

# DIARI DEL TAXI

La matriculació de vehicles va pujar durant el 1987 un 20 per cent net

L'Ajuntament vol pal·liar el dèficit de places de pàrquing

La Societat Municipal d'Aparcaments i Serveis SA construirà a Barcelona a partir d'aquest any vint pàrquings municipals, que suposaran 6.600 noves places, previstes per fer front a la demanda del 92. Juntament amb les 4.000 places dels onze aparcaments subterranis realitzats en el pla 1983-1988, Barcelona tindrà durant la celebració dels Jocs Olímpics 10.000 places de pàrquings municipals.

Les noves places pal·liaran de manera decisiva la congestió de trànsit d'una ciutat que diàriament rep la visita de 400.000 vehicles procedents de l'àrea metropolitana, amb un parc automobilístic que el 1987 va augmentar un 20% net, i que està considerada una de les capitals europees amb més nombre de vehicles en circulació. Pels experts, Barcelona té el que en argot es denomina *el vici d'automòbil*. Els ciutadans utilitzen el seu vehicle propi més del que realment el necessiten i es queixen del precari funcionament dels transports públics.

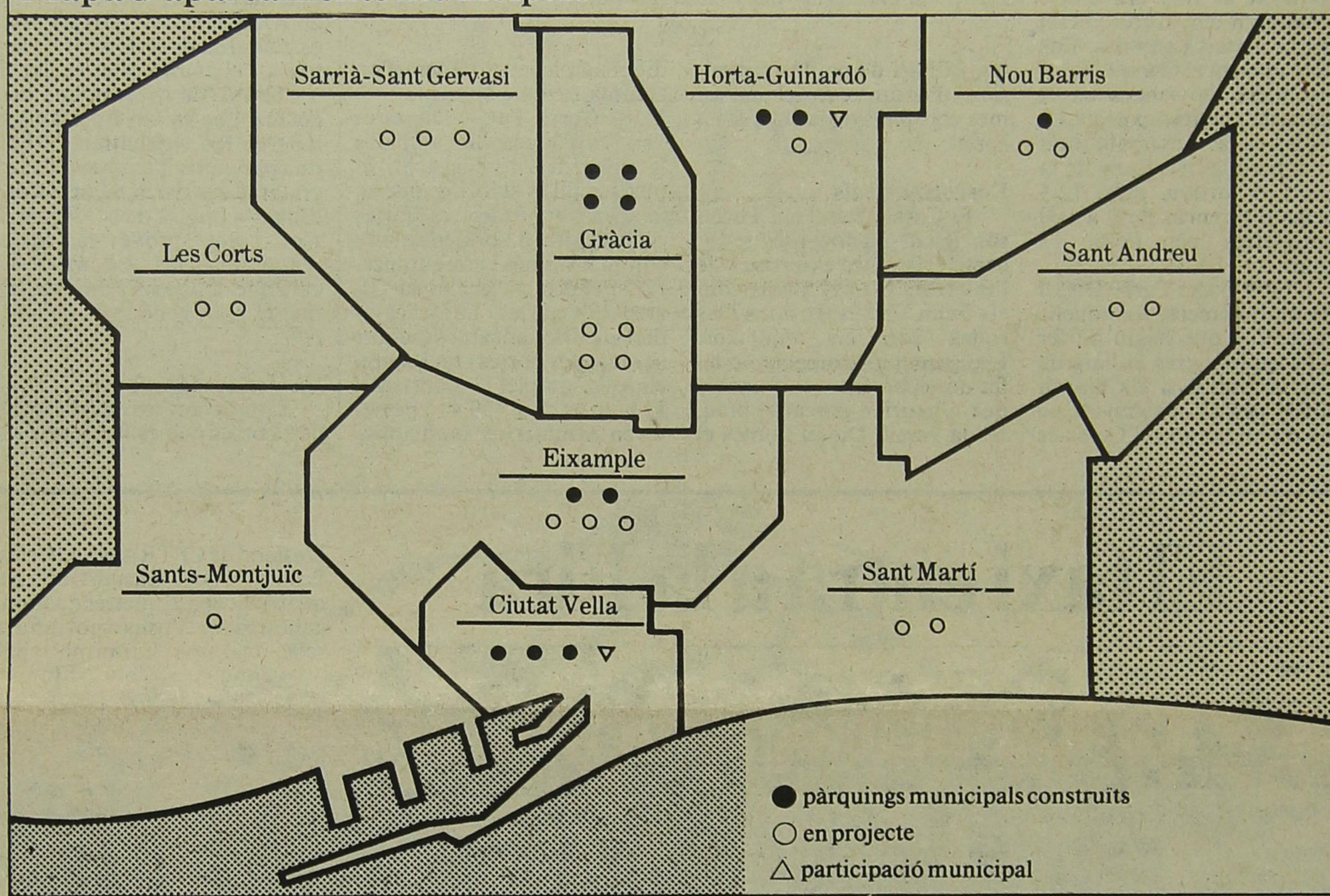
El problema de l'aparcament, segons Emilio López Bailón, gerent de la Societat Municipal d'Aparcaments i Serveis SA, és antic, ja que la motorització sempre ha estat posterior a la creació de la ciutat. "L'Ajuntament de Barcelona va crear aquesta societat el 1982 com a remei del problema. Primer van fer-se uns estudis generals i més endavant vam començar a treballar amb projectes concrets. Però la pregunta era: on fem els aparcaments?, perquè no és suficient considerar el dèficit de places", diu Emilio López.

