centímetres cúbics, rendeix 20 cavalls més que la versió antiga: 185 a 5.300 revolucions. Amb tota aquesta cavalleria el Delta arriba als 210 quilòmetres per hora i si no els pot superar és a causa de la seva deficient penetra-

ció aerodinàmica, cosa que, d'altra banda, no té massa importància en el món dels rallys, on les velocitats mitjanes no són molt elevades.

Les acceleracions i recuperacions del motor des de baixes revolucions són de primera fila. Fa els 1.000 metres en 27'8 segons i es posa

a 100 per hora en 6'7 segons. El motor està turbocomprimit gràcies a un sistema que els tècnics de la casa italiana han batejat com a

overboost. Es tracta d'un sistema molt senzill que elimina el limitador de pressió del turbo i que augmenta la potència del motor fins a fer-lo



El rendiment de la tracció integral del Lancia és excel·lent en les condicions més compromeses de conducció

arribar a 7.000 revolucions.

Els consums són com per espantar els propietaris de qualsevol utilitari. Gasta 16'96 litres en recorregut urbà i no està quasi mai per sota dels deu. Els frens es basen en un sofisticat sistema de doble circuit en forma de X que mai mostra cansament. Els discs davanteres són de 284 mil·límetres de diàmetre ventilats, mentre que al darrera són de 227.

A l'interior, el lloc de comandament és molt bo. La instrumentació és molt completa i no s'hi troba a faltar cap detall. Dins del que és un cotxe d'aquestes característiques no es pot dir que sigui incòmode ni que li falti confort. Però el seu punt fort no és viatjar. Les places posteriors són una mica justes i no permeten moure's massa bé. I el maleter és de dimensions bastant justes. La roda de recanvi pren molt lloc a l'equipatge.

Amb el Delta Integrale, Lancia ha volgut mostrar la seva experiència assolida després d'uns anys de victòries al campionat del món de rallys. Al mateix temps, tracta d'aconteixar un tipus de conductor que no en té prou amb conduir i que cada vegada demana vehicles més sofisticats i potents. Malgrat les creixents limitacions en matèria de circulació a la majoria de països del món.



QUIN AMBIENT AQUESTS DIES AMB LA FESTA DE LA MERCÈ... A TOTES LES PLACES HI HAN CONCERTS I ACTUACIONS



ANEM A LA RECTA DE L'ESTADI...!



TOT EL DIA PORTO GENT AMUNT I AVALL... I JO TAMBE M'HI APUNTO!



UF! QUINA MARNA!

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.

Els taxis de l'aeroport

Ho havia sentit però no m'havia imaginat mai que fos veritat. Sé, d'altra banda, que només són una petita minoria dins aquest col·lectiu de persones que diàriament ens fan més fàcil el fet de desplaçar-nos per una ciutat de circulació tan difícil com Barcelona. El cas és que, no fa ni una setmana, vaig tornar de Madrid amb el pont aeri i, en agafar un taxi, el conductor em va preguntar on anava, jo li vaig dir que al Guinardó, i em va contestar que no em portaria perquè estava esperant un servei cap a les Rambles per anar-se'n directament després a casa.

Em vaig quedar al·lucinat, però el pitjor és que el següent taxista només va fer que augmentar el meu estat d'estupefacció. Tot i que em va portar fins al Guinardó, va ser a l'hora de pagar quan va començar el suplici. Va posar a zero el taxímetre, em va dir una quantitat més de



dues-centes pessetes superior al que marcava el taxímetre i em va dir que ho feia per no sé quina tarifa. Li vaig dir que no li pensava pagar aquella quantitat i em va contestar

que tenia les meves maletes a la darrera i que no me les tornaria. Vaig haver de pagar, naturalment.

Sens dubte és molt mala sort trobar dos taxistes d'aquesta mena seguits,

però, amb tot, encara continuo confiant en la seva imprescindible tasca. Joan Vergés/Barcelona.

Targetes, sí; diners, no

Sóc una defensora total de la utilització de targetes, tant de crèdit com d'entitats bancàries. L'aparició de la taxi-card és ideal per la gent que, com jo, estem acostumats a pagar sempre amb targetes, cosa que ens evita l'inconvenient de dur sempre a sobre importants quantitats de diners.

