



LA HISTÒRIA DEL SINDICALISME AL TAXI

La mirada progressista

Redacció: Meritxell Díaz
Maquetació: DeBarris, scll

Fotografies: Arxiu STAC i Meritxell Díaz



www.sindicatdeltaxi.org

amb el suport de:



Edita:

DEBARRIS

c/ La Perla, 31 baixos
08012 Barcelona
debarris@debarris.com
www.debarris.com

Dipòsit Legal: B-52.821-2006
ISBN:978-84-935342-1-9



Imprimeix: Zukoy

Meritxell Díaz

La història del sindicalisme al taxi

La mirada progressista

Presentació





Joan Saura

Conseller d'Interior, Relacions Institucionals i Participació de la Generalitat de Catalunya

<<Aquest llibre posa de manifest la implicació política del col·lectiu taxista en els moments més compromesos i perillosos>>

El sector del taxi compta amb prop de 100 anys d'història al nostre país. Aquesta llarga trajectòria li ha permès presenciar la pràctica totalitat del segle XX amb el privilegi, i també la duresa, de qui recorre els carrers de les nostres ciutats dia rere dia amb la voluntat i la funció d'oferir un servei públic.

Així doncs el llibre que teniu a les mans permet, en primer lloc, fer un repàs per aquesta trajectòria, des dels modestos inicis a principis del segle passat, els canvis viscuts amb la República, les dificultats de la guerra i la postguerra, els tripijocs amb l'estraperlo, la recuperació del sector a partir dels anys 50, l'enfrontament al Sindicat Vertical i l'origen dels primers sindicats lliures, les principals reivindicacions dels finals de la dictadura i les noves demandes, guanys i frustracions, arribada la democràcia. D'aquesta manera ens apropem als moments cabdals de la nostra història recent, especialment dels darrers 50 anys, des d'una perspectiva diferent però amb un contacte tan estret i continu a la realitat quotidiana com el que aporta el taxista.

Però a més, aquest llibre ens mostra en particular el moviment sindicalista dins del taxi i, tal com afirma el títol del llibre sense embuts, des d'una mirada progressista. Com el conjunt de treballadors i treballadores d'aquest país, també els taxistes van patir les penúries de la política social i econòmica franquista, sense reconeixement dels drets laborals bàsics i que ofegava qualsevol reivindicació per la millora de la qualitat de vida. La seva situació majoritàriament com a autònoms poc els diferenciava de la situació laboral i de les reivindicacions dels altres treballadors de les grans empreses espanyoles: millora de les tarifes (com dels salaris), aconseguir dies de

feita setmanals, trencar el corporativisme reaccionari del sindicat vertical, les dificultats per assolir les llicències dels arrendataris... No en va molts d'ells compartien militància política en els partits i sindicats d'oposició antifranquista. En particular la creació del Sindicat del Taxi d'Autònoms de Catalunya suposa l'organització d'aquestes demandes i un instrument de lluita sense el qual no haguessin estat possibles moltes de les millores aconseguides.

I no només cal ressaltar el treball de l'STAC, i de tants i tants taxistes, en l'àmbit laboral. Aquest llibre també posa de manifest la implicació política d'aquest col·lectiu en els moments més compromesos i perillosos de la lluita contra la dictadura. En aquest sentit segurament són més conegudes les vagues i manifestacions dels treballadors de la SEAT, o de les mogudes estudiantils. Però també el sector del taxi compta amb una important i destacable trajectòria progressista, la d'aquells qui van treballar per l'enderrocament de la dictadura i per l'assoliment de les llibertats socials, polítiques i nacionals de Catalunya. En aquest sentit, doncs, aquest llibre representa també la reivindicació d'aquest compromís i un exercici necessari de recuperació de la memòria històrica democràtica.

És per totes aquestes raons que el Govern de la Generalitat ha volgut donar suport, a través del Programa per al Memorial Democràtic, a la seva publicació. Aquest Govern ha considerat sempre una prioritat l'impuls d'una política pública que mantingui viu i present el record de la lluita per les llibertats i per la democràcia al nostre país. Estem convençuts que aquesta és la millor manera de refermar els valors democràtics i de traslladar aquest compromís a les generacions futures front a qualsevol intent de doblegar-los.

En un moment de grans reptes i canvis a nivell local, nacional i internacional, l'aparició d'aquest llibre no només ens aporta un coneixement històric. També contribueix a mantenir viu el valor de la implicació i del compromís progressista, dins el sector del taxi i en el conjunt de la societat, per a l'avenç social i democràtic del nostre país, com va fer l'STAC aleshores i com sabem que continuarà fent en el futur.



Francesc Narváez
President de l'Institut Metropolità
del Taxi

<<La història d'un país l'escriu la seva gent, els homes i dones que lluiten per les seves llibertats i els seus ideals>>

No es podia perdre, amb la voracitat del pas del temps, el valuós testimoni dels taxistes que van lluitar per les llibertats democràtiques en els anys més foscos de la nostra història recent i que van impulsar el sindicalisme en el taxi des d'una perspectiva renovadora i progressista. La publicació d'aquest llibre és un fet significatiu perquè, per primera vegada, es recobra la memòria històrica del taxi i perquè neix des de la iniciativa dels professionals del taxi que van estar al capdavant d'aquells moviments sindicals que van fer possible avançar en la modernització i l'actualització del sector.