#### Microzones

Per aquesta raó va dividir-se Barcelona en 202 microzones i es va estudiar, segons el dèficit de places, l'índex de motorització, la piràmide d'edats, el nivell de renda, la terciarització del terreny i el desplaçament de la població.

Després d'aquest estudi van determinar-se onze llocs per construir-hi pàrquings subterranis: Gal·la Placidia, Rius i Taulet, plaça del Sol, avinguda Gaudí, Torrent de l'Olla, Moll de la Fusta, passeig Valldaura,

Mapa d'aparcaments municipals



Barcelona estarà més ben equipada que altres ciutats d'Europa

La segona fase de pàrquings s'aprovarà aquest mes

6.600 places més. "D'aquesta manera Barcelona estarà més ben equipada que moltes ciutats d'Europa", indica López.

No s'ha descartat la idea de fer aparcaments dissuasius, (instal·lats a les entrades de la ciutat), però és un projecte difícilment aplicable, ja que no hi ha cap població veïna situada a més de sis quilòmetres del centre de la ciutat. En cas que es construís un pàrquing dissuasiu, s'hauria d'ubicar a les proximitats de Martorell, projecte que actualment és inviable.

## Barcelona tindrà vint nous pàrquings el 1992

Urgell i avinguda Francesc Cambó. Tots aquests nous pàrquings funcionen i a més hi ha els de Felip II i Sant Pau del Camp, que estan en fase de construcció. La societat municipal també té presència directa

en els pàrquings del Convent dels Àngels i el de la boca nord del túnel de la Rovira.

#### Un pla pel futur

Aquest pla, ja finalitzat, ha suposat per la ciutat, segons

dades de la Societat Municipal d'Aparcaments i Serveis, una xifra aproximada de 4.000 noves places de pàrquing, que durant el 1987 han estat utilitzades per més de set milions de vehicles.

En un termini de quinze dies, l'Ajuntament aprovarà el nou pla d'aparcaments, que ha d'estar finalitzat el 1991. Aquesta nova etapa contempla la construcció de vint nous aparcaments, que significaran

