Historia del Taxi de Barcelona



1633

N.3.8.1.Mes

patrocinio de

REPSOL

BUTANO

Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport

Conozca la mejor parada de taxis de toda Barcelona.



Dése una vuelta por la Zona Franca, Calle K, y eche un vistazo a nuestras instalaciones de GASAUTO.

Comprobará que cada día más profesionales del Taxi se cambian al gas butano. Es lógico. GASAUTO ofrece, en exclusiva para el sector, todas las ventajas de una moderna Estación de Servicio. Ubicada en un lugar cómodo y accesible. Y con todo lo que su coche necesita para repostar y salir a la carrera. Sin tiempo que perder.

En GASAUTO encontrará desde agua o aire, hasta lubricantes. Además Vd. ya conoce los beneficios que le reporta el gas butano: economía, bajo consumo, limpieza y larga vida para el motor.

Por algo Estaciones de Servicio como GASAUTO se están abriendo por toda España: Barcelona, Madrid, Palma, Valencia, Zaragoza, Huelva, etc.

Porque en Repsol Butano conocemos muy bien el mundo del Taxi, podemos ofrecerle las soluciones que necesita hoy día, más que nunca. GASAUTO, su mejor parada.

Biblioteca AMB

10023812

REPSOL

BUTANO

AMB
Àrea Metropolitana de Barcelona
BIBLIOTECA
R.29924

INDICE

Los orígenes: Los coches de alquiler 4
Nacimiento del automóvil y del autotaxi 10
La expansión de la industria del taxi 16
Los taxis y la circulación urbana durante la República . . . 23
Los taxis de la posguerra y la cooperativa de la industria del taxi 31
Expansión y conflictos de la industria del taxi en la era desarrollista (1959-76) . . 39
El servicio de taxi de la Corporación Metropolitana de Barcelona (1977-87) . . . 50

HISTORIA DEL TAXI DE BARCELONA

EDITADA POR:
ENTITAT METROPOLITANA DEL TRANSPORT

Textos originales realizados por Jesús Mestre - L'Avenç para la Entitat Metropolitana del Transport.

ADAPTACION PARA ESTA EDICION:
Joaquim Martín

DISEÑO:
Pilar Villarrazo

FOTOCOMPOSICION:
Estil Type, S.A.

FOTOMECANICA:
Estil Crom, S.A.

IMPRESION:
Imprés Layetana, 15, S.A.

D.L. B-24.124-89

PRODUCCION Y COORDINACION:
JOANA NUÑEZ, IMATGE I COMUNICACIÓ

HISTORIA DEL TAXI DE BARCELONA es una publicación editada con el patrocinio de

REPSOL

BUTANO

El crecimiento y la progresiva transformación del entorno urbano en los últimos dos siglos ha impulsado el desarrollo de diferentes medios de transporte público y, a su vez, éstos han sido y son elementos clave de modernización de sus ciudades.

En este sentido, el servicio conocido hoy como de auto-taxi, ha cumplido un importante papel.

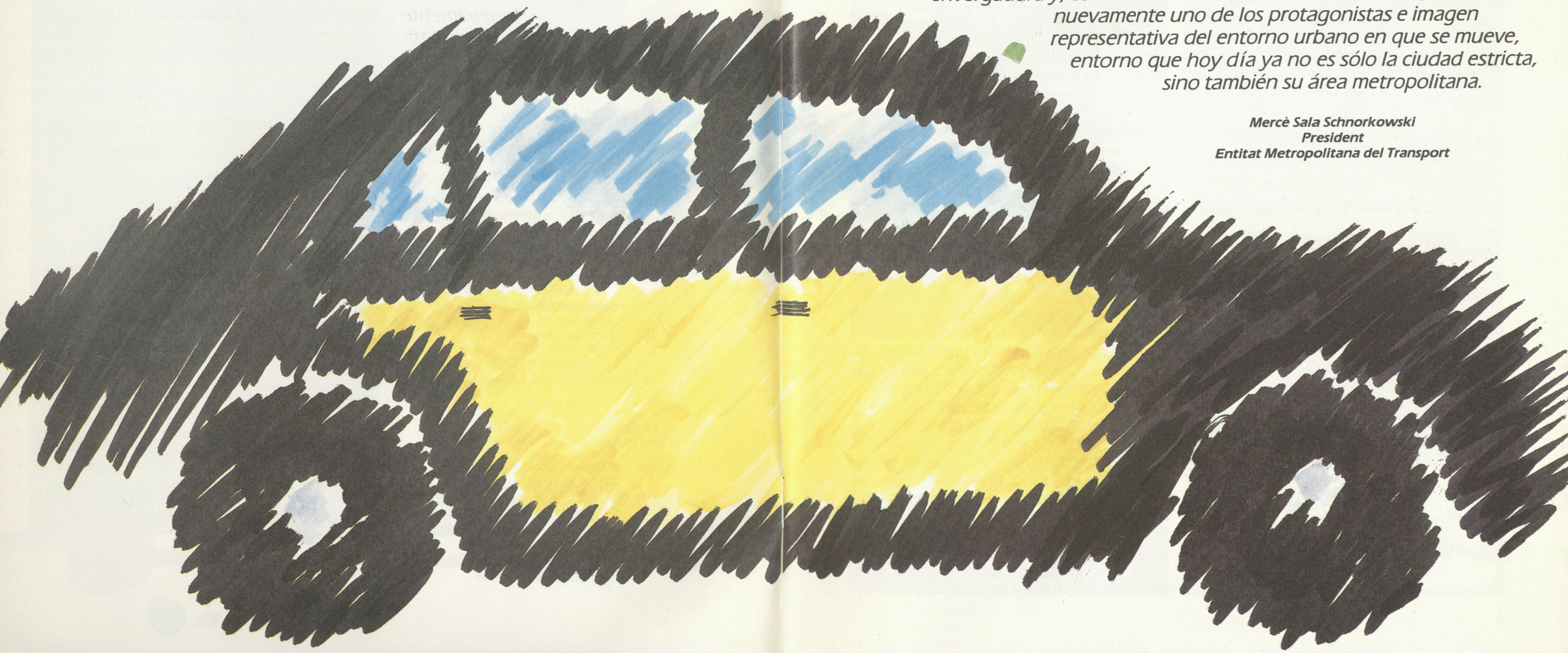
No obstante, hay escasas referencias o reflexiones sobre la importacia histórica de éste y otros medios de transporte público en la extensa bibliografía que analiza la historia de las ciudades. Consciente de ese vacío, la "Entitat Metropolitana del Transport" presenta la "Historia del Taxi de Barcelona", una investigación de largos meses que ha permitido recopilar, con el máximo rigor histórico, los aspectos más significativos que determinaron la expansión del servicio de auto-taxi desde finales del s. XIX hasta nuestros días, y que constituye el primer esfuerzo en este sentido que se realiza en nuestro país.

A lo largo de sus páginas, el lector observará la paulatina consolidación del taxi como servicio público de características propias, muy sensible a los cambios de la industria automovilística y al quehacer político de cada momento histórico. La dispersión de las fuentes obligó a consultar numerosos archivos, públicos y privados, recurrir a colecciones particulares, a conversaciones con eruditos y con personalidades representativas del sector. Pero el resultado de todo este trabajo lo tiene ahora el lector en sus manos y, únicamente a él, le corresponde valorarlo en su justa dimensión.

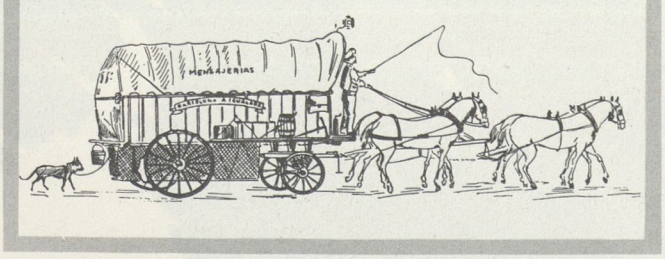
Por nuestra parte, creemos haber contribuido a cubrir un vacío evidente. Asimismo, pensamos que esta publicación puede ser de gran utilidad para el sector del taxi, ya que es importante conocer el pasado para saber interpretar el presente y, sobre todo, prever el futuro.

Barcelona tiene próximamente compromisos internacionales de induscutible envergadura y, como en otros momentos de su historia, el taxi es nuevamente uno de los protagonistas e imagen representativa del entorno urbano en que se mueve, entorno que hoy día ya no es sólo la ciudad estricta, sino también su área metropolitana.

Mercè Sala Schnorkowski
President
Entitat Metropolitana del Transport



Los orígenes: Los coches de alquiler



Las primeras noticias documentadas de la existencia de los taxis o coches de alquiler provienen de la Inglaterra de los tiempos de Oliver Cronwell, hacia mediados del siglo XVII. En el año 1654, las autoridades de Londres permitieron la creación de un gremio *(el Fellowship of Master Hackney Coachmen)*, y en las décadas siguientes se decretaron las oportunas ordenanzas con el fin de regular y uniformar este servicio. Hacia finales de siglo dicho gremio tenía ya más de 250 cocheros y transportistas asociados, todos ellos establecidos en la ciudad de Londres. Estas ordenanzas quedaron desfasadas a principio del siglo XIX, al aparecer la máquina de vapor y al iniciarse una extraordinaria expansión urbana.

La evolución en Barcelona fue, en líneas generales, similar a la de Londres; había diversos gremios especializados en el transporte, como el de cocheros, los arrendadores de mulas o los transportistas que, en algún caso, tenían sus orígenes en la Edad Media. En el primer tercio del siglo XIX, los antiguos gremios barceloneses cayeron en una decadencia irreversible ante el empuje de la industrialización.

La Barcelona preindustrial, con sus estrechas y sinuosas calles medievales con un reducido espacio urbano que se podía cruzar andando tranquilamente, en menos de media hora, y limitada por unas viejas murallas que la convertían en plaza fortificada, no reunía las condiciones idóneas que favorecieran el desarrollo del alquiler de coches. Ello no significa que no existieran puesto que, por ejemplo, tenemos noticia que *Josep Riera*, conocido popularmente como "el ros", tenía en el año 1820 unas cuadras en la calle Carders con un letrero bien significativo: *"Se alquilan carruajes de todas clases tanto para paseo como para viajar"*, y a continuación estaban dibujados los distintos carruajes y coches que se alquilaban. También la familia *Bigorra*, establecida en la plaza del Pino y con una sucursal en la calle Ancha, se dedicaba desde hacía generaciones al alquiler de mulas y coches. Generalmente se alquilaban con conductor, a precios elevados, y se utilizaban para asistir a una fiesta, a bodas o a bautizos de altos vuelos, a funerales y a paseos, los días de fiesta, hasta los pueblos de los alrededores como Gracia, Sarriá o San Andrés del Palomar.

LOS PASEOS, DE MODA

La expansión del comercio y de la industria y la consolidación de la política liberal a partir de la década de 1840, provocaron una transformación de las costumbres en la sociedad burguesa de la época. Costumbres que favorecieron a los arrendadores de coches, puesto que se pusieron de moda entre los burgueses barceloneses los paseos en carroza o cualquier otro tipo de coches, por las Ramblas y por la Muralla de Mar. En las contribuciones fiscales de los años 1838 y 1844 la profesión del alquilador de coche ya quedaba perfectamente delimitada.







PROBLEMAS DE CIRCULACION

La proliferación de vehículos a partir de os años cuarenta creó, como se ha dicho, los primeros problemas de circulación en la Barcelona amurallada. Ciertamente, el espacio urbano no era propicio para asimilar ese movimiento de coches, a pesar de las últimas reformas urbanísticas. El Ayuntamiento tuvo que tomar medidas para reglamentar la circulación. Así pues, se trazaron rutas especiales para los carros de carga, principalmente los industriales que efectuaban el trayecto desde las grandes fábricas de los alrededores hasta el puerto. También se establecieron vías de una sola dirección, para evitar los frecuentes atascos que a menudo terminaban con gritos y peleas entre los cocheros. El caos circulatorio comportó un mayor control de las autoridades sobre los coches de alquiler, a los cuales se exigían elevados impuestos y una licencia para poder circular por la ciudad. Ello significó también el primer paso hacia la concentración empresarial del sector.

Es oportuno que nos detengamos un momento en los diferentes tipos de vehículos de tracción animal que existían en la Barcelona de mediados del siglo diecinueve.

El carro era el vehículo por excelencia para el transporte de carga.

Para el transporte de viajeros en recorridos de larga distancia, existían las diligencias y las galeras. Las diligencias eran los vehículos más rápidos, confortables y lujosos, y por norma general, cubrían trayectos largos: hasta Tarragona, Valencia, Lérida, Zaragoza, Madrid y la frontera con Francia. La primera línea regular de diligencias españolas fue establecida por una sociedad catalana entre Barcelona y Madrid, en el año 1816. La galera era el vehículo de transporte de pasajeros más usual en Catalunya. Era muy parecida a las diligencias pero con una mayor cabida y tenía, además, capacidad para carga. Estaban tiradas por 8 ó 10 animales. También existían los coches ordinarios de caballerías, de menores dimensiones que las galeras, así como los ómnibus, un antecedente inmediato del tranvía y de los autobuses, que se popularizaron desde mediados del siglo XIX.

LA TARTANA, VEHICULO POPULAR

Existían, asimismo, muchos otros tipos de coches, distinguibles según su utilización y según el estamento social de los usuarios. Los más lujosos eran las carrozas, el vehículo predilecto de la aristocracia. El *break* también era un coche, descapotable, pensado especialmente para fiestas de gran lucimiento; un vehículo de paseo, poco apto para viajar. Entre los coches elegantes más usuales, los predilectos de la burguesía barcelonesa, hay que mencionar el faetón, la berlina, la calesa y el *"cab"* o cabriolé de origen inglés.

Sin embargo, el coche más popular fue la tartana, un vehículo típicamente catalán. Las tartanas, el vehículo del menestral acomodado, admitían ser lujosas o más modestas, según la guarnición.

La gran movilidad de la tartana la hacía apta en la sinuosa circulación de la ciudad, donde el break o la carroza se atascaban con facilidad. Dichas características, su precio más asequible y su versatilidad, hicieron de la tartana el coche más corriente de las casas de alquiler, y ya en el último tercio del siglo, el más adecuado como coche de plaza o de punto, los auténticos precedentes de los auto-taxis.

A partir de la segunda mitad del siglo pasado, se inicia un proceso de concentración de los establecimientos de alquiler de coches y aparecen las primeras sociedades importantes, como la *Collantes, Moore y Cía.*, constituida con capital inglés, que abrió agencias en Barcelona y Madrid. Con el derribo de las murallas y un plan del Ensanche aprobado, las perspectivas de crecimiento de la ciudad dieron un gran cambio y, lógicamente, el sector de los transportes fue uno de los principales beneficiados.

Desde el Ayuntamiento hay también una mayor sensibilidad para regular y ordenar los servicios de coches de alquiler, y con fecha del 14 de octubre de 1864 se publica un *"Reglamento para el servicio de carruajes públicos en el interior de la ciudad de Barcelona y sus afueras"*, el primer reglamento concreto sobre los coches de alquiler, significativo porque introduce una primera definición del *coche de plaza*. El reglamento también define unas normas de conducta para los cocheros, que tienen que ir con una vestimenta determinada, y unas guarniciones especiales para las caballerías y los coches.





Con el reglamento de 1864 se inicia un servicio regular de transporte de viajeros a Barcelona y sus alrededores, directamente controlado por el municipio. La aparición del *coche de plaza* nos indica claramente que el alquiler de carruajes no responde solamente al ocio de una sociedad burguesa, sino que también es un servicio público necesario en una ciudad con voluntad de ser un centro urbano moderno.

LA REVOLUCION DEL FERROCARRIL

El ferrocarril comportó una verdadera revolución de los transportes públicos al lograr reducir mucho la duración de los viajes, y al poder llevar muchos más pasajeros con mayores comodidades que los transportes tradicionales de caballerías. Ese adelanto técnico, emblema de las transformaciones que caracterizan el siglo diecinueve, aparece en Barcelona en el año 1848; en poco más de una década, la capital catalana se conecta por ferrocarril con Mataró, Granollers y Martorell, líneas que se prolongaron rápidamente hacia la frontera con Francia y hacia Lérida, Zaragoza y Madrid. En poco tiempo, los ferrocarriles arrinconaron a las diligencias. En el año 1864 todavía se inaugura una nueva línea férrea: el tren de Sarriá, con la peculiaridad de unir Gracia, Sant Gervasi y Sarriá con la ciudad.

El principal objetivo de los transportes públicos barceloneses en la segunda mitad del siglo XIX no es la movilidad dentro del espacio urbano –recordemos que éste es muy reducido–, sino crear una red de comunicaciones en el Llano de Barcelona. Primero se buscará la conexión de los pueblos de los alrededores con la ciudad, pero, a la vez, se construirá una infraestructura que posibilitará las comunicaciones en la ciudad del futuro.

APARECE EL TRANVIA

La peculiar configuración de la ciudad y de sus alrededores favoreció la rápida implantación de un nuevo sistema de comunicaciones, que revolucionaba los transportes urbanos de la época: nos referimos al tranvía. Los primeros tranvías eran unos vehículos tirados por caballerías, iban sobre railes y su carrocería era muy parecida a la del ómnibus. Más tarde, también aparecen los tranvías movidos por una pequeña locomotora mecánica, en lugar de animales de tiro. El primer tranvía barcelonés fue inaugurado el día 27 de junio de 1872 y hacía el recorrido entre las Ramblas de Barcelona y la calle Mayor de Gracia, el trayecto más rentable y más concurrido de la red de comunicaciones barcelonesa. La innovación fue bien recibida y en poco más de una década se construyó una completa red tranviaria de unos 50 kilómetros, que enlazaba todos los núcleos de población del Llano. A la línea de Gracia le siguieron las de Sants, San Andrés del Palomar, Sarriá, y así sucesivamente hasta unirse todos los pueblos.

La aparición del tranvía transformó todo el sistema de transportes tradicionales; las galeras y los ómnibus inician su decadencia, si bien todavía subsistirán hasta principios del siglo veinte al ofrecer unas tarifas más asequibles que los tranvías, los cuales, en un principio, fueron un transporte reservado a las clases acomodadas. Los coches de alquiler también quedan afectados por la irrupción de los tranvías, pero en su caso la competencia no es tan directa, y pronto buscarán nuevas alternativas para poder seguir desarrollando sus servicios.



UN MAYOR CONTROL MUNICIPAL

En febrero de 1882, el alcalde Francisco Rius i Taulet acordó una nueva reglamentación para los servicios de carruajes públicos de la ciudad. Ahora las diferencias ya son mucho más notables. En primer lugar, se definen cinco tipos de vehículos: *el coche de plaza o punto, el coche de alquiler, el coche para el servicio a las estaciones del muelle y del ferrocarril, los coches de carrera fija* (antes conocidos como coches de caminos) *y los particulares.* La concesión de licencias es más rígida, –con la obligación de que todos los vehículos lleven el número a los lados de la caja y en los faros–, y habrá que renovarlas cada año; también surge la figura del inspector municipal encargado de hacer cumplir los reglamentos. En el aspecto referente a las tarifas, se mantiene la figura del "pesetero", el servicio más usual de esos coches, con la novedad de que la tarifa también incluye las carreras en el interior del Ensanche.

En el mismo año 1882 apareció un nuevo coche para el transporte de viajeros en Barcelona: los "ripperts". Eran unos vehículos de gran caja y ruedas pequeñas, los cuales, tirados por dos mulas, podían transportar un gran número de personas con una relativa facilidad, al ser muy ligeros y maniobrables. También en enero de 1882, se construyó la *Sociedad Compañía General española de coches sistema Rippert,* con un capital de tres millones de pesetas, repartido en 6.000 acciones de 250 pesetas cada una. El día 16 de febrero de 1882 se inauguraron los servicios de los coches rippert, ahora con el nombre de *La Catalana.* Uno de los principales socios y promotores de la sociedad era *José Bigorra Llorens,* descendiente de los mismos Bigorra propietarios de establecimientos de coches de alquiler. Podo después, en el año 1886, se fundó una sociedad de coches rippert, *La Condal,* que no tuvo la popularidad de *La Catalana.* Los rippert entraron en la categoría de coches de carga fija, y sus tarifas eran las más populares de los diferentes sistemas de transportes urbanos barceloneses.

CRECE EL PARQUE MOVIL

Hacia los años ochenta, el parque móvil de Barcelona empieza a tener una cierta importancia y según las estadísticas municipales había más de 3.100 vehículos con licencia para circular. La mayoría eran de carácter industrial (2.500 carros y 140 vehículos especiales de carga), y entre los de transporte había 330 de alquiler y 120 ómnibus y ripperts; solamente se reseña la existencia de 40 coches particulares, hecho bien representativo de la poca importancia que estos útimos tuvieron a lo largo de todo el siglo XIX. Sin embargo, en pocos años la situación evolucionó: en el año 1900, las estadísticas municipales indican la existencia de 413 coches de punto, 960 de alquiler y 370 de particulares. Estos datos pueden parecer exagerados si no se tiene en cuenta que gracias a la anexión de los pueblos de los alrededores, en la última fecha se contabilizan como barceloneses los vehículos de Sants, Gracia, Sant Gervasi, Sant Andréu y Sant Martí. Ahora Barcelona ya no es aquella pequeña ciudad de poco más de 100.000 habitantes, asfixiada dentro de un reducido espacio urbano por unas murallas anacrónicas, sino que es una ciudad moderna y con unos índices de crecimiento demográfico, económico y social muy elevados.



Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport

SERVEI DEL TAXI

La Entitat Metropolitana del Transport es la institución que regula el transporte público en los municipios que conforman el área metropolitana de Barcelona.

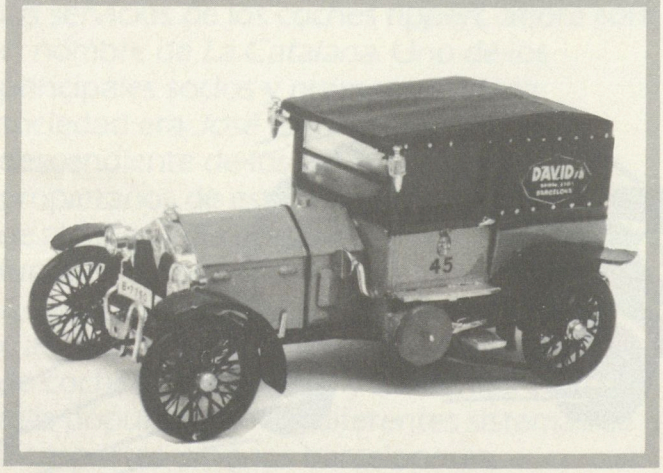
A través de una política de extensión de la red, renovación de flota y coordinación entre diferentes modos, intenta ofrecer un transporte público, cómodo, eficaz y adecuado a las necesidades de movilidad del ciudadano.



Nacimiento del automóvil y del autotaxi

Para llegar a la fabricación de los primeros vehículos con motor de explosión y consumo de gasolina se tuvo que recorrer un largo camino en el cual los inventos técnicos, las necesidades sociales y los cambios de las costumbres y del estilo de vida tuvieron, cada uno por separado y todos juntos, una importancia fundamental. La mecanización de los vehículos de transporte nace con la Revolución Industrial, al desarrollarse las técnicas del vapor. Así, en el año 1796, el ingeniero francés *Nicholas Cugnot* construyó el primer vehículo a vapor que se podía utilizar por las carreteras sin necesidad de railes.

Sin embargo la industria prefirió concentrar sus esfuerzos en el ferrocarril, que durante las primeras décadas del siglo diecinueve tuvo un extraordinario desarrollo. Hacia el año 1840, los coches de vapor prácticamente habían desaparecido, tanto por la oposición de los fabricantes de carruajes y arrendadores de coches, como porque aquellos vehículos con grandes calderas y chimeneas desprendían chispas, hacían mucho humo y un ruido espantoso que asustaba a la gente, que temía que explotasen en cualquier momento. La sociedad de principios del diecinueve, que en definitiva estaba asimilando la aparición del ferrocarril, no percibió las ventajas de los nuevos vehículos.



AUGE DE LOS VEHICULOS ELECTRICOS

A lo largo de todo el siglo diecinueve se suceden los inventos y las experimentaciones sobre vehículos mecánicos, que progresivamente se van perfeccionando. Un ingeniero alemán, *Nikolaus Otto*, fundó una fábrica destinada a la construcción de motores de gas en la cual *Gottlieb Daimler*, el director de producción, ideó en el año 1878 un motor con el ciclo de cuatro tiempos.