La història del sindicalisme al taxi – La mirada progressista és, sens dubte, un llegat molt important per a les noves generacions d'homes i dones taxistes que ara s'incorporen al sector. A través de les seves pàgines, els lectors podran conèixer de primera mà el treball i la lluita dels taxistes veterans per consolidar un model d'associacionisme efectiu per tal d'ajudar a definir les bases i la reglamentació del sector del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona.

El llibre ens porta a moments importants de la dècada dels vuitanta i noranta i ve a omplir un buit evident. A partir d'aquesta anàlisi, és també un instrument que mira cap al futur.

Per interpretar el present cal necessàriament conèixer el passat i, per fer-ho des de la perspectiva del taxi, la lectura d'aquest llibre és ja imprescindible per a tots els taxistes, però també ho és per a totes aquelles persones que saben que la història d'un país l'escriu la seva gent, els homes i dones que des de diferents àmbits lluiten per les seves llibertats i pels seus ideals.



Nota de l'autora

La història del sindicalisme en el taxi. La mirada progressista és un relat sobre el moviment sindical en el sector a través d'una sèrie de testimonis que als anys 70 van crear aquesta lluita, que hi van participar i que van ajudar a consolidar-la. Es tracta d'una aproximació subjectiva ja que té origen en el testimoni d'un grup de professionals progressistes que desgranen els seus records capítol rere capítol. Aquesta història és el relat a través d'unes veus i uns ulls concrets que van participar en els episodis clau de la història del taxi de Catalunya i de l'Estat espanyol.

La història del sindicalisme en el taxi. La mirada progressista és també un homenatge als professionals que van crear l'STAC i la CTE i que han mantingut l'esperit de la lluita en un sector difícil. Són moltes les persones que de forma anònima han donat suport a les reivindicacions col·lectives i que amb el seu esforç han contribuït a millorar la situació del taxi. Per això, val la pena recordar que malgrat en aquest llibre hi figuren els noms de professionals que van tirar endavant el moviment sindical, són molts els noms que no apareixen. L'obra és també un homenatge a tots ells i elles. D'altra banda, agrair als professionals que han col·laborat amb el seu testimoni, perquè gràcies a ells hem pogut reconstruir aquesta història que si no seria oblidada.



Meritxell Díaz (Barcelona, 1982) és llicenciada en Periodisme per la Universitat Autònoma de Barcelona. És redactora en cap de la revista *Taxi Llibre*, de la Confederación del Taxi de España, i del setmanari *L'Independent de Gràcia*.

El taxi de la Barcelona de principis del segle XX

Capítol I

1. Les primeres dècades

L'inici del segle XX va suposar un bon punt de partida pel taxi de Barcelona. L'any 1915 hi havia un total de deu empreses diferents en el sector. Els models més comuns eren els de les cases estatals *España*, *Ideals* i *Elizalde*, i de les franceses, *Peugeot* i *Delahaye*. La seva expansió es pot datar i xifrar ja que l'any 1920 es matriculaven 233 automòbils a la ciutat comtal que es destinarien al servei del taxi.

La Primera Guerra Mundial va devastar el comerç del taxi a les principals capitals europees. La major part de professionals del sector van ser cridats als fronts i van haver de renunciar a la seva feina. La producció de vehicles es va aturar. El problema va continuar més enllà de la Primera Guerra Mundial, no hi havia diners per adquirir els nous models que apareixien al mercat. La crisi impedia l'adquisició dels vehicles

i, com a conseqüència, l'exercici de la professió.

Els efectes de la Primera Guerra Mundial també es van deixar sentir a Barcelona, tot provocant una escassetat dels carburants. Per combatre aquest i altres problemes, el sector va decidir professionalitzar-se i va constituir la *Federación de arrendadores de automòviles*. Aquest col·lectiu fixa-

ria les bases per a l'agremiació i les condicions d'organització dels taxistes autònoms. El servei que s'oferia a la dècada dels 20 era de luxe, només a l'abast de les classes més altes de la ciutat, per això el treball que hi havia no era excessiu.

El número de socis de la *Federación de arrendadores de automòviles* va créixer de forma





notable ja que es va reconèixer que l'associació era l'única manera de fer front a les companyies privades. A partir d'aquell moment, tots els integrants de la federació eren reconeguts fàcilment perquè portaven un taxímetre al vehicle i una franja groga per fer-los més visibles.

L'Exposició Internacional de l'any 1929 va suposar un auge pel sector: gairebé 4.000 taxis circulaven pels carrers de Barcelona. Va ser llavors quan es van multiplicar el nombre de companyies privades. La vida d'aquestes, però, no va ser gaire llarga: la principal companyia de Barcelona, la *David*, va engegar una sèrie d'estratègies per oferir els millors preus i el millor servei. La resta de companyies no van poder competir-hi. Per selecció natural, el nombre de taxis a la ciutat es va anar reduint.

La *Societat Anònima David* va marcar un abans i un després en

la història del taxi barceloní. Els seus automòbils es fabricaven en un taller del carrer Borrell i es feien pel mètode artesanal. Eren cotxes petits de tan sols dues places i transmissió per corretja. L'any 1924 va adoptar pels seus serveis el Citroën francès tipus B.12. Poc a poc aniria incorporant nous models que serien de gran interès pels conductors.

Entre els diversos accionistes de la *Societat Anònima David* hi figuren membres de la burgesia catalana com els Batlló, Miquel Mateu, Josep Rocamora i els Bertran i Serra.

En l'època de major esplendor la companyia va arribar a tenir més de 400 cotxes.