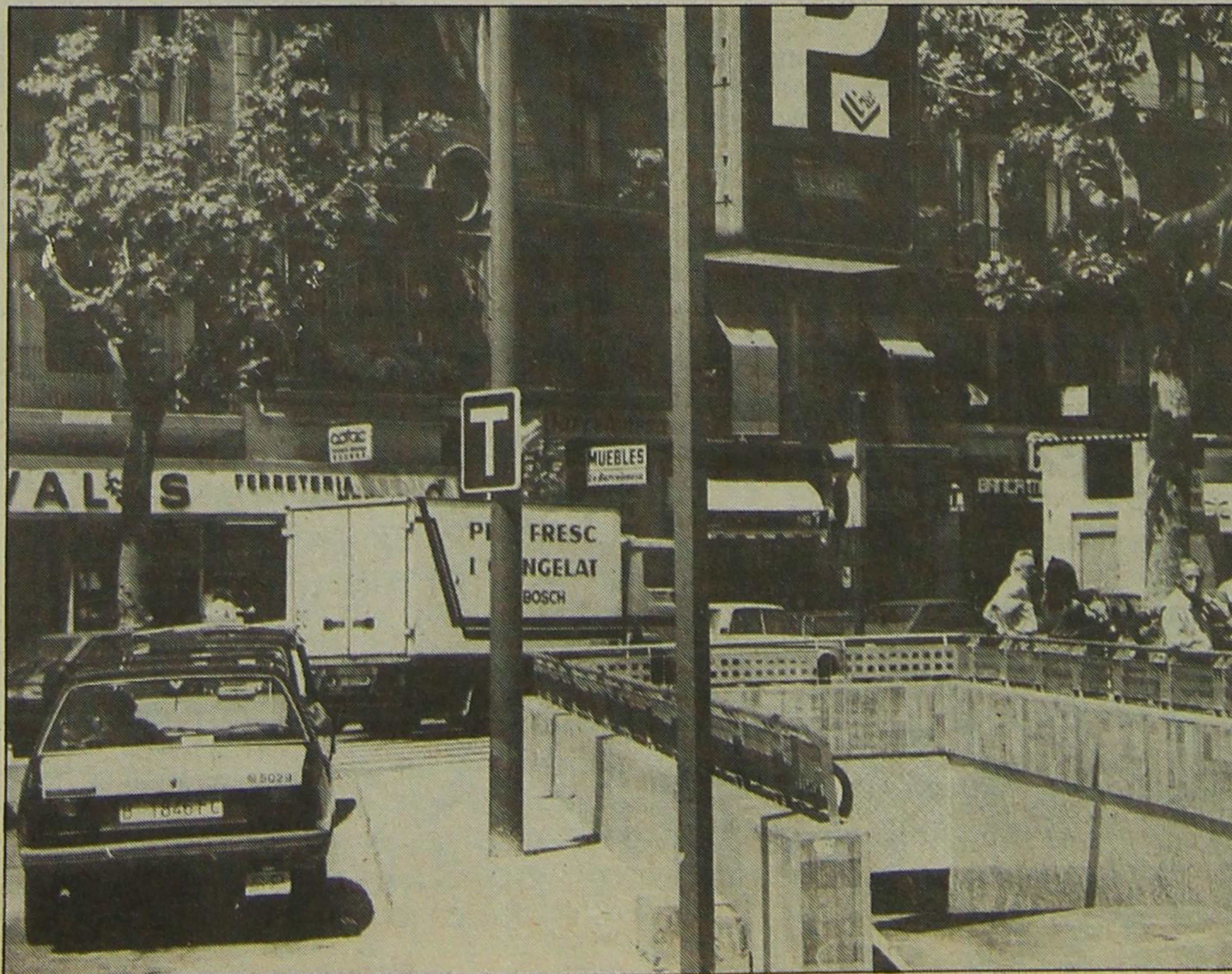
#### Dos tipus d'aparcament

En vistes al 1992, es diferenciarien dos tipus d'aparcament: els residents (els situats en els llocs d'origen) i els mixtos (situats a les zones on hi ha més afluència de trànsit). Segons les previsions municipals, l'equipament de pàrquings el 92 tindrà un nivell acceptable encara que, segons López, "sempre s'ha de pensar que no és suficient, ja que el parc automobilístic creix continuament". A l'oferta municipal s'afegeixen els pàrquings de les empreses privades i els pàrquings dels edificis per habitatges, que, segons els nous plans de construcció, han de tenir places suficients pels veïns.