De todas maneras, el paso decisivo lo dió *Daimler* en el año 1885, al inventar un motor capaz de tomar una gran velocidad con un solo cilindro, que funcionaba con gasolina.

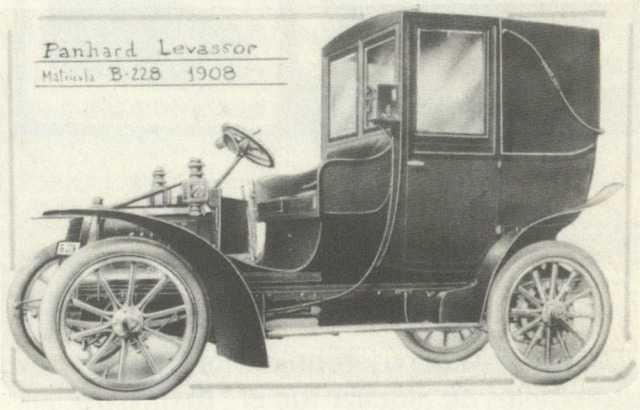
Paralelamente, también se experimentaba la aplicación de la electricidad en los vehículos de transporte, que se introdujo con éxito en los tranvías. Hasta los primeros años del siglo XX, los automóviles eléctricos fueron muy populares y hay que recordarlos como los primeros vehículos en los cuales el motor se colocó en la parte delantera.

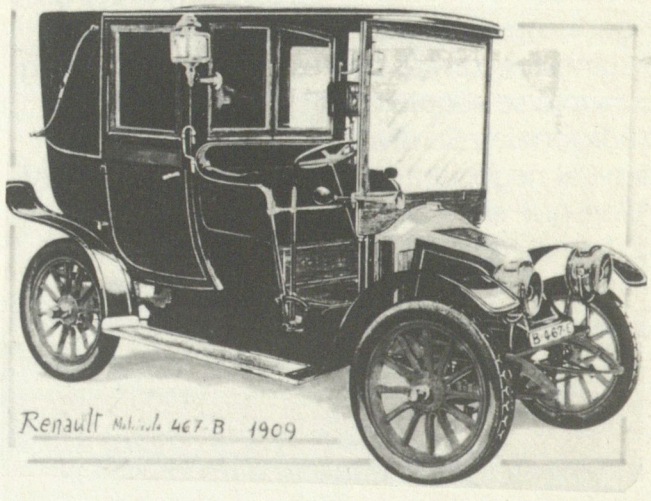
El primer hombre que vislumbró las grandes posibilidades económicas del automóvil fue el alemán *Karl Benz*, quien fue el primero en poner a la venta un automóvil para el público. Poco después, en el año 1890, el ingeniero británico *Herbert Stuart* patentó el primer motor con encendido de compresión y, tres años más tarde, el alemán *Rudolf Diesel* realizó una versión perfeccionada del mismo.

EL AUTOMOVIL, INVENTO EUROPEO

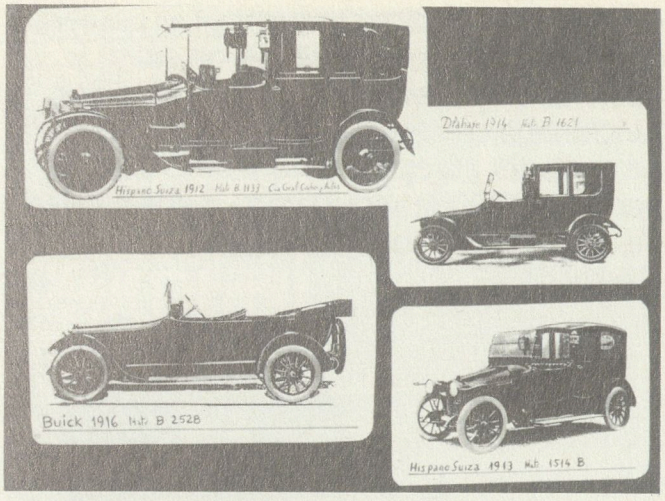
A finales de los años ochenta también aparecen otros fabricantes, como *Austin y Morris* en Inglaterra, *Panhard, Lavassor, De Díon Bonton, Renault* y *Peugeot* en Francia, que inician la fabricación de automóviles, investigando y mejorando nuevas adaptaciones. Como se puede apreciar, el automóvil es un invento puramente europeo, puesto que se proyecta, se experimenta y se perfecciona por ingenieros y fabricantes alemanes, ingleses y franceses. Su expansión, sin embargo, se produce en los Estados Unidos: a principios de los años noventa una serie de fabricantes y comerciantes de coches de caballerías norteamericanos, como *Henry Ford, Studebacker, Duryca,* etc., se interesan por las patentes europeas e inician igualmente la fabricación de automóviles. El automóvil apareció en Norteamérica como el vehículos personal idóneo para el tipo de estructura urbana del país. El paso decisivo en la popularización del automóvil lo dio la compañía Ford al poner a la venta en el año 1908 el modelo Ford T.

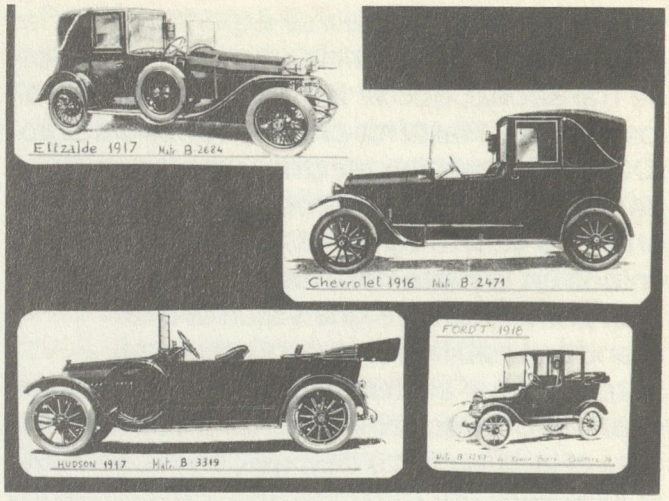
La industria del alquiler de coches siguió muy de cerca la revolución del automóvil y en los años noventa, la *Benz* recibió encargos para construir varios vehículos especialmente diseñados para dicha industria. Las primeras compañías que se constituyeron se decantaron por el automóvil eléctrico que funcionaba con baterías, pero en la mayoría de ciudades europeas y norteamericanas a partir del 1900 se impusieron los automóviles de alquiler con motores de gasolina o eléctricos.











NACE EL TAXIMETRO

Una innovación determinante para los automóviles de alquiler fue el "taxímetro", invento del ingeniero alemán *Wilhelm Bruhn* en el año 1891. El taxímetro de Bruhn era un ingenio mecánico que medía el tiempo y la distancia recorrida por los vehículos, y en un principio se acopló a los carruajes tradicionales. Su divulgación definitiva se debe al negociante norteamericano *Harry N. Allen*, que en el año 1907 fundó en Nueva York una compañía de automáviles de alquiler. Todos ellos llevaban taxímetro.

La exposición Universal de 1888 conformó el propósito de los barceloneses de convertir su ciudad en un gran centro urbano moderno. Dentro de ese contexto de modernidad, no puede extrañarnos que el automóvil, el último gran adelanto dela tecnología de la época, fuese introducido bien pronto en la capital catalana. El mérito le corresponde a *Francisco Bonet Dalmau*, un catalán cosmopolita nacido en Valls en el año 1840 y residente en Barcelona, donde dirigía una fábrica de tejidos. El triciclo inventado por Bonet fue el primer automóvil que se paseó por las calles de Barcelona, causando la lógica admiración y alarma de los ciudadanos.

El relevo lo tomó unos años más tarde el teniente de artillería *Emilio de la Cuadra*, que en el año 1898 estableció relaciones en París con el ingeniero suizo *Marc Birkigt* a quien trajo a Barcelona y con el que fundó la *Compañía General de Coches-automóviles Emilio de la Cuadra, Sociedad en Comandita*, con domicilio social en la calle Diputación. *De la Cuadra y Birkigt* construyeron diversos automóviles, pero los resultados no llegaron a ser suficientemente satisfactorios, puesto que en el año 1902 la empresa fue a la quiebra. Uno de los acreedores, *José Castro*, se hace cargo del taller y toma a *M. Birkigt* como socio industrial. Ambos registran una nueva compañía, la *J. Castro, Sociedad en Comandita, Fábrica Hispano-Suiza de automóviles.* La nueva compañía fabricó hasta 8 vehículos de cuatro ruedas entre 1902 y 1903, pero también quebró.

DE LA INCREDULIDAD A LA ADMIRACION

Cualquier innovación técnica provoca la curiosidad y muchas reservas entre los ciudadanos; con el automóvil sucede exactamente lo mismo que con el ferrocarril medio siglo antes, la sorpresa de la novedad crea una gran desconfianza. Por dicho motivo hay que destacar la importante aportación de hombres como el pintor *Ramon Casas* o el industrial *José Maria Rossinyol* en su difusión, puesto que ellos fueron los primeros en importar automóviles de Francia y utilizarlos regularmente en Barcelona ante la incredulidad y, bien pronto, la admiración del público.

Los primeros tiempos de la nueva *S.A. La Hispano-Suiza,* creada por *Daniel Mateu, Francisco Seix* y el mismo *Birkigt,* fueron difíciles al no existir aún un mercado de automóviles en Barcelona y por las dificultades técnicas que se debían superar. La empresa se dedicó exclusivamente a la construcción de modelos en serie, pero solamente con motor y chasis; la carrocería, como era costumbre en la época, la encargaba el cliente según su gusto y necesidades. Un primer éxito fue la presentación de vehículos en el *Salón del Automóvil de París* en el año 1906, donde la *Hispano-Suiza* empezó a fundamentar su prestigio internacional.

La consolidación de la *S.A. La Hispano-Suiza* era ya un hecho y durante el año 1911 la empresa abrió una sucural en *La-Vallois,* cerca de París, e inauguró la gran fábrica de la carretera del *Clot,* en el barrio de la *Sagrera.* De este período data el modelo de chasis "Rey Alfonso XIII" que la empresa fabricó en serie y que tuvo una gran acogida internacional, además de ser considerado como el primer automóvil auténticamente deportivo. El mismo monarca decidió probar personalmente el nuevo modelo.

El éxito de la *Hispano-Suiza* facilitó el nacimiento de una auténtica industria automovilística en Barcelona: en el año 1915 ya había un total de 10 empresas diferentes en el sector. Los primeros taxis de Barcelona fueron modelos de las casas *Ideals, Elizalde* y *España,* todas ellas barcelonesas y algunas marcas francesas como: Delahaye, Peugeot y Renault.



CRECIMIENTO DEL PARQUE BARCELONES

La aparición del automóvil supuso un cambio de tendencia en la evolución del parque móvil barcelonés. Para poder observar dicha evolución hay que seguir las estadísticas sobre matriculación de vehículos entre 1908 y 1920, de cuyos años disponemos de una serie completa y detallada de las mismas. En primer lugar, hay que notar el estancamiento del número total de vehículos del parque móvil barcelonés en esas fechas; su número varía entre los 21.000 y los 25.000 de máxima, con altibajos según los años y sin seguir una progresión concreta. De hecho, dicho estancamiento es tan sólo aparente, puesto que hay unos cambios cualitativos en los tipos de vehículos: hay una constante sustitución de los coches de caballerías por los automóviles.

A lo largo de la primera década del siglo veinte, el automóvil aparece en Barcelona pero no alcanza una difusión significativa hasta el período 1909-1912, cuando prácticamente se alcanza el millar de unidades. La gran mayoría de esos automóviles es de fabricación nacional o francesa, y hay que destacar de esta primera fase, la consolidación de la Hispano-Suiza. La expansión definitiva tiene que situarse en el bienio 1919-20, una vez terminada la Gran Guerra Europea que permitió a muchos capitalistas barceloneses hacer importantes beneficios. En el citado bienio, el número de unidades de automóviles se incrementa en más de un millar, con la particularidad de que una buena parte de dichos vehículos era de procedencia americana.

Los datos sobre matriculación de vehículos a lo largo del año 1920 nos muestran claramente la pujanza de los automóviles y la decadencia de los coches de caballerías tradicionales; de los primeros se matriculan un total de 1.677, mientras que de los segundos solamente 1.492, la mayoría de los cuales son vehículos industriales, puesto que en esa relación tan sólo se reseñan 66 coches particulares y 4 faetones para el servicio público. En dicho año, la recesión de los coches de alquiler tradicional es bien evidente –no se matricula ninguno nuevo–, aunque se seguirán manteniendo hasta principios de los años cincuenta. Ahora llega el momento de los *automóviles de plaza o taxis,* como se les empieza a llamar. La matriculación de 233 automóviles en el año 1920 destinados a dicho servicio público es un dato que nos indica el comienzo de su expansión.

Los primeros automóviles de plaza iniciaron el servicio en el año 1910, cuando el Ayuntamiento de Barcelona concedió licencia a 21 vehículos, previo el pago de 250 pesetas en concepto de impuestos. No se dictaron reglamentos específicos para dichos automóviles, que tenían que adecuarse a las ordenanzas generales de los coches de plaza.

En la primavera de 1912, *Martín Vidal Pedrola* situó su Fiat 12 HP delante de los establecimientos Tupinamba, en el cruce de las calles Aribau y Diputación, muy cerca de las cocheras de *El Gallina,* el primer taxista autónomo de la ciudad. El ejemplo de Martín Vidal fue seguido por otros profesionales: muchos de ellos se vendieron el coche de caballerías y adquirieron automóviles de segunda mano que adaptaron al servicio de taxi. Se inicia así una cierta competencia entre las compañías y los autónomos, si bien en ese período tuvo poca importancia.



LA FEDERACION DE ARRENDADORES DE AUTOMOVILES

Un paso importante en la profesionalización del sector fue la constitución de la *Federación de arrendadores de automóviles*, en el año 1917, que estableció las bases para la agremiación y organización de los taxistas autónomos. En un principio tan sólo fueron una veintena de socios, que se agruparon para hacer frente a la escasez de combustible motivada por la Guerra Europea; la Federación, sin embargo, sirvió para hacer converger los intereses individuales de los autónomos de manera que tuviesen más fuerza ante las compañías privadas y el Ayuntamiento. En el año 1919, el automóvil de alquiler ya es una industria plenamente asentada con cerca de un millar de vehículos destinados a dicho servicio, y con un total de 64 paradas dentro de la ciudad, en las cuales había plaza para unos 225 automóviles.


MONTEPIO DE S. CRISTOBAL

CHAUFFEURS DE BARCELONA

TITULO DE SOCIO, núm. 972 a favor de

D. Bartolomé Serra Roca

Barcelona 1º de FEBRERO de 1920

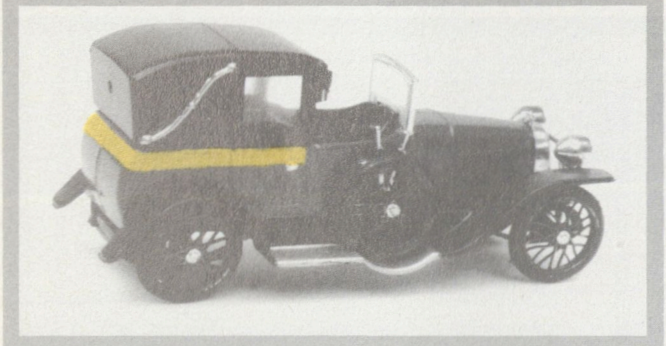
El Presidente, El Secretario,

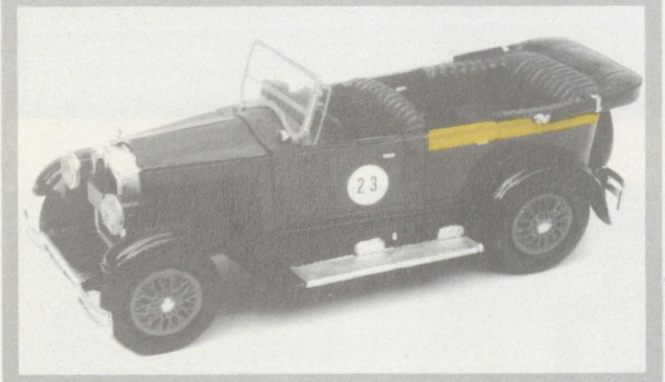
Vicente Haüer

Tip. R. Cardona, Cortes, 509. - Barcelona.


"IL·LUSTRACIÓ CATALANA" JULIO 1910

La expansión de la industria del taxi







El automóvil fue decisivo en la orientación de la industria del taxi, principalmente en su vertiente empresarial. Hasta la primera década del siglo veinte, la industria de los coches de alquiler o de plaza se encontraba en manos de pequeñas compañías o de profesionales autónomos. Las autoridades municipales definían unas normas o reglamentos más o menos precisos según las ciudades, y los profesionales ejercían su trabajo a partir de ese marco legal. Pero al introducirse el automóvil en la industria del sector, la inversión inicial que se requería era mucho más elevada y, en consecuencia, fuera del alcance de los conductores más modestos. Ello provocó una cierta tendencia a la concentración empresarial.

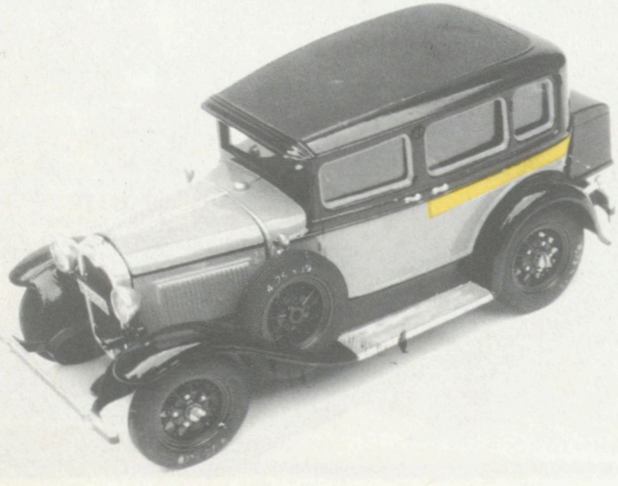
Dicha industria tomó una dimensión espectacular en las ciudades norteamericanas, favorecida tanto por una normativa legal caracterizada por el predominio de la libre iniciativa privada, como por una morfología urbana muy idónea para las peculiaridades del automóvil.

La expansión definitiva de la industria del taxi en Barcelona se inició en la década de los veinte. Durante la Gran Guerra Europea se constató un aumento significativo del número de vehículos que efectuaba ese servicio público, pero no había cambiado la mentalidad y, por consiguiente, es más adecuado hablar de los "automóviles de plaza". Era un servicio de lujo tan solo al alcance de las clases más altas de la ciudad, y los vehículos eran modelos de 10, 15 o hasta 30 HP, algunos de fabricación española, como los Ideals, los España o los Hispano-Suiza, pero la mayoría de fabricación extranjera, entre los cuales destacaron los norteamericanos como los *Studebakers*, los *Buicks* o los *Chevrolets*, de impresionante carrocerías y potentes motores. En el año 1920 ya existían cerca de un millar de vehículos en Barcelona que se utilizaban como automóviles de plaza de alquiler, pero se trabajaba poco y como anécdota, todavía se recuerdan las "costellades" de los taxistas en las paradas de la Plaza Cataluña, puesto que preferían estar inactivos en espera de algún cliente que marcharse y perder el derecho de parada.

Las cosas cambiaron muy rápidamente ante los primeros intentos de popularizar el servicio de taxi. Hay que citar, por ejemplo, la aparición de potentes motos con sidecar de dos plazas que, por un precio muy inferior al de los automóviles, podían transportar dos viajeros a gran velocidad.





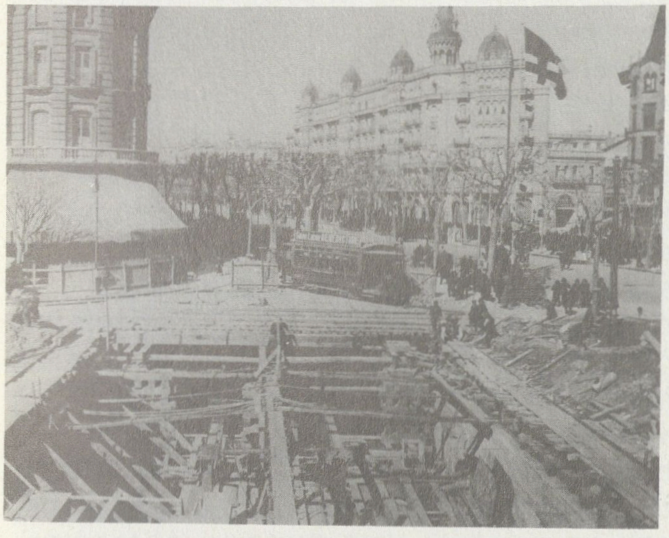


APARICION DE METRO Y AUTOBUS

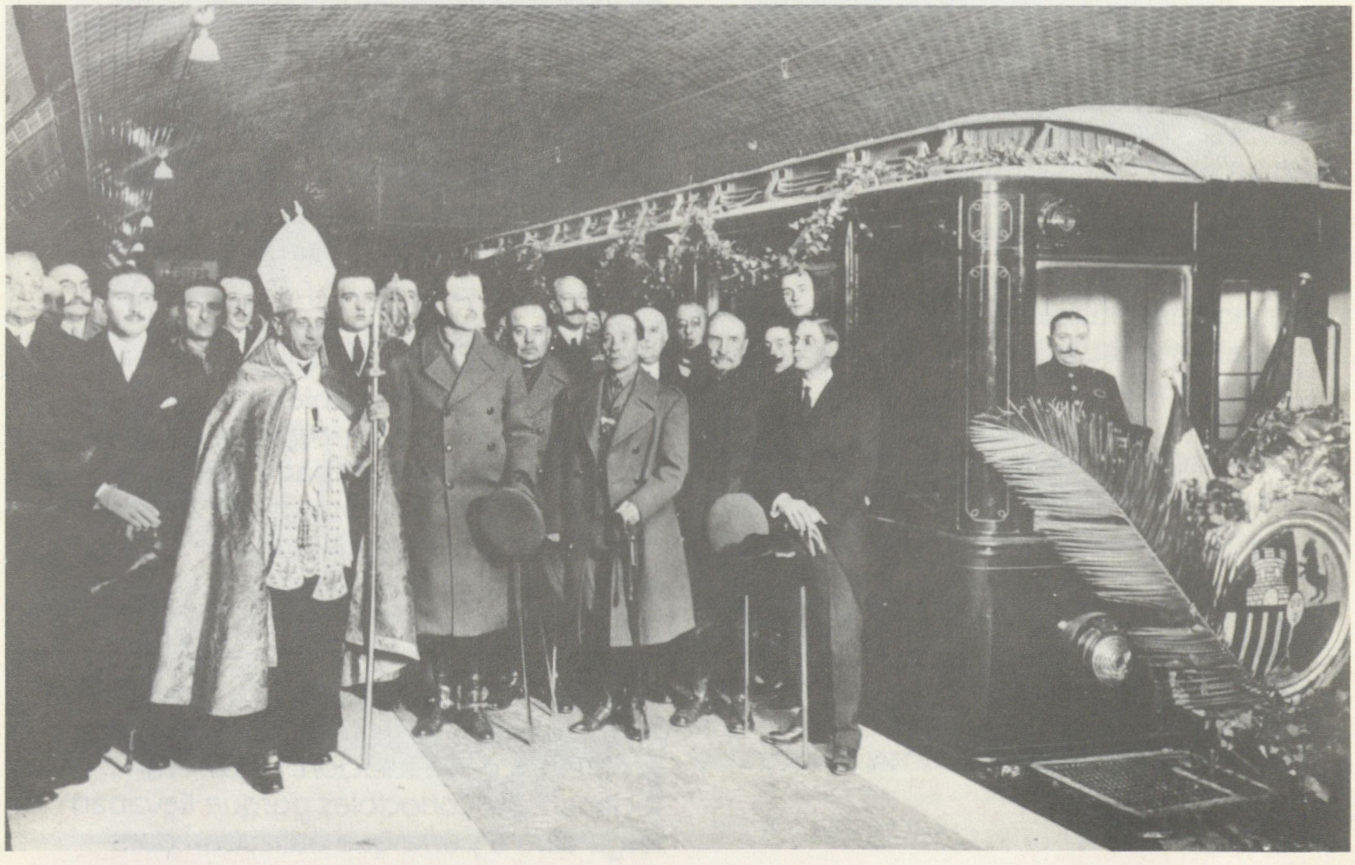
La nueva orientación de la industria del alquiler de vehículos debe valorarse en el contexto de la época. La Barcelona de los años veinte era una ciudad de gran vitalidad y en constante crecimiento. Los importantes beneficios económicos acumulados a lo largo de la Gran Guerra Europea se invertían preferentemente en propiedades y bienes urbanos. Otros signos evidentes del desarrollo urbano son la diversificación de los transportes públicos, con la aparición de las primeras líneas de autobuses de la *Compañía General de Autobuses (CGA)*, en el año 1922 y, un poco más tarde, del ferrocarril metropolitano con las líneas *Transversal* (1924) y del *Gran Metro* (primero GM 1924, después Trans 1926). También es bien significativo el fuerte aumento de la matriculación de vehículos. Si a lo largo de las dos primeras décadas del siglo solamente se habían matriculado poco más de 4.000 vehículos de motor en toda la provincia, entre 1920 y 1923 se matricularon más del doble –exactamente 8.659–. Esa irrupción de vehículos de toda clase, tanto privados como de servicios públicos, por las calles de Barcelona, nos anuncia el inicio de unos cambios profundos en la movilidad urbana. Los primeros pasos de la popularización del taxi coinciden con un abaratamiento generalizado de todos los medios de transporte público, especialmente de los tranvías que eran los que llevaban el mayor peso de los servicios de pasajeros de la ciudad.

