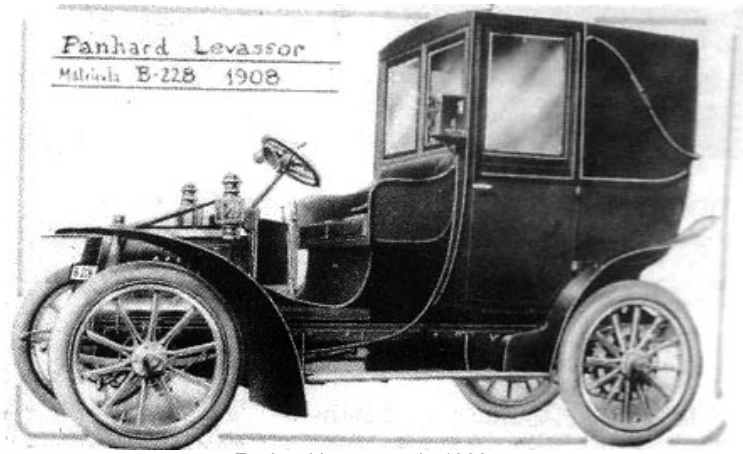
Breu història del taxi

Hereus dels cotxes de lloguer del segle XIX, els taxis moderns, entesos com a automòbils amb motor, van aparèixer a Barcelona el mateix any que els primers autobusos, el 1906.

Cotxe de cavalls davant de l'Estació del Nord. Els carros de lloguer van ser els avantpassats dels taxis actuals. (Gabriel Casas-ANC)

Van ser sis taxis en una única parada a la Rambla, a tocar l'Arc del Teatre. Per aquella època ja es veien circular alguns automòbils per la ciutat, però no va ser fins al 3 d'agost de l'any següent que, quatre mesos abans de la creació de la Guàrdia Urbana, es va matricular el primer cotxe.

Fins després de la Primera Guerra Mundial els tradicionals carruatges de lloguer van conviure amb els nous taxis, i de fet molts dels primers taxistes van ser antics propietaris de cavalleries que van reconvertir el negoci.



Fanhard Levassor de 1908

Per potenciar els automòbils, el 1910 les empreses contructores del ram, entre les quals destacava La Hipano Suiza, van decidir organitzar un servei de cotxes de lloguer o taxis amb conductors propis. Coneguts com a automòbils de plaça, el 15 de juliol es va inaugurar el servei amb 21 vehicles de la Compañía General, que va pagar 250 pessetes a l'Ajuntament en concepte d'impostos i llicències.

Aviat van aparèixer altres companyies, com la David, creada el 1914 per Joseph M. Armangué, que durant els anys 20 va aconseguir gairebé el monopoli del sector. A la vegada, van sorgir també professionals individuals que es compraven un cotxe de segona mà i l'adaptaven al servei de taxi. Un d'aquests primers taxistes autònoms va ser Martí Vidal, que la primavera de 1912 va instal·lar la parada del ser Fiat 12 HP davant dels establiments Tupinamba, a la cruïlla dels carrers Aribau i Diputació. Per poder competir amb les companyies, els autònoms aviat van veure la necessitat d'agrupar-se en cooperatives, el germen de les quals va ser la Federación de Arrendadores de Automóviles, creada el 1917.