Una de les altres línies d'actuació és la cooperació amb Transports Municipals. "Cooperem amb el que podríem dir que és un dels nostres objectius prioritaris: aconseguir que la xarxa d'aparcaments municipals ajudi a reduir el trànsit i incentivar la utilització del transport públic", especifica Emilio López.

El pla previst pel 1992 es desplaça del centre de la ciutat. A Ciutat Vella i Eixample tan sols es construiran tres pàrquings. Els altres disset es repartiran entre les zones més orientals de Barcelona, a la part nord de Gràcia, les Corts, Bonanova i passeig Maragall, principalment.

La dificultat més gran per la construcció d'aquests pàrquings continua sent el subsòl de la ciutat, "ple de tuberïes, canyes i jaciments arqueològics. Per això sempre consultem primer amb el museu de la Ciutat".



#### ELS PRIMERS ONZE

pàrquings municipals, construïts entre el 1981 i el 1988, suposen 4.000 noves places i s'han situat a la plaça de Gal·la Placidia, al carrer Rius i Taulet, a la plaça del Sol, a l'avinguda Gaudí, al carrer Torrent de l'Olla, al Moll de la Fusta, al passeig Valldaura, al carrer Urgell, a l'avinguda Francesc Cambó, al carrer Felip II i a Sant Pau del Camp (aquest dos últims estan en fase de construcció). També han de constar el pàrquing del convent dels Àngels i el del túnel de la Rovira. La segona fase suposa la construcció de vint pàrquings més, amb una oferta de 6.600 places. Aquesta segona fase ha de ser aprovada per l'Ajuntament a mitjans d'aquest mes. Fins al moment s'ha decidit el lloc aproximat on s'ubicaran però falta que la Societat Municipal d'Aparcaments Serveis doni llum verda al projecte i presenti definitivament les particularitats d'aquest pla.

## MOTOR: Opel Corsa Turbo Diesel

## Un utilitari econòmic sense complexos

En el mercat dels petits utilitaris cada cop hi ha més competència. Cotxes cada vegada més luxosos, ràpids i complets lluiten aferrissadament per aconseguir arrencar el màxim de nombre de vendes als models de la competència. Un bon exponent d'aquesta tendència és el cas de l'Opel Corsa Turbo Diesel, un cotxe de petites dimensions que desenvolupa una potència capaç de superar models de més cilindrada.

El motor turbocomprimint que equipa aquest nou model és fabricat al Japó per Isuzu a petició de la marca alemanya i és l'únic d'aquest tipus en la seva categoria. De fet, és el mateix que ja portava el Corsa Diesel, però amb l'adopció del turbo. És d'unes dimensions molt reduïdes, el més petit dels que es venen a Espanya, suficient per tenir cabuda sota el capot sense cap tipus de modificació.

## Un turbo econòmic

La seva cilindrada és de 1.500 centímetres cúbics, que li donen una potència de 67

cavalls a 4.600 revolucions per minut (rpm). No és una xifra molt alta, però en un xassis petit i lleuger com és del Corsa es poden aconseguir prestacions molt interessants en consum i velocitat màxima.

Amb 67 cavalls es pot tenir la seguretat que es poden fer molts quilòmetres a un ritme força ràpid durant molts anys i amb uns consums reduïts.

Els 166 quilòmetres per hora que aconsegueix l'apropen molt al fins ara teòric germà gran del Turbo Diesel dins la mateixa gamma. Ens estem referint al Corsa GT, un dels líders de vendes en el mercat dels petits esportius. La seva acceleració és també molt bona, però ja més lluny de la versió esportiva dels 12.5 segons d'arrencar de 0 a 100 quilòmetres per hora: 13 segons.

L'Opel Corsa Turbo Diesel serà molt apreciat per aquells conductors que hagin de fer molts quilòmetres al llarg de l'any. Sobretot si els fan en solitari, perquè, malgrat tot, no s'ha d'oblidar que el Corsa és



La diferència en el Diesel és sota el capot

un utilitari de petites dimensions. Per dintre és dels cotxes més complets de la seva categoria.