Las autoridades municipales no permanecieron inmutables entre las transformaciones que experimentaba la circulación urbana, en parte porqué los accidentes provocados por los tranvías, autobuses, pero principalmente por los automóviles, también aumentaron de forma espectacular. En ese sentido hay que destacar la creación, en el año 1923, de una brigada especial de la Guardia Urbana con 25 agentes expresamente preparados para problemas de circulación, y que eran fácilmente reconocibles porque llevaban una larga vara o porra que utilizaban para

ordenar el tráfico de vehículos y peatones. En el año 1924 se publicaba un nuevo código con las ordenanzas para la circulación urbana mucho más completo que los aparecidos en la década anterior y, paralelamente, unos nuevos reglamentos para el servicio de los automóviles de plaza en la ciudad. Esos son los primeros reglamentos que diferencian claramente los coches tradicionales de los automóviles. Entre las novedades, hay que destacar la obligatoriedad de llevar el taxímetro, y también con carácter obligatorio, que todos los taxis lleven pintada una banda de color amarillo, posteriormente azul, roja o blanca. Blanca 0,40 ptas. Km., roja 0,50 ptas. Km., amarilla 0,60 ptas. Km. y azul 0,80 ptas. Km., según las tarifas, debajo de las ventanas de los pasajeros y en la parte posterior. A partir de ahora, los taxis serán más fáciles de localizar entre la circulación urbana, y sutilmente, los nuevos reglamentos favorecerán las pretensiones de las compañías al rebajar sensiblemente las tarifas y definir unas ordenanzas muy abiertas.





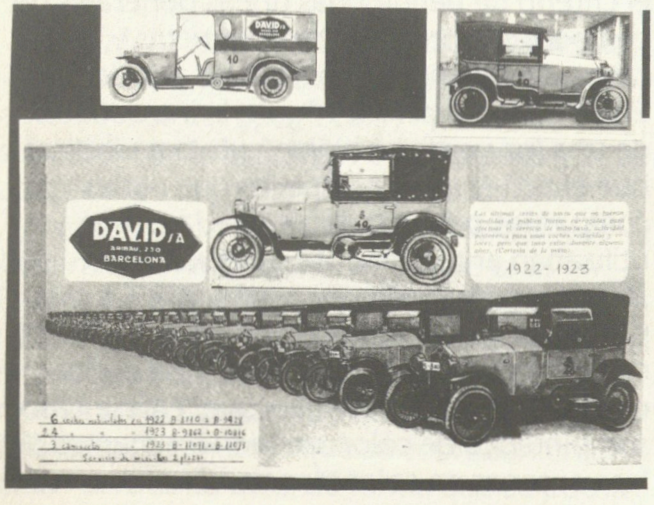


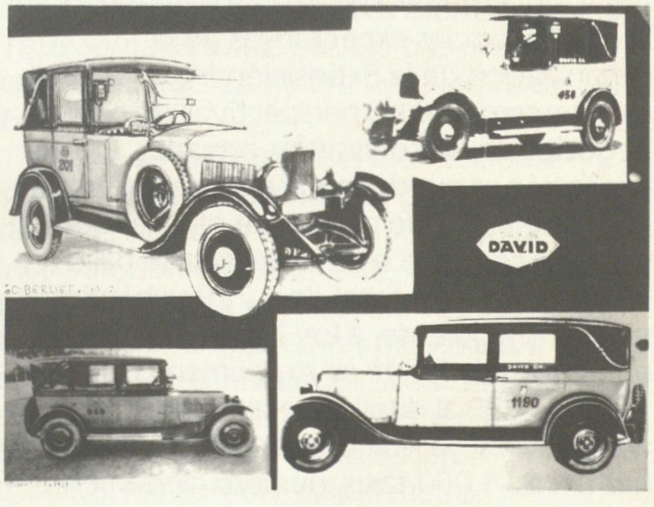
EL CRECIMIENTO DE LA "DAVID"

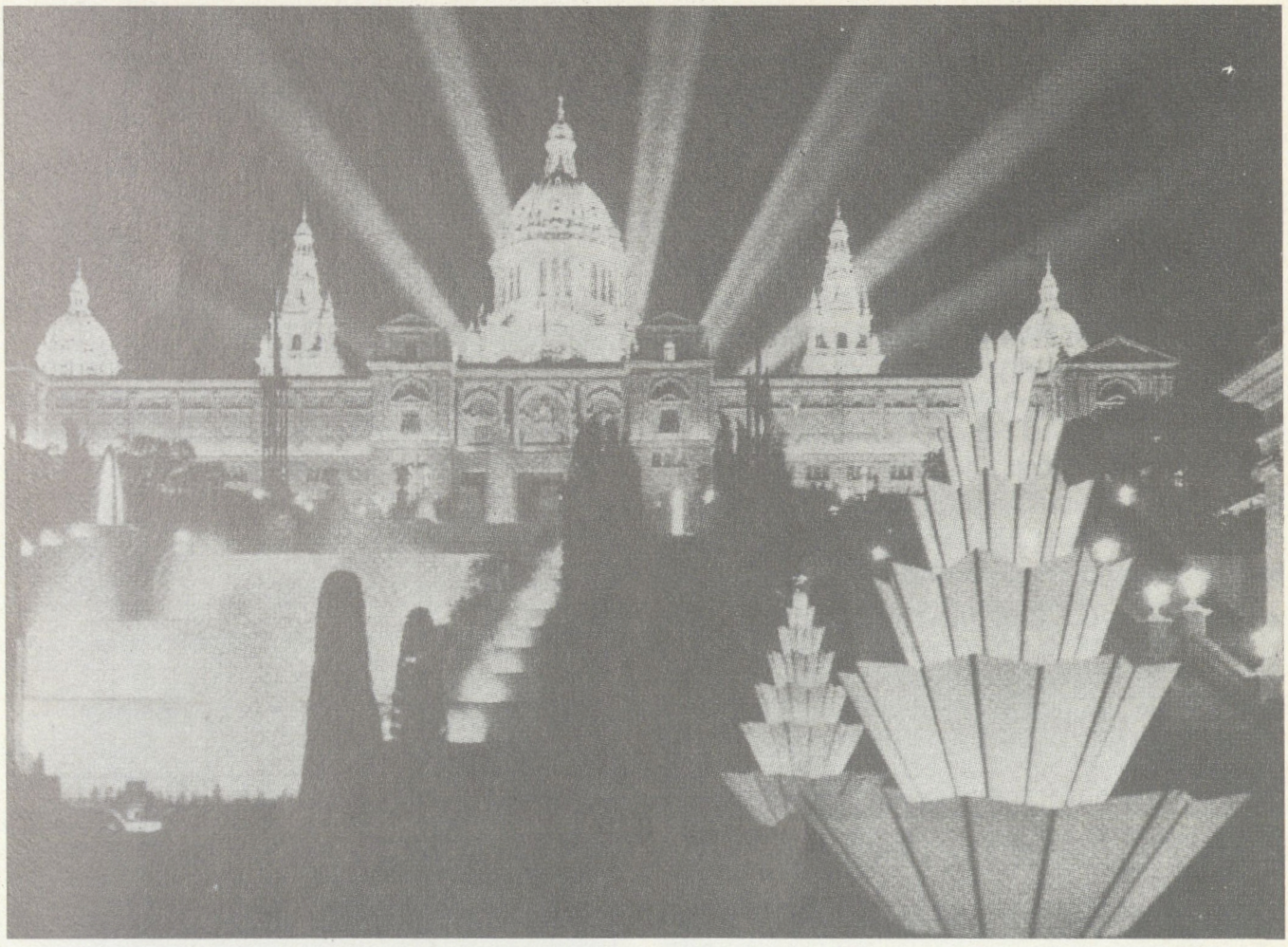
Entretanto, la *David, S.A.* empezaba a pisar fuerte en la industria del taxi. El éxito de sus autociclos (en 1922 los mini-taxi 2 plazas DAVID) hace afianzar ese sector de la empresa y a principios del año 1924 los responsables de la misma contactaron en París con la *S.A. André Citroën* para obtener la representación de esa pujante marca en Barcelona. Al mismo tiempo introducían el modelo Citroën 10 HP de *"Landolet"*, especialmente fabricado para el servicio de taxis. Eran vehículos espaciosos, cómodos y con capacidad para cuatro pasajeros, y fueron los primeros automóviles que llegaron a Barcelona ya preparados como taxis.

La flota de taxis *David* creció rápidamente; a finales de 1925 estaba compuesta por un total de 197 automóviles, 29 autociclos David y 168 Citroën 10 HP. En el año siguiente desaparecieron definitivamente los autociclos y se introdujeron los primeros *Berliet* que, a finales de año, sumaron 104 unidades de una flota total de 250 vehículos. Esa evolución siguió progresando hasta el año 1929, cuando se incorporan más de 200 Citroën 12 HP y la flota de taxis supera el millar de unidades, toda ella compuesta por los Citroën y los Berliet especialmente preparados para el servicio público.

La *Federación de Arrendadores de Automóviles* no quedó impasible ante el arrollador éxito de los taxis David. El número de socios aumentó rápidamente al comienzo de los años veinte, puesto que muchos industriales independientes vieron que la única forma de poder hacer frente a la competencia de las compañías privadas era a partir de la asociación. Así se establecieron diversas normas comunes a los asociados, como la obligatoriedad del taxímetro y una franja amarilla pintada en los vehículos para hacerlos más distinguibles al público; el número de federados, bajo la dirección de su presidente *José Grau Gomás*, se incrementó espectacularmente y en el año 1927 ya eran unos 1.800 entre Barcelona y otras 60 poblaciones catalanas, con un total de 1.960 vehículos divididos en las secciones de automóviles de gran lujo, de gran turismo, urbanos y de mototaxi. En líneas generales, la Federación mantuvo las estructuras gremiales que la diferenciaben de las compañías privadas y, por consiguiente, dispnía de una *Mutua de Accidentes*, de una *Cooperativa de suministro* y, además, tenía en proyecto la introducción de un seguro de responsabilidad civil y de accidentes para las personas transportadas. A fin de hacer frente a las compañípas privadas y ante los preparativos de la Exposición Internacional de 1929, la dirección de la Federación promocionó la unificación del modelo de taxi entre los asociados. Pero dicha recomendación no tuvo demasiado éxito, puesto que los intereses individuales de los industriales no coincidian siempre con los del gremio.







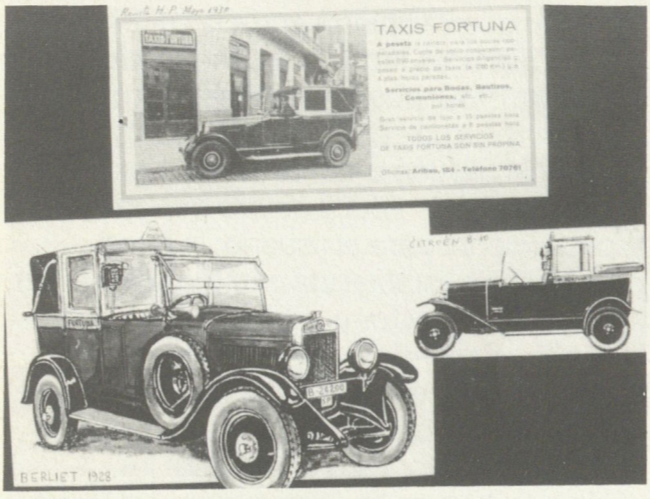
LA EXPOSICION, BUENA EPOCA PARA EL TAXI

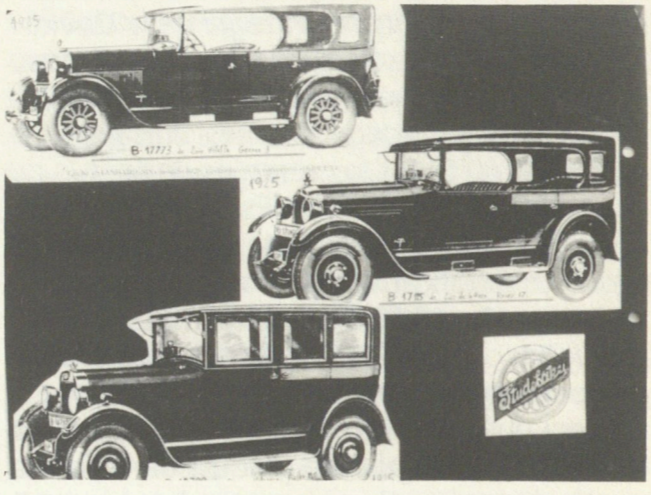
El quinquenio 1925-29 fue el de la expansión definitiva de los taxis barceloneses, a causa de tres factores distintos: en primer lugar, por el mismo desarrollo de la ciudad; en segundo, por las expectativas de la organización de la Exposición Internacional, y en tercero, por las perspectivas de buenos negocios de las compañías privadas. Dicha expansión se puede seguir en cifras: del millar de automóviles de plaza y de alquiler que existía a comienzos de la década se pasó en el año 1925 a un total de 1.779 vehículos, y en el año siguiente, a los 1.969; pero el aumento más fuerte se experimentó entre 1927 y 1929 al duplicarse el número de automóviles, ya que durante la Exposición había casi 4.000 taxis, número ciertamente exagerado en una ciudad que no alcanzaba el millón de habitantes. La expansión del taxi entre 1927 y 1929 supuso una multiplicación de las compañías privadas, en detrimento de las sociedades tradicionales que se dedicaban al alquiler de coches y automóviles.

Los Reglamentos del año 1928 terminan de facilitar el camino para la aparición de un gran número de compañías privadas, al mantener el criterio de definir unas líneas generales de comportamiento muy poco estrictas y, por tanto, dando mucha libertad de actuación. Entre las innovaciones figura la introducción de una luz verde en el vehículo para indicar que el taxi está libre, aspecto que varias compañías privadas,entre ellas la David, ya utilizaban anteriormente. La *Auto-Taxis Barcelona*, aparecida en el año 1927, fue la primera sociedad que compitió con la David con sus mismas armas: uniformidad en los chóferes y en los vehículos que, en ese caso, son pintados de color azul con los marcos de las ventanas en color blanco.









PAGO A PLAZO

A comienzos de 1928 apareció la sociedad *Taxis Alianza*, que inició los servicios con 600 automóviles del tipo "sedan" y mantuvo la supresión de la propina. Poco después aparecieron los *Taxis Cataluña* y los *Taxis Agrupación Española*, los *Taxis Condal* y la *Unión de Chauffeurs*. La oferta de taxis en Barcelona empezaba a quedar saturada y, naturalmente, la competencia entre las diferentes compañías era terrible; en aquel momento la David decidió ofrecer unos talonarios de billetes que se cobraban en un plazo de treinta días, de forma que se podía ir en taxi sin necesidad de llevar metálico en el bolsillo. En el mismo año de la Exposición Internacional, 1929, hay la última oleada de compañías privadas: los *Taxis Fortuna*, los *Taxis Agremiación*, los *Taxis Montserrat*, los *Taxis Sarriá-Estradé*, etc. De todas ellas, la compañía más fuerte era la de los *Taxis Fortuna*.

El año de la Exposición Internacional significó trabajo abundante para todas las diferentes compañías que, como ya hemos indicado, sumaban cerca de 4.000 taxis; esto fue debido a la gran afluencia de público que la Exposición atrajo de las provincias y del extranjero, desconocedor de la ciudad y no acostumbrado a los restantes servicios de transporte más económicos, como los tranvías, los autobuses o el metro.

"DAVID" Y "GOLIAT"

Terminada la Exposición, se volvió a las tarifas anteriores y, nuevamente, a las disputas entre las compañías, pero con la variante que muchas se jugaban su supervivencia. La David, para mantener la postura de que "ellos nunca rebajaban", creó una compañía subsidiaria con el nombre de Goliat, en la cual concentraban los automóviles mayores, que ofrecían precios muy reducidos. Otra estrategia de la David fue iniciar la venta de sus taxis a los mismos conductores, de forma que éstos pasaron a ser industriales independientes, aunque mantuvieron todas las ventajas de la organización empresarial. Esas iniciativas de la compañía más importante de la ciudad son bastante significativas de los problemas del taxi en el año 1930. De hecho, muchas pequeñas compañías no pudieron soportar la competencia y tuvieron que cerrar, de manera que a lo largo de dicho año el número de taxis fue menguando gradualmente hasta quedar ligeramente por encima de los tres mil. La selección había sido importante y también lógica, puesto que ahora la ciudad tenía un número de taxis más adecuado a sus características demográficas y territoriales.

TARIFA UNICA... A 60 CENTIMOS POR KILOMETRO

La problemática del taxi tuvo una amplia resonancia en la ciudad, tanto desde el Ayuntamiento como en la prensa barcelonesa, a lo largo del año 1930. El Ayuntamiento provocó en julio de dicho año nuevos reglamentos, con pocas novedades y dos puntos conflictivos: la tarifa única –0,60 pesetas por kilómetro– y la obligatoriedad de dos años mínimos de experiencia como chófer para poder optar a la licencia de taxista. Eran reformas tímidas que, de hecho, mantenían la plena iniciativa de las compañías privadas. Por otra parte, a requerimiento de los mismos taxistas, las autoridades municipales abrieron una amplia encuesta ciudadana con el fin de buscar soluciones al problema.

Entretanto, las compañías seguían su guerra particular: los *Taxis Fortuna* mantuvieron la tarifa a peseta, a pesar de las ordenanzas municipales y las protestas de los Taxis de Barcelona y la misma David. Pese a la opinión general a favor de una intervención más notable del Ayuntamiento, éste parecía dar la espalda al problema –que no era únicamente de tarifas, sino de reorganización del sector–, y mantuvo las cosas tal como estaban: guerra abierta entre las diferentes compañías y los industriales independientes.

El año 1930, pues, marca un punto importante en la evolución de los taxis y de la misma circulación urbana. Por una parte, hay que hablar de la *época de oro del taxi*, especialmente para el usuario; la feroz competencia establecida entre las diferentes entidades del sector posibilitó unos magníficos servicios y a un precio muy asequible para el usuario. La popularización del taxi fue un hecho y, como anécdota, se recuerda que por esos años hasta las cocineras iban en taxi a comprar al mercado. La gran difusión del citado sistema de transporte urbano también provocó una rápida popularización de las tarifas de los demás sistemas: los tranvias, los autobuses y el metro.

Por otra parte, hay que constatar a lo largo de toda la década de los veinte, una decidida actitud de las autoridades responsables de la circulación, con el consiguiente desarrollo de sus reglamentos.

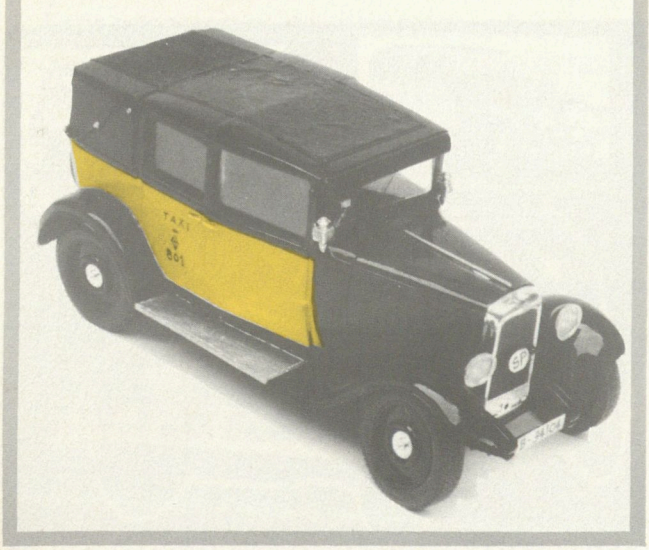
Finalmente, hay que mencionar que en ese mismo año iniciador de la década de los treinta, la compañía David, S.A. inauguró el gran garage de ocho plantas de la calle Aribau, signo de la pujanza de la compañía, y también del nivel al cual había llegado el taxi en Barcelona.

Los taxis y la circulación urbana durante la República

El 14 de abril de 1931, dos días después de celebrarse las elecciones municipales, se proclamó la II República Española.

En Barcelona, la estructura urbanística de la ciudad había experimentado profundas transformaciones a lo largo de la década de los años veinte. El Ensanche, que durante los años sesenta a duras penas había sido una zona neutra entre la ciudad antigua y las barriadas periféricas que habían ido creciendo apartir de los antiguos núcleos de las poblaciones agregadas, ahora toma una definitiva coherencia interna. En ese esquema, la circulación urbana –de peatones, vehículos, tranvias o ferrocarriles– es el fluido que permite y evidencia su movilidad. La cuestión de la circulación urbana, medio olvidada antriormente y que había llevado a un auténtico caos a las calles barcelonesas desde la aparición y multiplicación de los automóviles, fue una de las primeras preocupaciones de las nuevas autoridades municipales republicanas. Para un buen funcionamiento de la ciudad era imprescindible una correcta *movilidad* interna.

El Ayuntamiento republicano de Barcelona celebró la primera sesión plenaria el día 16 de abril de 1931. La amplia mayoría relativa de la izquierda no le permitió, no obstante, gobernar con comodidad, puesto que la *Lliga* planteó desde un principio una férrea oposición que, cuando lograba arrastrar a los demás grupos políticos, se traducia en un bloqueo de las iniciativas municipales. Ese funcionamiento político se puso de manifiesto en una de las primeras propuestas del recientemente constituido Departamento de Circulación: las bases para la reglamentación de los servicios de auto-taxi. Vemos, pues, como los taxis y la cuestión de la circulación urbana adquirieron rápidamente una gran actualidad política cuando se inició la II República.

