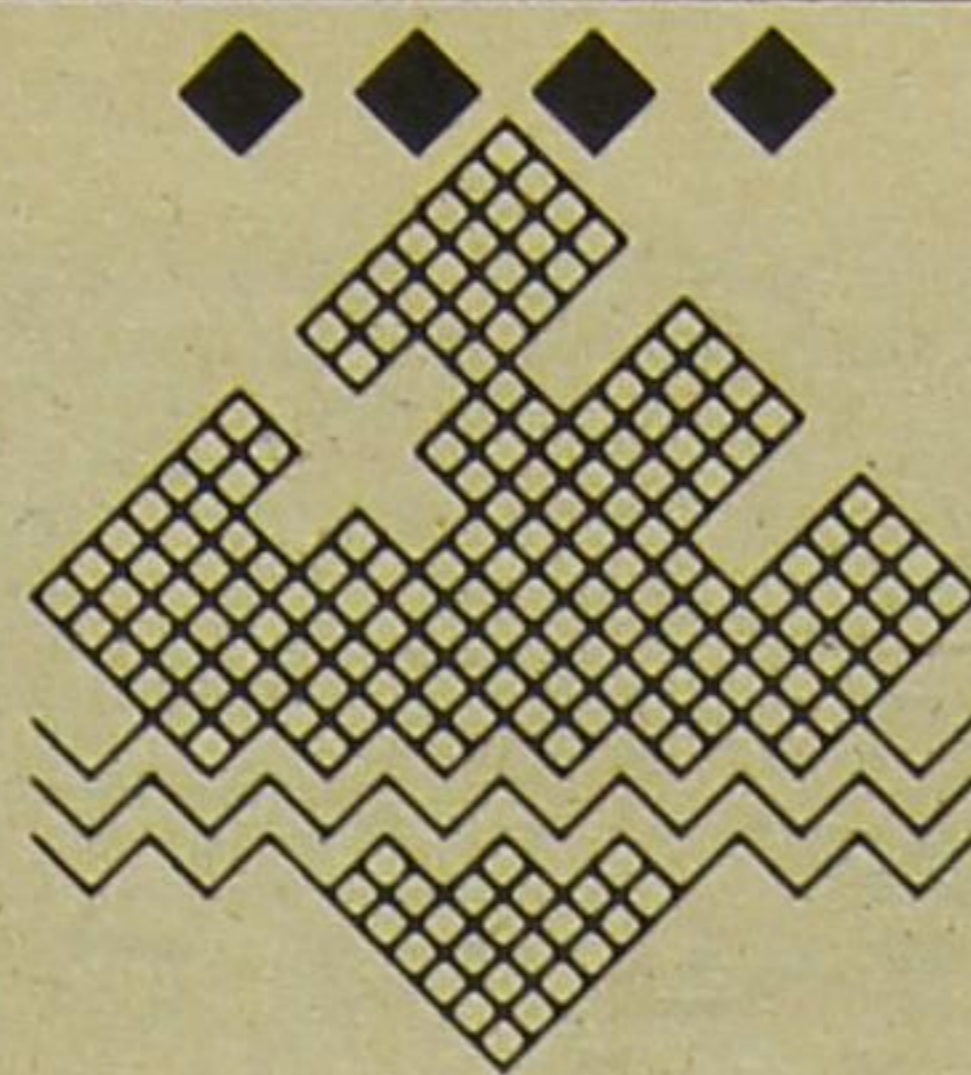
 Edita: Entitat Metropolitana del Transport



DIARI DEL TAXI

El 28% de les víctimes mortals en accidents de trànsit a Barcelona són motoristes

La campanya "Posa't casc, tingues cap" vol sensibilitzar els conductors

El 76% de les lesions per accidents de moto es produeixen al crani

Cada dia circulen per Barcelona 120.000 motocicletes i ciclomotors, i més de 700.000 turismes i vehicles industrials. Aquest elevat volum del parc automobilístic fa que els accidents de circulació siguin un de les màximes preocupacions de l'Ajuntament de Barcelona, especialment els que es produeixen amb motocicletes i ciclomotors. Segons dades estadístiques, entre el 1984 i el 1986 el 27,7% de les víctimes mortals d'accidents de trànsit produïts a Barcelona van ser motoristes.

Més conscienciació

Per aconseguir una conscienciació més gran dels perills que suposa la circulació en motos i ciclomotors, l'àrea de Transports i Circulació ha posat en marxa la campanya "Posa't casc, tingues cap", amb la col·laboració de diverses entitats relacionades amb el món de les motocicletes. La campanya té el suport de Sermoto (Associació Espanyola de Fabricants de Motos, Ciclomotors i Bicicletes), que, des del primer de maig, regala un casc petit a tots els compradors de ciclomotors.

L'objectiu de la campanya és sensibilitzar els usuaris de vehicles de dues rodes de la necessitat i els avantatges de fer servir casc. "L'anhel principal de l'Ajuntament de Barcelona és aconseguir la sensibilització sobre la necessitat de dur el casc", assenyalava Joan Torres, regidor de Transports i Circulació.

