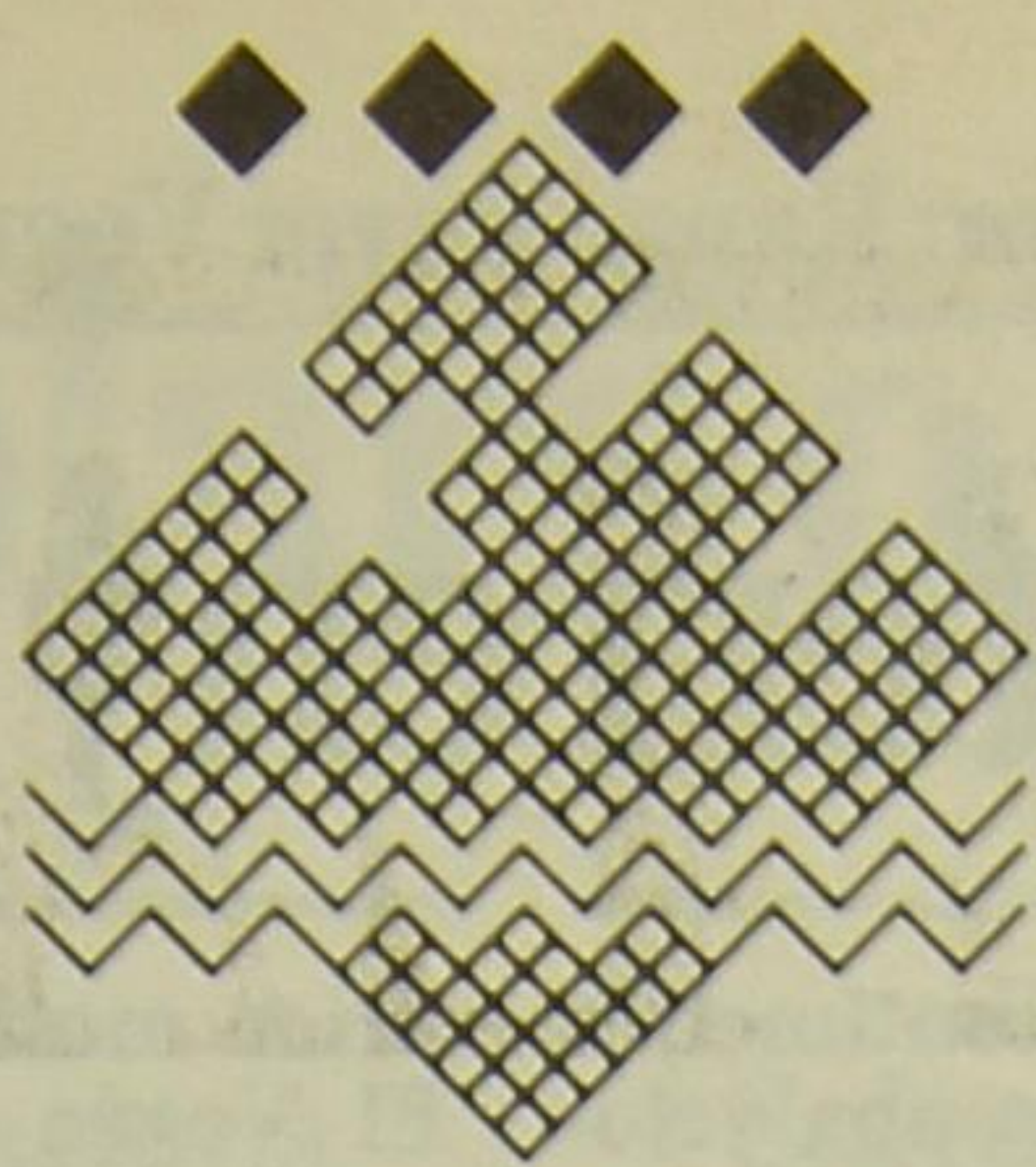


Àrea metropolitana de Barcelona  
Entitat del transport

Número 0038

# DIARI DEL TAXI

## Dos talons d'Aquil·les

Aparcar en doble fila, una infracció molt freqüent a Barcelona

Els vehicles mal aparcats provoquen pèrdua de fluïdesa del trànsit

Augmenta cada cop més el nombre de conductors que se salten el taronja

L'aparcarment incorrecte, en doble fila, i no respectar els semàfors en les seves fases taronja i vermella són els actes d'indisciplina que cometem més freqüentment els conductors de Barcelona i que afecten més la circulació i la seguretat vial, segons un estudi realitzat per Julio Gracia Ramón, cap de la unitat de Circulació de l'Ajuntament de Barcelona, Ole Thorson, assessor de l'àrea de Transports i Circulació i el psicòleg Eduard Carbonell. Totes dues infraccions, juntament amb les fallades humanes, són causants d'un elevat nombre d'accidents de trànsit, a part de l'efecte negatiu que tenen sobre la circulació.