Tot aquell que volia entrar-hi a treballar, ho feia a través de certes influències o contactes. Va ser la *David* qui va començar a implantar l'uniforme com a element de treball.

La *David* va caure amb l'arribada de la Segona República, ja que es va imposar que els assalariats tinguessin dret a un sou fix a banda d'un tant per cent de la liquidació.

En aquell període, el sector necessitava d'una important regulació. Tot i això, l'Ajuntament només es va atrevir a introduir unes reformes que es van titllar de tímides que no van tenir grans conseqüències: per poder optar a una llicència els conductors havien de tenir dos anys d'experiència i la tarifa es fixava en 0,60 pesetes per quilòmetre.

2. La Segona República

El 14 d'abril de 1931 es proclamava la Segona República espanyola. A partir d'aquest moment, la circulació urbana i els transports van ser elements cabdals de debat en l'àmbit polític. L'Ajuntament passava a considerar el taxi com un mitjà de trans-

port públic i això li ofería la capacitat de regular-lo. Les propostes municipals afavorien els autònoms, les cooperatives i les petites societats. Per contra, les grans companyies es veien perjudicades i consideraven que l'Ajuntament estava envaint el seu terreny. Les ordenances municipals van anar entrant en vigor de forma palatina: primer van ser les regulacions sobre les tarifes, després les festes setmanals i, en darrer lloc, la revisió dels taxis. Existia consciència sindical però era difícil exercir-la. Així ho explica el taxista Josep Soler i Grau: "El 1931 amb l'ar-





ribada de la República els sindicats van exigir un sou fix, però les empreses es van mostrar molt remises i finalment van accedir a vendre als taxistes el dret sobre el vehicle, les taxes i la llicència. Tot això tenia un cost de 8.059 pessetes, que es podien pagar en terminis de 250 pessetes al mes”¹.



Durant aquest període va començar la denominada *Guerra dels taxis*, que alhora representava un enfrontament entre les forces polítiques.

No seria fins la visita del ministre de Justícia republicà, Marcel·lí Domingo(*), que es va decidir

aplicar de forma definitiva els acords aprovats per l'Ajuntament.

Es van crear diverses associacions de taxistes, la *Condal*, *Aliança*, *Royal*, *Goliat* i *Barcelona*. Cada vehicle lluia a les seves portes a quina associació pertanyia. D'altra banda, es va començar a utilitzar el cartell de "lliure" al vidre de l'interior dels cotxes. Un dels problemes que es va afegir a l'època va ser la creació d'una nova societat, els taxis *Fortuna*, que van establir un preu fix d'una pesseta la carrera. Aquesta decisió va provocar noves divisions en un sector prou dividit.



¹ Taxi Libre 53. Primera revista del taxi d'Espanya. Juny del 1988

(*) Marcel·lí Domingo (Tarragona, 1884 – França, 1939) va ser escollit conseller de l'Ajuntament de Tortosa l'any 1909. El 1911 esdevindria membre del Consell General de la Unió Federal Nacionalista Republicana. Arrel d'això, la seva popularitat a nivell del partit i en l'àmbit republicà va anar creixent, i això el portaria a esdevenir diputat a les Corts l'any 1914. Va ser líder del Partit Republicà Radical Socialista i va fundar l'any 1934, junt amb Manuel Azaña, Victoria Kent i Santiago Casares Quiroga el partit *Izquierda Republicana*.

A partir de l'any 1934, arriba l'estabilitat al sector del taxi. La majoria dels vehicles adopten el color groc, es renoven les flotes, el moviment cooperatiu es fiança i es garanteix el treball pels professionals, entre d'altres. L'artífex d'aquestes unificacions va ser el conseller de Transports de l'Ajuntament de Barcelona, Jaume Vachier.

Malgrat aquestes mesures van ser efectives, al cap de pocs mesos hi havia més oferta que demanda i es van crear tres torns: de 8 a 14 hores, de 14 a 22 hores i de 22 hores a 8 del matí. El darrer torn quedava en mans

dels assalariats. En paraules del taxista Josep Soler, "es van establir parades fixes a les quals estàvem obligats a tornar després de cada viatge. La meua concretament estava situada a la confluència del carrer Muntaner i el carrer Platón. L'altra estava a Casp/Bailèn".

La memòria dels taxistes de l'època encara guarda detalls i anècdotes de com es vivia la situació. Entre d'altres, dades referents als preus de la benzina. Soler i Grau explica que "el litre ens costava 62 cèntims, però nosaltres l'anàvem a buscar fora de Burots (la

frontera de la demarcació de Barcelona) perquè sortia més barata. El preu del litre de benzina era força similar al preu de baixada de bandera, que es trobava en els 60 cèntims. El quilòmetre i l'hora d'espera valien el mateix. Així vam estar fins que va esclatar la guerra".

3. La Guerra Civil espanyola i la Segona Guerra Mundial

El 17 de juliol de 1936 marca l'inici de la Guerra Civil. Els generals José Sanjurjo, Emilio Mola i Francisco Franco es van reunir al departament cartogràfic de



Capítol I

Melilla. El 18 de juliol la sublevació es generalitza a gairebé tot l'Estat espanyol i el dia 19 ja és general. La Guerra Civil espanyola ha estat considerada com un preàmbul de la Segona Guerra Mundial, atès que va servir com un camp de proves per a les potències de l'Eix i la Unió Soviètica. A més, va ser una confrontació clara entre les ideologies polítiques que conviuen en l'Europa d'aquella època: la democràcia de tradició liberal, el feixisme i els diversos moviments revolucionaris.