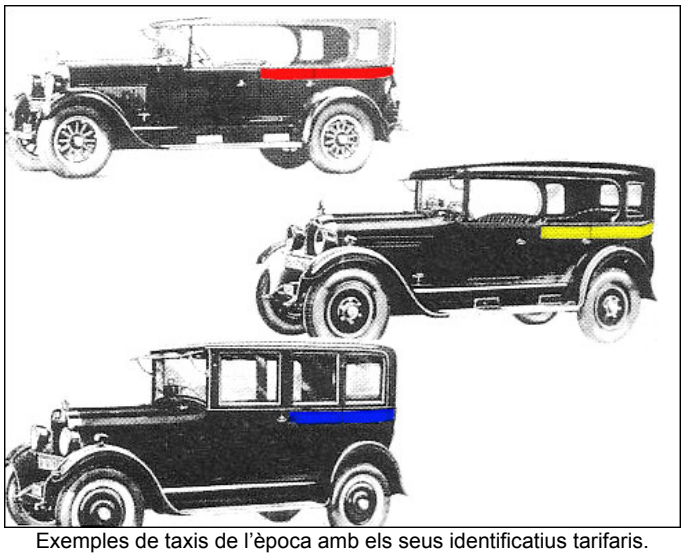
Flota de taxis de l'empresa David

Vista interior d'un taxi de David

El perquè del color groc

En començar els anys vint, els taxis matriculats a Barcelona eren prop de 250, encara que els vehicles que s'utilitzaven com a automòbils de plaça de lloguer eren prop d'un miler. Dins la ciutat hi havia un total de 64 parades, i els clients eren tan pocs que cap taxista no s'aventurava a anar a buscar-los, per no perdre el dret de parada. Això va propiciar imatges tan curioses com les costellades que els taxistes feien a les parades de la plaça de Catalunya. Però aquesta década va ser la de l'expansió definitiva de la industria del taxi.

El 1924, l'Ajuntament va aprobar un Codi de Circulació que, entre d'altres mesures, va fer obligatori l'ús del taxímetre i va imposar una ratlla pintada sota la finestra del passatgers i la part posterior de cada taxi per tal d'identificar-los millor. El color variava segons la tarifa: blanca, 40 cèntims per quilòmetre; vermella, 50 cèntims; groga, 60 cèntims; i blava, 80 cèntims per quilòmetre


Exemples de taxis de l'època amb els seus identificatius tarifaris.

Amb l'Esposició Internacional de 1929 com a horitzó, la flota Barcelona de taxis va créixer fins a xifres exagerades – 4.000 vehicles – en una ciutat que no arribava al milió d'habitants. La competència entre l'empresa David, la multitud de noves companyies privades i els autònoms, d'una banda, i de tot el sector del taxi amb els tramvies, els nous autobusos i el metro, de l'altra, va provocar autèntiques guerres de preus i pràctiques com la de transportar diversos viatgers a la vegada o la de fer circular mototaxis amb sidecar.

Mototaxis amb sidecar desfilant en la
Avgda. Maria Cristina enfront al Palau Nacional.

Propaganda de dues empreses de taxis.

Després del *boom* de l'Exposició, moltes empreses van tancar i fins i tot la gran companyia David, que es vanagloriava de no rebaixar mai les seves tarifes, va crear una filial de nom Goliat que sí que ho va fer per tal d'afrontar la crisi. El juliol de 1930 l'Ajuntament va posar una mica d'ordre al sector: va establir l'obligatorietat d'un mínim de dos anys d'experiència com a xofer per obtenir la llicència, i la tarifa única de 60 cèntims per quilòmetre. A la pràctica això va suposar institucionalitzar el característic color groc sobre fons negre con a *uniforme* dels taxis barcelonins, que no es va generalitzar completament fins el 1934.

Cotxe de la companyia d'automòbils de plaça David creada el 1914.
(AHCB-Arxiu Municipal)

Durant la República, l'actualització de la normativa viària de la ciutat va ser molt polémica, i els taxis, igual que els autobusos, es van convertir en arma política de les principals formacions polítiques de l'Ajuntament de Barcelona. Ezquerra Republicana de Catalunya, al govern municipal, va fer una reglamentació que afavoria les cooperatives agrupades en una Confederació d'Entitats Taxistes, mentre que la Lliga Regionalista, a l'oposició, va defensar aferrissadament els interesos de la companyia David. Al final David va perdre la batalla als tribunals i es va haver de resignar a promoure una cooperativa propia per fer front a la competència.

Ford B de 1928

Citroen B-14 de 1927

En esclatar la Guerra Civil i la revolució, el sindicat del transport de la CNT va confiscar les cooperatives principals i va decretar la col·lectivització de tots els taxis. Es va establir un salari de 60 pessetes a la setmana i la jornada laboral de vuit hores per taxista, encara que els taxis, per torns, circulaven 24 hores. Professionals autònoms i petits propietaris, la majoria de taxistes no van rebre amb simpatia la col·lectivització, i els que van poder, vinculats a UGT, van entrar als organismes governamentals com a xofers de cotxes oficials. No obstant això, la confiscació d'automòbils per necessitats militars i la falta de combustible i recanvis aviat van fer suprimir el servei de taxis. Des de finals de 1937 els cotxes inutilitzats es van anar guardant al Palau de Congresos de Monyjuïc i allí es on se'la van trobar els franquistes quan van entrar a Barcelona.