Segons l'estudi, els vehicles aparcats en un carril de circulació resten capacitat al carrer, i provoquen la pèrdua d'espai vial i una disminució de velocitat de la resta dels vehicles en circulació i de fluïdesa. En un dia normal aquesta infracció afecta entre un 25% i 50% la capacitat de circulació del carrer i provoca friccions i perill d'accident ja que els altres vehicles han de maniobrar per poder avançar el vehicle aparcat incorrectament.

El segon acte greu d'indisciplina que afecta directament la seguretat vial és no respectar el taronja i el vermell dels semàfors. El 70% dels accidents de Barcelona es produeixen a les cruïlles i entre el 60% i el 70% d'aquests accidents són col·lisions de tipus angle rec-



Molts conductors es guien pels semàfors de vianants per iniciar la marxa, cosa que provoca situacions perilloses

te que es produeixen per no respectar la prioritat que assenyalen els semàfors.

### Aprofitar el taronja

Segons l'estudi, cada vegada és més gran el nombre de conductors que aprofiten fins al final el verd i se salten el taronja sense disminuir la marxa. Aquest costum és negatiu ja que s'acostuma a passar sempre en taronja, fins i tot quan el semàfor ja està canviant a vermell. S'ha observat igualment que hi ha un gran nombre de conductors que, pa-

rats en vermell i guiant-se per les fases dels semàfors de vianants, inicien la marxa abans que aparegui el verd. Tant els que passen tard com els que arrenquen aviat poden anomenar-se, segons l'estudi, *pilots assassins*, ja que col·loquen la resta de conductors i vianants en situacions molt perilloses.

### Fallades humanes

Segons estudis realitzats anteriorment, altres causes que provoquen greus accidents de circulació són les fallades humanes. Les causes

més directament responsables de les tres quartes parts dels accidents de circulació són l'excés de consum d'alcohol dels conductors (un estudi realitzat a França assenyalava l'embriaguesa del conductor com a causant del 35% dels accidents amb víctimes) i la imprudència temerària en excés de velocitat i avançaments (possiblement en percentatge igual o més gran que l'anterior).

El cansament i la fatiga, especialment en conductors professionals que passen moltes hores al volant (taxis-

tes, camioners, missatgers, venedors, conductors d'autobús...), també són destacats a l'estudi com a fallades humanes directament implicades en molts dels accidents de circulació.

Amb una incidència menor destaquen també com a causa dels accidents de trànsit a la ciutat la inseguretat personal, per caràcter o falta d'aprenentatge, l'agressivitat, que pot arribar a l'extrem de desenvolupar l'instint suïcida (conductors assassins, mal anomenats suïcides) i les drogaaddic-

L'embriaguesa del conductor és causa de les tres quartes parts dels accidents

Els últims deu anys ha augmentat a Barcelona el risc d'accidents

L'educació viària és, segons un estudi municipal, la manera de prevenir accidents

cions diferents a l'alcohol.

En l'accidentalitat per fallades humanes no hi sol haver una sola causa, sinó que n'hi concorren diverses, les més freqüents de les quals són l'agressivitat amb imprudència temerària i l'alcoholisme.

Les infraccions de trànsit són bàsicament les causants dels accidents de circulació. Segons dades de l'estudi, els últims deu anys Barcelona ha experimentat un augment important en el risc d'accident amb víctimes. Dades del 1987 situen la xifra al voltant dels 10.000 accidents.

La situació és més greu del que sembla si comparem les xifres d'accidents amb el nombre de vehicles-quilòmetre realitzats a diari a la ciutat. Del 1980 al 1986 els quilòmetres recorreguts a Barcelona tan sols han augmentat un 12% en contrast amb l'increment del percentatge d'accidents registrats que han crescut en un 40%.

### Educació vial

Segons les conclusions de l'estudi, l'única manera de rebaixar els índexs d'accidents i millorar el trànsit a la ciutat és l'educació vial a tots els nivells. Una educació que necessàriament serà a mig i llarg termini, perquè el conductor necessita temps per aprendre i arribar a conscienciar-se que la seva pròpia seguretat personal ha de superar les sensacions d'immèdiates i ràpides.

Motor: Range Rover Vogue SE

## Un tot terreny elitista

Es cotxes de muntanya ja han deixat de ser vehicle bruts, incòmodes i sorollosos. Els antics inconvenients d'aquests vehicles ja han passat a la història. A canvi, han aparegut uns avantatges davant els turismes que, tal com demostren les xifres de vendes, molts conductors han sabut apreciar.