La Guerra Civil espanyola va suposar un nou punt d'inflexió en

la història del taxi. Es van confiscar les dues cooperatives principals. L'aplicació de la col·lectivització es va fer efectiva el 23 de juliol del 1936. La CNT va confiscar la majoria dels vehicles, la resta van quedar en mans de la UGT. Els primers els van pintar de negre i vermell i els segons, de gris. La mesura no va comptar amb gaire suport popular: els taxistes passaven a convertir-se en treballadors assalariats del sindicat i de la Generalitat, se'ls hi va assignar un sou i una jornada laboral. Soler i Grau expressa aquesta insatisfacció general: "Ningú ens va indemnitar

zar i molts de nosaltres ens vam quedar sense treball. La Generalitat ens va oferir un sou, sempre i quan ens afiliéssim al sindicat. Va ser llavors quan vaig ingressar a la Federació de Transports de la UGT, situada al número 78 del Passeig de Gràcia".

L'oficina central de la Gran Via distribuïa els torns i els taxis, però els professionals del sector no entenien que els vehicles oferissin serveis ininterromputs de 24 hores. L'escassetat del combustible va determinar la mort d'aquesta iniciativa i els taxis van ser retornats als seus propietaris



ris, en aquells casos que aquests van poder ser localitzats. Molts cotxes van ser dipositats a uns locals situats a l'avinguda Maria Cristina. Allà romandrien durant mesos.

Molts dels taxistes van reconvertir la seva professió. Alguns, per exemple, van esdevenir conductors de camió. Aquest va ser el cas de Soler i Grau. "Vaig ser un dels voluntaris destinats al Quarter General d'Albacete. Ens dedicàvem a recollir material mòbil destinat a les Brigades Internacionals. Anàvem per carreteres interiors sense asfaltar i calia

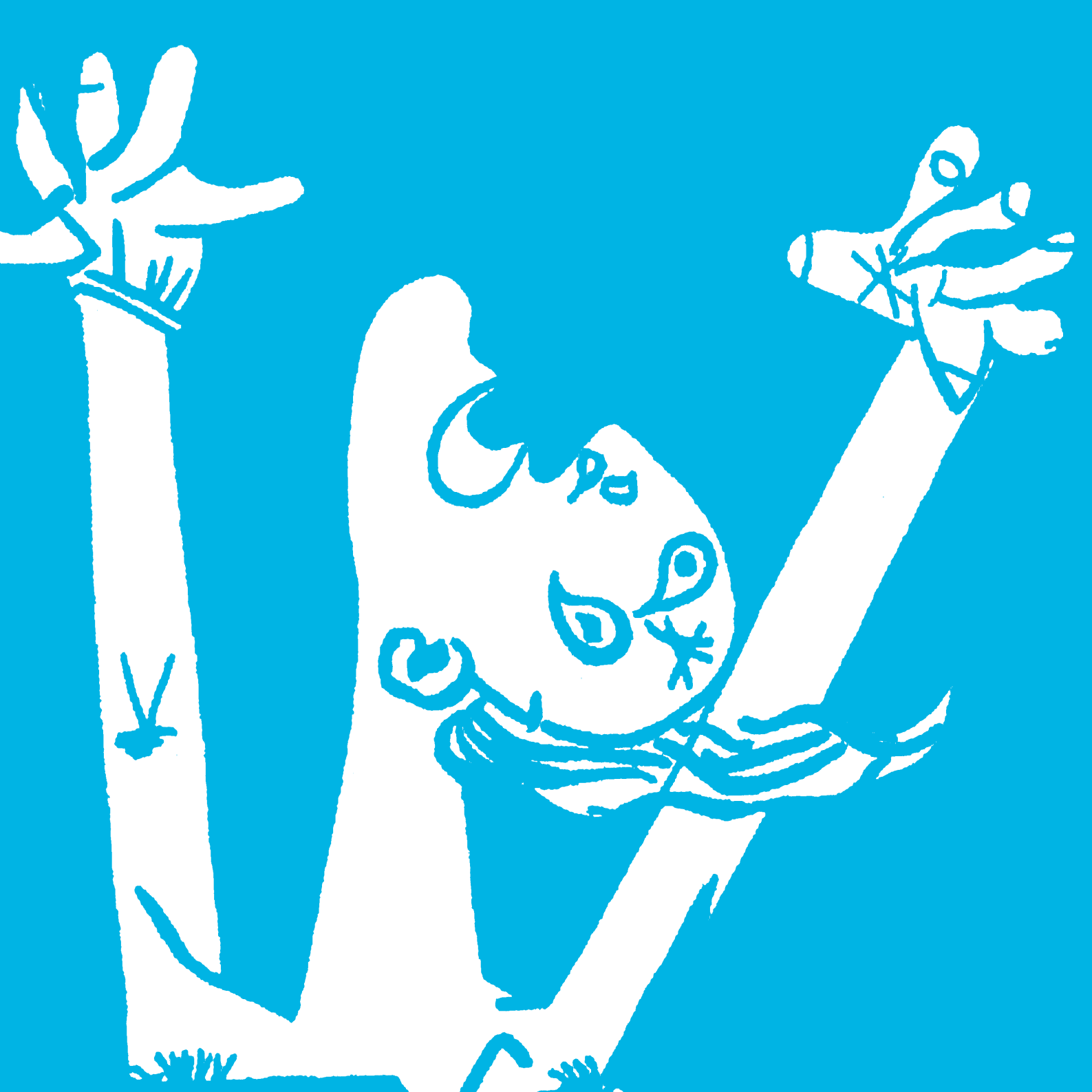
molta perícia per arribar a bon port".