Percentatge molt alt

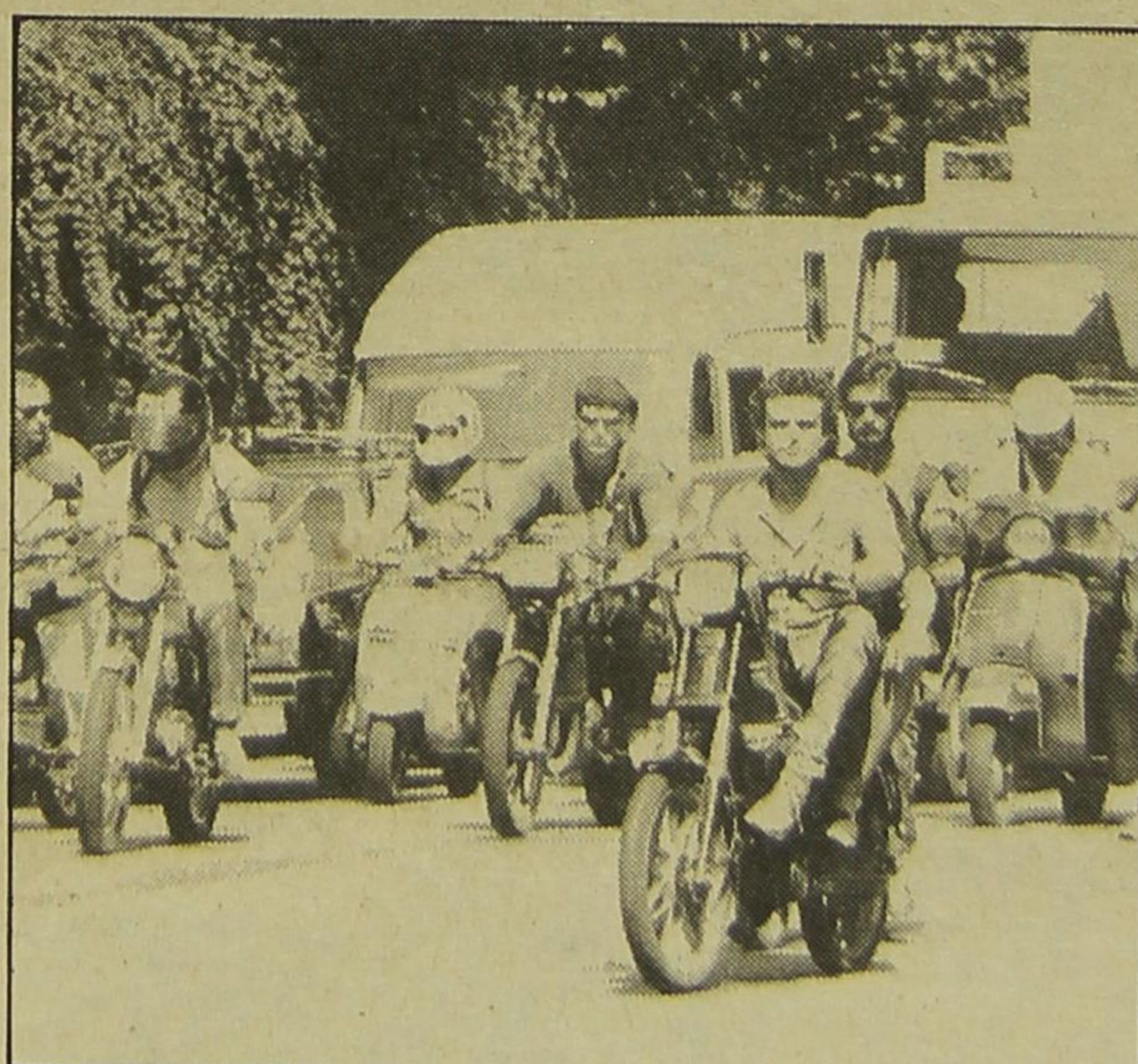
Els accidents de motocicletes i ciclomotors representen una percentatge molt elevat de tots els que es produeixen a Barcelona. Del total de 80.553 vehicles que van tenir un accident entre el 1984 i el 1986, el 18,9% eren vehicles de dues rodes. Durant el mateix període de temps, es van comptabilitzar un total de 35.894 lesio-



L'Ajuntament no vol restringir l'ús de motos sinó aconseguir que circular sigui cada cop més segur



Joan Torres, regidor de l'àrea de Transports i Circulació



La campanya no planteja l'obligatorietat d'usar casc

nats, dels quals el 43,6%, (15.649 persones) eren conductors de motocicletes i ciclomotors. Les estadístiques assenyalen igualment que durant aquests anys el 27,7% del total

de víctimes mortals en accidents de trànsit a Barcelona eren motoristes.

Les mateixes dades indiquen que el 76% cent de les lesions es produeixen al cap, el

21% a les cames i el 3% a la resta del cos. La immensa majoria de les víctimes d'accident de motocicletes, concretament un 80%, ho són per traumatisme cranial. Un

impacte en moto, a 125 quilòmetres per hora, té les mateixes conseqüències que una caiguda des de 61 metres d'alçada.

La utilització de casc

La ciutat de Barcelona té un parc de més de 120.000 motos i ciclomotors

El casc redueix una quarta part la gravetat de les ferides

redueix a una quarta part la gravetat de les ferides. Aquest és el principal argument que esgrimeixen els responsables de la campanya. Una campanya que no planteja, però, l'obligatorietat d'usar-lo. El seu objectiu és "tornar a posar de moda" el casc.

