

Els primers vint anys del taxi barceloní.

Tot Barcelona per una pesseta.

M.^a Teresa Sierra

LLICENCIADA EN HISTÒRIA GENERAL I GEOGRAFIA

La història del taxi és molt recent, ja que només es poden comptar uns setanta anys des dels seus inicis fins avui dia, però aquest període ha estat intens, ens trobem amb esdeveniments importants, com l'Exposició Internacional de Barcelona de l'any 1929, la II República i la Guerra Civil. Els primers vint anys de vida del taxi, és a dir, fins a l'acabament de la Guerra Civil, va ser una època de competències entre diverses associacions i els independents. La primera societat de servei que es va crear va ser la *David*, iniciadora de l'autocicle-taxi. Després la van seguir unes altres companyies.



Al principi, cap a l'any 1916, eren pocs els taxis que hi circulaven en comparació amb els cotxes de cavalls

L'any 1928 va ser bo per al taxi, a causa de la proximitat de l'Exposició Internacional de Barcelona el 1929, ja que incrementà el dinamisme de la ciutat.



Els taxis apareixen a Barcelona cap a l'any 1916. Al principi eren pocs els que hi circulaven en comparació amb els cotxes de cavall, i no va ser fins a l'acabament de la Primera Guerra Mundial que n'augmentà el nombre significativament. Amb la pau van començar a arribar els primers cotxes d'origen americà: *Buick*, *Chaulerds*, *Chalme*. També n'hi havia d'origen francès que eren molt luxosos i tenien una doble funció: de nit al servei dels seus propietaris, generalment per anar al Liceu, d'on eren assidus, i de dia, circulaven com a servei públic de taxis.

La casa *David*

En aquells temps la feina era tant de parada com de clientela; era una època reposada i de poca activitat. Les parades es trobaven situades al centre de Barcelona: a la plaça de Catalunya, a la d'Urquinaona, a la de la Universitat... l'únic carrer on s'encotxava fent carrera era la Rambla. L'Ajuntament però, ja cobrava impostos, unes 1.000 pessetes anuals pel dret de parada.

Al cap de poc temps va sorgir una empresa formada per propietaris de cotxes petits, la *David S.A.*, però la mecànica d'aquells cotxes era rudimentària, la transmissió anava per corretges, i eren de línia estrofolària i molt incòmodes. Així i tot, l'Ajuntament els va autoritzar a fer el taxi. Era curiós veure com senyors i senyores mudats entraven en aquells cotxes tan petits. La casa *David*, probablement fou la iniciadora de l'explotació del cotxe petit, l'autocicle-taxi. A més dels cotxes de la casa *David* van sorgir unes altres marques com *Citroën*, *Homs*, *Fiat*, *Mathis*, que van provo-

car una guerra sorda entre els conductors independents propietaris del taxi que portaven i els assalariats de la casa *David*, els quals es varen veure obligats a treure un nou cotxe, el Citroën *Landolet*, anomenat bicicleta, que era comodísim.

A 60 cts/km

L'any 26, treballaven a 60 cts/km i a 4 pessetes l'hora d'espera; els salts del taxímetre anaven a 10 cts. Només els cotxes grans, condemnats a desaparèixer, mantenien una tarifa d'1,25 pessetes el km. Els cotxes de la casa *David* també cobraven a 60 cts/km, però van introduir el sistema del compte corrent; l'usuari pagava amb taló i tenia un mes de crèdit, amb la qual cosa el perjudicat era el conductor que no cobrava propina.

Aleshores va sorgir la *Federació de Llogaters d'Automòbils*, que per defensar els petits propietaris de la competència de la *David* va fer una rebaixa d'un 20% sobre els 60 cts., mitjançant uns carnets que regalava al públic. A més a més, per diferenciar-se, van fer pintar a la porta l'emblema de la Federació i uniformaren els conductors. A la guerra entre tots dos grups, s'hi va afegir una altra entitat: la *Unió d'Autocicles-Taxis*, amb un model de cotxe francès, «la Licorne». Aquesta entitat va aplicar des dels seus inicis un 30% de descompte.

L'Exposició Internacional del 1929

L'any 1928 va ser bo per al taxi, a causa de la proximitat de l'Exposició Internacional de Barcelona, que va ser inaugurada el 19 de maig del 1929, ja que va atreure una gran quantitat de persones i incrementà el dinamisme de la ciutat. Tanmateix, va ser també el 1928, que sorgiren dos problemes per al sector del taxi. Per una banda hi va aparèixer una altra empresa, *Taxis Barcelona*, amb el model francès *Citroën B-14*, pintat de blau i amb les finestres blanques, en el qual els xofers anaven uniformats. *Taxis Barcelona* era una associació forta i ben organitzada, que amb

bon encert va suprimir les propietats i aconseguí que el públic llogués amb preferència un *Barcelona*. A més, els seus empleats treballaven amb una disciplina fèrria, més que no pas els de la *David*.