A Europa, l'inici de la Segona Guerra Mundial va tornar a enfonsar el sector del taxi. Alguns dels conductors professionals van morir al front. Això va provocar que, acabada la guerra, hi haguessin pocs conductors vius i la majoria d'ells fossin gent gran —els que no havien combatut al front. Els efectes de la Segona Guerra Mundial també es van deixar sentir a Barcelona. Les restriccions de combustible van empobrir el servei dels taxis. Els professionals no podien comprar

nous vehicles i, fins i tot, alguns van decidir tornar a treure al carrer els cotxes de cavall.

Comença així el període de la postguerra espanyola, caracteritzat per una profunda crisi.





Antecedents del sector del taxi

Capítol II

1. La postguerra

L'1 d'abril del 1939 el general Franco declarava oficialment el final de la Guerra Civil. És l'inici d'un dels períodes més negatius de la nostra història recent. Si bé la resta de països europeus es va anar recuperant d'una manera més o menys ràpida de la Segona Guerra Mundial, la recuperació postbèl·lica espanyola va ser més lenta. L'Estat espanyol es va sumir en una crisi profunda i es va trobar en una situació d'aïllament internacional; les potències democràtiques van mostrar la seva hostilitat vers el règim franquista.

La dècada dels 40 representa un punt d'estancament econòmic per a l'Estat espanyol, sobretot com a conseqüència dels greus errors de la política econòmica dels governs de Franco.

"Els taxistes, com qualsevol altre col·lectiu popular, no vam estar exemptes de rebre les cornades

que per bé ens dedicaven els cornúpetes amb els qui forçosament ens vàiem obligats a conviure. I, a més, quan alguns d'ells es convertien en usuaris dels nostres serveis podien ser perillosos com a elements que es dedicaven a provocar-nos intencionadament, per tal que, segons quina fos la nostra reacció, poguessin acarnissar-se de bon grat. No vull dir amb això que tot aquell qui tenia un càrrec obrés d'aquesta manera, però sí hi havia un alt percentatge (segurament aquells als qui la nova jaqueta els hi anava massa ampla per a la seva moral), amb unes ànsies excessives d'estar per sobre, amb la qual cosa en un moment donat podien convertir-se en un risc manifest", explica Bartomeu Serra, un veterà del Sindicat del Taxi de Catalunya.

Aquells taxistes que volien que els hi retornessin els vehicles que els hi havien sostret durant la Guerra Civil havien de signar el següent document:



Norma 8ª: Para la devolución de los vehículos a sus propietarios en el caso de que estos opten por hacer las reparaciones necesarias por cuenta propia, deberán los interesados presentar una instancia dirigida al Excmo. Sr. Alcalde de Barcelona, ante el Negociado de Circulación, en la cual al solicitar la devolución del vehículo de su pertenencia, harán constar que se comprometen a presentar a nuevo reconocimiento dicho vehículo una vez reparado para ponerlo nuevamente a prestar servicio de auto-taxi. Acompañarán a dicha instancia los siguientes documentos:

1.- Permiso de circulación expedido por la Jefatura de Obras Públicas de la Provincia en el que figure inscrito el vehículo y en el que conste que el mismo pertenecía al reclamante en la fecha del 18 de julio de 1936.

2.- Certificado de adhesión al Glorioso Movimiento Nacional, expedido por las Autoridades u Organismos competentes, licencia municipal o certificado de la

Confederación de la Industria del Taxi, acreditativa de que dicho vehículo prestaba servicio público en dicha fecha.

El taxista Josep Soler va estar lluitant a la Guerra Civil i en acabar el conflicte, va passar a un camp de concentració, el de Sant Cirià (França). Després de tres mesos allà, va ser traslladat al camp de Le Barcarès. Per tornar a l'Estat espanyol li va caldre l'aval de dues persones adeptes al règim. En tornar, va anar a buscar el seu taxi. "Tots els vehicles confiscats els havien exposat en el palau de la Comunicació. El vaig trobar allà, en una situació deplorable. Vaig haver de posar rodes noves i un taxímetre. Per aconseguir el carnet professional que concedia la Prefectura Superior de Policia vaig haver de passar la depuració policial. Després de jurar fidelitat al règim, em van concedir la llicència i vaig començar a treballar".



Bartomeu Serra recorda que en el període de la postguerra el principal problema va ser aquesta manca de vehicles. “Es tractava d’automòbils recuperats de la guerra. Hi havia qui anava de ciutat en ciutat a la recerca de vehicles que es trobessin en bones condicions. Els portaven d’indrets tan llunyans com Valladolid i Burgos. Era sobretot a les petites poblacions on es trobaven les millors oportunitats de compra, amb el resultat d’un mercat especulatiu que s’explotava a consciència. Els intermediaris es desplaçaven, portaven el cotxe fins a Barcelona i el deixaven al mecànic. Uns necessitaven planxa, alguns reparacions del motor, altres havien d’allargar-se... Els venien remodelats i a punt per treballar. Hi havia una dificultat afegida en aquesta situació: s’havien de recuperar automòbils que es poguessin adaptar com a taxis; no tots servien. Hi havia alguns, com el Citroën Rosalie, que eren curts i, per tant, era neces-

sari posar cadires. Els tallers de reparació tiraven endavant a base d’enginy per superar les dificultats i per posar a punt cotxes que en realitat eren quincalles. Els mecànics es passaven els dies fent viatges als cementiris d’automòbils per trobar peces que estiguessin en bon ús i que es poguessin adaptar al cotxe que estaven reparant. Un cop s’arreglaven els vehicles, els oferien a aquells taxistes que havien perdut la seva eina de treball. Era una veritable fira de mostres en què es venia i es comprava de tot.