Actualment, les normatives de circulació obliguen a dur casc per pilotar una motocicleta de més de 125 centímetres cúbics. A les vies urbanes, però, un ciclomotor i una motocicleta de gran cilindrada, en condicions normals de trànsit, assoleixen velocitats similars. Aquest fet, segons el regidor Joan Torres, fa que "el criteri selectiu d'obligatorietat de dur casc segons el cubicatge no sigui gens vàlid en vies urbanes".

Falta de formació

La falta de formació dels conductors de motocicletes i ciclomotors és un dels principals handicaps per resoldre l'alt grau d'accidentalitat d'aquest tipus de vehicle. A aquesta conclusió s'afegeix l'edat (la majoria dels conductors de vehicles de dues rodes no superen els vint anys) i la poca selectivitat de les proves per treure's el carnet A1 i l'A2.

Un fet que agreuja encara més la possibilitat de sinistralitat i ajuda a dibuixar un panorama negre en el cas dels ciclomotors, és que els seus conductors no necessiten cap tipus de preparació.

Les motocicletes i els ciclomotors, però, són, tot i els seus riscos, el mitjà privat ideal per circular per la ciutat de Barcelona. Aquesta idoneïtat, per ràpida i poca contribució a la densitat de trànsit, fa que l'Ajuntament, no tan sols no vulgui restringir la seva utilització, sinó que promogui campanyes de sensibilització com aquesta per aconseguir que circular en moto per la ciutat sigui cada cop més segur.

MOTOR

La sèrie 200 de Rover: els britànics ensenyen les dents als competidors

Els cotxes britànics han tingut sempre una inmillorable fama de models de qualitat. Els remots orígens de la seva indústria ho demostren. La crisi va provocar una greu recessió del mercat interior i estranger. La competència de fora les illes es va fer molt forta i els costos de producció de les marques clàssiques eren cada cop més elevats.

Una de les marques que se n'han sortit millor és la Rover, que amb un producte altament competitiu i actual continua ensenyant les dents als mercats més difícils. Avui presentem la sèrie 200 de Rover. Un cotxe destinat a competir amb els Citroën BX, Peugeot 405 o el Fiat Croma, entre d'altres vehicles. La sèrie 200 busca cridar l'atenció d'aquells compradors interessats en un cotxe ampli, còmode i sense cap tipus de pretensió esportiva. La gamma de Rover és amiga de fer viatges llargs amb tota la família sense problemes

durant molts quilòmetres.

Una de les característiques més destacades és la seva habitabilitat. L'accés a l'interior és ràpid, tant a les places davanteres com a les posteriors. La sensació de confort queda palesa des del primer moment. La superfície dels vidres és molt gran, cosa que redunda en una gran seguretat pel conductor i els acompanyants.

La sèrie 200 incorpora algunes novetats respecte a les versions precedents del mateix model. Les bandes laterals i el para-xocs són de nou disseny, mentre que la porta del maleter permet carregar molt d'equipatge. La consola central és també nova. Els dos miralls retrovisors exteriors van controlats elèctricament i, ja de sèrie, el cotxe equipa una pre-instal·lació completa de ràdio amb sis altaveus.

El motor de la sèrie 200 és de 1.600 cc en dos sistemes diferents d'alimentació de carburant. El més senzill és el 216 SE, amb carburador i encesa



La sèrie 200 està destinada a competir amb els Citroën BX, Peugeot 405 o el Fiat Croma

amb control electrònic i renoua una potència de 83 cavalls. Aquest sistema ofereix alguns dels avantatges dels cotxes amb injecció directa de combustible. Suavitat, baix manteniment i prestacions i economia de marxa com els millors.

El 216 Vitesse té un sistema d'injecció electrònica bastant sofisticat que controla les funcions bàsiques del motor i injecta la quantitat de benzina i aire necessària per cada situació del vehicle. Aquest ajust constant de l'alimentació permet,

com als altres cotxes a injecció, un gran rendiment amb uns consums bastant inferiors als que ofereixen cotxes de la mateixa potència però alimentats a través de carburadors.

La potència màxima del 216 Vitesse és de 102 cavalls,

una xifra no massa elevada però suficient pel destí que busca aquest cotxe. La velocitat màxima és de 180 km/h i els consums homologats són de 5,6 litres a 90 km/h, 7,1 a 120, i 8,5 per ciutat. El preu, un cop al carrer, és de 2.025.000.



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.

La salut col·lectiva dels ciutadants

M'alegra saber que el quaranta cinc per cent dels taxistes no són fumadors, o almenys suggereixen als passatgers que no fumin en el taxi, però crec que la salut col·lectiva de tots els ciutadants ho agrairia més si s'aconseguís arribar al cent per cent. Júlia Sunyer Moros / l'Hospitalet de Llobregat.

Barcelona, com altres capitals

Voldria defensar els taxistes de Barcelona, dels quals a vegades es parla sobre si tenen bona o mala imatge, sobretot ara que està tant de moda la imatge. He viatjat per tot el món, des d'Europa fins a alguns països asiàtics desenvolupats, com el Japó, passant pels EUA. No es tracta, evidentment, d'establir una comparació entre el servei que ofereixen els taxis de Barcelona i el dels països anomenats del Tercer Món, ja que no seria just.



Però sí que puc fer-ho amb els taxis de ciutats com Boston, Estocolm, Tòquio o, sense anar més lluny, els de capitals europees que ens són familiars perquè són a la vora, com París o Londres.

De veritat que no trobo cap diferència entre uns i altres. Els vehicles estan igual de nets o bruts i els taxistes són simpàtics o antipàtics, honrats o no, atents o desatents, ràpids o lents, etc, però

sempre igual que els de Barcelona.