Crec, però, que el servei de la taxi-card encara no està massa desenvolupat a Barcelona. M'han dit que s'ha de demanar taxi a un radiotaxi, que s'ha d'esperar trenta minuts i que només un petit nombre de vehicles va equipat amb els dispositius necessaris. Potser seria convenient introduir la resta de targetes, amb la incorporació d'un datàfon, per poder pagar el servei de taxi. Maria Capilla/Gavà.

LADADA

Renault 21 i Citroën BX, al capdavant

La marca Renault va ser la que va tenir més acceptació per part dels taxistes durant el 1987. L'any passat es van matricular un total de 1.778 nous taxis que, majoritàriament, van ser de la firma francesa, concretament 473 vehicles. En segona posició hi havia la firma alemanya Opel amb 323, seguida de Seat amb 260, Citroën amb 218, Ford amb 178, Volkswagen amb 140, Fiat amb 88 i Talbot amb 35.

Per models, la primacia també correspon a Renault, amb el R-21 (377 vehicles), seguida de lluny pel Citroën BX, el segon cotxe preferit pels taxistes que se'n van comprar un de nou l'any 1987. L'esforç de renovació dels taxistes es tradueix en fortes inversions per adquirir els cotxes amb més prestacions del mercat, com són aquest dos models.

D'altra banda, hi ha taxistes que volen fer del seu vehicle un cotxe de tot luxe al servei del ciutadà. L'any passat es van posar en servei un total de 215 taxis de luxe.

D'aquestes unitats, 119 són la millor versió del Renault 21, 59 el més gran de la gamma del Citroën BX, 36 són de Volkswagen (6 cotxes són del model Golf, 27 del Passat, i 13 del Santana), 3 Mercedes i 1 Fiat Croma.

Els fabricants d'automòbils troben en el sector del taxi un bon banc de proves per avaluar l'acceptació, la fiabilitat i el rendiment dels seus models, i a més, com que els taxistes circulen contínuament per la ciutat, es converteixen en un bon suport publicitari de la comoditat i les prestacions dels models. Uns models que, gràcies als aires de renovació que bufen dins el sector del taxi, estan situats dins el rànking dels cotxes venuts a tot l'Estat.

Els més de 1.700 vehicles nous que van entrar a fer el servei del taxi contrasten amb els 650 cotxes que es van incorporar, nous de trinxera, a la flota de taxis de Barcelona el 1978. Una xifra quasi triplicada que és el millor exponent del moment en què es troba el sector.

Un món de botigues soterrades

Els soterranis del metro de qualsevol gran ciutat són tot un món amb vida pròpia. S'hi pot comprar un diari o un llibre, dinar, sopar o pendre simplement un cafè. Hi ha qui, fins i tot, deixa el rellotge a arreglar i tots els que hi comercien coincideixen que no els falten de clients.

"Es ven, però haig de tenir obert gairebé totes les hores que funciona el metro, que en són moltes?". Joan és un jove de mirada simpàtica que atén un dels quioscos de premsa d'una de les àrees de les estacions de Diagonal, on es concentren les parades de la línia 3, la línia 5 i la línia dels Ferrocarrils de la Generalitat.

Molta premsa

L'establiment de Joan ofereix, acuradament ordenades en prestatges, tots els diaris, revistes, llibres i fascicles que es poden trobar a qualsevol altre local de la superfície. "El que passa és que aquí la gent gairebé no es para, circula amb molta premsa i sap el que vol, fins i tot es posen impertinents quan trigues gaire a tornar el canvi", afirma Joan amb molta contundència.

De fet, els soterranis del metropolità de Barcelona no tenen tantes botigues ni locals com altres ciutats europees però aquest fenomen es dona també arreu.

Els soterranis del metro de Barcelona són tot un món amb vida pròpia

"Les botigues als soterranis no tenen mai gaire èxit si no es dediquen als serveis que pot necessitar l'usuari, com la premsa o els dinars", confirma el cambrer d'un atrafegadíssim bar de l'estació de Catalunya. "Aquí la gent

comença a venir quan obren el metro i no parem ja fins que tanquem". Un altre cambrer, carregat amb una safata plena de cafès amb llet, ho confirma: "Fem dinars i sopars, i sempre tenim ple el local".