Sortien a la llum, ningú sabia ben bé d’on, exemplars que ja llavors eren veritables dinosaures, com algun *De Dion Bouton*, amb rodes de radis de fusta o algun model de Ford, més aspirant a peça de museu que a rodar pels carrers.

Val a dir que la picaresca era constant, afavorida per unes circumstàncies de privilegi que tenien les noves castes, llavors a la

cresta de l’onada política, que podien fer miracles per arreglar documentacions i trobar recanvis que, naturalment, treien d’altres vehicles que a la seva vegada estaven esperant els seus propietaris. Tot era qüestió de despullar un sant per vestir-ne un altre. Aquell era el dia a dia de la Barcelona de penúries i racionament”.

Els taxistes que no van recuperar el seu vehicle, i que tampoc podien adquirir-ne un de nou perquè el mercat no en disposava, van adreçar-se al tinent de l’Alcaldia Delegada de Transports en aquesta carta:

Los abajo firmantes, unos propietarios de autotaxis que todavía no han podido recuperar el auto de su propiedad, y otros dependientes de la industria del taxi, todos ellos con la licencia municipal, a V.S. exponen que, ante las circunstancias presentes de no existir el trabajo deseado, se dirigen a V.S para

Capítol II

exponerle que si tal sucede es, por una parte, por falta de voluntad y por no querer sacrificarse en pro de los parados, pues hay varios propietarios de autos a los que Dios otorgó la suerte de poderlo adquirir de nuevo, que trabajan infinidad de horas, sin acordarse de ayudar a un compañero, cediendo un turno –que ello le proporcionaría gran consuelo, tanto para unos como para la dependencia de la industria, ya que es el único medio que poseen para el sustento de la vida. Suplican que se digne estudiar, si ello cree que sería factible, en bien de todos, disponer que en los autotaxi que hoy están en circulación, unos turnos por

coche; o sea, como primera idea, de 6 mañana a 13 tarde; de esta misma hora, a las 19 noche, y otro de esa misma hora a las 6 mañana. Y ello los adjuntos firmantes están convencidos que reportaría trabajo para todos los que hoy esperan con resignación, con orgullo español, a esperar el día de mañana, Dios mediante, encontrar lo que tanto se anhela para llevar el consuelo a su familia. Esperando de V.S., preste la máxima atención a la presente proposición, por ser a nuestro criterio de justicia, por cuanto ello resolvería nuestra situación y sería la clave de que en esta industria no existiese personal sin trabajo y, por

otro parte, esta ciudad estaría bien atendida en este servicio.

El tinent de l'Alcaldia Delegada de Tranports de Barcelona va remetre aquesta carta a la Delegació de Treball de Barcelona en considerar que es tractava d'un assumpte d'interès.

2. El Rosalie, el cotxe del moment

El Citroën Rosalie era el cotxe de moda d'aquell moment. Existien dos models sota aquest nom: el petit Rosalie de 8 cavalls, més abundant i conegut, i el gran de



10 cavalls, del qual hi havia escasses unitats. El model del 10 cavalls en realitat era un híbrid, de caixa petita i motor gran. El dipòsit de benzina estava situat dins de l'habitacle del motor. La caixa de canvi de velocitats era de ferro, amb les clàssiques marxes endavant i enrere. La major part dels taxistes adquirien el model Rosalie. Era un cotxe d'ús particular, per això no duia les dues cadires addicionals –conegudes com *traspontinas*²- i imprescindibles per completar els cinc seients reglamentaris. De fet, no és que només no les portessin, sinó que tampoc hi havia l'espai necessari per ubicar-les. Un dels avantatges, però, és que duia quatre portes. Per tant, aquells professionals que compraven el Rosalie per fer-lo servir com a taxi, en primer lloc l'havien de portar al taller per arreglar els desperfectes de la xapa i



ajustar el motor, i en segon lloc per allargar la carrosseria per adaptar-hi les dues cadires. Aquesta operació era, si més no, curiosa. Bartomeu Serra la descriu de la següent manera:

“Consistia en tallar la caixa per darrere de la porta posterior i, una vegada separat aquest tros d'habitacle, se'l feia retrocedir uns 30 centímetres, es fixava el xasis i pràcticament ja només quedava recobrir amb planxa el forat per unir els dos trossos de la carrosseria. El maleter exterior propi del model original s'eliminava i la roda de recanvi que anava junt amb aquest, s'adaptava directament per sota del vidre posterior. Els darrers retocs venien de la mà del tapisser i el pintor. Llavors ja teníem el nou Rosalie disposat a menjar-se el món”.

Un altre problema pels professionals de l'època era el preu dels automòbils. Com ja s'ha apuntat,

² Tal i com defineix el diccionari de la Real Academia Española, el *traspontín* o *traspuntín* és el seient suplementari i plegadís que hi ha alguns cotxes.

la situació econòmica de la postguerra era nefasta. La Guerra Civil va suposar una veritable catàstrofe econòmica: la renda nacional i la renda per càpita no recuperaria el nivell de 1936 fins la dècada dels 50. Així, la majoria de les famílies tenien dificultats en arribar a final de mes. L'oligarquia terratinent, industrial i financera va recuperar l'hegemonia econòmica i social, mentre que els treballadors van perdre tots els drets adquirits.