La Cooperativa del Taxi

Segons una nota publicada a la prensa, el servei es va reestablir el 2 de març de 1939, però durant els primers anys de postguerra gairebé només el van fer servir les autoritats, a falta de cotxes oficials. Formalment el primer Ajuntament franquista va retornar a l'empresa David 728 llicències municipals de circulació, però la realitat és que hi havia tan pocs taxis, que era obligatori agafar-los en tres parades establertes a la Diagonal, entre Llúria i Bruc, a la plaça de Catalunya i al Pla de Palau, i no es podien fer recorreguts que duressin més d'una hora. L'escassedat de combustible va fer reaparèixer, fins i tot, els cotxes de cavalls de lloguer.

El 1947 la baixada da bandera costava 1,50 pessetes, el mateix que cada quilòmetre o fracció, i si bé a la ciutat hi havia concedides 3.379 llicències, a la pràctica els taxis que feien el servei eren força menys. La normalització va arribar alguns anys més tard, de la mà de la Cooperativa de la Industria del Taxi, una instància hereva de l'antiga Confederació republicana que el Sindicat Vertical i l'Ajuntament franquista van tolerar. Luciano Ortega, durant molts anys president de la Cooperativa, va establir convenis amb l'Ajuntament i el ministeri de Comerç per importar vehicles nous de l'estranger, i el mateix va fer amb la SEAT, que a partir de 1955 va renovar pràcticament tota la flota de taxis de Barcelona.

Un servici metropolità

Durant els anys seixanta i setanta, els taxis van ser un exponent més del *desarrollisme* i la motorització, i van cobrir part de les deficiències del transport públic, que es trovaba en un moment de canvi a conseqüència de la progresiva eliminació del tramvía i de l'expansió de l'autobús i el metro. L'Ajuntament va seguir la política de multiplicar el número de taxis – 4.400 el 1957 i 10.00 el 1977 – i de mantenir les tarifes relativament baixes perquè el servei estigués a l'abast d'un gran percentatge de la població. Aquesta època va coincidir amb la introducció d'algunes millores al servei, com les parades amb telèfon (1962) i els primers ràdiotaxis (13 d'agost de 1970). Tot i això, la *conquesta* de la Cooperativa de la Industria del Taxi per part del Sindicat Vertical, el 1959, va marcar l'inici de la seva decadencia i el començament d'un seguit d'enfrontaments gremials. La picaresca en l'atorgament de llicències i els conflictes entre arrendataris, assalariats i propietaris es van barrejar amb les lluites politiques i sindicals del tardofranquisme, que al món del taxi es van perllongar fins ben entrada la transició democrática.

Des de 1961, per un acord entre el ajuntaments de Barcelona i de l'Hospitalet de Llobregat, els taxis de les dues poblacions van quedar unificats. Deu anys més tard, Esplugues, Sant Just Desvern, Sant Adrià de Besòs i Santa Coloma de Gramenet van aceptar als seus carrers el taxis grocs i negres. El 1977 la constitució de la Corporació Metropolitana de Barcelona va ampliar el radi d'acció dels taxis barcelonins fins a 27 municipis, cosa que va afavorir treballadors i usuaris. De la nova situació només se'n van resentir els taxistes del Prat, que van perdre el monopoli dels serveis de parada a l'aeroport. Les últimes grans innovacions dels taxis metropolitans van ser, a partir de 1981, la instal·lació de mòduls lluminosos conectats al taxímetre, i més tard l'adaptació d'alguns vehicles al transport de persones amb cadira de rodes. Des de la desaparició de la Corporació Metropolitana el 1988, és l'Entitat Metropolitana del Transport qui s'ha fet càrrec de la coordinació d'aquesta indústria.

Textos:
La Ciutat Transportada
Marc Andreu, Guillem Huertas, Josep M. Huertas y Jaume Fabre
Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)
Barcelona, 1997
Pág. 304-309

Fotografies:
Fotosdebarcelona.com, La Ciutat Transportada