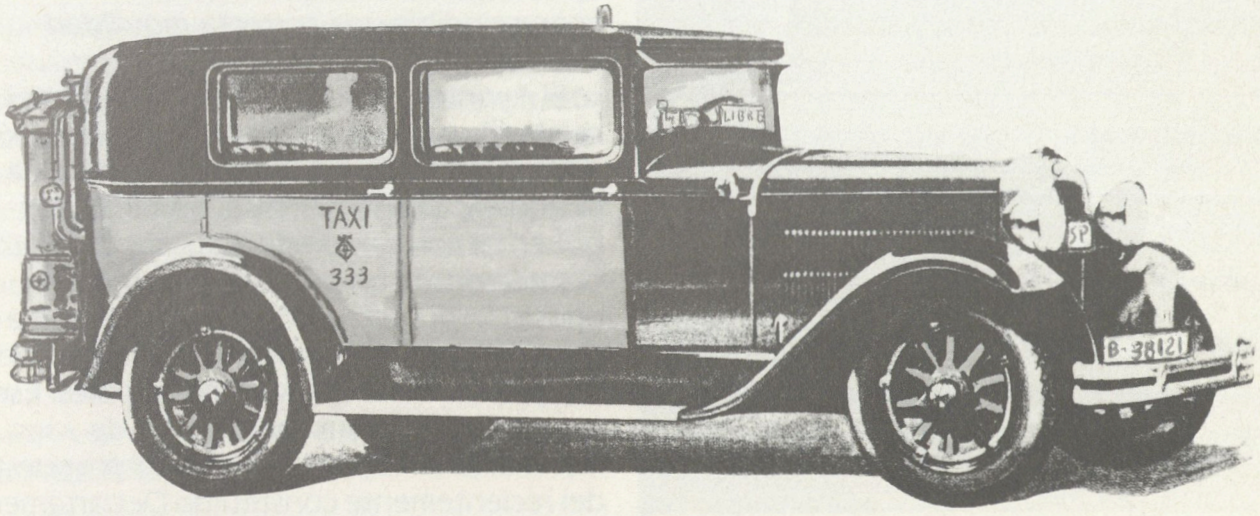


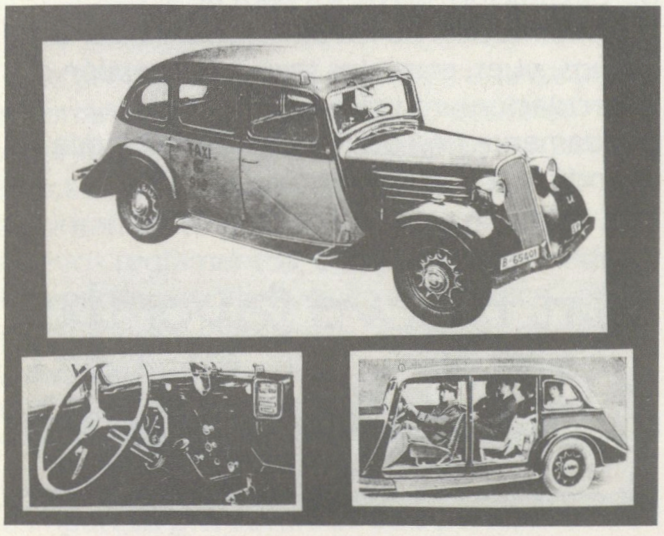


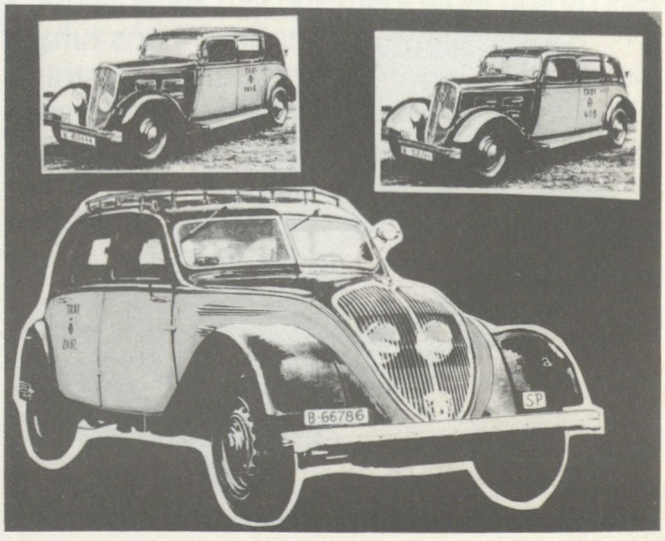
MUY CERCA DEL CAOS

El Ayuntamiento republicano decidió, desde un principio, potenciar el departamento de circulación mediante el establecimiento de la Comisión de Circulación, que tenía como cometido el estudio y la redacción de propuestas concretas para resolver los principales problemas de tráfico.

Todos los transportes públicos barceloneses habían aparecido y se habían desarrollado a partir de la libre iniciativa privada y, por lo tanto, tenían como principal objetivo alcanzar unos beneficios a repartir entre los socios accionistas. Ello favoreció que la red de los transportes colectivos se estructurase únicamente en función de la demanda del público y no como servicio para las comunicaciones de la ciudad. El principal sistema de transporte era el tranvia que, por las propias leyes del libre mercado, se había unificado bajo el control de una única sociedad explotadora, la *Barcelona Tramways, S.A.*, de capital belga, que en el año 1925 fue nacionalizada y quedó en manos de capitalistas españoles. En ese mismo año los tranvias ya tenían otros competidores: los autobuses de la Compañía General (CGA) y el metro, que también inauguraba las primeras líneas durante dicho período. Como ya hemos mencionado anteriormente, en los años veinte se acelera la expansión de los automóviles tanto en su vertiente particular como en la pública, mediante los taxis, que también estaban explotados mayoritariamente por sociedades anónimas. La convivencia de todos esos sistemas de transporte en las calles barcelonesas, movidos por intereses más comerciales que de servicio público, llegó a ser progresivamente caótica, puesto que los reglamentos de circulación eran muy superficiales.







EL SERVICIO PUBLICO, EN PRIMER PLANO

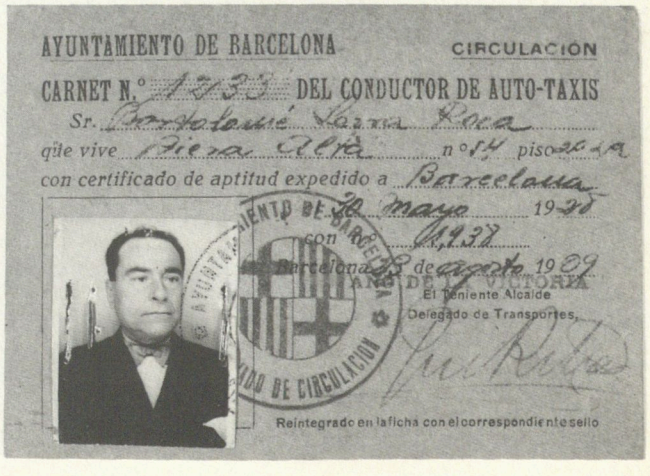
En plena depresión económica mundial, las compañías explotadoras de los distintos sistemas de transporte público –tranvias, autobuses, metro y taxi– tuvieron a finales de 1930 unos déficits económicos notables. La misma competencia entre ellas, las había llevado a ofrecer sus servicios a unos precios excesivamente reducidos. La cuestión de las tarifas no era solamente un problema de los taxis –como ya hemos visto–, sino general de todos los transportes barceloneses y, en esta materia el Ayuntamiento tenía autoridad para fijar los precios máximos. Con la llegada de las nuevas autoridades, el tema de los transportes se observa desde una nueva perspectiva, ya que son considerados como servicio público para la ciudad, y no tan solo como un negocio de las compañías privadas. Pese a reconocer que las tarifas son en general reducidas, al negociar su aumento – una medida evidentemente poco popular– el Ayuntamiento procurará solventar sus deficiencias como servicio público.

Dicho cambio de mentalidad municipal se hizo evidente en el sector del taxi. Al considerarlo también un servicio público, quedaba mucho más sujeto a control, a pesar de que se respetara totamente la libre iniciativa privada de la explotación. La comisión de Circulación se reunió con las empresas del taxi y de la reunión surgieron varias propuestas, en forma de Bases, para mejorar dicha actividad.

Esas propuestas municipales no fueron recibidas unánimemente entre los taxistas. A los autónomos, a las cooperativas y a las pequeñas sociedades, las medidas del Ayuntamiento les abrían grandes posibilidades de defenderse de la competencia de las grandes compañías, pero para éstas significaba una variación de las condiciones del mercado que no les favorecía.

A finales de julio, las *"Bases per a reglamentació del servei de vehicles auto-taxis en el terme municipal de Barcelona"* (Bases para reglamentación del servicio de vehículos auto-taxis en el término municipal de Barcelona) se debatieron en las sesiones del pleno municipal. A pesar de que el tema parecía principalmente técnico, las discusiones ponto tendieron a politizarse y tuvieron una amplia resonancia entre la opinión pública. El día 29 de julio, el pleno municipal aprobó las Bases con los votos a favor de los concejales de Esquerra Republicana, pero con la firme oposición de los representantes de la Lliga Regionalista, que defendía la tesis de la David S.A. La Lliga sostenía que el citado reglamento favorecía el monopolio de la industria del taxi en manos de la *Confederación de Entidades Taxistas:* Las Bases para la reglamentación del servicio de taxis se iniciaban con el artículo constitutivo de la Confederación de entidades taxistas, "como *elemento cooperador* de la autoridad municipal para todo lo referente al servicio público de auto-taxi", y continuaban con una descripción detallada de dicha actividad profesional.

Las citadas Bases, una vez aprobadas por el Ayuntamiento y la Comisión Mixta, tenían que entrar en vigencia el día 1 de octubre de 1931. La Lliga Regionalista interpuso un pleito judicial y un contencioso administrativo contra varios artículos –los más importantes– y demoró su aplicación. Así, las ordenanzas municipales entran en vigencia fraccionadamente: en octubre, las tarifas; en noviembre, las fiestas semanales, y en diciembre, se inicia la revisión de los taxis por parte de los inspectores municipales.


AYUNTAMIENTO DE BARCELONA — CIRCULACIÓN

CARNET N.º 1233 DEL CONDUCTOR DE AUTO-TAXIS

Sr. Bartolomé Lazo Roca

que vive Riera Alta n.º 54 piso 2.º 1.ª

con certificado de aptitud expedido a Barcelona 30 mayo 1930

con 1932

Barcelona 13 de agosto 1932

El Teniente Alcalde
Delegado de Transportes,

Reintegrado en la ficha con el correspondiente sello

LA "GUERRA DE LOS TAXIS"

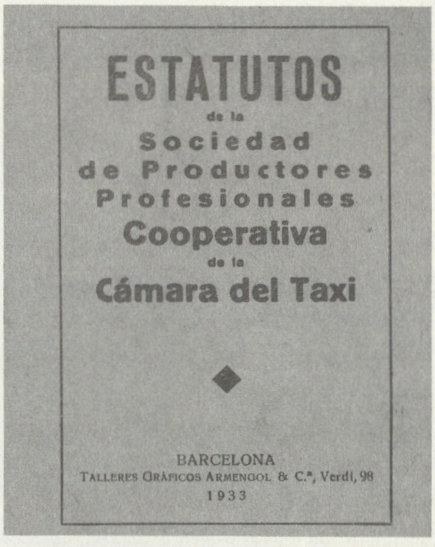
En la calle, el desencanto entre los taxistas también se hizo evidente: la transición de la organización tradicional a la republicana causó una cierta desorganización en el sector, ya que la Confederación todavía no estaba legalmente aceptada. Paralelamente se constituyó la *"Cooperativa de la Cámara del Taxi"*, promovida por la revista del mismo nombre, y de la cual formaba parte un elevado número de taxistas autónomos, y los de algunas entidades y sociedades privadas.

La *"Guerra de los taxis"* –tal como la denomina la prensa de la época– de finales de 1931 y comienzos de 1932, es muy representativa del enfrentamiento entre las fuerzas políticas municipales durante la República, enfrentamiento que, como en ese caso, supuso el aplazamiento de la obra de gobierno de Esquerra Republicana.

La guerra de los taxis no encontró una salida pacífica hasta la visita de Marcelino Domingo, ministro de Justicia republicano, a la ciudad, quien dió la razón al municipio y animó a hacer cumplir los acuerdos aprobados por el Ayuntamiento.

Entretanto, el movimiento cooperativo en el sector del taxi iba extendiéndose. La principal cooperativa era la de la *Cámara del Taxi*, con domicilio en la Plaza Tetuán, pero pronto tomó una gran importancia la *Cooperativa de los Taxistas Asociados*, promovida por la *Asociación de Propietarios de David*.

Ciertamente, entre abril de 1931 y agosto de 1932 la industria del taxi barcelonesa se transformó completamente. Si bien todavía existían problemas para lograr que todos los taxistas pintaran los vehículos con los colores reglamentarios –proceso que se alargó todavía un par de años más–, en las cuestiones fundamentales los cambios fueron profundos. El movimiento cooperativista había sustituido a la iniciativa privada capitalista y, principalmente, se había superado una competencia salvaje entre los industriales. Aún así, los sectores todavía estaban lejos de llegar a la unanimidad. Las luchas por el control de la Confederación se reprodujeron durante los meses de agosto y septiembre de 1932.


ESTATUTOS
de la
Sociedad
de Productores
Profesionales
Cooperativa
de la
Cámara del Taxi
BARCELONA
TALLERES GRÁFICOS ARMENGOL & C.ª, Verdi, 98
1933


PARQUE DE LA CIUDADELA

SUPERACION DE LAS DIFERENCIAS

La pugna estalló a principios de septiembre, cuando se convocó una asamblea para elegir una nueva Junta directiva. La escasa asistencia de los asociados –700 de los 2.300 de la Confederación– y la rivalidad entre los dos grupos principales –las cooperativas de la Cámara del Taxi y los Taxistas Asociados– propiciaron que la presidencia recayera en *J. Bordes*, directivo de la Mutua de Seguros; el control de la Confederación pasaba, así, a manos ajenas al mundo del taxi. Ese hecho provocó la movilización de los directivos de las Cooperativas rivales, que veían peligrar las Bases del 29 de julio de 1931, al tomar la Confederación una orientación de un cariz más empresarial. Finalmente, los cooperativistas consiguieron convocar una nueva asamblea para el día 14 de septiembre. Los taxistas y los directivos de las cooperativas recuperaron el control de la Confederación de la Industria del Taxi y, momentáneamente, dejaron a un lado las rivalidades sectarias para trabajar juntos en la reorganización del sector. La consolidación de la Confederación se realizó paralelamente al arraigo del espíritu cooperativista entre los taxistas, y se inició uno de los mejores períodos en la industria del taxi.

Pese a las múltiples dificultades que tuvo la Comisión de Circulación, la reorganización de la industria del taxi fue, a la larga, su primer éxito.

Las energías de la Comisión se concentraban ahora en la redacción de un proyecto de *Reglamento General de Circulación Urbana,* un primer intento de afrontar el problema del tráfico de Barcelona y regularlo desde una perspectiva moderna. Dicho Reglamento fue definitivamente aprobado por el Ayuntamiento en las sesiones ordinarias del 8 de junio y 26 de octubre de 1932. Como también había sucedido con las bases de los taxis, la Lliga Regionalista impugnó repetidamente varios artículos del Reglamento y éste no entró en vigor hasta comienzos de 1933.



ORDENACION DEL TRAFICO A NIVEL INTERNACIONAL

El Reglamento General de Circulación Urbana se inició con una serie de definiciones de los principales términos utilizados para describir el tráfico. En el primer capítulo ya se aprecia la intención de tratar la cuestión del tráfico como una globalidad y, por lo tanto, era imprescindible empezar por describir y definir el espacio urbano y las innovaciones técnicas que se introducían, como los semáforos. La introducción de esas señales al tráfico barcelonés significó una auténtica revolución de la circulación, que anteriormente sólo era ordenada por los urbanos, y un paso importante para evitar el caos en el cual convivían los vehículos y peatones en las calles de la ciudad.

En los capítulos siguientes se trata de los diferentes sistemas de estacionamiento de vehículos, y de la peculiaridad de algunos de los vehículos, como los auto-taxis o los auto-ómnibus, y de las limitaciones de los coches de tracción animal. A continuación se habla de las reglas para conducir, de los límites de velocidad –25, 30 y 35 Km./hora según los distritos– y también de las normas que deben seguir los peatones, quienes disfrutan de prioridad absoluta en los pasos especiales, en las zonas de seguridad y en los refugios. Finalmente, los últimos capítulos hacen referencia a las multas por incumplimiento de las normas; y a las atribuciones y obligaciones de la Brigada especial y del Departamento de Circulación.

Por medio de dicho Reglamento de Circulación, Barcelona se colocaba al mismo nivel que las principales ciudades europeas en materia de ordenación del tráfico urbano.

Mientras se aprobaba el Reglamento General de Circulación, *Jaume Báchier*, presidente de la Comisión de Circulación, y su equipo se encaraban con un nuevo y ambicioso proyecto: la reorganización de los transportes públicos de Barcelona. Esa fue, sin duda, la tarea más compleja que emprendieron, puesto que los intereses privados eran muy importantes. En la reorganización se estudiaba la posibilidad de hacer una completa red de autobuses que se integrase a la ya existente de tranvías y metro. La propuesta de la Comisión de Circulación era muy económica –ya que los autobuses no necesitaban una infraestructura tan compleja como la de los tranvías y el metro– y resolvía el problema del transporte en las barriadas o suburbios más alejados del centro de la ciudad. Naturalmente, en la citada propuesta existía la firme intención de estructurar un servicio público, cuestión ésta que chocó con los intereses de las compañías privadas. El enfrentamiento directo entre el municipio y las compañías explotadoras de los transportes públicos, paralizó los proyectos de reorganización iniciados por la Comisión de Circulación.

EL COLOR AMARILLO

Hacia el año 1934, la industria del taxi había llegado a una envidiable estabilidad. Son unos años magníficos para el sector del taxi: el color único elimina la competencia interna y con la reducción del número de vehículos, se garantiza trabajo abundante para cada taxista. El movimiento cooperativo se afianza en las entidades y, finalmente, los usuarios disfrutan de un mejor servicio.

En esos años de la República también se realizó una renovación de la flota de vehículos. Progresivamente fueron desapareciendo los automóviles de mayor capacidad y mayor cubicaje, como los Hispano-Suiza, los Chevrolet, los Studebaker y, en general, los denominados "torpedos", y fueron sustituidos por los vehículos especialmente diseñados para el servicio del taxi. Los modelos de la casa Citroën eran los más numerosos.

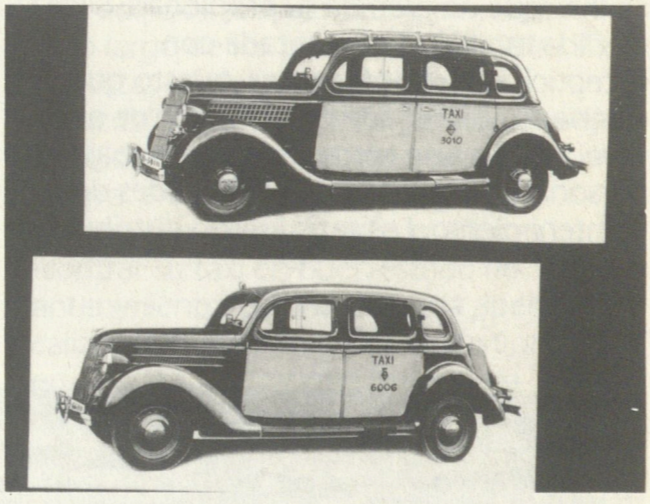
La calma también había llegado a las entidades o cooperativas taxistas, pese a unos incidentes de comienzos de 1935 que propiciaron la destitución del presidente de la Confederación de la Industria del Taxi, *Agustín Castellá*. Los cambios en la directiva de la Confederación permitieron una mayor influencia de esta cooperativa, que con unos 800 socios se mantenía como principal entidad taxista de la ciudad, seguida de cerca por los Taxistas Asociados.

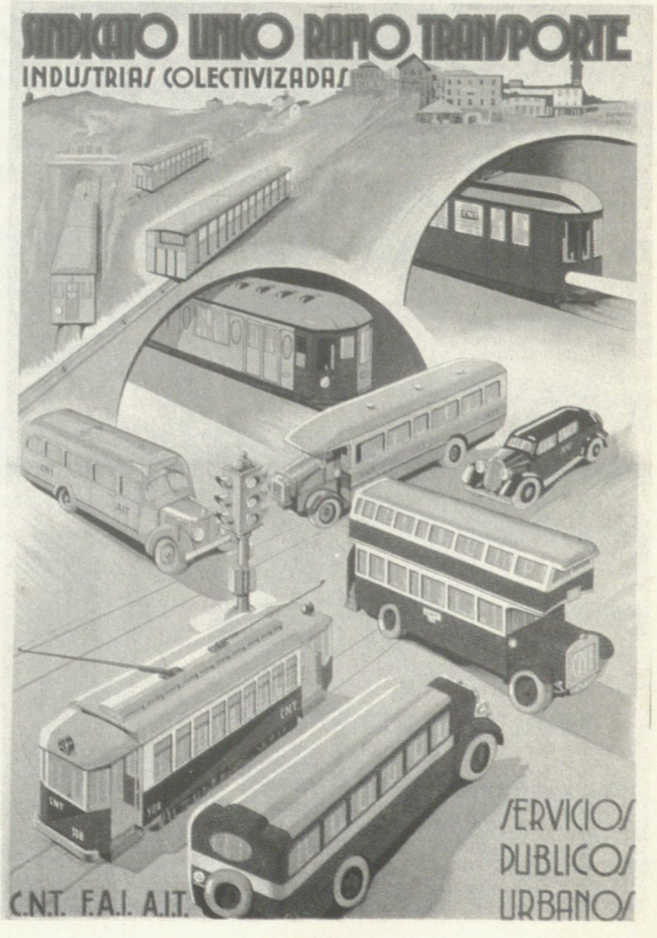
LA COLECTIVIZACION DE LOS TAXIS

El levantamiento militar del 19 de julio de 1936 supuso un brusco viraje en la evolución seguida por el sector del taxi en los años de la República; factores externos, propiciados por la situación revolucionaria en que se encontró Barcelona y toda Catalunya, condujo a la *colectivización de los taxis.* Ya desde el mismo mes de julio de 1936, toda la economía catalana se vió modificada al iniciarse, casi espontáneamente, la colectivización de muchas empresas privadas fundamentada por la CNT, el sindicato anarquista mayoritario en todo el país, y que rápidamente fue ordenada y apadrinada desde la Generalitat. La estructura empresarial de la gran mayoría de las sociedades explotadoras de los transportes barceloneses favoreció la apropiación –ya que muchos de los directivos más altos abandonaron sus cargos al estallar la guerra– y en muy poco tiempo los obreros fueron capaces de mantener los servicios e incluso de mejorar la explotación de los tranvías, autobuses y metros barceloneses. A remolque de dicho proceso, el *Sindicato del Ramo de los Transportes* también procedió a la colectivización de los taxis.

Sin embargo la CNT-AIT se encontró con un colectivo muy diferente al de los trabajadores asalariados del resto de los transportes urbanos. La mayoría de los taxistas, mediante las reformas emprendidas por la Comisión de Circulación, eran ahora profesionales autónomos y pequeños propietarios de su medio de trabajo, el taxi; también había asalariados, pero su peso no era demasiado significativo. La confiscación de las dos cooperativas principales, la Cámara del Taxi y los Taxistas Asociados, con todos sus bienes –garajes, talleres de reparación, tiendas de suministros, etc.– precedió a la definitiva apropiación de todos los vehículos de la industria del taxi, según una circular del Sindicato Unico publicada, el día 21 de agosto de 1936, en la *Veu de Catalunya.*

El poco entusiasmo con que la mayoría de los taxistas recibieron la circular de confiscación, aplazó la plena aplicación de la colectivización hasta principios de 1937, cuando apareció el decreto oficial de la Generalitat. En esos meses de impasse, muchos taxistas buscaron otras salidas; un numeroso grupo se alistó al "cuerpo de tren", una organización militar con la finalidad de atender cualquier actividad relacionada con el transporte y que fue muy necesaria a lo largo de los años de guerra. Otro grupo de taxistas, vinculados al sindicato de la UGT, entró en los servicios oficiales como chóferes, de forma que pudieron conservar sus vehículos, los equiparon y los mantuvieron en buen estado.





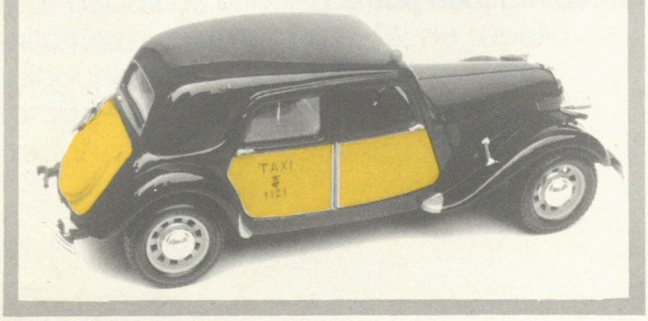
UNA MEDIDA POCO POPULAR

Sin embargo, la reforma más importante introducida con las colectivizaciones hacía referencia a los taxistas. Estos pasaban a ser trabajadores asalariados del Sindicato y de la Generalidad, con jornales de 10 pesetas diarias o de 60 pesetas a la semana, y jornada laboral de ocho horas. Cada taxi estaban en servicio ininterrumpido a lo largo de 24 horas, y los taxistas hacían turnos, conduciendo coches que no eran de su propiedad. Dicha medida también fue aceptada con escepticismo por los taxistas, puesto que estaba muy arraigada la convicción de que el vehículo era una herramienta de trabajo personal con constantes necesidades de mantenimiento. Los taxis fueron distribuidos por los diferentes garajes confiscados y desde la oficina central de la Gran Vía –donde antes estaba la sede de Taxistas Asociados–, se distribuían los distintos turnos de los 1.800 taxistas que estaban en servicio.