L'Ajuntament fou el responsable del segon problema. Amb l'obertura imminent de l'Exposició, va concedir llicències a tothom que es presentava amb un cotxe nou. Així van arribar a 4.000 llicències, un volum excessiu per a aquella època.

En poc temps van sorgir noves empreses disposades a disputar-se el reduït mercat. Eren: *Taxis Ca-*

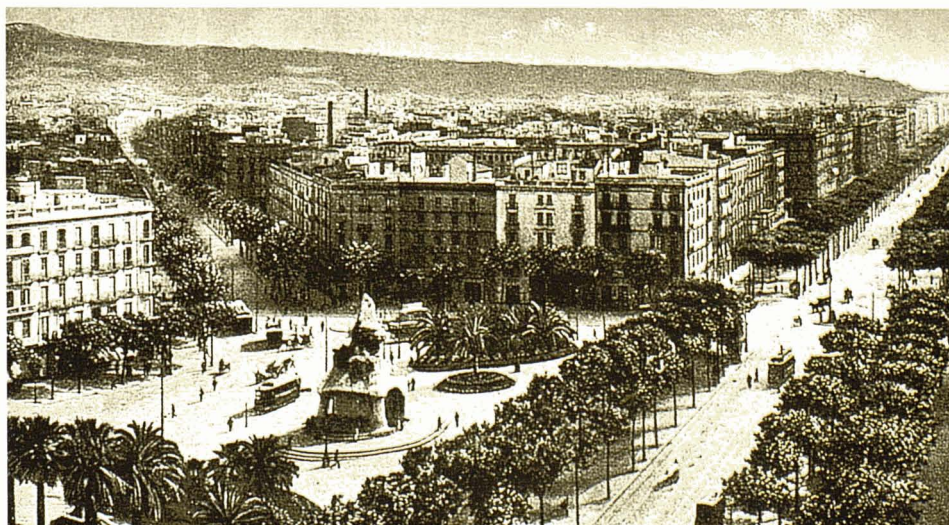
talunya, *Taxis Comtal*, *Taxis Agremiació*, *Taxis Aliança*, aquests últims tampoc no cobraven propina i utilitzaven els cotxes de vidre: *Esquiner*, *Citroën Berlina*, *Chevrolet*. Però encara va sorgir una altra empresa, la més deslleial de totes, *Taxis Fortuna*, que va imposar la carrera a pesseta. Es podia recórrer tot Barcelona per una pesseta seguint l'itinerari següent: Port-Hostafrancs; plaça d'Espanya-Sardenya; travessera de Gràcia-Port. Per tal de no endarrerir-se, *Taxis Agremiació* va inventar un altre mètode per captar clients: tornar 50 cts. per cada pesseta de l'import de la carrera. Al comença-



Plaça de Catalunya.

En aquestes places, com en molts altres llocs cèntrics, hi havia les parades de taxi.

Plaça de la Universitat.



ment això fou un èxit, però l'invent se'n va anar en orris tan aviat com els taxistes van començar a cobrar en vals pràcticament inútils. Oficialment però, hi havia una tarifa establerta per l'Ajuntament, encara que en certs moments es rebentaven els preus.

Els taxistes particulars que encara quedaven intentaven resistir, però no podien competir en igualtat de condicions amb totes aquelles empreses i es van anar enfonsant a poc a poc. També la *David* se'n ressentia, atès que el seu funcionament a base d'assalariats els incapacitava per a rebaijar preus. Per poder sobreviure, va crear una altra companyia de servei amb el nom de *Goliat*, la qual, a fi de poder rebaixar els preus sense perdre prestigi, treballava a 30 i 40 cts/km. Els taxistes particulars es defensaven com podien d'aquells monstres i la majoria es va poder mantenir fins a l'adveniment de la II República, l'any 31.

El taxi durant la República

El primer Ajuntament republicà va salvar el taxi. Les noves mesures, les van començar a aplicar l'any 31. La casa *David* es va afegir a la reforma venent els seus cotxes als assalariats, a canvi de pagar trenta duros al mes i una pesseta per llicència, però amb la condició que els subministraments els adquirissin a les seves dependències. D'entre els cotxes que es venien hi havia un tipus de Citroën, el C-4, al qual van posar el nom de «Sevillano», nom que donaven a uns duros de plata de difícil circulació.