A Barcelona, només l'avinguda de la Llum pot considerar-se com una galeria comercial soterrada i, malgrat les crítiques, manté una clientela fidel. "Miri, hi ha gent que aprofita els enllaços per deixar-me el rellotge per

arreglar al matí i el recullen al vespre. Passen tot el dia fora i, si no fos així, no trobarien el moment per fer-ho", explica l'encarregat d'un establiment de rellotgeria i aparells mecànics. L'avinguda de la Llum sembla

que té, segons els propietaris consultats, un futur molt digne sempre que "s'arreglin bé els accessos i es restauri i enllumeni com cal el corredor".

Els venedors ambulants han desaparegut pràcticament dels passadissos de connexió entre les diferents línies de metro de la ciutat, i sembla que tothom està d'acord que la mesura era del tot necessària. "Una ciutat com Barcelona no pot presentar una imatge tan tercermundista i, a més, la majoria venien articles de molt poca qualitat. En el cas dels artesans no hi ha problemes perquè han pogut anar als llocs reservats per ells al final de la Rambla", comenta satisfet un dels caps d'estació consultats.

Mala imatge

"Donaven molt mala imatge, hi havia dies que la gent no podia ni passar i, és clar, no pagaven cap impost", assenyala l'encarregat d'una oficina de segellament de travesses i loteria primitiva estratègicament situada a l'entrada d'una estació de la línia 3. "Si, els usuaris m'arriben en massa el dimecres a última hora, però sempre tinc parròquia", afirma. Una parròquia que continua fidel als seus comerços de sota terra, a les botigues que s'amaguen als passadissos del metro.



Als soterranis del metro de Barcelona no hi ha tantes botigues com a d'altres ciutats europees

L'avinguda de la Llum és l'única galeria comercial soterrada

EL PASSEIG DEL DIJOUS

Sant Martí de Provençals, una illa enmig de l'oceà urbanístic



Detall de l'església de Sant Martí segons un gravat del 1889 de J. Baixas

El temple parroquial de Sant Martí de Provençals és un dels més antics que hi ha a Barcelona. Construït durant el segle XV —la façana, obra de Joan Aymerich, és de l'any 1432—, el temple té elements barrocs, com ara el campanari, bastit durant els segles XVII i XVIII. Aquest petit temple, ara arraconat pels blocs d'edificis de la Verneda, és una illa d'història dins uns dels barris més moderns de la ciutat, a només un quart d'hora de taxi de la plaça Catalunya.

Visitant-lo es pot fer volar una mica la imaginació per dibuixar com era la vida d'aquest petit nucli de població, molt abans que

l'engolís Barcelona. Els voltants de les esglésies eren camps de conreu que, durant molts anys, havien acollit les tropes que assetjaven la ciutat. Aquesta zona era el lloc escollit per donar descans a la tropa abans d'iniciar l'assalt a les muralles de la ciutat.

Aquest caràcter rural es va mantenir fins fa ben poc, ja que el 1947 encara funcionava l'Associació de Devots Agricultors i Carreters de Sant Antoni Abat, que tenia la seva seu al petit temple de Sant Martí de Provençals. Gravats d'època mostren una església totalment rodejada d'arbres i terres de conreu, una imatge

insòlita si es té en compte que Sant Martí de Provençals s'havia de convertir en la Manchester catalana, el centre industrial per excel·lència de la ciutat.

El creixement de la ciutat, però, el va anar envoltant de blocs d'edificis, mentre les seves parets, oblidades per gairebé tothom, començaven a ressentir-se de la seva avançada edat. Ara, cinc segles després d'haver estat construït, el temple parroquial de Sant Martí de Provençals és com una petita illa que mira de sobreviure dins el gran oceà urbanístic de la ciutat. Visitar aquest temple és obligatori pels amants de l'art.