La colectivización no llegó nunca a ser muy popular entre los taxistas, pero de un modo u otro, éstos colaboraron con el Sindicato de Transportes y el experimento funcionó a lo largo de todo el año 1937. De todas maneras, las necesidades de la guerra también afectaron a ese sector; así, la colectivización del taxi terminó por muerte natural. Al escasear el combustible, se decidió suspender los servicios y se devolvió los vehículos a los antiguos propietarios; muchos de ellos fueron difíciles de localizar y los automóviles se depositaron en el pabellón de Congresos de Montjuic donde, una vez terminada la guerra, se reencontraron... en un estado muy lamentable.



Los taxis de la posguerra y la cooperativa de la industria del taxi



El último año de la Guerra Civil supuso la primera y única paralización del servicio de taxis de Barcelona. Al finalizar el enfrentamiento bélico, las nuevas autoridades concentraron todos los vehículos abandonados o recogidos por la ciudad y sus alrededores en la calle Lérida, donde también fueron a parar muchos taxis que habían funcionado en el servicio oficial de los ejércitos republicano o franquista. Los taxis colectivizados o preservados en Montjuic sufrieron muchos destrozos, puesto que la aviación había bombardeado insistentemente aquella zona y buena parte de los edificios se encontraba derrumbada.

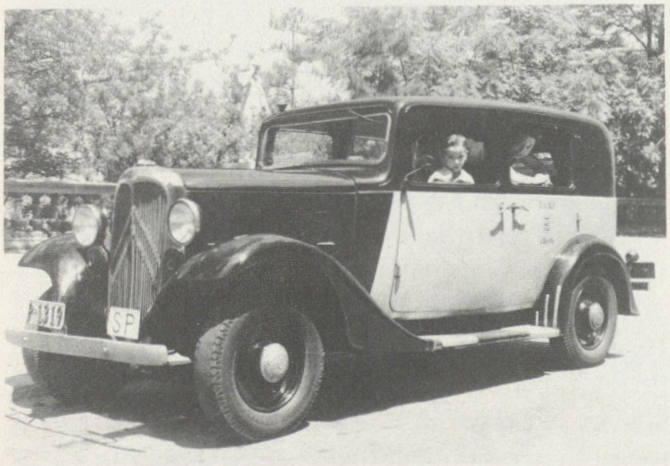
A lo largo de los primeros meses de 1939, los taxistas se vieron sumidos en una búsqueda grotesca y lastimosa de sus viejos vehículos, entre escombros y montañas de chatarra: era la herencia de la guerra. Algunos, con mucha suerte, pudieron encontrar su taxi en buen estado de mantenimiento, pero la mayoría apenas si localizó un chasis, un motor o un montón de hierros que tuvieron que llevarse en camionetas o carros tirados por caballos. A partir de ahora entramos en la era paciente y desesperante de la reconstrucción del automóvil con piezas antiguas, puesto que era prácticamente imposible encontrar recambios nuevos. La destreza de los mecánicos y de los torneros hizo posible una gradual reaparición de los taxis por las calles de la ciudad, la mayoría de ellos conservando los colores amarillo y negro del período republicano, pero también era posible ver alguno pintado de gris sobre rojo y negro, los colores de la CNT-AIT.

La reoganización del servicio de taxis comenzó por iniciativa de antiguos miembros de las cooperativas del año 1936, que se reunieron en los locales de la David y decidieron reorganizar la *Confederación de la Industria del Taxi*, y también porque el municipio tenía interés en mantener el control de dicho sector. Así, el 2 de abril de 1939 el Ayuntamiento de Barcelona aprobó unas *"Bases para la reorganización del servicio de auto-taxis"*. Se trataba de un reglamento provisional para ordenar el movimiento de licencias y de los vehículos en servicio. Se reconoce la validez de las licencias republicanas –si bien era indispensable su

revisión–, pero contrariamente, se olvidan los Reglamentos de los años 1931 a 1935, puesto que para complementar las Bases se debe utilizar el Reglamento municipal del 10 de julio de 1930.

Esa aparente contradicción se mantuvo durante todo el año que estuvieron en vigencia las Bases de 1939, y favoreció la espontánea reorganización de los taxistas que, bien pronto se congregaron bajo la protección de la Confederación establecida en la David o en los locales de la Gran Vía, donde renació la *Cooperativa de los Taxistas Asociados.* Fue un buen período para los taxistas, que lograron rehabilitar sus vehículos (cerca de dos mil), puesto que no había demasiados problemas para abastecerse de gasolina y se trabajaba mucho por el hecho de que en la ciudad había mucha gente forastera.





LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Con el inicio de la Segunda Guerra Mundial se terminó el relativo bienestar de que disfrutaron los taxistas de la posguerra, puesto que inmediatamente empezaron las restricciones en el suministro de combustible. Al mismo tiempo, se cerraba la posibilidad de adquirir automóviles nuevos o piezas de recambio en el extranjero, aspectos que influyeron decisivamente en la pauperización de la maltrecha flota taxistas barcelonesa. Ante la imposibilidad de ofrecer unos servicios regulares con los 65 litros por semana que se facilitaban como máximo a cada taxi, los taxistas decidieron utilizar el gasógeno con los vehículos más potentes – Ford, Erskine, Opel, etc.–, como alternativa a la escasez de gasolina.

Las restricciones de combustible también permitieron la reaparición de los coches de alquiler con caballos, que prácticamente habían desaparecido de las calles barcelonesas a comienzos de los años treinta.

Paralelamente el Ayuntamiento había aprobado, con fechas 23 de mayo y 14 de junio de 1940, el definitivo *"Reglamento del servicio de auto-taxi en el término municipal de Barcelona"* que, en líneas generales, confirmaba la mayoría de las reformas introducidas durante el período republicano: colores de los vehículos (amarillos y negros), tarifas unificadas, control municipal en el otorgamiento de licencias, etc. En el articulado se encuentran constantes referencias a las ordenanzas y disposiciones republicanas, que de esta manera se rehabilitan mayoritariamente. La recuperación de la herencia republicana no excluía que los nuevos reglamentos fuesen redactados con el tono y forma adecuados al nuevo régimen político.

UNA PROFUNDA CRISIS

Hacia finales del año 1940, el sector del taxi entra en una profunda crisis que se alargará durante toda la década. Un índice que nos muestra claramente dicha crisis es el censo de taxis en servicio durante dicho período, que se mantiene regular alrededor de los 2.000 vehículos, número siempre inferior al del período republicano durante el cual casi se llegó a los 3.000 taxis. Las causas de la crisis son evidentes: racionamiento del combustible, imposibilidad de adquirir vehículos o recambios nuevos, tarifas muy bajas... La cuestión de las tarifas volvió a tomar actualidad en 1945, ya terminada la guerra mundial, pero con las negras perspectivas del aislamiento en que se encontraba la España franquista con el triunfo de los aliados.

Las tarifas eran uno de los principales motivos de descontento entre los taxistas, al considerarlas muy bajas. En el año 1940 se habían fijado en 0,80 ptas. la bajada de bandera y cada fracción de un kilómetro posterior, y la hora de espera en 5,00 ptas. En el año 1943 se revisaron y quedaron marcadas a 1,20 ptas. y 12,00 ptas., respectivamente. Dicho aumento era inferior a los índices de desvalorización de la peseta o del aumento del coste de la vida durante los citados años y, por lo tanto, los taxistas realmente trabajaban a precios mucho más bajos que durante la época republicana, a pesar de haberlos doblado. Los racionamientos de gasolina, que en el año 1946 quedaron establecidos en los 120 litros mensuales –apenas suficientes para hacer el turno completo durante dos semanas– agravaban la situación de los profesionales. El aumento de las tarifas hasta las 1,50 ptas. por bajada de bandera y por fracción de kilómetro en mayo de 1946, no supuso ninguna mejora sustancial pese a que progresivamente se iban eliminando los racionamientos de combustible.


JEFATURA SUPERIOR DE POLICIA
BARCELONA
CARNET N.º 1938 DEL CONDUCTOR DE AUTO-TAXI
D. Bartolomé Serra Roca
natural de Barcelona provincia de Barcelona
hijo de Jaime y de Carmen
nació el día 12 de octubre de 1889, con Título de
Aptitud expedido en Barcelona a 3 de mayo
de 1928
Barcelona 25 de enero de 1941 Año de la Victoria
EL JEFE SUPERIOR,
Estatura 1 constitución
color señas personales
Observaciones FS 582-21
Firma del Interesado,
Bartolomé Serra
PULGAR DERECHO
INDICE DERECHO
MEDIO DERECHO


«C. A. P. - INTERNACIONAL», S. L. E.
Capital suscrito: 2.000.000 Ptas.
» desembolsado: 1.500.000 »
Sede Social: BARCELONA - Paseo de Gracia, 42 - Tels. 20676-13897
CARNET
correspondiente al Contrato N.º 22353
que entra en vigor el día 15 de septiembre de 19 49
D. Bartolomé Serra Roca
domicilio: Riera Alta, 54-56
Barna, 28 de octubre de 19 49

LA COOPERATIVA DE LA INDUSTRIA DEL TAXI

Una vez organizada la estructura sindical franquista, el *"Sindicato de Transportes y Comunicaciones, Sección Taxis"* de la provincia de Barcelona, sustituyó a la *Confederación de la Industria del Taxi.* Los nuevos dirigentes del sindicato eran hombres provenientes de fuera de Catalunya y extraños a la problemática del taxi barcelonés, y no se opusieron a la constitución de la *Cooperativa de la Industria del Taxi* (CIT), que formaron los antiguos dirigentes de la *Confederación.* De esa manera, sin conflictos ni tensiones, la industria del taxi de la posguerra se ordenó de forma triangular: el Ayuntamiento se responsabilizaba de la reglamentación, el sindicato vertical velaba por la "orientación ideológica" y la CIT asumía la gestión y administración con un espíritu cooperativista heredado del período republicano. La cooperativa se beneficiaba, además, de la obligación de todos los taxistas de la ciudad de estar asociados y disfrutaba del pleno reconocimiento de las empresas municipales y sindicales.

El primer presidente de la CIT fue *Ramón Cuadres Roig* y el secretario general *Luciano Ortega Cartas*, ambos hombres con una larga experiencia en el sector del taxi barcelonés. La Asamblea del año 1946 eligió como presidente a *Luciano Ortega*, cuyo cargo mantendrá durante una década larga, en la cual impregnará a la CIT de su propia personalidad: autoritaria, inflexible, pero también de cooperativista convencido. Una de las primeras tareas que emprendió el nuevo presidente de la Cooperativa, fue la negociación con el Ayuntamiento de la inclusión del reglamento del taxi en las Ordenanzas Municipales, que eran objeto de una profunda revisión entre 1946 y 1947. Ortega, recordando la experiencia republicana, recomendó y consiguió que el Ayuntamiento estableciera un fuerte control en la concesión de licencias para los vehículos y de permisos de circulación para los taxis.



ESCASEZ DE COCHES

Lo cierto es que en el año 1947 no existía demanda de licencias, puesto que hacían el servicio de taxi muchos menos vehículos que los 3.379 que oficialmente constaban en el censo municipal, pero el problema no era la falta de licencias, sino la escasez de vehículos. Ante las dificultades para importar automóviles del extranjero, la industria autóctona se afanó para poder abastecer la demanda interior. Así aparecieron la *Pegaso* –formada a partir de los restos de la *Hispano-Suiza*– que se especializó en vehículos de transporte y automóviles de lujo, o la casa *Automóviles Eucort, S.A.*, fundada en el año 1945 en Barcelona y que concentró sus esfuerzos en la producción de turismos populares. Por otra parte, la *Sociedad Española de Automóviles de Turismo, S.A.* (SEAT) fue constituida el 7 de junio de 1949 bajo la tutela del régimen franquista, puesto que participó en su financiación el Instituto Nacional de Industria (INI), además de la banca privada española y la *FIAT* italiana, la cual proporcionó la asistencia organizativa y técnica indispensable para poner en funcionamiento la factoría de la Zona Franca, en Barcelona. Los primeros automóviles, el modelo Seat 1400, aparecieron en el mercado a partir de junio de 1953.

Mediante las gestiones del Ayuntamiento y del Sindicato, se consiguieron los permisos oportunos del Ministerio de Comercio y, finalmente, en abril de 1949 llegaron a Barcelona 35 unidades de Fiat, modelo 1100, popularmente conocido con el nombre de *morro alto*. Estos automóviles italianos, importados, fueron vendidos al precio de 117.000 pesetas, y con licencia municipal gratuita, pero a pesar de ello, los taxistas veteranos miraron con recelo esos vehículos modernos y prefirieron aplazar la jubilación de los deteriorados *Landolets* o *Rosalies*.

El asunto de la importación de los Fiat, a pesar de su relativo fracaso, propició un aumento de la popularidad de *Luciano Ortega* entre los taxistas. Ciertamente el presidente de la CIT había logrado llevar la industria del taxi hacia una normalización que se plasma en el año 1950, cuando se supera

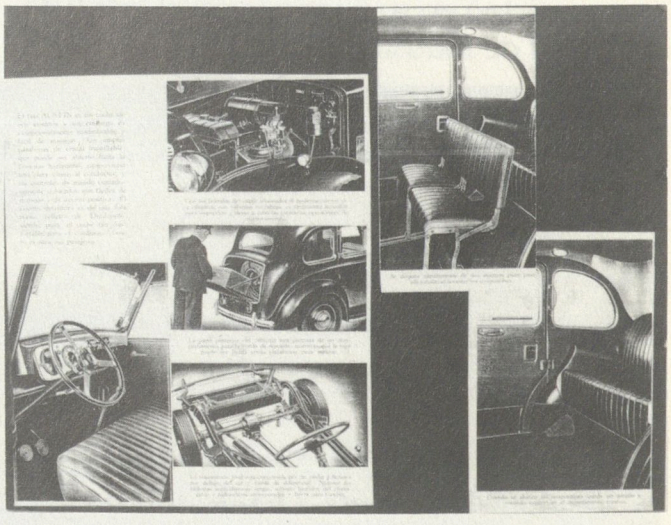


el número de 3.000 vehículos en servicio y se inicia la publicación del boletín de la *Cooperativa de la Industria del Taxi.*

El año 1953 es calificado desde la Cooperativa como "de euforia taxista" y, ciertamente, hay motivo para que lo sea. Ahora se llega al número de 3.400 licencias de taxi efectivas, cantidad considerada por al Cooperativa como la ideal para la ciudad, y por otra parte, las relaciones con el Ayuntamiento, especialmente con el Teniente de Alcalde de transportes *Luís Rosal Catarineu*, son excelentes, como se desprende de las modificaciones de las ordenanzas municipales referentes al taxi. Estas consagran el papel de gestión de la CIT, y consideran intransferibles las licencias que el municipio otorga gratuitamente, pero estrictamente limitadas. Las buenas relaciones con el Ayuntamiento contrastan con la tensión que existe con el sindicato vertical, perceptible en los actos de celebración de la fiesta del patrón, San Cristóbal. En dicha fecha coinciden todas las instituciones del mundo del taxi: sindicato, cooperativa, gremio y el "Montepío", que es el encargado de organizar la fiesta del 1953, ya que las discrepancias entre el sindicato y la cooperativa están a punto de romper la concordia del sector. Esos problemas nacen del progresivo protagonismo de la Cooperativa, y especialmente de su presidente *Luciano Ortega*, mientras que el papel del sindicato es cada vez más discreto. También en la propia cooperativa hay un reducido grupo de taxistas veteranos –próximos al sindicato– que critican la gestión de Ortega quien, sin embargo, en el mes de octubre consigue nuevamente el apoyo de la mayoría de la Asamblea para mantenerse cuatro años más como presidente de la CIT.

Uno de los principales objetivos de la Cooperativa en este período fue la renovación de la flota taxista. Mediante un convenio con el Ayuntamiento y el Ministerio de Comercio, la CIT tramitó la mayor parte de la importación de vehículos del extranjero especialmente preparados para hacer el servicio. En el siguiente cuadro se observa el ritmo de las importaciones y características de los vehículos:







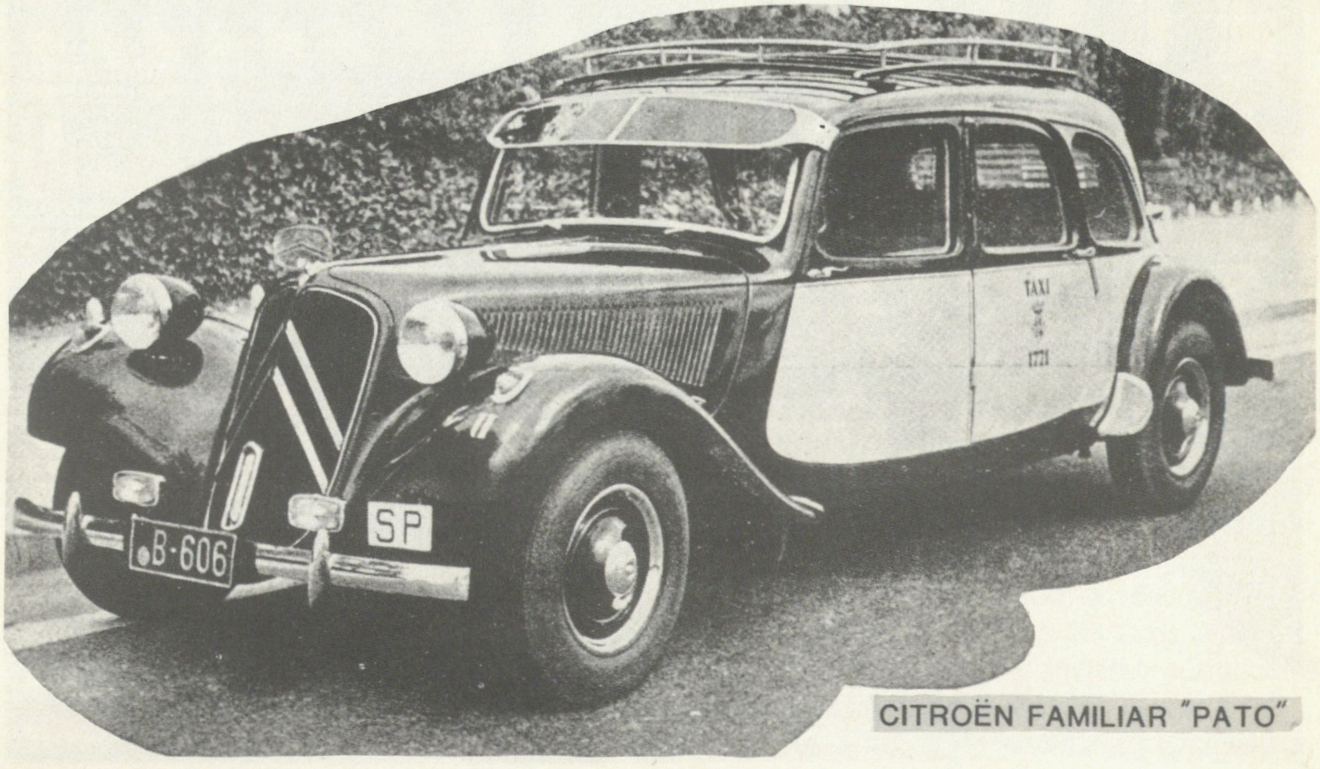
Fecha	N.º taxis	Marca	Modelo
IV-1949	35	Fiat	1100
VI-1952	50	Renault	Prainil ("bañeras")
II-1953	107	Peugeot	203
VII-1953	73	Renault	Prairie o Colorale "85"
IX-1953	150	Peugeot	203
V-1954	60	Citroën	11 CV (pato)
V-1954	40	Renault	Prairie o Colorale "85"
X-1954	10	Austin	FX3
XI-1954	40	Citroën	11 CV familiar
I-1955	35	Citroën	11 CV familiar
V-1955	35	Peugeot	203
V-1955	40	Renault	Prairie o Colorale "85"
V-1955	90	Austin	FX3
VI-1955	35	Peugeot	203
XI-1955	40	Renault	Prairie o Colorale "85"

Estos vehículos permitieron la renovación absoluta de una tercera parte de la flota taxista y mejoraron su calidad, puesto que todos ellos estaban especialmente preparados para el servicio público y con capacidad para cinco plazas de pasaje. Entre esos modelos de automóviles había algunos tan conocidos como los *Austin FX3*, denominados popularmente los *taxis de Londres*, o los modelos franceses más apreciados como el *Peugeot 203* o el *Citroën 11 CV* normal o familiar, también conocido como "pato".

ACUERDO CON SEAT

El momento más significativo de la renovación de los taxis fue a finales de 1955, cuando representantes de la Cooperativa, del Ayuntamiento y de SEAT llegaron a un acuerdo para convertir 500 automóviles del modelo Seat 1400 en taxi. Finalmente la industria española podía abastecer el sector del taxi con vehículos autóctonos, pero en detrimento de una regla que en las últimas décadas se había cumplido estrictamente: en lugar de las cinco plazas reglamentarias los Seat 1400 solamente podían ofrecer, por el momento, tres plazas de pasaje. Los 500 Seat 1400 empezaron a distribuirse en diciembre de 1955, y la renovación de la flota taxista ya era un hecho en el año 1956.

La estructura profesonal de la industria del taxi también llegó a la estabilidad en dichos años y así el número de taxistas permaneció invariable en las 3.400 licencias. Según las tramitaciones de los expedientes de la Seguridad Social para los dependientes taxistas –gestión que también se reserva la CIT– formaban el sector unos 2.000 propietarios autónomos y los restantes 1.400 taxistas eran dependientes, tanto en la



CITROËN FAMILIAR "PATO"

condición de arrendatarios como de asalariados. Esos dependientes trabajaban para un total de 823 empresas, distribuidas de la siguiente forma: 602 con un solo productor o dependiente, y 221 con más de un productor.

Los tiempos cambiaban. En abril de 1957 se nombraba alcalde a *José M. de Porcioles*, quien emprendió bien pronto una profunda reforma de la maquinaria municipal. Poco después, el 29 de julio, se hizo un sorteo de 1.000 licencias entre los dependientes taxistas con antigüedad en el servicio, lo que favoreció que muchos arrendatarios se promoviesen a la categoría de propietarios autónomos. Las tarifas se mantuvieron estables desde 1946, con aumentos graduales poco significativos, hasta el mes de mayo de 1957, cuando la hora de espera se dobló (de 18 a 36 ptas.), la bajada de bandera se aumentó una peseta (quedó en 4,20 ptas.) y la fracción de kilómetro permaneció invariable en las 2,20 ptas. Los precios no eran caros.

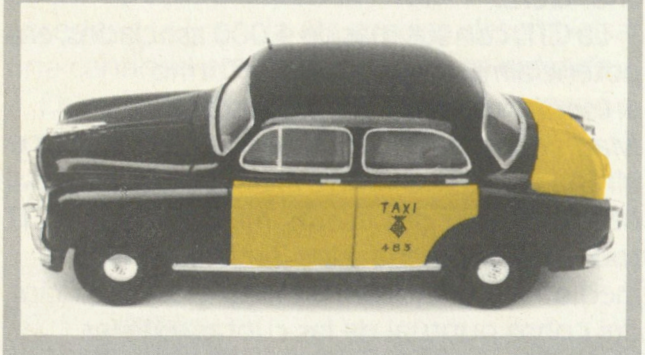
La asamblea general de la CIT, reunida a finales de 1957, reeligió para el cargo de presidente, por tercera vez consecutiva, a *Luciano Ortega*, quien asumía la mayor parte de la imagen pública de la institución y era el guía moral y ético de la misma desde sus artículos y comentarios que llenaban las páginas del boletín, que se había ido publicando ininterrumpidamente. Pero las críticas a la gestión de Ortega fueron esta vez más numerosas y la presencia de un sector de oposición, más clara. Este, después de varias intrigas y presiones, consigue derribar a Don Luciano a finales de 1958. En las nuevas votaciones se formó una Junta presidida por *Esteban Giró Bartolí* y con *José M. Torno Magrans* como secretario general. Luciano Ortega Cartas quedaba marginado, y la Cooperativa de la Industria del Taxi emprendía una nueva evolución.