No hem de tenir complex quant al servei dels taxis a altres capitals, però sí un afany de superació perquè arribi un dia que el servei dels taxis de Barcelona es conegui per tot arreu com un dels millors del món. Maria del Carme Lomillos / Badalona.

El festival de cine i les crítiques

Quin embolic va organitzar el Festival del Cinema a la rambla de Catalunya! Quants taxistes que vaig agafar durant el festival que maleien la prohibició de pas i suggerien que es traslladés tot a Montjuïc! Que feliç hauria sigut si els mateixos taxistes en comptes d'escriure contra l'Ajuntament haguessin entès que el festival i tot tipus d'actes culturals, comercials i ciutadans, el que fan és crear riquesa per la ciutat i més viatges! Qui no diu que el mateix taxista potser va tenir de client qualsevol director de cine que va participar en el festival? Rafael Vila / Barcelona.

EL PASSEIG DEL DIJOUS

Ruta pels noctàmbuls i amants de la nit

El passeig d'aquest dijous és un recorregut per la nit de Barcelona, ara que la calor invita a anar-se'n al llit tard i a descobrir els últims bars de la ciutat. No es pot començar a beure, però, sense haver menjat una mica abans. Per sortir de la clàssica taula i cadira es pot anar a Jaizkibel (Sicília), on Manolo ens oferirà tot un assortit de tapes: des d'un excel·lent pernil amb torrades i anxoves fins a unes fresquíssimes navalles i tota mena de mariscs. De plat fort, peix. Els preus estan molt en relació amb la qualitat i el servei és inmillorable.

Preparats per la marxa? Doncs, val més deixar el cotxe ben aparcat i agafar un taxi. La primera copa, sempre la més tranquil·la, pot ser al Nick Havana (carrer Rosselló). Una vegada ambientats, podem dirigir-nos a l'Otto Zutz (Lincoln), al Velvet (Balma), al Ziz-Zag (Plató) o al KGB (Alegre de Dalt).

Més tard, quan el cos demana marxa més forta, el taxi ens portarà al Distrito Distinto (Meridiana), però si

hem acabat tips de fum no dubtarem. L'ordre al taxista ha de ser clara: al Particular, a la carretera del Tibidabo o al Merbeyé, al peu del funicular del Tibidabo. Tots dos locals tenen una terrassa per morir-s'hi.

La nit és llarga. Queda temps per anar al Bikini (Diagonal-Numància) i perdre's a qualsevol de les dues sales. Salsa o rock i també un espai a l'aire lliure. Pels amants dels espais immensos, Zeleste (Almogàvers) i pels clàssics que volen fugir dels brogits dels bars és recomanable un passeig per les Rambles fins a desembocar a la plaça Reial. Si ja hem pait el primer sopar podem demanar un *swarma* (carn, col i pa àzim) en el Karma. Pels més noctàmbuls, queda obert l'After Hours (Sepúlveda) o tornar amunt i comprar croissants al forn que hi ha al costat de l'Otto Zutz. A última hora, sempre queda la possibilitat d'anar al drugstore del passeig de Gràcia o preguntar al taxista quin és l'últim bar de la nit o el primer del dia.

L'olor de tabac resta confort al viatge en taxi als no fumadors

Es calcula que diàriament cada taxi agafa aproximadament quaranta clients amb un recorregut de quinze minuts de duració de mitjana. Per tots aquests usuaris, l'habitacle on es troben és més o menys com una extensió de la seva butaca preferida.