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 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 TAXI CARD 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



ENTITAT METROPOLITANA DEL TRANSPORT

LA CARRERA

JULIA OTERO

Cicerons

Com una dona rodejada de tots els seus estris de bellesa, Barcelona sembla realment involucrada en una campanya de seducció, amb nocturnitat i traïdoria, al turista futur. I qui diu turista futur diu turista model 92, el més cotitzat del mercat actual. Si és veritat el que diuen, la vida del turista futur a la nostra ciutat serà extraordinàriament satisfactòria; vagi on vagi, l'envoltaran tota mena de facilitats i amabilitats. Pensem, per exemple, en el seu primer contacte amb la ciutat i els seus habitants: és versemblant suposar que una de les primeres persones amb què es trobarà el turista és el taxista que l'ha de conduir cap a la seva residència. Quina agradable sorpresa en descobrir que, en aquesta ciutat, els taxistes no es limiten a ser conductors més o menys eficaços sinó que tenen, a més a més, coneixements que els converteixen en perfectes cicerons. Tampoc tindran amb el taxista un dels problemes més habituals d'un turista: la incapacitat de comunicar-te perquè no saps la llengua del país. Per evitar aquest terrible sentiment de desempar, l'Entitat Metropolitana del Transport ha organitzat cursos d'anglès i turisme pels taxistes. A partir d'ara, crec que quan no tingui res més a fer viatjaré en taxi per recitar el meu anglès.

Blassa d'Abadies

Julia Otero és una de les presentadores més populars de TVE. La seva naturalitat i simpatia han contribuït a l'èxit de 3x4, que s'emet diàriament al migdia. Va néixer al poble gallec de Monforte de Lemos, però es declara profundament barcelonina. La lectura,

el tennis i la informàtica són els seus *hobbies*. Com qualsevol ciutadà de Barcelona, es mostra sensible als problemes circulatoris, per la qual cosa pensa que el sector del taxi no pot fer més del que ha fet fins ara per millorar la qualitat del servei

Quan va començar a fer periodisme?

-Vaig començar a al periodisme com a redactora als serveis informatius de Ràdio Miramar, el 1980, quan tenia 20 anys. Després d'acabar filologia hispànica vaig continuar a la mateixa emissora fent tot tipus de programes. Abans de demanar l'excedència per presentar 3x4 dirigia un informatiu. Per mi, un bon periodista és aquell que es fa amb el temps.

-Ràdio o televisió

-Mai faig una elecció. Davant d'aquesta pregunta sempre sóc molt contundent, em quedo amb les dues coses i també amb la premsa escrita. Dins del meu ofici m'agrada tot el ventall de possibilitats. Cada moment de la vida té una sortida diferent; en aquest moment és la televisió, abans va ser la ràdio i no refuso que en el futur hi torni. Mai es poden cremar les naus, no pots anar oblidant el passat perquè tot forma part de la teva història, tot és cíclic i es pot anar recuperant.

-A què atribueix l'èxit de 3x4?

-Al fet que és un programa en què passen moltes coses durant una hora i diferents cada dia. És un programa popular i senzill que pot agradar a molta gent.

-Què suposa personalment fer cada dia un programa-concurs?

-Una dedicació exclusiva i no tenir temps per fer res

“Sóc molt bona clienta dels taxis de Barcelona”

més. Requereix una dedicació absoluta, l'hora d'emissió només és la punta de l'iceberg de moltes hores de tre-

ball de tot un equip.

-Ha tractat mai el tema de la circulació vial o del taxi en particular?

-No, fins ara no. Bé, no sé si a l'arxiu pot haver-hi una consulta respecte a això, no n'estic segura perquè

reben milers de consultes cada dia i no totes es poden contestar. En qualsevol cas, fins ara mai hem parlat del tema.

-Què opines del servei del taxi a Barcelona?

-Barcelona té problemes de trànsit molt preocupants, amb situacions típiques d'hores punta durant tot el dia, simplement per un problema d'estructura. El servei de taxi de la ciutat no pot fer més del que fa. A vegades agafar un taxi no és més ràpid que anar amb autobús.

-Normalment, utilitza cotxe particular o taxi?

-Em moc pel centre de Barcelona durant tot el dia i lògicament no agafo el meu cotxe per tots els inconvenients de la circulació. Per mi és molt més fàcil agafar un taxi. Durant el dia n'agafo una mitjana de 4 o 5, o sigui que sóc una bona clienta d'aquest mitjà de locomoció.