PARADA 1950

Expansión y conflictos de la Industria del taxi en la era "desarrollista" (1959-76)







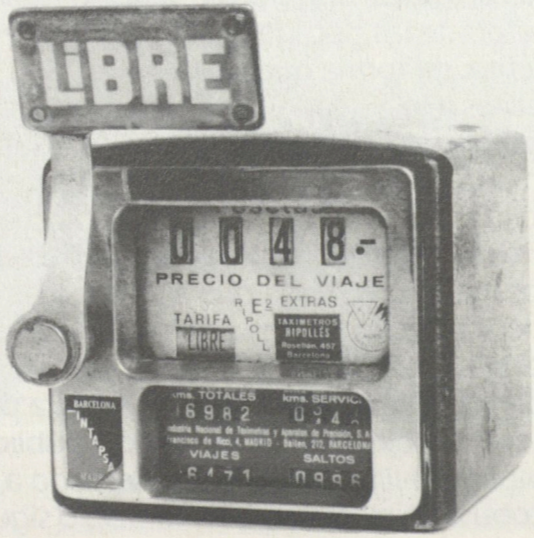
Los años sesenta fueron un período de gran expansión de Barcelona y el área urbana más próxima, tanto desde el punto de vista demográfico como del económico o urbanístico. Esta expansión, propiciada por el "desarrollismo", se produjo de forma desordenada, puesto que la iniciativa privada desbordó las previsiones oficiales. Así surgieron los polígonos de viviendas en la periferia de la ciudad, sin que se hubiesen previsto las comunicaciones con el centro urbano o la estructura del transporte público.

La política de transportes públicos seguida por el Ayuntamiento durante ese período fue, como mal menor, imprudente. La ciudad contaba con una completa red de tranvías, construida a lo largo de muchas décadas, pero desde la guerra civil iba padeciendo un gradual e inexorable envejecimiento, puesto que el mantenimiento y renovación del material móvil eran casi nulos. A finales de los años cincuenta, cuando el municipio se responsabilizó finalmente de la gran mayoría de los transportes públicos –tranvías, autobuses y metro– la situación era alarmante y el servicio ofrecido a los usuarios muy deficiente. El Ayuntamiento, entonces, decidió dar una orientación totalmente diferente a los transportes urbanos: se potenciarían los autobuses y el metro, en detrimento de los tranvías. Se renunciaba así al valioso patrimonio que significaba toda la red de tranvías, y era preciso montar y poner en funcionamiento una extensa flota de autobuses, al mismo tiempo que se emprendía un ambicioso y muy costoso plan de metros.

Los transportes públicos barceloneses vivieron, pues, una transformación radical a lo largo de las décadas de los sesenta y setenta, de forma que no pudieron ser eficaces a la ciudad y a los usuarios en un largo período. Además, este hecho coincidió con una etapa en la cual los transportes públicos eran muy necesarios, debido a un fuerte aumento de la demanda, que en dichos años fue más elevada que a lo largo de los ochenta. Estas deficiencias estructurales y la imprevisión municipal tuvieron que ser cubiertas parcialmente por los taxis, a pesar de que el objetivo de ese servicio público era mucho más limitado que el reservado a los autobuses o metro. Así, el municipio siguió la

política de multiplicar el número de taxis –de 4.400 en el año 1957 se pasó a los 10.000 en el año 1977–, y de mantener las tarifas bajas, de forma que el citado servicio estuviese al alcance de un elevado porcentaje de ciudadanos.





CAMBIOS EN LA COOPERATIVA

La Cooperativa de la Industria del Taxi (CIT) también se esforzó para estar en consonancia con los nuevos tiempos. La entrada de Esteban Giró Bartolí en la presidencia de la CIT significaba el inicio de una transición desde las limitadas perspectivas de la época de Luciano Ortega, hacia una entidad rígidamente controlada por el sindicato vertical y con mayores ambiciones financieras.

Los nuevos directivos de la CIT se apresuraron a difundir desde el boletín su programa de futuro. Así, en enero de 1959 Esteban Giró define los cambios de actuación inmediatos: mejorar y ampliar los talleres, posibilidad de adquisición de recambios, cambio de compañía aseguradora, preparación de un servicio telefónico y petición al Ayuntamiento de un ingremento de las tarifas. A más largo plazo, se empieza a hablar de un local social en propiedad, lo suficientemente espacioso como para poder reunir las distintas dependencias de la entidad. La nueva orientación de la CIT no se reduce tan sólo a una expansión de la cooperativa, sino que también contempla su transformación en una entidad económica-financiera.

La CIT, con sus más de 4.000 asociados, era potencialmente. Así, Giró y Tormo presentaron como modelo la *Mutua Madrileña de Taxis,* que tenía 3.703 socios y giraba un capital –entre el pasivo y el activo– de 10 millones de pesetas, mientras que la CIT todavía no llegaba a los 2 millones. Una medida inmediata fue la exigencia a los socios del cobro puntual de las cuotas y de las cuentas pendientes, además de pedir nuevas aportaciones, de forma que la entidad pudiese disponer de unos presupuestos anuales de 5 millones de pesetas. El giro de una cooperativa estrictamente industrial a una con más posibilidades financieras exigía más sacrificio contributivo de los socios pero, por otra parte, la directiva ofrecía unos servicios y ventajas mucho más amplios: desde la reparación del taxi hasta la construcción de viviendas.

COOPERATIVA Y SINDICATO

El espíritu cooperativista que todavía mantenía la CIT recibió un nuevo golpe con la "conquista" de la entidad por parte del sindicato vertical. Ello se hizo efectivo en junio de 1959, cuando se constituyó el "Subgrupo Sindical de Auto-taxis" y se nombró a *José M. Tormo* como jefe o presidente. A partir de ahora, la cooperativa y el sindicato irán siempre en una misma dirección, a pesar de que los ideales y objetivos cooperativistas y los del sindicalismo oficial sean, a menudo, bien diferentes o incluso antagónicos. Poco después, al celebrarse la asamblea anual de la Cooperativa en el salón Iris el día 30 de junio, el Subgrupo Sindical también aprovechó la convocatoria para realizar su propia asamblea, hecho que se irá repitiendo en los años siguientes.

Por esas fechas se consiguió un ligero aumento de las tarifas, y una modificación de las ordenanzas municipales muy importante, puesto que abrían la posibilidad a más concesiones de licencias, como se produjo inmediatamente, a finales de julio, por el sistema de libre subasta. En total se concedieron unas 800 licencias adicionales, pocas de ellas a dependientes. Ahora, para acceder a la licencia era preciso desembolsar una cantidad económica bastante elevada.

Durante el bienio 1959/60 SEAT empezó a entregar vehículos con cinco plazas de pasaje, los modelos 1400 C, que tuvieron una gran aceptación entre los profesionales. Ahora la mayoría de los taxis era de fabricación nacional, y pronto apareció el modelo *Seat 1500*, generalmente de tres plazas, pero del que también se fabricaron algunas series de cinco plazas. Sin embargo, la principal novedad mecánica la constituyó la introducción de los motores diesel, que al consumir gas-oil en lugar de gasolina, posibilitan un gasto por combustible más bajo. La misma SEAT decidió, hacia 1963, ofrecer taxis con motor diesel. Igualmente en estos años se inician los primeros experimentos con el butano como combustible, pero su introducción en el taxi de Barcelona fue más lenta.

Durante el verano de 1961 la Cooperativa se trasladó al espacioso edificio de la calle Berlín y de cuatro plantas, donde también se instalaron el Subgrupo Sindical, el Gremio, la Mutua y los seguros "La Interncontinental", todas ellas entidades que tenían como principal directivo a un solo hombre: *José M. Tormo Magrans.* La planta baja del edificio se reservó para los talleres, con las diferentes secciones de mecánica, chapa y pintura, y para los almacenes de recambios. La asamblea de la CIT se pospuso hasta el 28 de enero de 1962, y en las elecciones de presidente la candidatura de *José M. Tormo* consiguió la mayoría de los votantes en unos comicios donde participaron 2.014 socios (el 38,3% del total), de los cuales 1.604 votos (el 30,5% de todos los taxistas) eran favorables a la candidatura ganadora. Como secretario general se eligió a *Agapito Soria Soria.* Con dichas elecciones se confirmaba el dominio absoluto de *J.M. Tormo* en el mundo del taxi.

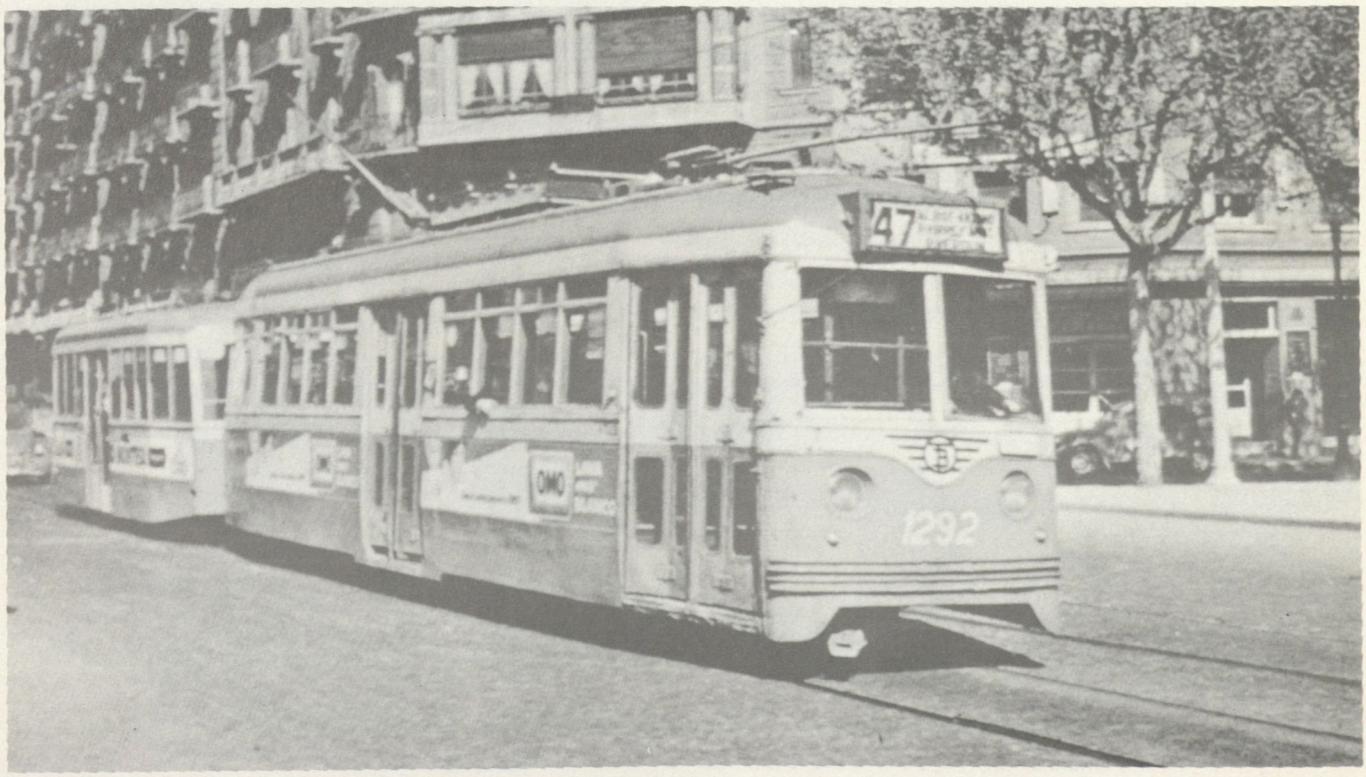


INICIO DEL SERVICIO TELEFONICO

La cooperativa seguía diversificando sus actividades; en la segunda mitad del año 1962 se inició el servicio telefónico, con 38 postes repartidos por las paradas de la ciudad, y también se abrió un servicio de suministros domésticos en los locales de la Plaza Letamendi. El servicio telefónico se puso a prueba bien pronto, ya que durante las inundaciones de septiembre del mismo año se recibieron unas 20.000 llamadas pidiendo servicios de urgencia. La prensa y la radio destacaron la colaboración y servicios de mucos taxistas en momentos críticos.

En los años siguientes, la CIT se enfrentó a unas constantes negociaciones con el Ayuntamiento y con el *Sindicato Nacional del Auto-Taxi*, donde se habían iniciado los trabajos para redactar un reglamento a nivel de todo el Estado español. Con las autoridades municipales, las negociaciones son fluidas en materias como la de las paradas, que durante 1963 doblaron su capacidad (de 200 a 400), pero se endurecieron al tratar la cuestión de las tarifas, en la cual el municipio fue inflexible y no hizo ninguna concesión.

En octubre de 1964 fue aprobado, en consejo de ministros, el *Reglamento Nacional de los Servicios de Transportes en Automóviles Ligeros*, que fue recibido con escepticismo o preocupación por los taxistas, y con mutismo por la Cooperativa. A comienzos del año siguiente, los directivos de la cooperativa reconocieron la escasa funcionalidad del *Reglamento Nacional* para aplicarlo a las necesidades de la ciudad, a pesar de que anteriormente lo habían presentado como una de las grandes metas del sector. Rápidamente se constituyó una ponencia municipal, con representantes de todos los interesados o afectados por el sector del taxi, para redactar unos nuevos reglamentos municipales y para estudiar un mejor funcionamiento de la industria. *El Reglamento de los Servicios de Transporte en Auto-taxi y demás vehículos de alquiler de Barcelona* fue aprobado en el pleno del día 26 de mayo de 1965, y en él sobresale el dilatado y complejo capítulo II, referente íntegramente a las licencias. Ese es el punto clave del Reglamento, y en él el municipio se reserva íntegramente las atribuciones para las concesiones y regula su traspaso entre profesionales.



EL PROBLEMA DE LAS LICENCIAS

Paralelamente a la redacción y tramitación de los citados reglamentos, el sector del taxi cobra protagonismo en la prensa barcelonesa. Las quejas sobre el servicio se generalizan porque a pesar de aumentar el número de licencias y vehículos, los usuarios consideran que hay escasez de taxis. Los periodistas descubren pronto el trasfondo del problema: se adquieren muchas licencias que no son explotadas directamente por el titular, sino que se dejan a dependientes o, pese a que es ilegal, se arriendan. Los dependientes asalariados cobran unos sueldos muy bajos –de 6 a 8.000 ptas. los años 1964/65– y los arrendatarios trabajan en unas condiciones contractuales muy desfavorables; quien se lleva la mayor parte de los beneficios es el titular de la licencia y del vehículo.

En esos momentos hay una falta de conductores de taxis –muchos titulares solamente quieren explotar el arrendamiento de la licencia–, y la CIT hace un llamamiento a nivel de toda España, ofreciendo sueldos de hasta 10.000 ptas. mensuales. Pero además de los problemas económicos y laborales, también existe la cuestión de la circulación y movilidad interna de la ciudad, que en esos años –con la popularización del automóvil particular– vuelve a ser muy conflictiva: los atascos son frecuentes y la velocidad media es muy baja. Así, para muchos taxistas, desplazarse a la periferia y tener que volver de vacío no es ningún buen negocio– en la vuelta pierden los beneficios del viaje de ida–, y muchos de ellos rehuyen efectuar dichos servicios. Igualmente, hay descontrol en los turnos de servicios o de vacaciones, y las advertencias disciplinarias de la cooperativa son generalmente olvidadas por los taxistas. De hecho, desde principios de 1966 se notan los primeros síntomas de decandencia de la cooperativa, que ya ha finalizado la fase expansionista, en buena parte provocada por la ineficacia negociadora ante el Sindicato Nacional o, principalmente, ante el Ayuntamiento. La cuestión de las tarifas, cuya revisión se pide desde 1962, es el punto más conflictivo de las relaciones Cooperativa-Ayuntamiento, y finalmente se concede un notable aumento el día 21 de octubre de 1966, cuando se dobla el precio de la bajada de bandera (de 5 a 10 ptas.), pero se mantiene la fracción de 150 metros en las 4 ptas., y la hora de espera pasa de las 45 a las 72 ptas. Esta concesión y el otorgamiento de nuevas paradas de taxis calman momentáneamente los ánimos de los profesionales del sector que, aún así, son conscientes de las notables transformaciones de la industria y del surgimiento de unos problemas –altos precios de las licencias, contratos de arrendamiento, trabajo asalariado con sueldos muy bajos, etc.– que serán difíciles de resolver.

En los últimos años de la década de los sesenta se estructuró una oposición a la CIT, concretamente a Tormo. La lucha se inició en el año 1967 en la *Mutua Nacional del Taxi* (MUNAT) y, paradójicamente, la provocó el mismo Tormo cuando, en una asamblea ordinaria de la Mutua, consigue la dirección a nivel estatal, en detrimento del presidente anterior *J. Calderón.* Ello propició la aparición, poco después, de la *Mutua Nacional de Previsión* (MUNAPRE) que encabezaba el mismo Calderón y cuya base estaba formada por un grupo de taxistas barceloneses opositores a Tormo. Pronto la MUNAFRE, con sede en la Avenida Madrid, 95, 5.º fue aglutinando otros sectores taxistas, como el encabezado por *Justo Rodríguez* y *Manuel Origüela* –comunistas– o el de *Antonio Pinín*, un hombre vinculado a la Junta de la CIT en tiempos de Ortega y que ahora regentaba un taller de reparaciones de taxis.

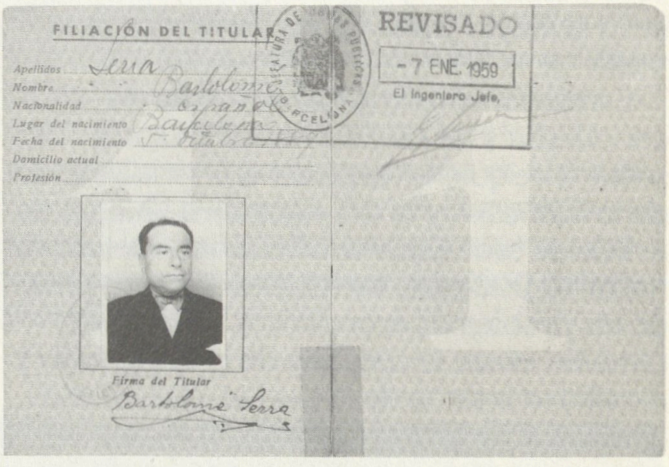
INESTABILIDAD ASOCIATIVA

En el año 1970 se disuelve la MUNAPRE a causa del descubrimiento de ciertas maniobras, y *A. Pinín* y otros forman la *Mutua Barcelonesa del Taxi*, en la cual entran hombresa como *Marcelino Barriendos* y *Dionisio Gracia*. Las constantes pugnas internas –a menudo motivadas por cuestiones puramente políticas– tampoco favorecen que la nueva Mutua disfrute de vida tranquila; así *Bernabeu* y *Cuevas* dejarán la Mutua, a la vez que *Justo Rodríguez* o *Dionisio Gracia* toman más protagonismo. Hacia principios de 1973 se constituye la *Cooperativa Barcelonesa del Taxi*, que preside D. Gracia y de la que es vicepresidente *A. Pinín*. Entre los vocales se encuentra *Luciano Ortega*. La Mutua y la Cooperativa Barcelonesa del Taxi comparten locales, pero las rivalidades entre Pinín y Gracia son lo suficiente fuertes como para provocar un nuevo divorcio: Gracia marcha con la Cooperativa a la calle de la Jota, y Pinín se queda con la Mutua. Ese cambio propicia la entrada de Ignacio Cuevas y de Bernabeu en la Mutua, y se proyecta hacer una nueva cooperativa: *La Unión de Industriales Taxitas*, que se constituye bajo la presidencia de Antonio Pinín. Esas vicisitudes de la oposición a Tormo coinciden con el inicio de la decadencia de la CIT –que aún así sigue siendo claramente mayoritaria en el sector taxista–, y con el estallido definitivo del conflicto de los arrendatarios de licencias.


PERMISO DE CONDUCCIÓN
1.ª CLASE

CANJEADO

CANJE


FILIACIÓN DEL TITULAR

REVISADO

- 7 ENE. 1959

El Ingeniero Jefe,

Firma del Titular



LA CUESTION DE LAS LICENCIAS

Los problemas del taxi tienen su origen en las licencias, como nos lo sitúa perfectamente el procurador familiar Eduardo Tarragona, en un agravio presentado al Gobierno en el año 1969. Tarragona destacaba del mismo tres puntos: "a) Parecía ser que las licencias en Barcelona eran adjudicadas y explotadas muchas veces por personas que no se dedicaban a esta actividad con carácter exclusivo. b) En el sorteo de licencias entran a formar parte personas que ya tienen concedidas otras con anterioridad. c) Una vez adjudicadas las licencias, éstas son arrendadas posteriormente en lugar de ser explotadas directamente por el adjudicatario" (*Mundo*, 25-X-69, p. 62). Las licencias eran entregadas por el Ayuntamiento al precio de 40.000 ptas., pero al hacerse el sorteo libre –en el cual, según el reglamento, tenían preferencia aquellos que habían pertenecido a la División Azul, los ex combatientes o los que "habían prestado señalados servicios a la patria"–, su precio había subido a las 300.000 ptas. Este último valor también es indicativo del coste de compra-venta de las licencias, a pesar de que dicha posibilidad no figuraba en los reglamentos.

Para poder analizar debidamente la problemática de la industria del taxi desde mediados de los años sesenta hasta prácticamente la actualidad, se ha profundizado en dos puntos básicos: la cronología en la concesión de licencias y la estructura profesional y empresarial del sector. Para comprender el primer punto, hay que ir a buscar una amplia perspectiva temporal: la cronología de la concesión de licencias entre 1929 y 1987. En el período 1929-25, el servicio efectivo siempre es inferior al número de licencias, lo que significa que no existe una demanda importante de títulos; hay que notar que en el período republicano (1932-36) y entre 1952-57, el municipio y/o los directivos de las entidades taxistas decidieron congelar la concesión de nuevas licencias al considerar que aquel número era el adecuado para cubrir el servicio de taxis de la ciudad. En el período 1957-77, el Ayuntamiento da facilidades y la fuerte demanda existente supone un incremento de 3.400 a 10.800 titulares de licencias, cantidad absolutamente exagerada para las necesidades reales de la ciudad. En la última década (1978-87), el Servicio de Taxis de la Corporación Metropolitana de Barcelona (CMB) ha vuelto a congelar la concesión al reconocer que el número de taxis es elevado y que lo ideal sería su reducción, a pesar de que el ámbito territorial del servicio se ha ampliado y ahora afecta a todos los municipios asociados al área metropolitana y no solamente a Barcelona.

AUGE DE LA EMPRESA INDIVIDUAL

El otro punto de análisis, la estructura interna de la profesión, se puede averiguar a partir de una encuesta realizada por la Delegación de Régimen Interior y Servicios Municipales de Barcelona en junio-julio de 1973. La respuesta de los taxistas la resumimos en el recuadro siguiente:

- N.º total de licencias: 7.815
- N.º total de respuestas: 7.171 (91,8% de los titulares)
- Conductores titulares: 3.407 (47,5% de las respuestas)
- Conductores no titulares: 3.764 (52,5% de las respuestas)

a) familiares de los titulares: 451 (6,3%)
b) asalariados: 2.011 (28,0%) 52,5%
c) arrendatarios: 1.302 (18,2%)

Estos datos nos indican una evolución de la industria respecto al año 1955, cuando el 60% de los profesionales eran titulares de la licencia; ahora los porcentajes de asalariados y de arrendatarios ha aumentado, y el porcentaje de taxistas no titulares es superior al de los autónomos.

La estructura empresarial del sector, según un estudio de septiembre de 1975, cuando había un total de 9.350 licencias efectivas, era la siguiente:

tipo de empresa	n.º de licencias por empresa	n.º empresas	% empresas	% licencias
autopatrones	1	6.346	86,2	67,9
"flotas"	2	800	13,8	32,1
	3 a 5	182		
	6 a 10	19		
	11 a 20	12		
	30	1		

Fuentes: *Organización Sindica.* "Informe de la industria del taxi de Barcelona". IX-1975.

La empresa individual del autopatrón o del titular autónomo es claramente mayoritaria y controla 2/3 partes de las licencias, pero lo más significativo es la consolidación y expansión de las "flotas" en relación al año 1955, cuando éstas eran solamente el 7,3% del total de empresas, y controlaban el 23,4% de las licencias. La tendencia se inclinó hacia la concentración empresarial en los últimos veinte años, durante los cuales surgieron empresas o sociedades bastante importantes, puesto que 13 flotas tenían más de 10 taxis.

El conflicto entre patronos y dependientes –tanto asalariados como arrendatarios– era ayudado por la falta de regulación contractual. Esto sucedió en una revisión de taxis que convocó, a título extraordinario, el municipio en el año 1973. Hubo casos en que el propietario del taxi y de la licencia hizo desaparecer el vehículo, sin informar con anterioridad al dependiente.