Abans de la Guerra Civil, el preu d'un Citroën o un Ford estava al voltant de les 14.000 pessetes. Aquesta xifra va augmentar considerablement en tan sols uns anys. Serra va pagar 70.000 pessetes per un Citroën Rosalie l'any 1947, vell d'abans de la guerra però restaurat. "El meu pare havia estat taxista abans de la Guerra Civil. L'any 39 no sabia on estava el seu cotxe, es-

tava perdut, com tants d'altres. Ell no va ser dels qui el va retrobar. Tenia la llicència però no podia exercir i tampoc tenia diners per comprar un taxi nou. La seva situació era la de molts companys del sector. Vaig tornar del servei militar i, tot fent un gran sacrifici i un esforç econòmic, vaig decidir comprar-me un Citroën Rosalie. Només el cotxe em va costar 70.000 pessetes. Sort que ja teníem la llicència a casa, la del pare. No recordo quin preu tenien en aquella època; no crec que l'hagués poguda pagar.

Amb el Rosalie, vaig estar circulant pels carrers de Barcelona al llarg de deu anys. Llavors vaig decidir vendre'l per 30.000 pessetes per poder-me comprar un de nou, el SEAT 1400".

En la immediata postguerra es va establir una quantitat fixa de litres de combustible al mes per a

tots els taxistes. Va ser llavors quan molts començaren a utilitzar el gasogen.

La reorganització del servei dels taxis va començar per iniciativa d'antics membres de les cooperatives de l'any 1936. Aquests van decidir reorganitzar la *Confederación de la Industria del Taxi*. Per la seva banda, l'Ajuntament també va aprovar unes bases per a la reorganització del servei d'auto-taxi, un reglament per ordenar el moviment de llicències³. Es van reconèixer aquelles que havien estat atorgades durant la República, no sense prèvia revisió.

La postguerra va ser una època complicada. La professió no estava ben reconeguda i les tarifes eren eminentment polítiques. El taxi era un veritable transport públic en uns anys en què els tramvies no funcionaven correctament i només existien dues línies de metro. Els treballadors es

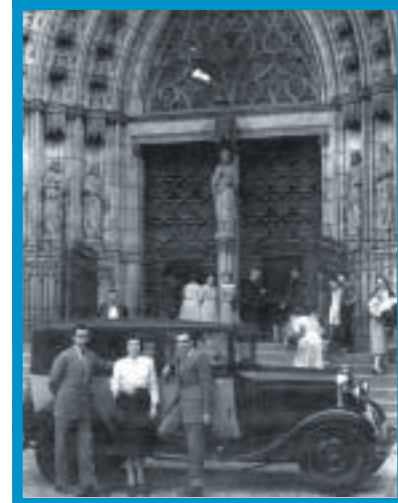
³ MESTRE, J. Historia del taxi de Barcelona. Imprés Layetana.

reunien en grups de cinc per tal que els trajectes no els hi sortissin gaire cars: pagaven una mica més que el preu del bitllet d'autobús i anaven més ràpids i tranquils. Tot i que pels obrers la tarifa del taxi podia semblar elevada, en realitat la feina de taxista estava mal remunerada i calia treballar moltes hores per tenir un sou decent. La baixada de bandera i cada fracció d'un quilòmetre posterior tenien un preu de 0,80 pessetes l'any 1940, mentre que l'hora d'espera tenia un cost de 5 pessetes. Tres anys més tard les tarifes van augmentar fins a les 1,20 pessetes la baixada de bandera i les 12 pessetes l'hora d'espera.

3. L'estraperlo

Per aquest motiu, molts taxistes de l'època feien "activitats complementàries" i participaven de l'estraperlo de la ciutat. La carestia d'aliments i l'escassetat van ser dues de les característiques de la

postguerra. Es va crear la cartilla de racionament. La *Comisaría General de Abastecimientos y Transportes*, coneguda popularment com *Comisaría de Abastos*, segons alguns documents de l'època, fixava que la ració diària d'un adult eren 400 grams de pa, 250 grams de patates, 100 grams de llegums seques o arròs, llenties, cigrons o mongetes, cinc decilitres d'oli, 10 grams de cafè, 30 grams de sucre, 125 grams de carn, 25 grams de cansalada, 75 grams de bacallà i 200 grams de peix fresc. Però aquestes previsions no es van arribar a complir mai i la població va partir la fam, sobretot al camp. Hi havia una dita popular que reflectia el malestar del moment: *Cuando Negrín, billetes a mil; con Franco, ni cerillas en los estancos*. L'estraperlo(*) es va començar a fer més freqüent. L'oli d'oliva, per exemple, es venia per cullerades. Les inspeccions als trens eren constants, per revisar si a les seves maletes els passatgers duïen productes per a l'es-



Capítol II

traperlo. Per això, moltes persones llençaven per la finestra els sacs amb allò que havien comprat abans d'arribar a l'estació, per por que al baixar algun inspector els hi obrís la maleta.