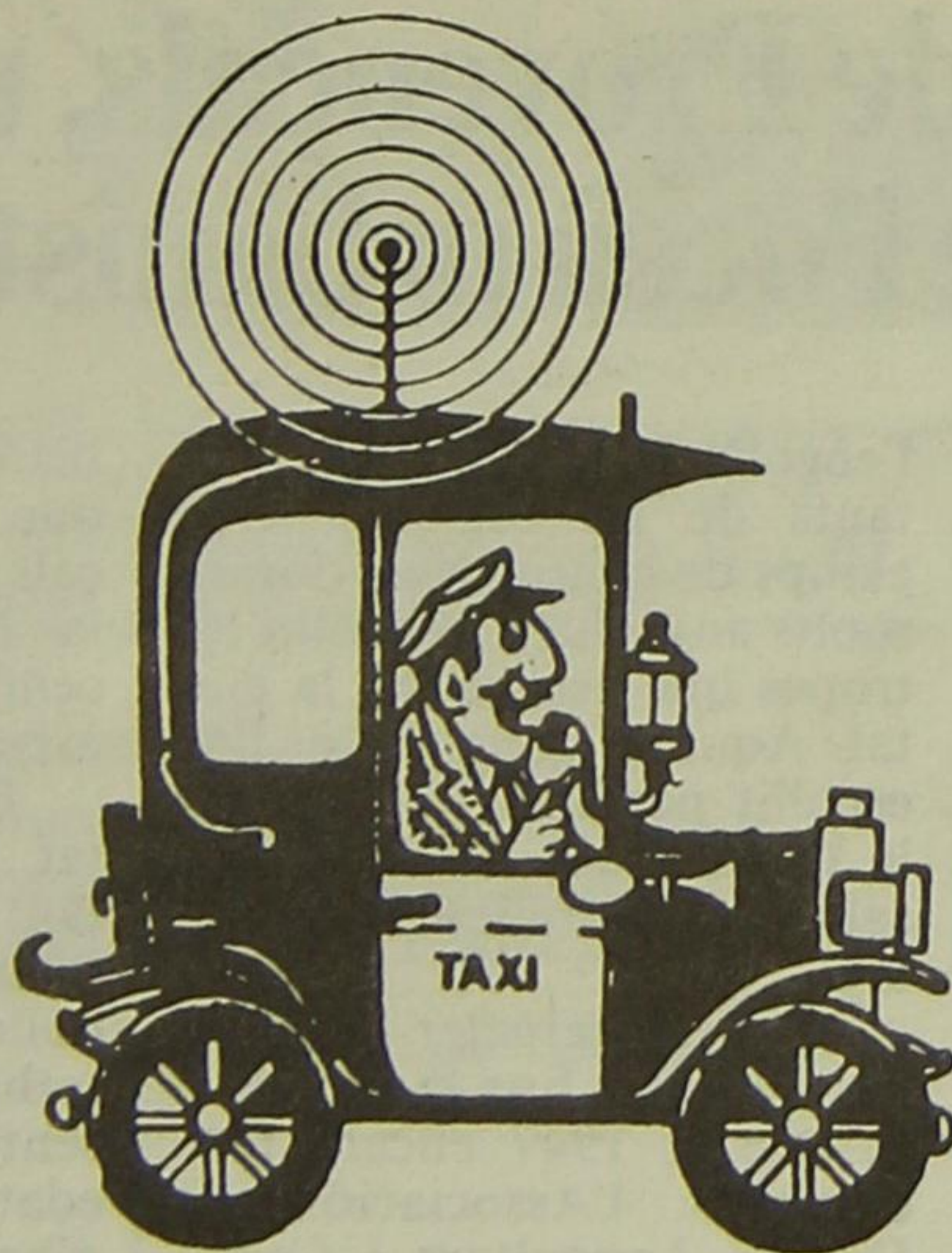
Quins projectes té pel futur?

-Cap, només continuar al programa, que és prou ampli com perquè de moment no hi hagi res més. Si la vida del programa estigués limitada a una data concreta de finalització, potser seria qüestió de plantejar-s'ho. He rebut alguna suggerència per part de certs mitjans de comunicació, però no m'és compatible en aquest moment. En un futur potser que sí que m'interessarà, i si a ells els continua interessant...