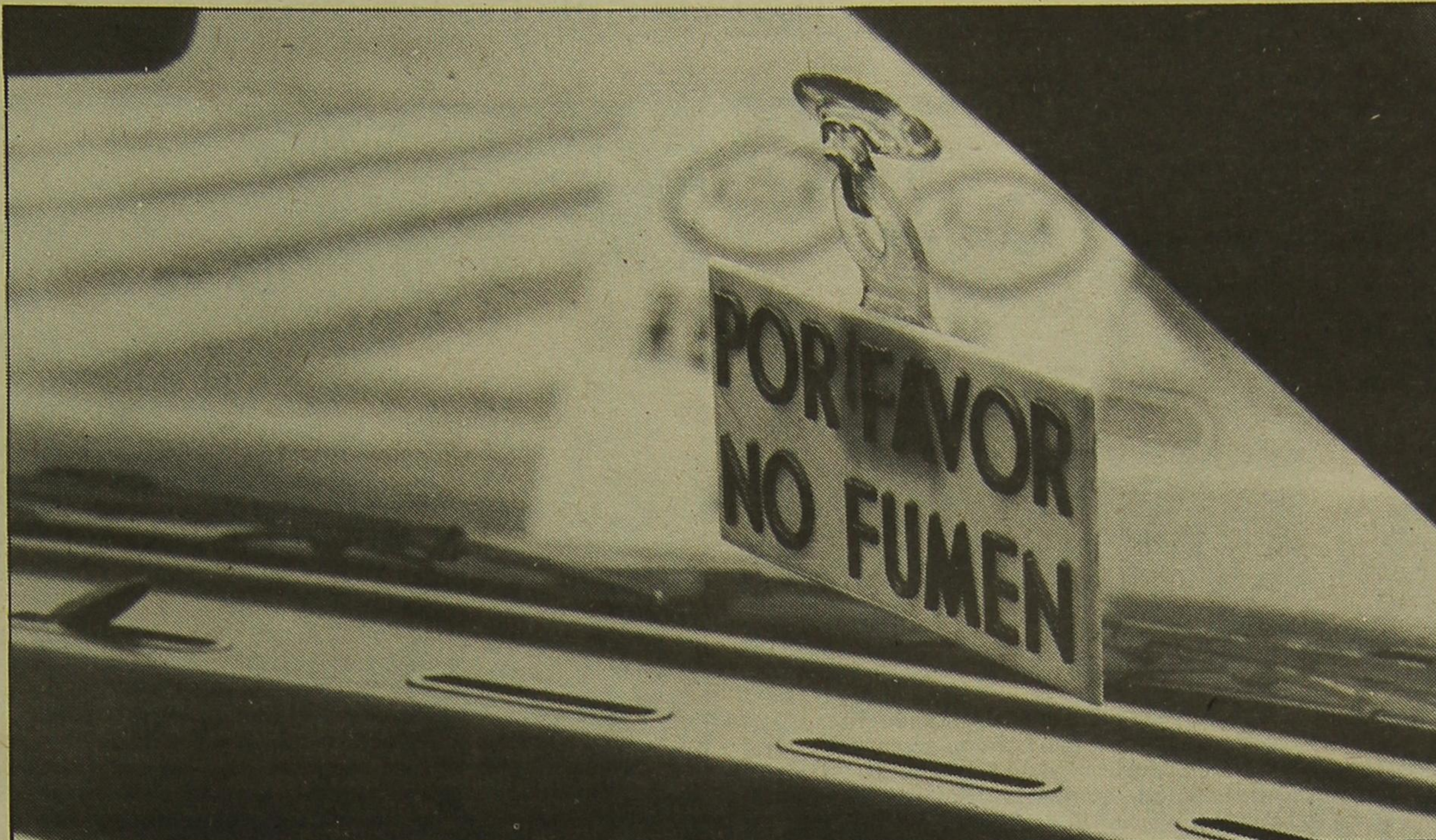
En efecte, una vegada s'ha tancat la porta del vehicle i aquest ha iniciat la seva marxa cap al destí fixat, l'ocupant sospira profundament, s'acomoda, recorre amb la mirada l'interior del taxi i es dedica a contemplar (excepte si es tracta d'un executiu hiperactiu) els vianants, conductors d'altres cotxes, edificis en procés de rehabilitació, aparadors de botigues... És com si estigués veient la televisió, però molt més amè i canviant.

Un viatge en taxi pot ser comparat, des del punt de vista de l'experiència visual, a un recorregut matinal pel mercat de la Boqueria, o a estar-se assegut a una cadira de la Rambla de Canaletes entre les sis i les set de la tarda d'un dia laborable.

Viatge agradable

Mentre dura el recorregut el viatger es sent (generalment) còmode i protegit. Aïllat convenientment d'un món que pot estudiar a través del vidre de la finestra.

Especialment agradable pot resultar aquesta contemplació els dies de pluja, quan quasi es té por d'arribar al final del tra-



L'autor de l'article defensa la conveniència de no fumar per respecte al taxista i als passatgers no fumadors

El fum redueix la visió i altera la velocitat dels reflexos

para-sol que deixen anar aromes artificials de pi i llimona.

No sempre el quadre és tan desagradable, ja que cada vegada és més freqüent comprovar que el taxista ha col·locat un cartell assenyalant la conveniència de no fumar, (el pobre conductor a vegades es justifica amb un cartell que explica les seves malalties: asma, bronquitis...).

Amic fumador

Des d'aquí voldria fer una crida a tots els ciutadans fumadors. Si us plau, absteni's de fumar durant aquest minut que ocupa el seient posterior del taxi. Pensi que després, quan baixi del vehicle, l'agafarà una altra persona a la qual possiblement resultarà molt molest el fum del tabac.

A més, el conductor no té per què patir les conseqüències negatives que resulten d'haver de respirar unes quantes vegades al dia el fum dels cigarrets dels seus passatgers. Està comprovat que respirar el fum en un ambient tancat i petit disminueix la visió i altera la velocitat dels reflexos.

Amic fumador, quan agafi un taxi, relaxi's, senti's com si estigués a casa seva, contempli el mundanal brogit, comprovi que alguna cosa hi ha de cert en el *Barcelona, posa't guapa*, però, si us plau, "no fumi fins a arribar a l'edifici terminal de l'aeroport". El senyor taxista i tots nosaltres (els no fumadors) ho agraiem.

Fumar o no fumar en el taxi

Doctor Lluís Gonzàlez Barrios, especialista en tabaquisme

jecte perquè significarà integrar-se entre aquells que ara observa donar salts i fer corregudes intentant evitar els esquitxos dels cotxes. ¿Existeix alguna cosa més beatífica que contemplar un grup de vianants sota la pluja, des de la perspectiva de l'interior d'un taxi?

Lamentablement hi ha quasi sempre un factor que

altera la confortabilitat d'aquest viatge: l'olor desagradable d'unes burilles mal apagades, que encara desprenen una dèbil columna de fum pudent.

L'aspecte que ofereix el petit cendrer de la porta pot ser realment desagradable. Les seves vores cobertes d'una pel·lícula de cendra (que recorda la caspa dels antics

canonges) i el seu interior replet de cigarrets mal apagats (com un vagó de metro a l'hora punta) li donen un aspecte semblant al d'aquests abocadors d'escombraries situats a les proximitats de les autopistes.