## Dos cotxes iguals

El Corsa Diesel i el Turbo són iguals en totes les seves característiques externes i de l'interior. Tant el xassis com els frens, les suspensions i les rodes són els mateixos. L'augment de potència no ha fet necessari introduir canvis que n'haurien gravat el preu. De la versió Diesel només el

diferencia la incorporació d'un compta-revolucions.

El Corsa Turbo Diesel es ven des d'aquest mes amb dos nivells diferents d'acabat. El més senzill és el Swing, que en la seva versió de tres portes costa 1.340.832 pessetes sense comptar només l'assegurança. La versió més cara és la GL amb cinc portes. Té aixecavidres elèctric, tancament centralitzat de les portes i un habitacle més complet i confortable. El preu és de 1.459.416 pessetes en les mateixes condicions.

## EL RODAMÓN

## El distintiu de Nova York: el "yellow cab"

Nova York és una de les ciutats més atractives del món però també una de les més aclaparadores. El trànsit és un dels fenòmens que més contribueixen a aquesta angouxa. Si s'ha d'anar a l'aeroport a última hora de la tarda, o s'agafa un taxi a les quatre o es perd l'avió. Les entrades i sortides de la ciutat estan plenes de vehicles, que congestionen tot el trànsit de l'illa de Manhattan, i les autopistes de tres carrils per banda que travessen Queens i Coney Island, el pont de Brooklyn, i tot Nova York es col·lapsa de cinc a set de la tarda. Pel trànsit rodant, és clar.

Dintre de la teranyina de cotxes, que es fan i desfan al llarg de tot Manhattan, hi ha una particularitat inherent a la ciutat: els taxis. Són llargs Cadillac o Buicks de color groc. Del color prové la idea d'anomenar-los *yellow cabs*. Encara que també se'ls diu *cab*, ja que el nom genèric és *yellow cab*.

## Un món a cada taxi

Comparant-los amb l'espai dels cotxes que es fan servir a

Espanya, l'amplitud dels taxis americans és envejable. Hi caben més de quatre passatgers, però les normes estrictes fan que cap taxista n'accepti més.

Nova York no és com Los Angeles, on per localitzar un taxi s'ha de demanar per telèfon a qualsevol de les companyies privades. Sobretot si és de nit. No. Nova York és una mena de plaga de taxis. I el més normal és agafar-ne un per anar a tot arreu, especialment dintre de Manhattan. Les tarifes no són escandalosament elevades i resulten més pràctics que l'autobús, ja que van que volen.

La majoria dels taxistes de Nova York són immigrants o fills d'immigrants. A penes hi ha taxistes nascuts a Nova York i molts solen ser hispans, sobretot colombians i cubans. Acostumen a conduir en silenci, preocupats per la conducció, per frenar i accelerar, i prescindint absolutament de tot el que passi darrera del vidre obligatori de seguretat, si no és que el passatger diu que és d'Espanya.

Durant tota aquesta setmana i fins diumenge els taxis de l'àrea metropolitana de Barcelona reparteixen entre els seus usuaris entrades per la Fira Internacional de Barcelona. Coincidint amb la celebració del seu centenari, la Corporació Metropolitana de Barcelona i l'empresa CETRAMSA (Centre Metropolità d'Informació i Promoció del Transport) fan un gran desplegament promocional en uns estands en el palau Firal número quatre. L'estand de CETRAMSA, que té una extensió de 24 metres quadrats, és annex al de la CMB i informa de tot el que està relacionat amb els transports públics de Barcelona i la seva àrea.

En aquest estand, el visitant de la Fira pot trobar-hi informació sobre la campanya llançada recentment per l'Ajuntament de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) Taxi, *posa't guapo*. Canvi d'aires i sobre el sistema de pagament amb la targeta de crèdit taxi-card, llançada aproximadament fa un any.

CETRAMSA també promociona el Telèfon Groc, que està centralitzat en el mateix número (336.00.00) que el de les consultes dels usuaris dels transports públics i que subministra informació sobre els taxis.