L'importador de la marca britànica Rover a Espanya ha presentat fa poc la nova gamma pel 1989, en què destaca el Range Rover Vogue SE. La nova versió del conegut i elitista tot terreny, a més de les qualitats que caracteritzen tota la gamma, es situa en el lloc més alt.

El Range Rover Vogue té un nom lligat al luxe i l'exclusivitat. Deixant de banda les conegudes prestacions dels models de la marca anglesa en els terrenys més difícils -Range Rover ha guanyat en diverses ocasions el rally París-Dakar-, aquesta versió incorpora alguns accessoris i elements distintius que el fan digne dels ambients més selectes, malgrat tractar-se d'un vehicle concebut per circular pels polsegosos camins de muntanya.

Aire condicionat, seients davanters regulables elèctricament, tapisseria de cuir, decoració de les portes amb fusta, cònsola, frontal i llantes del mateix color que la carrosseria són algunes de les

delikatessen que incorpora. El client pot optar entre el canvi de marxes manual o automàtic.

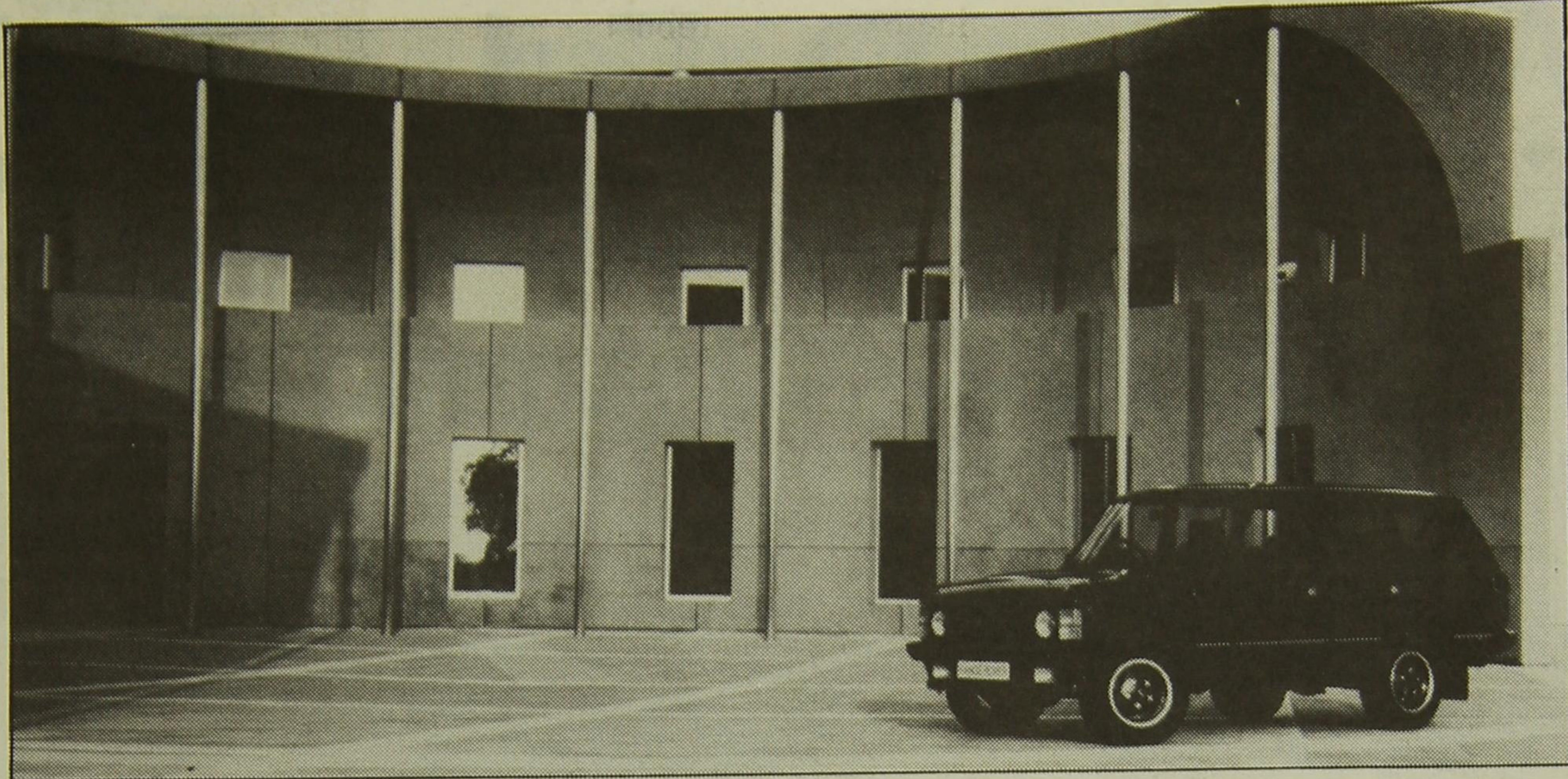
El motor és el ja conegut

V8 de 3.528 centímetres cúbics, que permet una velocitat màxima de 174 quilòmetres per hora. La potència, 163 cavalls, ja la vol-

drien molts cotxes esportius. El Vogue es comercialitzarà en quatre colors (verd, blau, marró i negre) i dues tonalitats de tapisseria diferents.