La sensació de brutícia, comparable a la que se sentia (ja han desaparegut quasi tots)

al entrar als urinaris públics, trenca una gran part del sentiment de propietat, ja que no ens sentim com a casa. Descubrim que les restes d'altres passatgers han marcat el territori i han deixat una pudent empremta.

Aquesta situació intenta ser compensada, en ocasions, amb penjolls col·locats en el

RÀDIO TAXI BARCELONA

EL MILLOR TAXI AL SEU SERVEI



Tel. 300 38 11

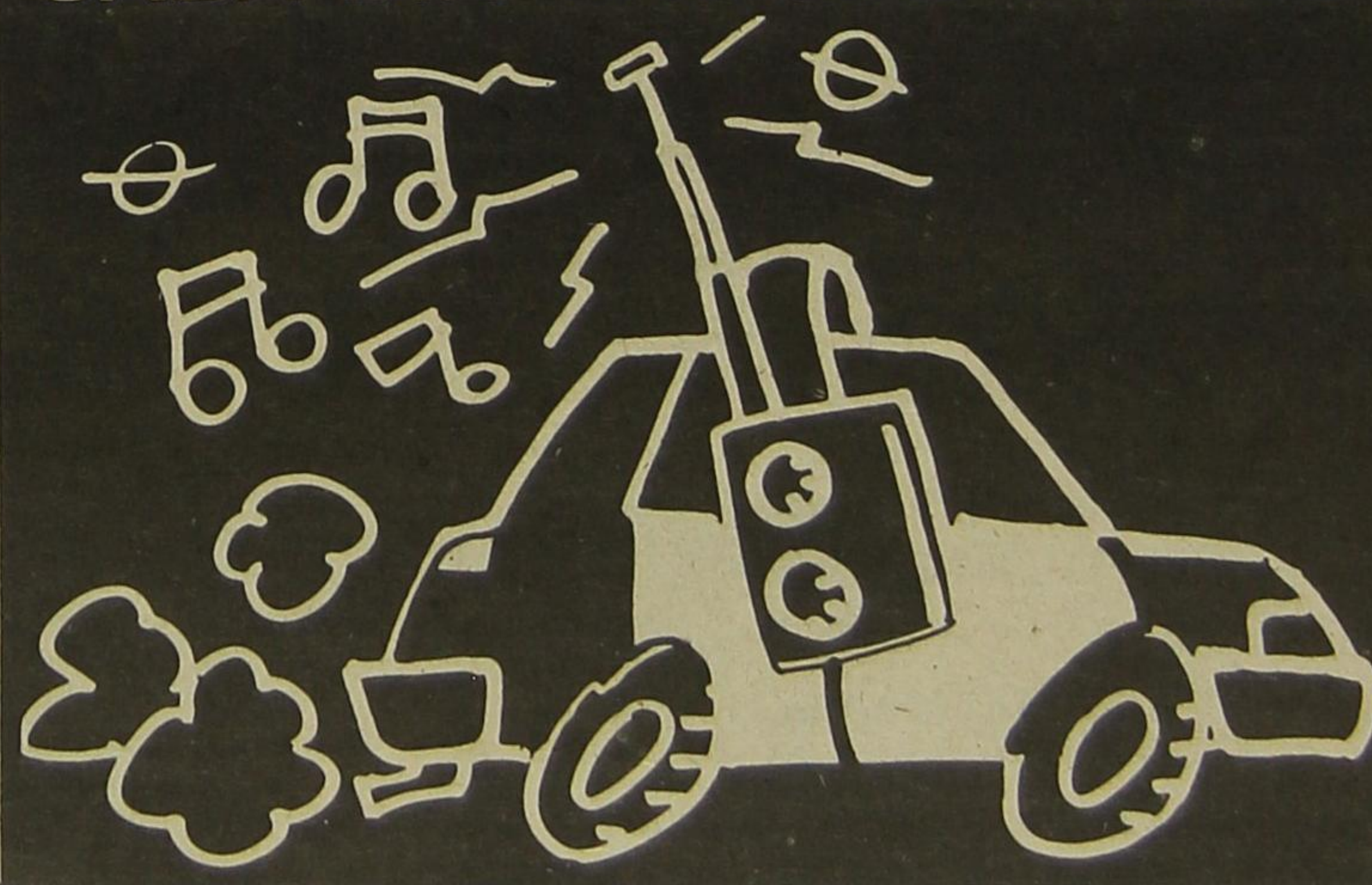


ENBARCELONA HA NACIDO EL GREMIO UNIÓN DE TAXISTAS PARA DEFENDER NUESTROS DERECHOS. SI ERES TITULAR DE LICENCIA, Y SIENTES LAS INQUIETUDES DEL SECTOR, VEN, ASÓCIATE Y EXPÓN TUS IDEAS.