El conflicto entre propietarios y dependientes se había generalizado. Eduardo Tarragona, procurador familiar para la provincia, hizo llegar al Gobierno varios agravios sobre *"Enfrentamientos entre arrendadores y arrendatarios de licencias de taxi"* y *"Coacciones a los taxistas arrendatarios de licencias de taxi"*. Otro agravio, cursado el día 28 de junio, pedía la *"destitución del concejal del Ayuntamiento de Barcelona, que es al mismo tiempo presidente de la Cooperativa del Taxi, por incompatibilidad entre ambos cargos"*. El hombre a quien se hace referencia no es otro que *José M.ª Tormo Magrans.* Tormo, viendo que la situación se endurecía, renunció al cargo de presidente de la *Cooperativa de la Industria del Taxi*, pero conservó la plaza de concejal, y también la de presidente del *Sindicato Nacional del Subgrupo de Auto-Taxis.*

CAMBIO EN LA ALCALDIA

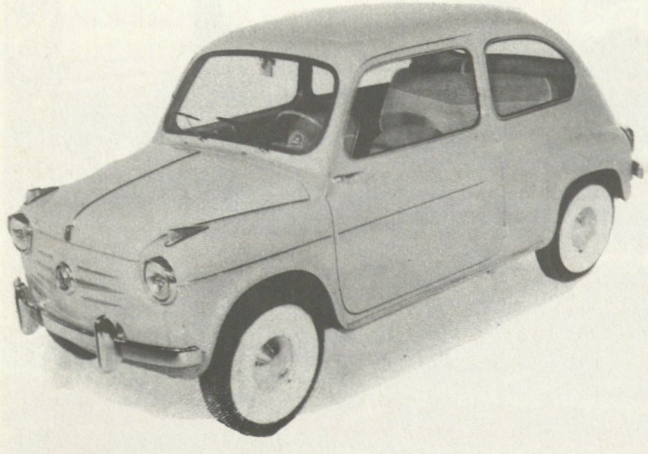
Por esas fechas, el 17 de mayo de 1973, el alcalde José M. de Porcioles era substituido por Enrique Masó Vázquez. La nueva administración municipal se preocupó más por la problemática de los taxis, pero los arrendatarios y los asalariados ya se habían organizado y contaban con asesoramiento jurídico (el veterano abogado comunista Josep Soler Barberà) para hacer valer sus derechos.

Las negociaciones con el municipio y el enfrentamiento judicial con el equipo jurídico de la Cooperativa, que asumía la representación de los propietarios y arrendadores de licencias, se alargaron durante los años 1973 y 1974, ya que los reglamentos y su interpretación eran propicios a la confusión. Un momento especialmente duro se produjo en vísperas de Navidad del mismo año, cuando los abogados de la CIT presentaron unas 400 demandas judiciales contra los taxistas que tenían contratos de arrendamiento. El conflicto se solucionó cuando el Ayuntamiento admitió la concesión de 1693 nuevas licencias, a comienzos de enero de 1975, cantidad que se consideró excesiva desde los medios de los arrendatarios, puesto que solamente había unos 900 dependientes con más de cinco años de antigüedad. Las acciones emprendidas terminaron con un relativo fracaso, ya que se incrementó

exageradamente el número de licencias –llegaban a las 10.000– y no se había conseguido el saneamiento que hubiese propiciado una mayor profesionalización de los titulares e incluso de toda la industria del taxi.

Ese movimiento reivindicativo hizo tambalear toda la estructura asociativa del mundo del taxi, que una vez más, se debatía entre cooperativismo o "sindicalismo". La CIT se encontraba en plena decadencia y además estalló un conflicto interno para su control. El primer acto del conflicto tuvo lugar en la asamblea ordinaria del Subgrupo Sindical de ese mismo año. A las elecciones de presidente –las últimas– se presentaron tres candidaturas: la oficialista de *Rafael Solano* –presidente de la CIT, apoyada por Tormo, presidente nacional del Subgrupo– y dos opositoras, encabezadas por *Juan Bernabeu* y *Marcelino Barriendos.* Venció Solano, favorecido por la desunión de los grupos opositores. En la primavera de 1976, en la Asamblea ordinaria de la CIT celebrada en el pabellón del Picadero, la oposición consiguió el cese de la Junta directiva y la formación de una comisión gestora provisional, que no disimuló el vacío de poder en la dirección de la Cooperativa. Pocos mess después, en una nueva asamblea para elegir la Junta Directiva de la CIT, celebrada en el Palacio de los Deportes, la oposición organizó un gran alboroto que terminó con la intervención de la policía que arrestó a *Juan Bernabeu* y a *Ignacio Cuevas. Solano* se mantuvo como presidente, pero la situación de la cooperativa era cada vez más delicada.







HACIA LOS NUEVOS SINDICATOS

Por otra parte, la *Unión de Industriales Taxistas* había renovado los estatutos en setiembre de 1974, y se volvió a constituir con el nombre de *Cooperativa Condal.* Antonio Pinín, el hombre fuerte, decidió dejar la presidencia a Luciano Ortega, quien poco a poco consiguió estabilizar la Condal, además de permitir la reunión de hombres de carácter progresista del mundo del taxi. Pero los postulados cooperativistas fueron contestados por una mayor tendencia de los taxistas a integrarse en sindicatos políticos, como Comisiones Obreras (CCOO), la Unión General de Trabajadores (UGT) o la Confederación Nacional del Trabajo (CNT), que ahora operaban semiclandestinamente y atraían a la mayoría de los asalariados. Un grupo de autónomos, estrechamente vinculados a las reivindicaciones de 1973/74, crearon las primeras bases del que sería el Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Catalunya (STATC), cuyos líderes principales eran Marcelino Barriendos y Miguel Tomás Romero.

En los años 1975 y 1976, las luchas y reivindicaciones del sector del taxi se integraron en el proceso democratizador que, gradualmente, fue transportando el país del franquismo hacia la transición. El gobierno de *Adolfo Suárez* en Madrid y el nuevo alcalde de Barcelona *José M. Socias Humbert,* quien substituyó a *Joaquín Viola Sauret* el día 6 de diciembre de 1976, conformaron un tipo de administración más abierta al diálogo. La industria del taxi barcelonesa más desunida que nunca, seguirá buscando la solución a sus conflictos en esos nuevos interlocutores.





Barcelona apuesta por el Transporte Público



Los transportes públicos son la forma más rápida y cómoda de desplazarse por la ciudad. La forma de llegar a todas partes sin otra preocupación que fijarse en la estación o la parada de destino. Sin problemas de aparcamiento, de conducción, de atascos: los transportes públicos llevan a los barceloneses al trabajo, a comprar o a divertirse, de la manera más confortable y económica.

Por eso Barcelona apuesta por el Transporte Público, realizando importantes inversiones para mejorarlo y modernizarlo (más de 30.000 millones de pesetas desde finales de 1985), e incorporando las nuevas tecnologías al servicio de sus usuarios.

Sin duda, apostar por los transportes públicos es apostar por el futuro de la ciudad.

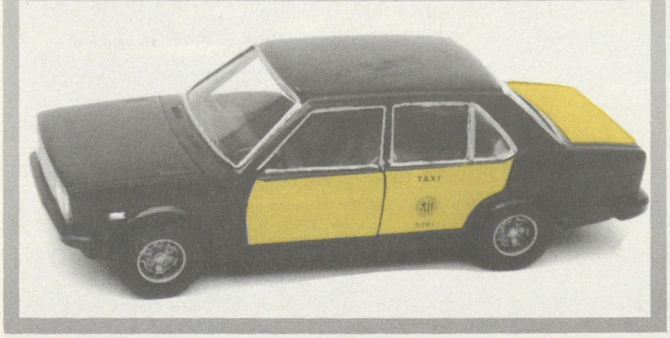
Cuando tenga que desplazarse piense que en Barcelona, los transportes públicos le ofrecen la mejor forma de viajar.

Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport

Ajuntament de Barcelona

TMB

El servicio de taxi de la Corporación Metropolitana de Barcelona (1977-87)



El crecimiento urbanístico de Barcelona y sus cercanías durante los años sesenta y setenta, configuró un nuevo paisaje: la aglomeración metropolitana. Los límites administrativos de Barcelona se confundían con los de los municipios de su alrededor, como *l'Hospitalet, Cornellá, Esplugues, Santa Coloma de Gramenet* o *Sant Adrià del Besós.* El hecho metropolitano era una realidad y las autoridades tenían que tomar medidas para ordenar y reglamentar las relaciones de dichos municipios con intereses y problemas tan similares como la propia unidad urbanística. En ese contexto, el decreto-ley del 24 de agosto de 1974 constituía la *Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona,* el origen de la que poco después será la *Corporación Metropolitana de Barcelona* (CMB), con amplios poderes decisorios sobre los principales servicios públicos –agua, transporte, carreteras, urbanismo, etc.– de los 27 municipios asociados.

Entre los diferentes servicios que la CMB va asimilando progresivamente, el servicio de taxi es de los más representativos. De hecho, la integración metropolitana del servicio de taxi es anterior a la formación de la Entidad en el año 1974, ya que en 1961 los Ayuntamientos de Barcelona y de l'Hospitalet de Llobregat habían firmado un convenio que unificaba los taxis de una y otra población. Diez años más tarde, entre 1970 y 1971, se firmaban nuevos acuerdos entre aquellos Ayuntamientos y los de *Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Adrià de Besós* y *Santa Coloma de Gramenet,* con el fin de unificar, igualmente, los taxis en toda aquella zona. De forma espontánea surgía la base de un servicio de taxis metropolitanos que en el año 1977, con la constitución de la CMB, se confirma y amplía por lo que se refiere a su radio de acción, hasta 27 municipios. La constitución legal de ese servicio se fundamenta en el *Reglamento Metropolitano del Taxi.*

En general, todos los taxistas de la zona metropolitana miraron con buenos ojos esa extensión territorial del servicio, que ofrecía mayores posibilidades de negocios, excepto los taxistas del Prat de Llobregat que, hasta entonces, disponían, con carácter de monopolio, de los servicios de parada en el aeropuerto.

La transferencia del servicio de taxi entre el Ayuntamiento y la CMB se completó en los meses de febrero y marzo de 1973, y fue facilitada por el interés del alcalde *José M. Socias Humbert* quien, a lo largo de todo el proceso, se identificó con la problemática taxista. La *Unidad Operativa del Taxi* quedó incluida en los *Servicios de Transportes de la CMB* y desde un principio definió el taxi como un *"servicio privado de interés público"*. En el año 1980 se decidió formar un *Consejo del Taxi* para facilitar las negociaciones entre las diversas partes. Unos años más tarde, una *Comisión de Seguimiento* sustituyó al *Consejo del Taxi.* Gradualmente, el Servicio del Taxi de la CMB ha ido adquiriendo una coherencia interna, y también ha logrado que el sector del taxi barcelonés encuentre un período de normalidad como servicio urbano y metropolitano.

Mientras la CMB asumía la administración del sector del taxi, éste se hallaba inmerso en la mayor desunión desde los tiempos de la David, S.A. La lucha por el control del sector se centraba en la Cooperativa de la Industria del Taxi (CIT) que se encontró con un vacío de poder durante 1976, al no poderse constituir legalmente la Junta Directiva. Paralelamente, en septiembre, un grupo de trabajadores autónomos del taxi barcelonés dirigieron una carta a Don Juan Carlos I, Rey de España, con un total de 15 reivindicaciones; entre ellas, la Seguridad Social en régimen especial, la reducción de los precios de los combustibles y soluciones a la instalación del butano en los taxis, más paradas con teléfono y derecho a circular por las zonas, carriles y virajes reservados al servicio público. Asimismo, se pedía la revisión de todos los expedientes de la adjudicación de las últimas 1.700 licencias, y elecciones libres en el Ayuntamiento, Agrupación Sindical y Cooperativa del Gremio. Dicho pliego de reivindicaciones, que resumía los principales problemas y aspiraciones de los taxistas autónomos de la ciudad, sirvió de plataforma para la creación de un nuevo sindicato: el *Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi en Cataluña (STATC),* el cual en mayo de 1977 aprobaba sus estatutos y se constituía legalmente.



AÑOS DE CONFLICTIVIDAD

La primera mitad del año 1977 fue de gran conflictividad en el sector taxista: la Cooperativa se encontraba con graves problemas financieros y en peligro de embargo, ya que arrastraba una deuda de 2.700.000 ptas.; los taxistas del Prat protestaban contra la CMB por la cuestión del aeropuerto, y finalmente, desde los antiguos Sindicatos verticales Tormo preparaba una reconversión a nivel nacional de los antiguos sindicatos franquistas del taxi, lo que da lugar a la aparición de la Agrupación Sindical Provincial de Auto-Taxis, y de la Gremial del Taxi. Entretanto, el rumor de una huelga de Auto-Taxis se extendía por la ciudad. Con esas perspectivas, el 31 de mayo se celebró una asamblea en el local de Sindicatos, en la cual el STATC exige a la CIT la publicación de los balances económicos desde 1972. Los sectores de la patronal deciden convocar una huelga indefinida para el día siguiente. Tanto la STATC como los sindicatos democráticos –CCOO, UGT y CNT– denunciaron dicha huelga porque, aparentemente, su única finalidad era pedir el aumento de las tarifas, lo que podía lograrse por medio de otros sistemas. La huelga, se inició el día 1 y duró hasta el 8 de junio, cuando la STATC, CCOO, UGT y CNT se vieron con fuerzas para romperla y decidieron volver al trabajo. Las pérdidas por esos días de paro se calcularon en unos 300 millones de pesetas.

En agosto, un nuevo sindicato de taxistas presentaba los estatutos, la *Asociación Barcelonesa de Empresarios y Auto Patronos Taxistas* (ABEAT), que dirigían *Cascolluela* y *Carlos Brillas.* El nuevo Sindicato se definió como de "horizonte socialista y opuesto al sindicato vertical". Poco después, la publicación del Reglamento metropolitano en el BOE levantó muchas protestas y un grupo de taxistas de Barcelona y del Prat pidieron la dimisión de *Socias Humbert* como alcalde de Barcelona y presidente de la CMB. *Socias,* ex dirigente de los antiguos sindicatos verticales de Barcelona, jugó un papel decisivo en la delicada operación de desmontar el sindicato vertical.

Las elecciones para la Junta directiva de la CIT fueron el punto culminante de la transición del sector taxista hacia la democracia. Estas se celebraron el día 8 de noviembre de 1977 en un clima de gran expectación, puesto que cerca de 2.000 taxistas se presentaron a la asamblea. El ambiente se había caldeado desde la calle durante los últimos días porque las tres candidaturas que se presentaban habían hecho campaña electoral; éstas eran las de *Mediavilla y Rafael Solano,* de *Juan Bernabeu, apoyada por Carlos Brillas* y, por lo tanto, por otros sectores tradicionales vinculados a la Gremial del Taxi, y finalmente, una candidatura de oposición unitaria encabezada por *Ignacio Cuevas,* pero con el apoyo de algunos sindicatos, entre los que destaca el STATC. Los comicios fueron ganados por Cuevas y el STATC al conseguir unos 780 votos, pocos más que la candidatura que apadrinaba Solano, de cariz progresista, convirtiéndose *Ignacio Cuevas* en el nuevo presidente de la Cooperativa.

PRIMER CONGRESO DEL STATC

Pocos días después, el 12 de noviembre, el STATC iniciaba el primer Congreso, con la asistencia de unos 700 afiliados, entre los cuales había delegados de varias ciudades catalanas. Se informó oficialmente que el número total de afiliados con la cuota abonada era 1.156, y se eligió a *Miguel Tomás Romero* nuevo secretario general del sindicato, en sustitución de *Marcelino Barriendos.* La estabilización del STATC concidió con la aparición de una nueva asociación, el *Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona* (STAB) formado por *Dionisio Gracia* que ayudó a fraccionar todavía más a los profesionales del taxi. Por dichas fechas volvía a funcionar un servicio telefónico, el de *Radio-Taxi* de Barcelona.

Por su parte, la *Cooperativa de la Industria del Taxi* iniciaba, bajo la gestión de Cuevas y el control de STATC, un saneamiento económico que la enfrentó al pago de elevadas deudas. Las finanzas de la CIT, en

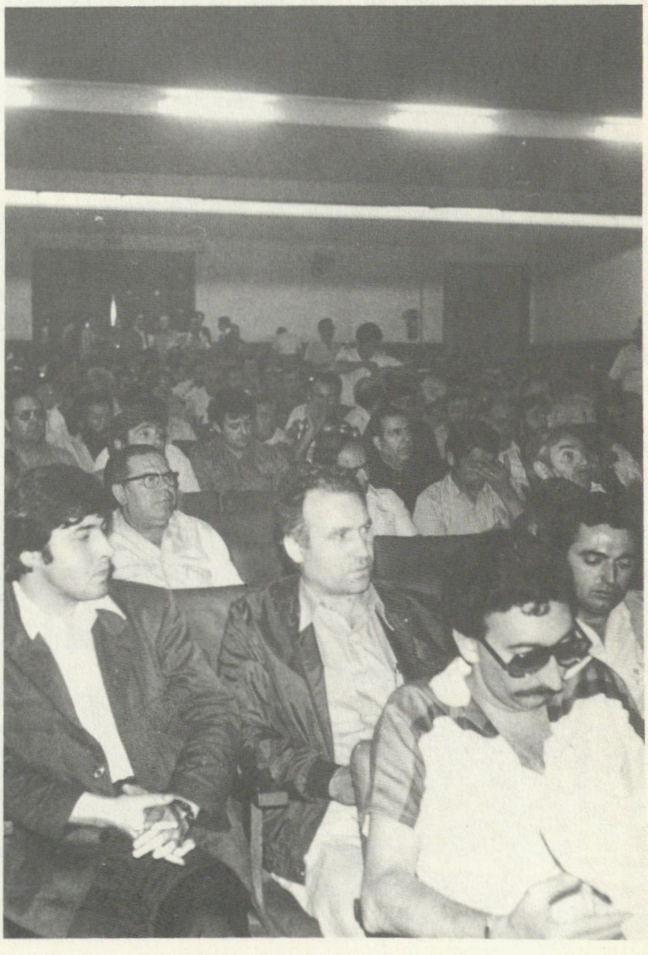
otros tiempos tan expansivas, ahora se encontraban en estado ruinoso. En abril de 1978, la CIT recuperó el servicio telefónico –conocido como Radio teléfono–, y en el verano, junto con STATC, apoyó una amplia movilización de los taxistas de toda España para negociar la redacción de un nuevo Reglamento Nacional del Taxi que preparaba *Rodolfo Martín Villa*, ministro del Interior. En Madrid se formó la *Confederación General de los Trabajadores Autónomos del Taxi* (CGTAT) que dirigían *Luís Fernández de los Santos* y *Miguel Tomás*. Martín Villa accedió a formar una Comisión mixta para discutir los artículos más conflictivos. La patronal barcelonesa, agrupada en la Junta de Grupos –con representantes de la Gremial Patronal, la UITB, Cooperativa Condal, la ABEAT, el STAB y la Gremial del Taxi– se opuso desde el principio al nuevo Reglamento Nacional y no quiso participar en las negociaciones.

BAJO NIVEL DE AFILIACION SINDICAL

En el mes de septiembre de 1978, las relaciones entre la CIT y el STATC se terminan bruscamente ante la negativa de Ignacio Cuevas a efectuar una auditoria de la situación económica de la entidad. Unos meses más tarde, en diciembre, se firmaba un decreto municipal para controlar la transferencia y la especulación de las licencias, lo que sentó mal a la Junta de Grupos. Estos convocaron una asamblea el día 20 de diciembre para estudiar la situación, pero la desunión de los taxistas barceloneses era bien evidente. También empezaba a preocupar ahora el bajo nivel de afiliación de los profesionales: a pesar de existir tantos sindicatos y de sectores tan diferentes, apenas representaban el 20% de los taxistas de la ciudad.

El *Reglamento Nacional* fue aprobado por Real Decreto el día 16 de marzo de 1979. Pero la CGTAT no había conseguido hacer valer su propuesta sobre la seguridad social y la jubilación de los taxistas y, como medida de presión, convocó una huelga a nivel nacional para el 15 de abril de 1979, que coincidía con el último día de las vacaciones de Semana Santa. El paro de los taxistas fue prácticamente total en toda España, excepto en Barcelona, donde la Junta de Grupos no lo apoyó y recomendó a los taxistas que trabajaran. Esa huelga convocada por STATC, las sindicales CCOO, UGT y CNT en Barcelona, fue contestada por otra el día 14 de mayo por la Junta de Grupos que, como la anterior, no registró la suspensión total del servicio.

A principios de enero de 1980, el sector taxista nuevamente se encontró con problemas ante un fuerte incremento de los precios de los carburantes, sin previo aviso del gobierno. Así, el día 9 de enero la CGTAT convocó una huelga a nivel estatal, que fue seguida por la gran mayoría de los profesionales. Su objetivo fue instar el gobierno a negociar varios puntos



primordiales: subvención de los carburantes; homologación de un prototipo de vehículo para taxi, libre de aranceles; seguridad social plena; créditos oficiales a la hora de renovar la herramienta de trabajo; contingentación de licencias a nivel municipal. El día 11, después de una carga de la policía sobre una manifestación de varios miles de taxistas, fueron detenidas trece personas, entre ellas el mismo *Tomás.* La huelga no terminó hasta al cabo de seis días, cuando se dejaron en libertad a los detenidos, a quienes se les impuso una multa de medio millón de pesetas. Al fía siguiente, 15 de enero, *Luís Fernández de los Santos* dimitía como presidente de la CGTAT, y *Miguel Tomás* accedía a la dirección de la Confederación.

La huelga sirvió, entre otras cosas, para exponer ante la opinión pública la precaria situación de los taxistas. En el último año los costos de explotación habían aumentado en un 24%, situación que agravaba el incremento de los precios de los carburantes. La CMB, sensibilizándose con los problemas del taxi, anunció que estudiaría medidas que favorecieran una mayor productividad, pero también advirtió que era indispensable una mayor disciplina por parte de los taxistas. Poco después, el día 14 de abril, se constituía una nueva entidad taxista: *Industriales Taxistas Unidos de Cataluña* (ITUC) formada a partir de la fusión del *Gremio Industrial Taxista* y de la *Gremial del Taxi.* Su presidente era *Pedro Martínez* y el vicepresidente *Ignacio Cuevas.* También en esas fechas, entre el 20 y el 27 de abril, se celebró el *II Congreso del STATC*, que significó la consagración del sindicato como principal fuerza sindical a nivel de Cataluña.

NACE EL CONSEJO DEL TAXI

La incidencia del Servicio del Taxi de la CMB sobre el sector se incrementa gradualmente y es especialmente notable en las cuestiones puramente técnicas. Hay que detacar que en junio de 1980 se inicia una nueva señalización de las paradas –líneas en diagonal de color amarillo pintadas sobre el asfalto– y, por otra parte, en julio se aprueba un nuevo aumento de las tarifas de un 20%. En el mes de septiembre, el servicio del Taxi emprende una campaña publicitaria para mejorar la imagen del taxi y la relación entre



los taxistas y los usuarios; al mismo tiempo, se anuncia la creación del Consejo del Taxi, un órgano consultivo que agrupa a administradores, entidades y otras instituciones. El Consejo del Taxi se constituye definitivamente el día 15 de octubre, con la presencia del presidente de la CMB *Narcís Serra i Serra.* Lo integraron representantes de la administración, de los sindicatos, de la patronal, del STATC, de las Asociaciones de Vecinos (FAVB) y de la Organización de Consumidores (OCUC). Entre los objetos inmediatos, se propuso una revisión de los Reglamentos Metropolitanos del Taxi.

A mediados del año 1981, se empieza a hablar de la instalación de módulos luminosos conectados al taxímetro, a cargo de la CMB, que se gastará un total de 65 millones de pesetas en la operación. La colocación de los módulos se inicia en el mes de octubre y en enero de 1982 todos los taxis tendrán que llevar dicho accesorio, que es indispensable para garantizar la correcta aplicación de la tarifa. La cuestión se hace rápidamente polémica entre los taxistas, que se encontrarán sujetos a un control mucho más riguroso tanto por parte de la CMB, como por la guardia urbana y los usuarios, que pueden controlar fácilmente cualquier fraude en la aplicación de la tarifa. Los sindicatos y las entidades discuten sobre si es conveniente colocar el módulo fuera o dentro del vehículo –donde la guardia urbana no los podía controlar–. La CMB, apoyada por STATC y otros sindicatos, se mantiene firme en la instalación exterior del módulo, y en el calendario establecido. Así, hacia el mes de diciembre se observan taxis en el nuevo accesorio; pero la oposición al módulo persiste y se producen pequeños incidentes entre taxistas. Esa oposición toma un cariz más duro el día 22 de diciembre, cuando son incendiados intencionadamente los locales de la Cooperativa de Trabajadores Autónomos del Taxi (CTAT) –dependiente de STATC– en la calle Llull.