L'anagrama Vogue SE sobre la porta posterior el distingeix de les altres versions.

Coincidint amb aquesta novetat, la casa Rover va



En el nou tot terreny Range Rover es combinen grans prestacions en paviments difícils amb una gran elegància

presentar al Saló de Birmingham una caixa de transferència, accionada per cadena, que té un funcionament més silenciós i un canvi més suau al passar de les marxes curtes a les llargues. Aquest nou element mecànic substitueix la que muntaven els Range Rover des del 1982, de dentadura helicoidal.

Amb aquest nou sistema el conductor ja no ha de decidir quan activa o desactiva la palanca de bloqueig del diferencial. Automàticament, es compensen els lliscaments de les rodes per carretera i camp a través. La nova caixa de transferència de control viscos l'equipara a partir d'aquest any a tots els Range Rover.

L'interior dels vehicles s'ha refinat amb noves combinacions de color, perfils de nou disseny, una calefacció millor i un eixugaparabrises amb aigua calenta. Els retrovisors exteriors i la lluneta posterior són també nous.

Els preus són alts, però no experimenten grans canvis respecte a l'any passat. El Turbo Diesel, que es beneficia d'un IVA del 12% davant el 33 de la resta de la gamma, manté el mateix preu (3.633.840 pessetes). Els Vogue manual (5.753.251) i automàtic (6.265.873) pugen un 4% i els Vogue SE costen 7.029.820 (manual) i 7.540.290 (automàtic).



### 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.

#### Solucions al carril-taxi

Felicito la iniciativa d'instal·lar més carrils-taxi a Barcelona. Crec que aquesta via de circulació pels vehicles públics s'hauria de potenciar per aconseguir que els usuaris, en el cas del taxi, no tinguessin por dels embotallaments de trànsit i de les retencions a l'hora d'agafar-ne un. L'únic inconvenient -i crec que molts altres usuaris es pregunten el mateix- sorgeix quan el taxi troba davant seu un autobús i no el pot avançar. Hi ha alguna solució prevista? M'agradaria, com a usuari, estar-ne informat. Atentament. Margarita Castelló / Barcelona.



pessetes. Anem cap al 92, si, i amb molta alegria, però ens trobarem en poc temps amb un dels serveis del taxi més cars d'Europa. Molt més que a ciutats com Londres, on el nivell

de vida mitjà és molt més elevat que a Barcelona. Que quedi clar a qui correspongui: aquí no lligem els gossos amb llonganises. Anna P. Morrissey / Castelldefels.

Encara que com a usuari hagi de pagar més, crec que és just que augmentin les tarifes del taxi, com augmenta cada any el lloguer del pis i la cistella d'anar a comprar. Joan Sitja / Barcelona.

#### Agraïment a un taxista

Em dirigeixo a aquest diari per expressar el meu agraïment al taxista que dissabte passat em va recollir prop de Virrei Amat quan acabava de tenir un petit accident i la meva moto em va deixar tirada. El taxista es va interessar per mi i pel meu estat físic (afortunadament no m'havia passat res, només em vaig fer una petita rasca da al genoll) i es va oferir a portar-me al servei d'urgències de l'hospital de Sant Pau sense cobrar-me ni cinc. Afortunadament, no ho necessitava i des d'una cabina de telèfons vaig poder trucar a la meua família perquè em recollissin. Elena Sala / Barcelona.

## Festa Gran del TAXI

◆ DIA  
19 de desembre de 1988

◆ LLOC  
SCALA Barcelona  
Passeig de Sant Joan, 47-49  
Barcelona

◆ PROGRAMA  
Sopar  
Espectacle "Scala Gran Carrusel"  
Repertiment d'obsequis als homenatjats  
Ball

◆ HORARI  
L'acte s'iniciarà a les 20,30 h.

  
Àrea metropolitana de Barcelona  
Entitat del transport

# Taxistes exemplars o l'art de conduir

**D**os taxistes, Celestino Poncela i Salvador García, han sigut escollits per la revista *Taxi*, que edita mensualment l'Entitat del Transport com a exemple de *bons conductors*. Tots dos, igual que molts altres membres del col·lectiu del taxi, reben anualment bonificacions de les companyies d'assegurances per no haver tingut cap accident o cop en el seu vehicle. Les bonificacions concitueixen una de les millors proves per constatar la capacitat com a conductor, especialment si es té en compte que el taxista condueix al voltant de dotze hores cada dia en una ciutat com Barcelona.