Rubi Rubén, 16-local 14
Teléfono 425 22 11 - 08004 Barcelona

EL MÓN DEL TAXI

CADA DIA A RÀDIO TRÀFIC



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



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



LA CARRERA

VIATGE DE FIDE CURS A LONDRES

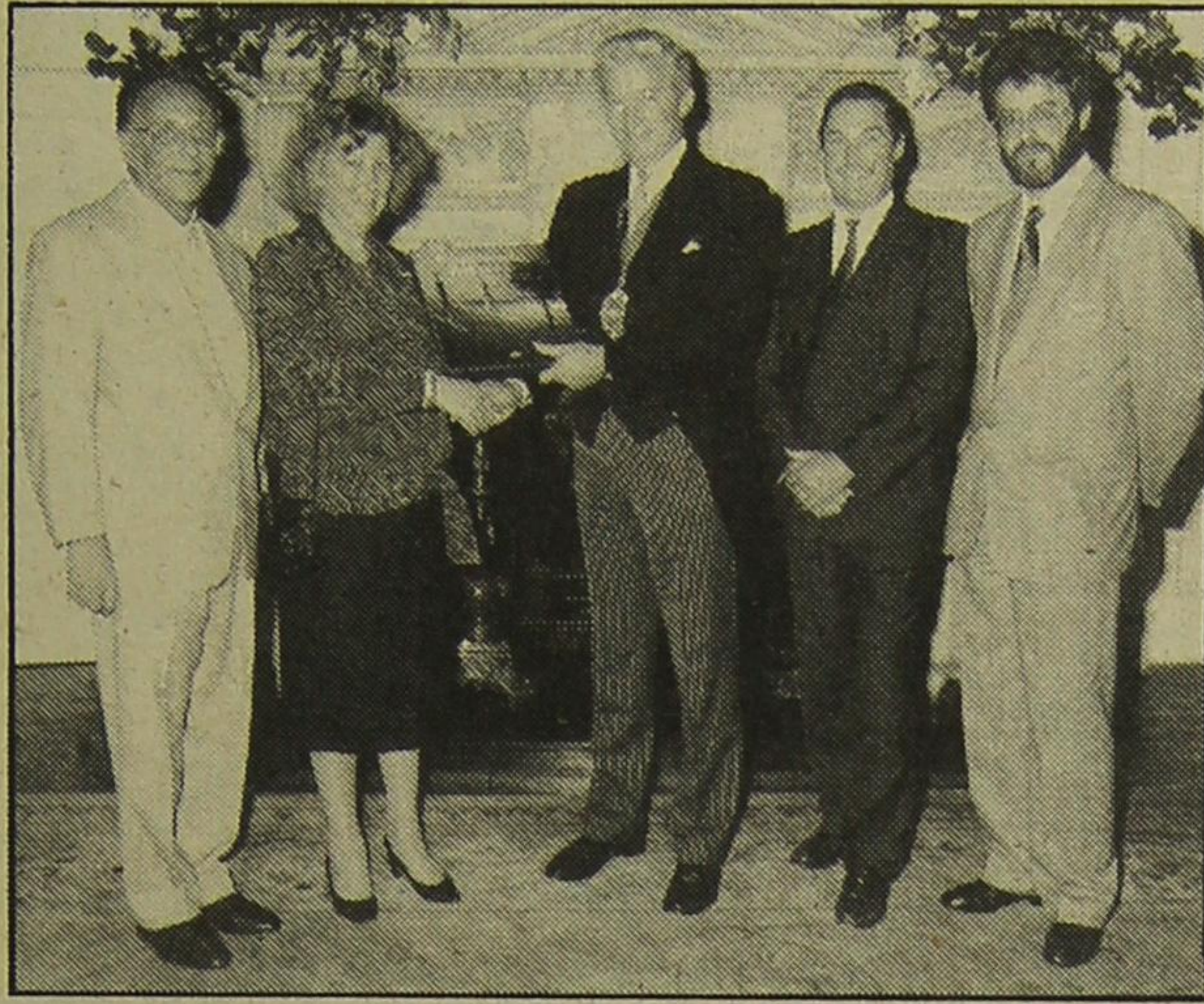
Divina

A l'Casino de Peralada, amb la tramuntana fent onejar la seva capa, la Caballé era una diva majestuosa, com la Castafiore de la nostra infantesa, però sense connotacions ridícules. De tant en tant estenia la mà perquè el director d'orquestra hi diposités un bes delicadament galant.

També l'extraordinari tenor italià Luca Canoncini, una revelació de 27 anys que canta com els àngels, la tractava amb profunda admiració. Malgrat la desafinada actuació de la tramuntana i el fred, que es van obstinar a ser els protagonistes del concert, la nit va ser divina. Només el detall insignificant d'una pèrdua de tres mil pessetes al casino i el descobriment d'un nou vici.

Oh joia! Un taxi ens porta, autopista avall cap a Barcelona, encara amb temps de passar pel Nick Havanna i fer l'última copa. Sortint d'allà, oh consternació! hi ha una cua quilomètrica al passeig de Gràcia per agafar un taxi. Amb tants candidats al servei de la companyia metropolitana, ens veiem obligats a recórrer la nit fins a algun racó poc transitat. Fins i tot així, una parella ens birla una cobdiciada llum verda. Quan finalment aconseguim un taxi, proposem al taxista que sigui el taxista de la nostra vida i que, mitjançant un sistema de comunicació telepàtica ens vingui a recollir en moments desesperats. Tot un pacte de fidelitat!

Blassa d'Abadies



Mercè Sala, presidenta de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), acompanyada de Joan Laporta, gerent de l'EMT, i Andreu Nebot, director del servei del Taxi, van entrevistar-se a Londres amb l'alcalde de la ciutat, lord Sreeville Spratt, a qui van entregar un exemplar del llibre *Recordant Barcelona*. A la foto inferior, una imatge de la ciutat del Tàmesi.