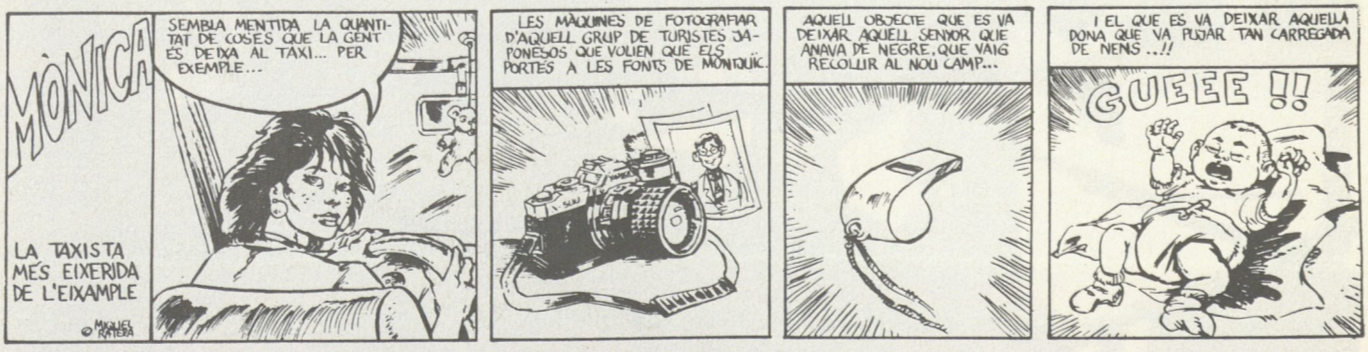


LA "GUERRA DE LOS MODULOS"

La "guerra de los módulos", como la define la prensa barcelonesa, que dedica numerosas editoriales y artículos de fondo al tema, registra nuevos episodios en los primeros días de enero de 1982, cuando son atacados los taxis que llevaban el módulo instalado. El día 19 se produce una movilización de unos 120 taxistas en el aeropuerto, ante la presencia de unos inspectores metropolitanos, y deciden formar una caravana de taxis hacia el centro de la ciudad, en concreto hasta los locales de la CMB en la plaza Lesseps. Al día siguiente hay una manifestación pacífica de taxistas convocados por STATC, a favor de los módulos y la CMB anuncia sanciones contra los participantes en el alboroto del día anterior. Esta iniciativa también es seguida por la sindical UGT que sanciona a 5 taxistas afiliados que participaron en el disturbio. El último acto de oposición a los módulos se produce el día 2 de enero, cuando unos delincuentes conducen a un taxista hasta la urbanización "Can Julià", cerca del Vendrell, y allí queman el taxi que, naturalmente, llevaba el módulo reglamentario. Pocos días después se facilitaba un taxi nuevo al profesional atacado y la CMB anunciaba con firmeza y convicción la obligatoriedad de todos los taxis de llevar el conflictivo accesorio.

La proximidad del Mundial de Fútbol de 1982, con varios partidos en Barcelona y las posibilidades de importantes recaudaciones, influyeron decisivamente para que toda la flota taxista de la ciudad instalase definitivamente el módulo luminoso, cuestión que para la CMB era clave en el cambio de imagen del taxi. En setiembre del mismo año,la CMB inauguraba unas nuevas instalaciones en la Zona Franca para la revisión del vehículo, con la novedad de que ahora era posible pasar las revisiones metropolitanas y de industria –dependiente de la Generalitat– conjuntamente. También se aprovechaba la revisión para hacer el precintado de los taxímetros y para pintar las calcas reglamentarias.

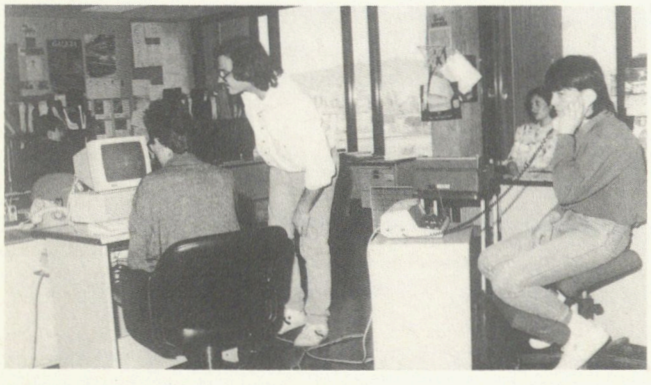




LA INDUSTRIA DEL TAXI HACIA EL FUTURO

Los días 1, 2 y 3 de diciembre de 1983 se celebran en el Palacio de Congresos las primeras Jornadas del Taxi, bajo la consigna *"la industria del taxi hacia el futuro"*. Participaban representantes de la administración –entre ellos el alcalde de Barcelona y presidente de la CMB, Pasqual Maragall–, de las entidades taxistas de la ciudad y de sectores del taxi de otras ciudades, tanto españolas como europeas. Entre los temas tratados hay que mencionar la constatación del número excesivo de licencias en Barcelona y el propósito de la Corporació Metropolitana de crear un fondo económico para comprar y amortizar los títulos en venta. También se incidió en temas como la profesionalización del sector, la necesidad de formar cooperativas para fomentar el asociacionismo, o la cuestión de la seguridad social, entre los temas laborales. A nivel más técnico, se comentó la posibilidad de unificar los modelos de vehículos en un solo prototipo de taxi, y las ventajas de utilizar el GLP como combustible. Las Jornadas del Taxi demostraron que todavía existían muchos problemas pendientes de solución en el sector, pero también que éste se tenía que normalizar y se encaminaba hacia una mayor estabilidad.

Durante el año 1984 empezaron a funcionar los centros de revisión de Sant Just Desvern y de Badalona que, a partir del año siguiente, substituyeron definitivamente el ubicado en la Zona Franca. También se decidió el reemplazo del Consejo del Taxi por una Comisión de Seguimiento constituida por las mismas partes, y que la CMB consultaba cuando había motivos concretos. Una de las primeras cuestiones que abordó dicha comisión fue la implantación, con carácter experimental, de las dos fiestas semanales, una en día laborable y la otra a escoger entre sábado y domingo, que se harían siguiendo un turno riguroso. La buena acogida de dicha innovación, que reducía el número de vehículos circulando y permitía aumentar la recaudación de los taxistas en un 6,5% de promedio, permitió establecer definitivamente la citada norma durante el año 1985.



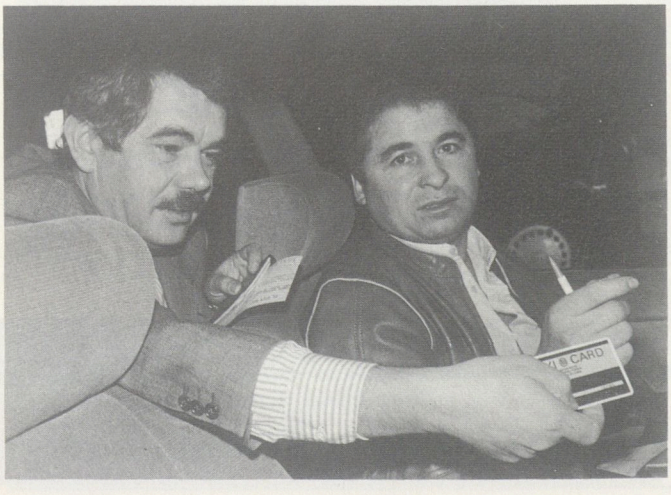




UN PERIODO DE ESTABILIDAD

En los últimos años el taxi vive un período de estabilidad, a pesar de los condicionamientos económicos y la propia estructura interna no permitan definirlo como un sector especialmente rentable. El aumento de la oferta de servicios públicos colectivos –con la prolongación de varias líneas de metro– también ha restringido sensiblemente la demanda de taxis que, aún así, se consolida como un servicio con características propias. Entre las últimas novedades, impulsadas desde la administración, hay que reseñar la introducción del IVA el mes de enero de 1986 y la instalación de teléfonos en las paradas. La nominación de Barcelona como ciudad olímpica, en setiembre, abre nuevas posibilidades a la industria. En enero de 1987 se aprobaba la tarifa mínima de 200 ptas., en febrero se inauguraba la escuela de formación taxista, con clases especiales de inglés y de turismo, y en el mes de junio se introducía la Taxi-Card, con la cual los usuarios pueden pagar el importe de una carrera con una tarjeta de crédito.





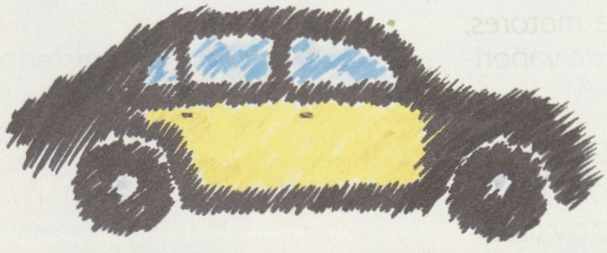


AGRADECIMIENTOS

Josep M.ª Pérez Arias
Miquel Tomàs (STATC)

FOTOGRAFIAS

Archivo particular de Josep M.ª Pérez Arias
Centre d'Estudis d'Història Contemporània (Biblioteca Figueras)
Archivo STATC
Archivo de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona
Archivo de la Entitat Metropolitana del Transport



LOS GLP EN LA AUTOMOCION

Los comienzos

Desde que el hombre descubrió la rueda, 4.000 años a.d.C., como medio de facilitar el desplazamiento de cargas pesadas, surgió el permanente problema del uso de la energía más conveniente para conseguir mover los vehículos equipados con este revolucionario invento.

Primero por la energía humana, después la tracción animal, hasta que los motores térmicos demuestran su utilidad como medio de aportar la energía mecánica necesaria para estos fines.

Nicolás Joseph Cugnot en 1765 que construye su "Fardior" o vehículo a vapor, seguidos por Pagani (1830), Bordino (1854) y otros muchos que con diferente éxito construyeron vehículos en que el carbón era la fuente de energía primaria que conseguiría el "milagro" de que un vehículo con ruedas se moviera transportando una carga.

En 1857 los italianos Barsanti y Matenci construyen el primer motor de combustión interna a gas. Posteriormente Dainder en 1886 construye un vehículo movido por un motor de dos tiempos a petróleo y Otto en 1877 descubre el ciclo de cuatro tiempos decisivo en el desarrollo de los motores de combustión interna que usaban derivados del petróleo como fuente de energía para hacer funcionar estos motores.

En 1897 Rudolf Diesel anuncia los principios del motor cuyo ciclo lleva su nombre y que permite el uso de aceites ligeros como combustible.

Los combustibles

Los motores térmicos son ingenios que transforman la energía térmica de un combustible en energía mecánica. El primer motor de combustión externa, la máquina de vapor, usaba la leña y el carbón como fuente primaria de energía que alcanzó gran desarrollo en locomotoras para ferrocarriles pero pronto mostró sus limitaciones en vehículos automóviles en los que las cargas pasivas debían ser mínimas y la manipulación sencilla. Esto terminó por hacer desaparecer al carbón como combustible para la automoción en vehículos ligeros.

El gas de hulla era un combustible idóneo para mover motores de combustión interna tanto es así que fué el primer combustible empleado en estos motores. Las dificultades de almacenar una cantidad razonable de energía impidieron que este principio energético se desarrollara en sus inicios reiniciándolo su aplicación al generalizarse el uso de los gases licuados del petrólego (G.L.P.). El petróleo y, posteriormente la gasolina, que permiten transportar gran cantidad de energía con un peso relativamente pequeño, fué el tipo de carburantes que permitieron el desarrollo de este tipo de motores, por el procedimiento de vaporizarlo.

Los aceites ligeros (gasóleo A) fueron usados en motores ciclo Diesel especialmente en motores pesados aunque actualmente se ha generalizado su consumo en motores ligeros para turismos.

Como ya se sabía, el gas era el combustible idóneo para motores de cuatro tiempos ciclo Otto. La posibilidad de usar gases licuados derivados de la destilación del petróleo (GLP) en fase líquida permitía, igual que la gasolina, almacenar gran cantidad de energía en un volumen reducido y en recipientes sin grandes complicaciones, permitiendo su uso masivo aportando las ventajas adicionales de este tipo de combustible (no contaminantes, no oxidantes de aceites, etc.)

Los inicios del GLP en la automoción

Por razones fiscales el Ministerio de Hacienda limita el uso de los GLP a tres tipos de vehículos concretos.

a) Carretillas elevadoras.
b) Pruebas de motores en fábricas de vehículos.
c) Vehículos matriculados como servicio público en uso retribuido de mercancías o personas.

Paralelamente el Ministerio de Industria en O.M. del 6-2-1961 (B.O.E. del 24-3-61) dicta normas para la instalación de equipos en motores de vehículos automóviles, iniciándose su acoplamiento en los taxis de España usando botellas de 15 kg de contenido neto como

almacenamiento de este carburante y cuyos recambios eran distribuidos en determinas estaciones de servicio de combustibles líquidos de forma que los usuarios tenían fácil acceso a los cambios de botellas.

Las alternativas de los industriales del taxi eran dos: sustituir el motor original de gasolina por uno diesel (Matacas, Barreiros, Perkins, etc.) o instalar un equipo a GLP en los motores originales de gasolina.

En estos inicios, los motores diesel no estaban lo suficientemente desarrollados para su uso en turismos. Eran pesados, ruidosos y con alto índice de vibraciones. Unido ésto a un costo de la sustitución por el motor de gasolina que triplicaba el de la instalación de un equipo a GLP, la demanda por el uso del GLP fue espectacular, habida cuenta de un costo del combustible que era ligeramente inferior al del gasoil, contado en pesetas por kilómetro.

La época intermedia

Consideramos esta etapa, de forma aproximada, la década comprendida entre 1975 y 1985. Durante este período de tiempo dos hechos importantes incidieron en la voluntad de los industriales del taxi a la hora de optar por gasoil (gasóleo A en la actualidad).

1.º.– Presiones oficiales obligaron a retirar, el suministro de botellas de las estaciones de servicio, lo que obligó a la Empresa distribuidora, entonces Butano, S.A., a usar para estos fines los almacenes de los Distribuidores de butano envasado, peor ubicados y menos numerosos que las mencionadas estaciones, empeorando considerablemente el servicio.

2.º.– Las firmas fabricantes de vehículos iniciaron una etapa en la que suministraban los vehículos con motor diesel ya equipado, a la sazón más desarrollados en cuanto a vibraciones, nivel de ruidos y consumos aunque en detrimento de la duración del motor.

Especialmente por razones del servicio, la demanda del uso del GLP disminuyó a favor del uso de gasóleo A que se puede repostar en cualquier de las múltiples "gasolineras" que se encontraban en sus trayectos.

Durante esta época, en países como Italia, Holanda y Alemania, se generailza el uso de GLP en turismos, pero usando vehículos con depósito fijo, lo que influyó en la opinión de los industriales del taxi en España a favor de este sistema de indudables ventajas sobre el uso de botellas.

También en esta época, se inician las investigaciones con tecnología de Butano, S.A. tendente al uso de GLP en autobuses urbanos, culminando con la adopción de este combustible y en período de prueba, de tres autobuses en Barcelona, dos en Zaragoza y uno en Palma de Mallorca.

La época actual

A partir de 1984, Butano, S.A., ahora Repsol Butano, S.A., inicia planes para la implantación de estaciones gasauto para abastecer vehículos con depósito fijo, cuyo resultado fue la instalación de las primeras en Zaragoza y Madrid en Julio y Septiembre de 1986 y otras tres en Palma, Valencia y Barcelona en 1988 y en Huelva en 1989 y surtidores en factorías de Repsol Butano.

La posibilidad de este servicio unido a la oferta de equipos para GLP, más eficaces y sofisticados, que permiten usar este carburante incluso en motores a inyección, hace que la demanda vuelva a inclinarse hacia el uso de los GLP en aquellas localidades donde existe esta posibilidad de suministro, pese a que el servicio no está lo diversificado que cabría esperar y que Repsol Butano está acometiendo. En algunas ciudades esta demanda ha sido espectacular como es el caso de Madrid y Palma de Mallorca.

Paralelamente, en puntos donde la demanda es limitada, en puntos estratégicos "de paso" o en otros en que existen graves dificultades de ubicación, Repsol Butano, S.A. ha instalado surtidores en sus factorías iniciando un suministro que en años próximos será sustituido por estaciones gasauto, mejor dotadas y situadas en lugares más apetecibles por los industriales del gremio del taxi.

Con respecto al uso de GLP en autobuses urbanos se inicia una colaboración entre ENASA y Repsol Butano, S.A. en la que esta última firma desarrolla el uso del GLP en autobuses sustituyendo el gas-oil. También se inician colaboraciones entre el Ministerio de Obras Públicas, la Federación de Municipios, ENASA y Repsol Butano, S.A. fruto de las cuales es el acuerdo de transformación de autobuses para que funcionen a GLP y por lo que, antes de finalizar el presente año 1989, habrá 19 unidades funcionando en Barcelona, Badalona, Valladolid, Palma de Mallorca y Mérida.

Por acuerdo entre las firmas FOCSA, ENASA y REPSOL BUTANO, S.A. se inicia la investigación, por parte de ENASA, de camiones de recogida de basuras a GLP con un menor índice de ruidos y contaminación ambiental.

El futuro

A la vista de la favorable acogida del GLP por los industriales del taxi usado con depósito fijo, Repsol Butano ha realizado un plan gasauto a nivel nacional que culminará con la instalación de una red de estaciones gasauto.

Se instalarán, pues, un total de diecisiete estaciones Gasauto y dieciséis surtidores en las ciudades más importantes de la geografía española.

A partir de 1991 se espera poder realizar renovaciones de flotas de autobuses urbanos con unidades fabricadas originalmente a GLP. Esto es el fruto de una política de la Subdirección de calidad ambiental del MOPU para lo que han colaborado además la Federación de Municipios y Provincias, ENASA y Repsol Butano.

También a partir de 1991 circularán camiones de recogida de residuos urbanos más silenciosos y menos contaminantes merced al uso de GLP como combustible.

Las ventajas

El coste del combustible del GLP y del gas oil es sensiblemente parecido y la posibilidad actual de abastecimiento favorece sin duda a este último. Entonces surge la pregunta de por qué un sector del taxi, cada vez más numeroso, eligen el GLP como carburante para sus vehículos.

El hecho de que los GLP se puedan transportar en fase líquida permite almacenar en poco volumen una gran cantidad de energía sin necesidad de recipientes excesivamente pesados y sin necesidad de técnicas especiales como refrigeración, altas presiones, etc. (La presión del GLP automoción no supera los 3,50 bares a 25 °C).

Su uso en fase gaseosa permite conseguir mezclar combustibles casi estequiométricos (proporción exacta combustible-aire) imposibles de conseguir con combustibles líquidos.

La carencia de azufre y el hecho de que los gases de la combustión no oxiden los lubricantes permiten que éstos no se descompongan y ejerzan su función en perfecto estado durante mucho más tiempo. Las consecuencias son:

- Los cambios de aceite se pueden realizar en períodos mucho mayores que en los combustibles líquidos.
- La duración de los motores puede duplicarse debido a los menores desgastes internos.
- Las vibraciones son menores consiguiendo un menor deterioro de la carrocería y conjuntos no motrices.
- Menos contaminación atmosférica.

Los hechos corroboran estas afirmaciones que por muy fundamentadas que estén carecerían de valor si los consumidores de este combustible, los GLP, no lo hubieran aceptado como idóneo cosa que está sucediendo y que se espera aumente cuando la instalación de surtidores a GLP crezca según los planes ya en marcha.





PUNTOS DONDE SE PUEDE REPOSTAR GLP AUTOMOCION

GASAUTO BARCELONA:
Zona Franca, Calle K.
Tel. (93) 336 44 56

GASAUTO HUELVA:
Avda. Montenegro.
2.° Transversal, n.° 3.
Tel. (955) 26 21 00

GASAUTO MADRID:
M-30 en su confluencia con la
C/. Méndez Alvaro.
Tel. (91) 239 67 67

GASAUTO PALMA DE MALLORCA:
Almacén Butanpalma, S.A. Polígono Son Castelló. C/. Gremio Silleres y Albarderos, 12.
Tel. (971) 29 06 96

GASAUTO VALENCIA:
Probutano, S.L. Polígono Industrial Vara de Cuart. C/. Gremis, 18.
46014 VALENCIA.
Tel. (96) 379 22 00

GASAUTO ZARAGOZA:
Unión Profesional del Automóvil, S.A. Ctra. Castellón, km. 4,9.
Tel. (976) 19 80 66

REPSOL BUTANO - ALGECIRAS
Polígono de Guadarranque
Cruce de Taraguilla
San Roque
Tels. (956) 76 32 58 - 76 32 62

REPSOL BUTANO - ALICANTE:
Ctra. Alicante-Elche, Km. 8,5.
Tel. (965) 20 27 22

REPSOL BUTANO - BARCELONA:
Paseo de Zona Franca. C/. de los Motores, s/n.
Hospitalet de Llobregat. Tels. (93) 332 27 96 - 332 04 91 - 332 72 00

REPSOL BUTANO - CORDOBA:
Ctra. Palma del Río, Km. 5,500.
Tels. (957) 23 40 35 - 23 36 02

REPSOL BUTANO - GRANADA:
Ctra. Madrid, Km. 424,500. Peligros.
Tels. (958) 40 03 11 - 40 03 36

REPSOL BUTANO - LA CORUÑA:
Ctra. de Carballo, km. 4.
Tel. (981) 25 15 50

REPSOL BUTANO - VILLAVERDE (Madrid):
Desvío Ctra. de Andalucía, Km. 12,8 (Madrid).
Tel. (91) 797 12 00

REPSOL BUTANO - MALAGA:
Camino de la Térmica, 113.
Tel. (952) 31 83 00

REPSOL BUTANO - MERIDA
Finca del Prato. Carretera
Presa de Montijo
Tels. (924) 31 06 11 - 31 06 50

REPSOL BUTANO - PALENCIA:
Ctra. Burgos-Portugal, km. 80. Soto de Cerrato.
Tel. (988) 77 34 56

REPSOL BUTANO - SEVILLA:
Ctra. Isla Menor, km. 4. Dos Hermanas.
Tels. (954) 69 28 00 - 69 28 04

REPSOL BUTANO - TARRAGONA:
Ctra. Salou, Km. 0,800.
Tel. (977) 54 10 55

REPSOL BUTANO - VIGO:
Ctra. Vigo-Madrid, Km. 4,500. Mos (Pontevedra). Tel. (986) 27 11 00



Su mejor carrera...
...con gas butano.

Ahorre ahora 30.000 Ptas. Además, la primera carga gratis.

Transforme el motor de su taxi para gas butano. Instale un depósito fijo y ya verá lo que se ahorra.



Cámbiese al gas.

Por su bajo consumo específico, porque consume menos aceite.
Es un sistema más limpio y que da mayor vida al motor.

Cámbiese al depósito fijo.

Es más cómodo y es también la solución más económica y rentable para su taxi.
Su llenado es muy rápido y dispone de elementos de seguridad de gran precisión.

Acuda a un taller especializado.

Allí le instalarán su depósito fijo de gas butano, concertando fecha y hora para el montaje.
Y usted se ahorra 30.000 Ptas. del coste total de la instalación, porque la Entidad Metropolitana del Transporte de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona y Repsol Butano le ponen este importe.
Diríjase a uno de estos talleres especializados que colaboran en la campaña ***Fem un canvi d'aires, Taxi posa't guapo:***

Talleres HPG-José A. Pinín
María Barrientos, 2
08028 Barcelona

Juan Bardina Pujadas
Vila Vall-llebrera, 8
Badalona (Barcelona)

Cooperativa de la Industria del Taxi
Berlín, 4 bis
08028 Barcelona

Cooperativa limitada de trabajadores autónomos del Taxi de Barcelona
Llull, 30 bis
08005 Barcelona

Y haga su mejor carrera con el depósito de gas butano.

Esta acción finaliza el 31 de Julio de 1989.

REPSOL

BUTANO

AMB
Àrea Metropolitana de Barcelona
BIBLIOTECA

BUENOS AIRES.



Aires nuevos corren por Barcelona con el empleo del gas butano-propano en automoción.

Una energía económica por su reducido coste y su bajo consumo específico. Y limpia, porque los gases licuados del petróleo están libres de plomo y otros metales. Apenas contienen azufre, aromáticos y otros productos contaminantes.

Así se contribuye a crear una Barcelona más limpia y cómoda. Y saludable para todos los ciudadanos. Con una moderna flota de taxis sin humos y sin ruidos.

Soplan aires de progreso en Barcelona. Buenos aires con Repsol Butano.

REPSOL

BUTANO