Qualsevol expositor que es consideri un bon professional no pot renunciar a donar a

## El taxi entra a la Fira



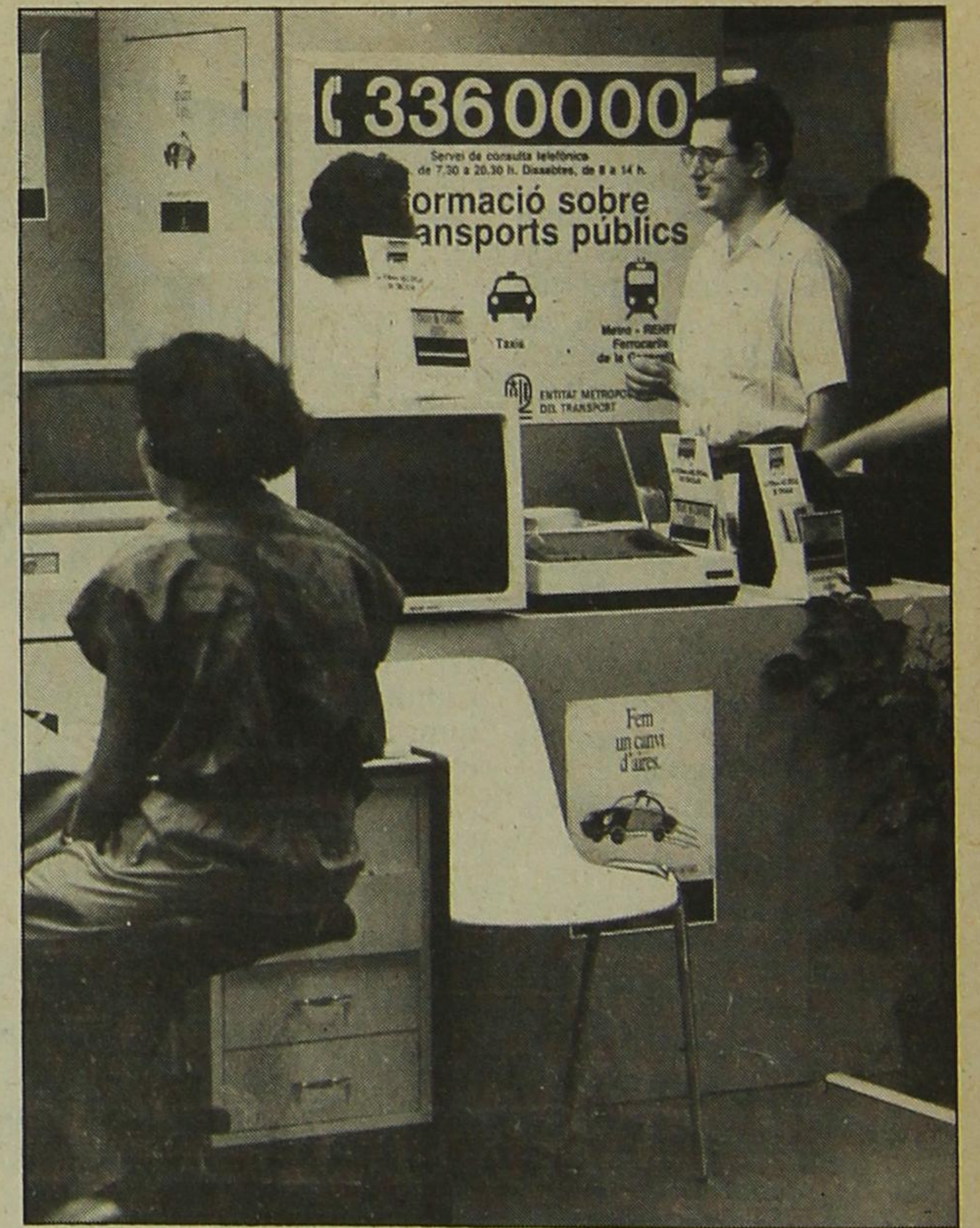
conèixer els seus nous enginyers tecnològics en una Fira de Mostres com la de Barcelona. Les novetats que presenta CETRAMSA són, d'una banda, l'Infobus, un prototipus de màquina pels pagaments amb targeta magnètica a autobusos

i metro, i el servei d'informació de la xarxa de transport públic de Santa Coloma de Gramenet.