Els taxistes, al costat del Tàmesi

Els taxistes que van fer el viatge de final de curs a Londres va tenir una agradable sorpresa que no s'havia programat des de Barcelona. Mercè Sala, presidenta de l'Entitat Municipal de Transports, va poder-se trobar amb el grup, ja que aquests dies estava fent un curs intensiu d'anglès en un petit poble de la Gran Bretanya.

Els taxistes i els seus fami-

liars (molts d'ells anaven acompanyats de les seves dones) han tornat encantats de Londres. Des del moment que van arribar a l'hotel i durant totes les visites obligatòries (Buckingham Palace, museu Britànic, Covent Garden), els taxistes van intentar practicar l'anglès que han après a l'Escola del Taxi Flor de Maig, amb força sort la majoria de les vegades.

Va ser inevitable que molts d'ells volguessin pujar en els típics taxis de Londres, encara que la trobada amb els col·legues londinencs va ser a la cooperativa Taxi Computer Driver, on es va produir l'intercanvi d'experiències i opinions sobre el món del taxi. Posteriorment, un grup de taxistes van visitar la Metro-Cab, on es fabrica el clàssic taxi britànic.

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 continuament 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



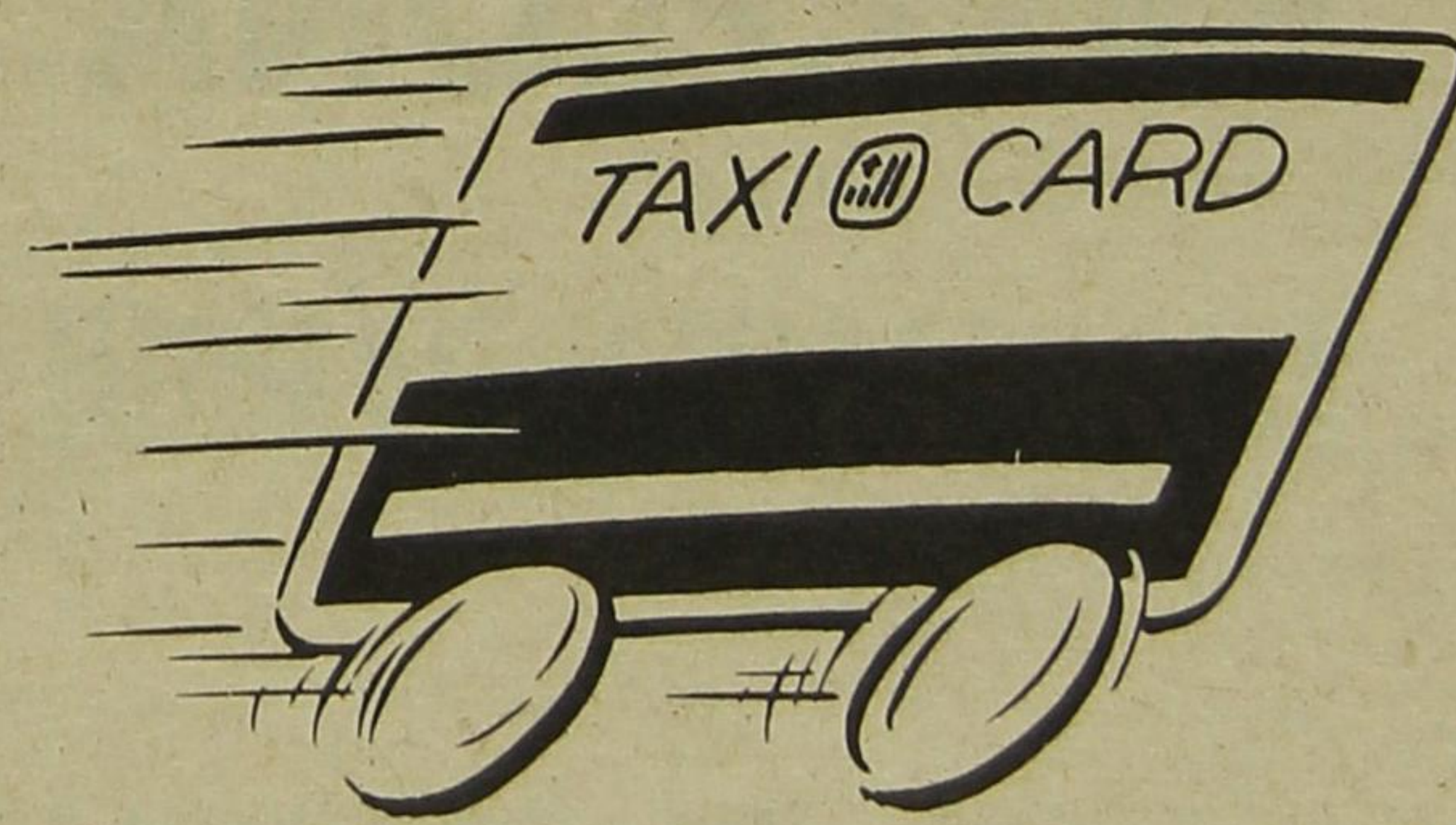
ENTITAT METROPOLITANA DEL TRANSPORT



Gestiona la Caixa



Cetransa
Informació - Promoció del Transport Metropolità



TAXI CARD, LA FORMA MÉS EFICAÇ DE CIRCULAR

I recordi, cada dijous, en el Brusi

DIARI DEL TAXI