Rocio Terán



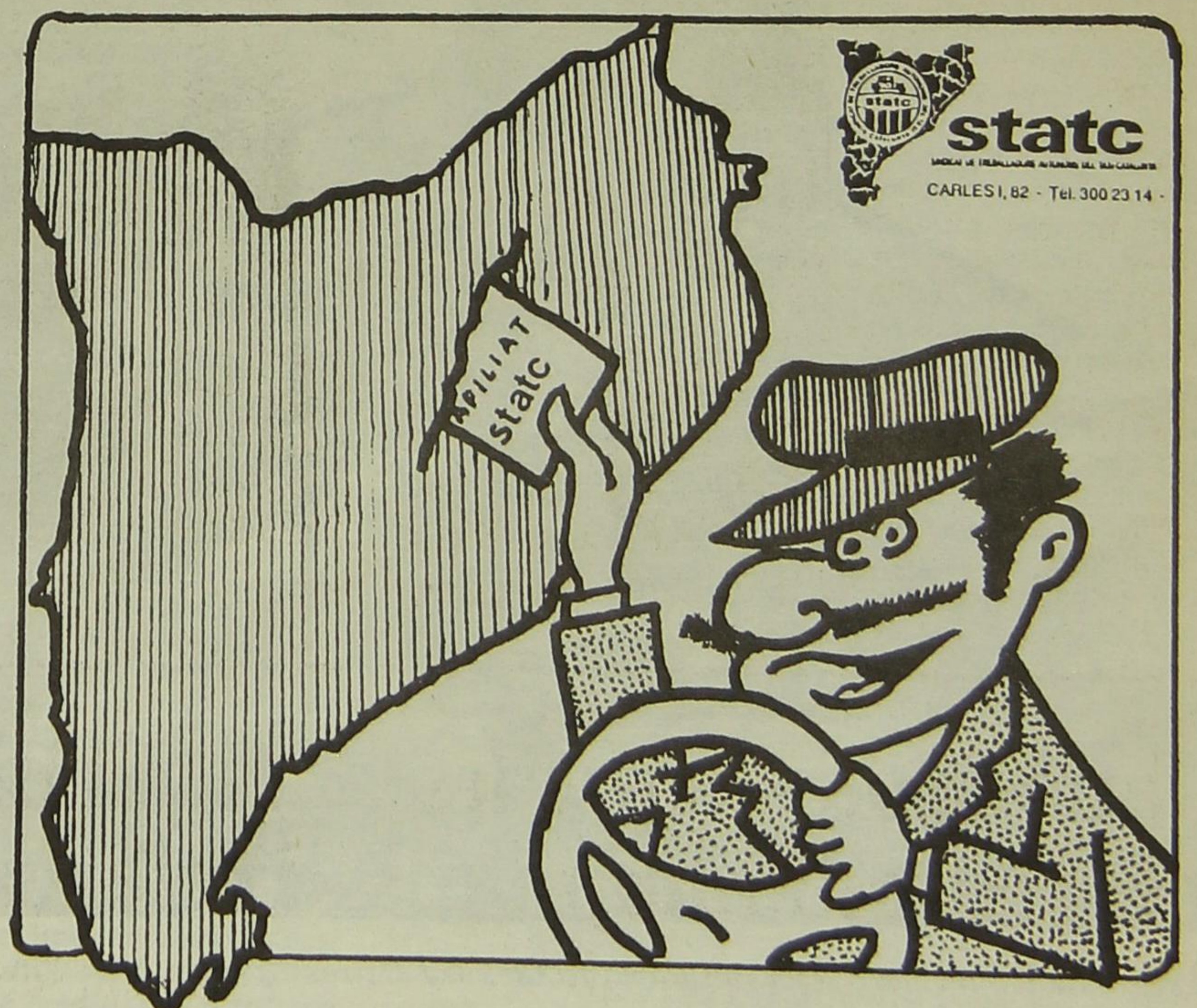
Julia Otero amb les dues hostesses del programa concurs, Arantxa i Maria



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

Tots amb Taxi-card

Tel. 300 38 11



PER UN **TAXI** MILLOR
ESTEM UNITS
I TU? **AFILIA'T**

statc, el teu SINDICAT