### Vint anys, quatre cops

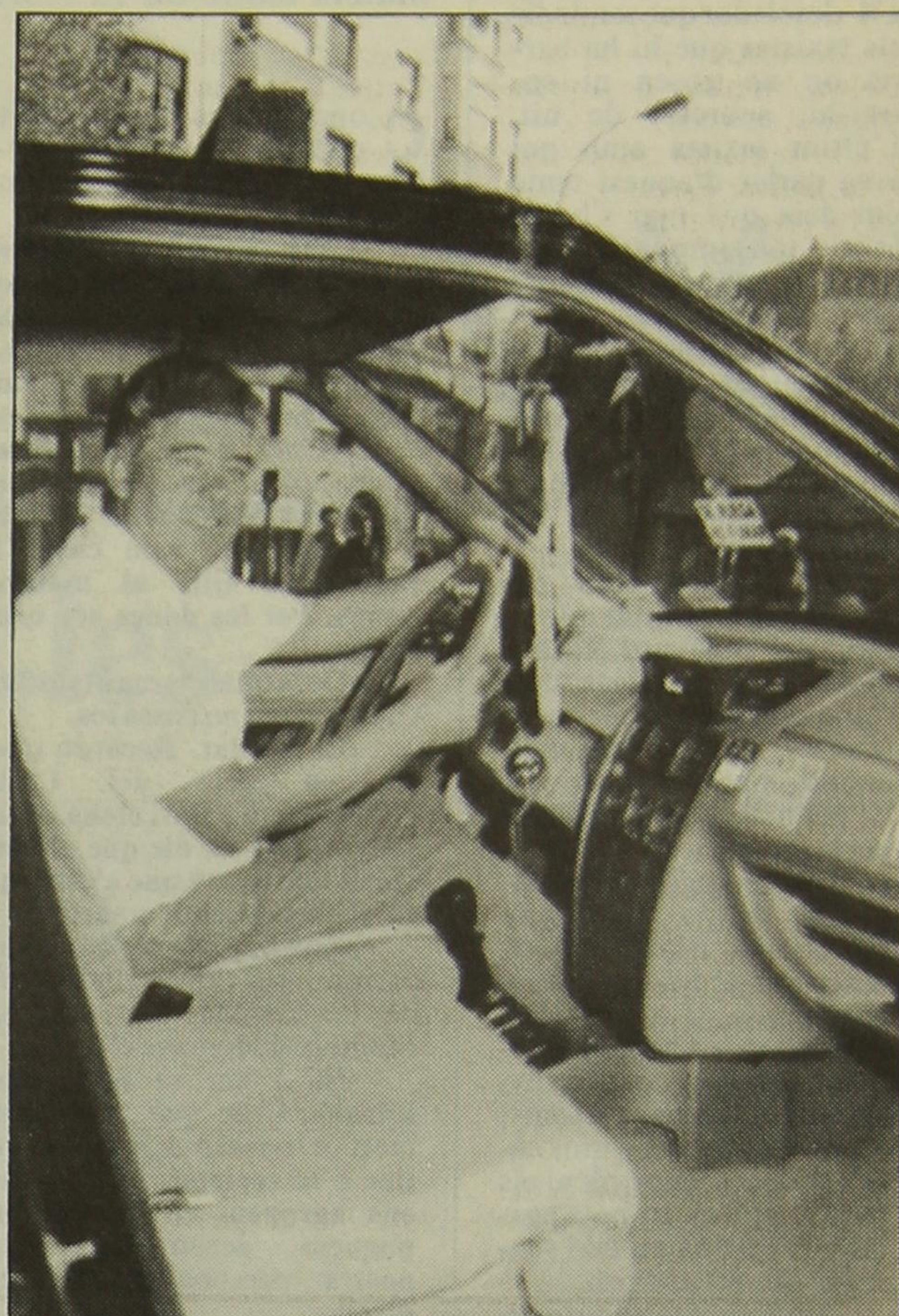
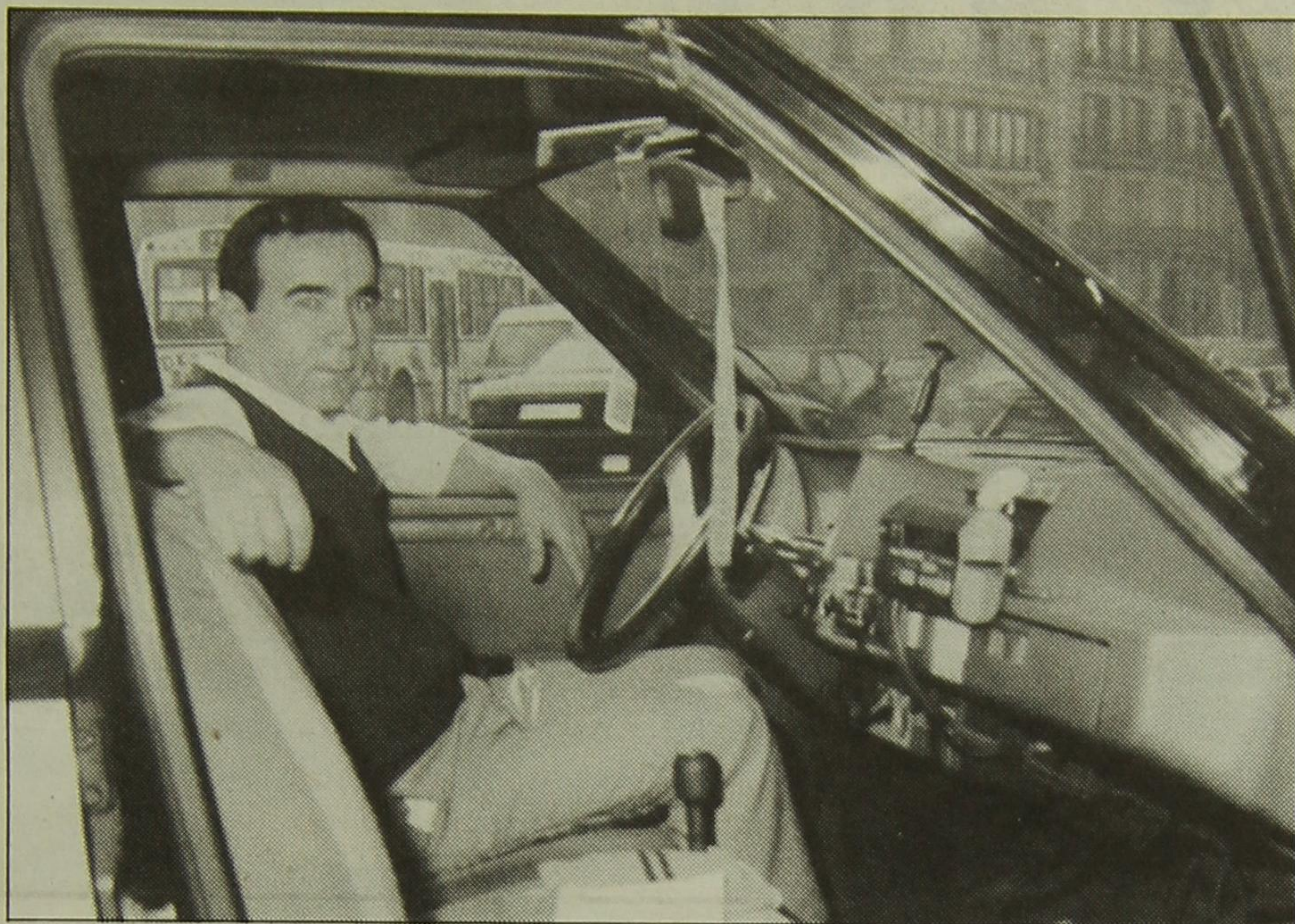
Celestino Poncela, vallisoletà, va venir a Barcelona als 22 anys. Després de treballar com a conductor d'un camió, va entrar al món del taxi. El 1969 adquireix la llicència i des de llavors no ha parat de treballar. Ha tingut tres cotxes diferents. Li agrada i estima la seva professió, i assenyala convençut: "És tan honorada com la d'un ministre".