Aquest nou servei, que és semblant al que funciona actualment a la ciutat de París, permet al ciutadà, a tra-

vés d'una trucada telefònica, conèixer la informació gràfica i numèrica dels transports d'aquesta ciutat. Tot i que s'implantarà com a experiència pilot, hi ha la intenció d'aplicar-lo a la resta dels municipis de l'Àrea Metropolitana.

L'estand de CETRAMSA (Centre Metropolità d'Informació i Promoció del Transport) està situat al palau firal número quatre, ocupa 24 metres quadrats i és annex al de la CMB. En aquest estand l'usuari pot informar-se de tot el que està relacionat amb els transports públics de Barcelona. Una de les novetats que presenta és l'Infobus, un prototipus de màquina pels pagaments amb targeta magnètica a autobusos i metro.



**TAXI CARD,  
LA FORMA MÉS EFICAÇ  
DE CIRCULAR**

La TAXI CARD és una targeta per pagar el taxi, que constitueix una autèntica innovació a nivell mundial

La TAXI CARD significa la possibilitat de pagament net, còmode i sempre a punt. Permet dotar d'un instrument de treball més a qui es desplaça contínuament per motius professionals. Ajuda a controlar de forma eficaç les despeses de transport a l'empresa. És molt adequada per a viatges imprevistos.

La TAXI CARD 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.

Per més informació 336-00-00



ENTITAT METROPOLITANA  
DEL TRANSPORT



Cetramsa  
Informació i Promoció del Transport Metropolità

# 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

## FERNANDO GARCÍA TOLA

## Tacte

Les metàfores descuiden un dels sentits que ens proporcionen més plaer al llarg de la nostra existència. Conec molta gent que es passaria la vida pastant carn picada per fer pilotes o entregant-se a qualsevol altra activitat tàctil apassionant. En canvi no sembla que hi hagi molta gent capaç de fer comentaris com "era tan gustós com el tacte de la nata" o "té un tacte pneumàtic deliciós".

La importància del tacte se'ns revela, però, en moltes i molt diverses situacions. L'altre dia, per exemple, em van explicar una anècdota il·lustrativa en aquest sentit. Una noia, obstinada a palpar la realitat, s'estava dedicant a diverses activitats tàctils fascinants amb un desconegut. Abstreia en el seu plaer no es va adonar que el seu marit contemplava colèric l'escena.

Quan finalment el marit va intervenir-hi -amb actitud no gaire comprensiva-, la noia va haver d'invertir grans quantitats de tacte per tal de sortir-se'n de l'embolic anant cap a casa i, com que el marit no baixava del burro, la noia va haver de recórrer a la capacitat pacificadora del conductor del vehicle. El taxista, arronsant les espatlles i mostrant, a la vegada, una bona dosi de tacte, va contestar a la noia: "Senyora, no s'hauria de banalitzar una cosa tan important. Tingui en compte que... el tacte... és el tacte!".

Blassa d'Abadies

Fernando G. Tola és fonamentalment un home de ràdio i televisió. Actualment dirigeix i presenta el programa *Mi querido Pirulí*, que s'emet cada dimecres per la primera cadena a TVE. Ha estat classificat de genial, per les seves idees i per les seves actituds davant la vida. Afable, intel·ligent, sensible, somiador, romàntic i cavallerós, fa bategar el cor de moltes dones, si bé ell diu que no n'hi ha cap que li faci cas

## “Aniria en taxi amb Pilar Miró a la fi del món”

Senyor Tola, a vostè li encanta estar rodejat de dones i parlar de dones...

-No ho nego pas, fins i tot a l'equip del meu programa n'hi ha més que no pas homes. De totes maneres, pel que fa la feina, allò que busco són col·laboradors que valguin, siguin dones o no. Si ho són: molt millor!

Ja no queden romàntics i somiadors com vostè.