El juliol de l'any 1931 es van aprovar unes bases d'acord, en la redacció de les quals van col·laborar totes les entitats. El lema era: entitat, tarifa i color únic, donant lloc a la formació de la *Confederació de la Indústria del Taxi*. Quan el senyor Jaume Vachier i Pallé, Conseller de Circulació de l'Ajuntament, va proposar els colors característics que té encara avui dia el taxi: groc i negre, la *David* s'hi va oposar i va fer vaga. Un cop restablert l'ordre, el mateix Conseller va convocar una reunió per

tractar el tema de les llicències i va adjudicar el número de calca per ordre de presentació i el nombre de llicències es va reduir de 4.000 a 2.651. La *David* també es va negar a presentar-s'hi, però no pas així els propietaris dels taxis que aqueixa empresa havia venut. Fet i fet, l'Ajuntament els va adjudicar la llicència, i aleshores la *David* en va reclamar judicialment les 728 que, al seu entendre, els havien pres il·legalment, però, a la pràctica aquestes llicències van quedar congelades, ja que la ciutat no necessitava un augment de taxis. Els antics assalariats de la *David* es van convertir en *Cooperativa de Taxistes Associats*, però amb anterioritat ja s'havia format una altra cooperativa, la *Càmara del Taxi*, afiliada també a la Confederació, i totes dues es van repartir la feina i les llicències fins a l'arribada de la Guerra Civil, l'any 36.

La Guerra Civil

A partir de l'aixecament militar de l'any 36, va començar un període fosc que va afectar, com a tothom, el col·lectiu del taxi.

Les dues centrals sindicals majoritàries de Barcelona lleials a la República van prendre al seu càrrec gairebé tots els taxis i el personal que depenia d'elles mateixes, propietaris i assalariats. D'aquesta manera van començar els anys de la col·lectivització del taxi, portada a terme per la central sindical amb més afiliats, la CNT, que va disposar un seguit de mesures a fi d'ordenar el sector i possibilitar el manteniment dels vehicles.

La major part dels vehicles, però, van anar a parar a uns locals situats a l'avinguda de Maria Cristina, al Pavelló de Congressos, i allà va quedar, fins que d'alguns només es va conservar la carcassa. Aquests mateixos locals van ser habilitats per a taller de reparacions. A més d'aquests locals, la CNT va confiscar setze garatges més per Barcelona. Les oficines centrals es trobaven a la Gran Via.

Aquesta col·lectivització va ser la ruïna per al taxi, ja que els propietaris

d'aquests taxis no podien portar el seu vehicle, sinó qualsevol altre dels centenars que van quedar per prestar servei. A més la CNT va canviar el color dels taxis; de groc i negre van passar a vermell i negre, colors oficials de la FAI i a les portelles hi havia les lletres CNT.

Cada vegada hi havia menys taxis, a causa de l'escassetat de la gasolina, ja que era molt important durant la guerra i el combustible anava a parar al front. En acabar la guerra no quedava res de les antigues organitzacions i cooperatives. S'havia de començar de zero. D'entre els problemes més greus es trobava la reconstrucció dels vehicles convertits pràcticament en ferralla; dels taxis col·lectivitzats per la CNT, no se'n va salvar ni un. Però sí que se'n va salvar algun de l'altre sindicat majoritari, la UGT, ja que alguns dels seus propietaris van passar a formar part dels serveis oficials i els van poder equipar i mantenir bé el temps que va durar la guerra.

El nou règim va fer els primers passos per organitzar el sector. Es va constituir el *Sindicato de Transportes* i poc temps després es tornava a imposar de nou el color, la tarifa i l'entitat única.

Així, doncs, podem constatar que l'època daurada del taxi va ser als temps de la II República, quan foren adoptats els colors únics, el groc i el negre, característics dels taxis barcelonins, i els sindicats i l'Ajuntament constituïen més aviat un ajut que no pas un obstacle per als taxistes. Però no fou així quan va acabar la Guerra Civil, ja que l'escassetat del combustible, la utilització del gasogen i el Sindicat Vertical del «Règim», significaren dificultats molt greus per a la professió.

MT.S. □

NOTA: La informació emprada en aquest reportatge prové de la Tesi de llicenciatura de l'autora, que va ser realitzada sota la direcció del senyor Santiago Riera i Tuèbols, professor d'Història Contemporània de la Universitat de Barcelona.