Durant els 22 anys que fa que és davant el volant d'un taxi, ha tingut únicament quatre cops i tots de poca importància. Va rebre la primera bonificació de la seva companyia d'assegurances durant set anys consecutius. Actualment Poncela és beneficiari d'una segona bonificació, acumulada els últims quatre anys. Aposta

**Conduir per Barcelona sense tenir topades és quasi miraculós**

**Les bonificacions constaten la capacitat del conductor**

**Salvador García ha exercit set anys i no ha rebut cap multa**



*Celestino Poncela, vint anys de professió i només quatre petits accidents. A la dreta, Salvador García, un altre taxista exemplar*

per la professionalitat del taxi i considera molt positiva la iniciativa que ha donat origen a l'Escola del Taxi.

Salvador García és d'Antequera (Málaga) i va

començar a treballar en el taxi quan tenia vint anys. Durant els anys que fa que condueix el taxi ha viscut innumerables anèctodes. "Un dia vaig portar una

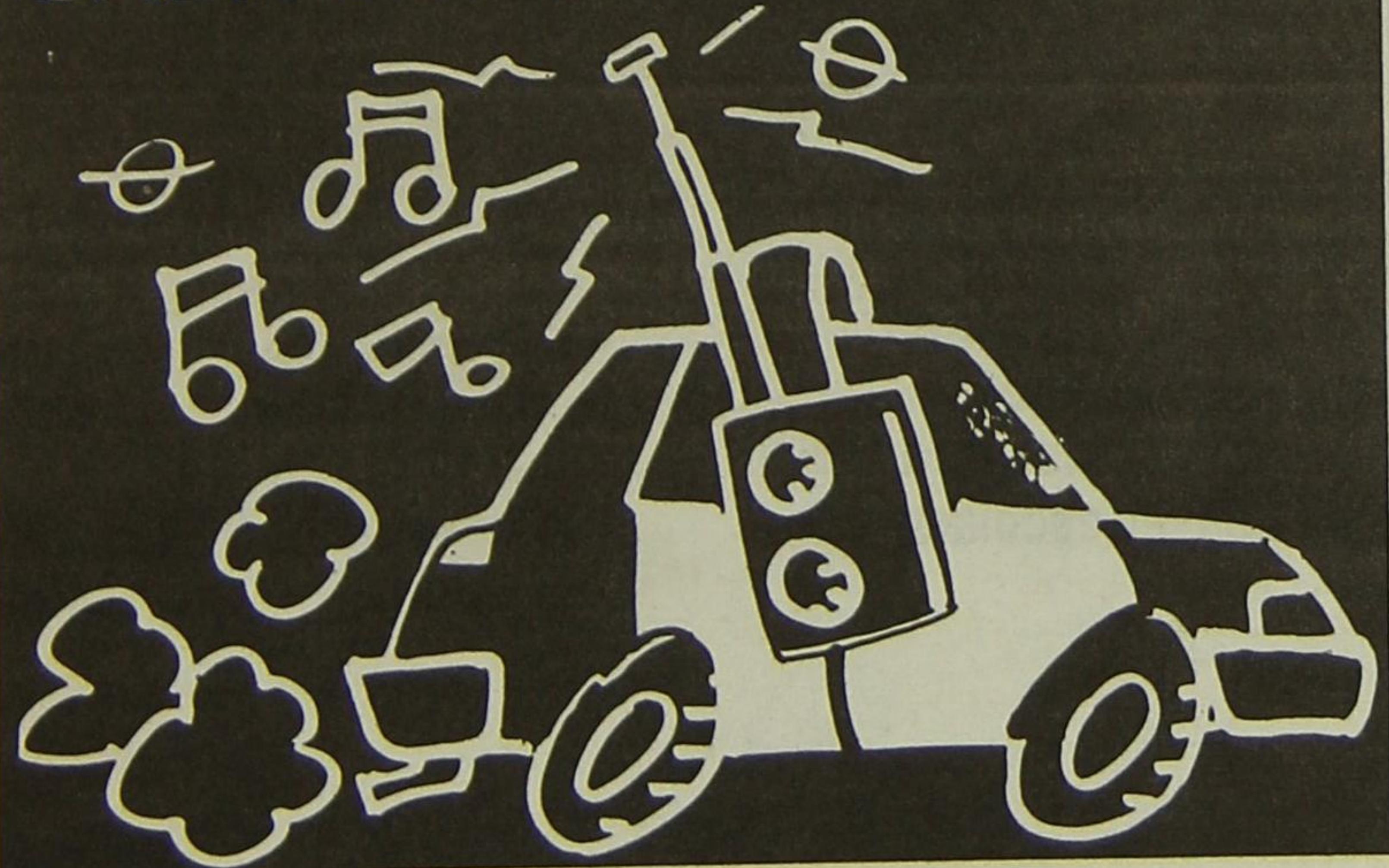
senyora que estava a punt de donar a llum i l'única cosa que em vaig atrevir a dir-li va ser que tanqués les cames", recorda emocionat el taxista.

Durant set anys consecutius ha rebut les corresponents bonificacions de la companyia d'assegurances ja que no ha tingut mai cap tipus d'accident. En el

mateix període tampoc ha sigut sancionat amb multes de trànsit. El seu lema "sort i màxima atenció en el treball" és el que l'ajuda a no tenir ensurts.

## EL MÓN DEL TAXI

CADA DIA A RÀDIO TRÀFIC



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

**96.9**  
FM

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

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

## 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

## LA CARRERA

## Barris

No hi ha res més desolador que sentir dir als taxistes que hi ha barris on no gosen ni entrar-hi, sobretot de nit. L'últim taxista amb qui vaig parlar d'aquest tema em deia que mai s'havia sentit tan impotent com quan va negar-se a agafar dos clients que volien anar a un barri marginal de Badalona. "Em feia mala consciència, però va poder més la por", deia. "Expliquen històries tan horribles, que em va fer basarda anar-hi".