-Em temo molt que no masses. Jo encara somio, a l'arribar cada nit a casa, que sonarà el telèfon i serà una de les deu o dotze dones que em tenen el cor robat.

Apa. No deu ser tant!

-Doncs és ben bé així. Tanco els ulls i em dic: potser em trucarà tal, que ha estat amb mi fa uns moments i que se n'ha anat amb el nòvio. O potser, tal altra que vaig conèixer ahir ballant sevillanes i em va mirar... I com em va mirar!, o algun dels meus nombrosos amors secrets, o

alguna menor, o... com ha dit que es deia, vostè?

-Caram, senyor Tola, que s'està posant molt tendre.

-No em costa gens...

-Ja, però, pel que diuen, tampoc li costa gens ser cruel amb les dones. És cert això?

-A vegades ho sóc -però, psicològicament, s'entén. Mai les he pegades ni res semblant, no cal dir-ho. Ara mateix, en tinc una aquí a l'edifici sotmesa a càstig. I, per cert, li haig d'aixecar, perquè, pobreta, ja fa molt dies que pateix.

-I vostè s'hi diverteix. Però què li han fet les dones, Sr. Tola?

-Doncs que m'ho han fet passar molt malament. I la culpa

-tot s'ha de dir- només ha sigut meua. Senzillament: elles m'han agradat molt i jo els he agradat molt poc. Per altra banda, he sigut sempre un reprimat, i ara, que els temps han canviat, jo ja sóc massa vell.

-Què diu? Si vostè encara... En fi, perquè no deixem



Fernando García Tola

aquest tema i parlem d'un que no té res a veure amb el sexe femení?

-Com quin?

-Els taxis, per exemple.

-Però si hi ha cada senyora taxista que fa caure de cul!

-Ja hi som. Jo li voldria pre-

guntar si mai, dalt d'un taxi, li ha vingut alguna d'aquestes idees tan genials que té vostè.

-I tant que sí! Però no és gens estrany, perquè idees com les del programa i d'altres, de millors i de pitjors, vénen quan l'ésser humà està per-

manentment obsessionat per crear. Quan no pensa en altra cosa que a escriure, fer un guió per una pel·lícula, per un programa de televisió o de ràdio, o de pintar un quadre... De totes maneres, és cert que aquests moments de tranquil·litat que trobes darrera el seient d'un taxi són els ideals per fer volar la imaginació i perquè et vinguin les idees. Parlant de taxis, ahir mateix... però bé, si no es pot parlar de senyores...

-No, no, expliqui-ho, expliqui-ho.

-Doncs res, que ahir al vespre vaig acompanyar una noia a casa seva amb taxi; una noia que viu molt lluny... I que n'és de romàntic viatjar amb taxi amb una senyora al costat! Per cert, que m'esperava que em truqués i no ho ha fet.

-Bé, no s'amoini. Jo en sé d'una altra que, almenys professionalment, sí que li fa cas: la senyora Pilar Miró.

-Professionalment sembla que sí, tot i que jo no he parlat mai amb la Pilar del meu programa. La vaig conèixer quan tots dos érem només uns adolescents i em va semblar una dona extraordinàriament atractiva i llesta. Potser molts diran que li estic fent la pilota, però no m'importa en absolut, penso això d'ella.

Vaja: que és una d'aquestes persones que acompanyaria en taxi a la fi del món.

-Per què no?

Júlia Jan

# LA NIT DEL TAXI AL POBLE ESPANYOL

11 de juny de 1988 a partir de les 10 del vespre

Actuació de:

MÀGIC ANDREU - ORQUESTRA PLATERIA  
DIABLES DE SABADELL - CLOSE UP  
I GRAN ACTUACIÓ SORPRESA

Hi haurà grans premis i obsequis per als assistents

Amb l'entrada es tindrà dret a una consumició i a participar en els sorteigs de fabulosos regals que s'aniran realitzant al llarg de la nit.

Per comprar les entrades truqueu al telèfon groc 336 00 00.

PREU ÚNIC: 500 PTES.

I recordi, cada dijous, en el Brusi



DIARI DEL TAXI