Pel ciutadà amb patent d'honorabilitat que es mou del Bulevard Rosa a l'Otto o de la Casa dels Canonges als temples econòmics de la Diagonal, aquests barris són trossos de pel·lícules que li passen per la imaginació.

Una imatge molt allunyada de la Barcelona quotidiana. I ara la quotidianitat és el 92, les indústries punta, la microinformàtica, la robòtica, l'enginyeria genètica, el disseny, el Gaudí Dona i Home, els restaurants de llums càlides i poca cosa més, els bars nocturns on pots agafar a la sortida un taxi sense por que et passis res...

Aquesta imatge pròspera i de futur no lliga amb aquests barris amb un alt índex de delinqüència i drogaaddicció, i amb grans deficiències d'infraestructura urbanística. Potser la il·lusió del 92 té por d'arribar-hi, com els passa als taxistes.

Flàvia Solà

## CONCHA VELASCO

Concha Velasco és una actriu polifacètica que ha interpretat tot tipus de gèneres i personatges. Actualment està representant a Madrid la comèdia musical *Carmen*, *Carmen* d'Antonio Gala, al mateix teatre on va rebre fa poc molts aplaudiments per la inter-

pretació de *Mamá, quiero ser artista*. Concha llueix dalt l'escenari uns 48 anys esplèndids i, durant els successius actes de l'obra, és capaç d'enamorar bojament un militar, un polític, un missioner i un torero. Així és ella: guapa, atractiva i gran actriu.

## “Reivindico que ens estimin grasses, velles i arrugades”

Concha, que hagi seduït els homes s'explica perfectament. Però les dones! Quin és el secret?

—Crec que és que moltes de les meves admiradores i jo hem crescut plegades: elles potser a casa, i jo al teatre, al cine i a la televisió. Jo em vaig posar mini a *Las chicas de la Cruz Roja*, quan elles també se'n van posar; ens van sortir pretendents alhora i després ens vam casar i vam tenir fills al mateix temps. Per les dones sóc una amiga.

—De la qual els marits estan enamorats, i no passa res.

—És veritat. Recordo que en un acte del Club DON-NA de Barcelona, una senyora em va dir que el seu marit feia hores que s'esperava a baix per veure'm sortir.

—Està bé això: els homes al carrer i les dones disfrutant de la Concha. La van fer Membre d'Honor, oi?

—Sí, i em va fer molta il·lusió. Crec que ens costa molt a nosaltres ocupar un lloc a la societat, i és bo que ens agrupem en centres on pugem desenvolupar la nostra personalitat a tots nivells.

—De petita havia volgut ser un noi?

—Mai! Estic encantada amb el meu sexe. El que sí que volia ser és monja missionera. Potser per això vaig entendre molt millor el personatge de Santa Teresa de Jesús. M'atrau l'aventura!

—Vol dir que no és una d'aquestes persones que necessi-

ten, de tant en tant, tenir emocions fortes?

—Sento desil·lusionar-la, però quan tinc moments de

gran tensió, el que necessito és fer ganxet i mitja.

—I queda com nova.

—No sempre. Vaig deixar

*Mamá, quiero ser artista* en ple èxit perquè estava massa cansada. Crec que al públic no se'l pot estafar. No es pot



Un dels papers que van satisfer més l'actriu va ser el de Santa Teresa de Jesús

actuar estant trist, malalt o en baixa forma. No vull que ho arribi a notar.

—Ara, tot bé?

—Tant el meu treball com la meua vida privada, perfectes!

—Vostè sempre ha donat una imatge de persona molt equilibrada.

—En bona part, és una cosa a agrair a la premsa. Per una banda crec que, pel que fa la notícia, la meua activitat professional ha deixat en un segon terme la sentimental i familiar. Però també és cert que vostès sempre han sigut molt respectuosos amb mi i amb els meus.

—I no l'importa que publiquem sempre l'edat que té?

—Ni pensar-hi! Crec que l'hem de dir. Darrerament se'ns exigeix molt: que siguem guapíssimes, juveníssimes, primíssimes, operadíssimes, cultíssimes; que siguem el suport dels nostres marits; que eduquem meravellosament els fills; que treballe fora de casa... Una cosa exagerada! Jo reivindico, com a actriu i dona madura, que ens estimin com som: grasses, velles i arrugades.

—No és el seu cas, Concha. Quines comes que té! Sap que un dels moments que més es llueixen és al baixar del taxi?

—Expliqui-m'ho a mi! Si és tot un art. És com per una vedette saber baixar perfectament una escalinata.

Júlia Jan

**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. 330 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

**TELETAXI S.A.L.**  
Manlleu, 1  
Tels. 212 22 22 - 212 02 82  
08035 BARCELONA

I recordi, cada dijous, en el Brusi

  
DIARI DEL TAXI