Hi havia taxistes que participaven d'aquest estraperlo. Anaven a les estacions de tren i recollien a les persones que anaven carregades amb els sacs. Estaven col·laborant amb una persona que duia a terme una activitat il·legal, és a dir, esdevenien còmplices. Els taxistes feien pagar el seu silenci: si el recorregut marcava 10 pessetes, els hi cobraven 40. D'aquesta manera, també obtenien un benefici del comerç il·legal de productes. Ambdós estaven actuant fora de la llei. L'estraperlo, però, no era una pràctica generalitzada en el sector del taxi.

A part dels clients estraperlistes, pujaven al taxi altres ciutadans. Els professionals de l'època recorden també els casos més vexatoris.

“A vegades, en pujar un individu, tota la salutació que podíem rebre era un *Tira p'alonge* carregat d'odi. Al girar-nos per comprovar amb quina classe de personatge o possible atracador recent sortit d'algun banc amb el botí encara a les mans ens les havíem de veure, ja teníem l'energumen incorporat des del fons del seient cap endavant, refregant-nos pels ulls

una placa d'un Cos d'Ordre Públic, mentre repetia: *Tira p'alonge, te he dicho*. Amb la ràbia de la impotència continguda, intentàvem aclarir quina era la ruta que volia seguir, però tota la resposta que aconseguíem era: *Tira p'alonge*. I doncs clar, a *tirar p'alonge*. Tremolàvem quan arribàvem a una cantonada, esperant que en el darrer segon ens digués en el to ha-



bitual *derecha* o *izquierda*. I pobre de tu si et passaves d'encreuament perquè t'havia avisat massa tard. Sort que llavors hi havia poc trànsit, malgrat tot i això et jugaves el físic a cada maniobra. Quan senties *¡Para!*, esbroncada si avançaves uns metres de més per no desatorbar el vehicle que et seguia. Quan els deixàvem, en trista i mísera compensació al mal moment

experimentat, només quedava el recurs de dedicar-los un serial de pensaments poc piadosos en companyia de tota la seva família, que probablement serien tots uns sants i santes. Però alguna cosa calia fer per no esclatar", recorda Bartomeu Serra.

La benzina es va convertir en un altre mal de cap pels taxistes. El

raционament va establir-se en 120 litres mensuals l'any 1946, una quantitat que servia per fer el torn complet durant dues setmanes. Hi havia temporades en què no hi havia benzina i els taxistes havien de fer hores i hores de cua per aconseguir omplir el seu dipòsit. Els professionals esperaven l'arribada del camió que subministrava la benzina.

(*) L'origen de la paraula *estraperlo* prové d'un escàndol polític durant la Segona República espanyola, produït com a conseqüència de la introducció d'un joc de ruleta elèctrica de marca "Stra-Perlo", nom derivat de Strauss i Perlowitz, que van ser els seus promotors. Per tal que s'autoritzés la seva instal·lació al Casino de San Sebastián (Guipúscoa), van subornar l'any 1934 a alts càrrecs del Govern, entre ells a Aurelio Lerroux, nebot d'Alejandro Lerroux, líder del Partit Radical, en aquelles dates en coalició amb la CEDA de José María Gil-Robles, o el ministre de Governació, Rafael Salazar Alonso, del mateix partit. El joc va ser prohibit per la policia en demostrar-se que era fraudulent, fet que no va impedir que funcionés també a Formentor (Mallorca), encara que després també va ser clausurat.

La revelació del cas de corrupció té lloc com a conseqüència d'una denúncia formulada pel propi Daniel Strauss davant el President de la República Alcalá Zamora, una vegada que Lerroux es va negar a pagar la indemnització que Strauss li exigia per la prohibició del joc. L'escàndol va suposar l'enderrocament del Partit Radical, tot quedant en el centre polític sense representació i potenciant els extremistes d'esquerres i de dreta. La polarització que aquest escàndol va provocar va ser una de les vàries causes que van precipitar el final de la República i l'inici de la Guerra Civil espanyola.

A partir d'aquest escàndol, la paraula *estraperlo* ha quedat com a sinònim d'intriga o negoci fraudulent. Així, per extensió, es va denominar també *estraperlo* al comerç il·legal (mercat negre) d'articles intervinguts per l'Estat o subjectes a racionament durant la postguerra. Aquells qui es dedicaven a aquest comerç van rebre el nom d'*estrapelistes*. L'*estraperlo* va suposar l'aparició de noves fortunes aconseguides a través de la venda il·legal de productes.

4. La revisió i la inspecció tècnica

Els taxistes que van viure l'època dels anys 40 i 50 recorden que les revisions d'aquell moment es feien d'una manera molt peculiar. Quan calia anar a fer la revisió tant del vehicle com del taxímetre, es podien identificar tres



tipus de "personatges" que les efectuaven. Al sector, els denominaven el ros, l'andalús i el gallec.

El ros es reconeixia pel seu color de cabell. Actuava de forma dura, com a funcionari inspector al servei de les revisions de l'Ajuntament. Se sentia molest si el taxista duia la sahariana amb una màniga un xic doblegada, perquè aquest petit detall trencava la norma. L'andalús pertanyia a la delegació d'Indústria. Taxistes com Bartomeu Serra, recorden "que eren persones que estaven de mal humor de manera crònica". Acostumaven a fer aixecar la culata per mesurar el cubicatge a qualsevol taxi que li pogués infondre qualsevol tipus de mania. En darrer lloc, estava el gallec. També depenia de la Delegació d'Indústria. Es podia reconèixer pel seu bigoti i el seu barret d'ala dura. A diferència dels altres dos, passava per alt algunes petites faltes que pogués observar i parlava sempre amb educació. Tot i això, tenia fama de terrible.

5. El 'Sindicato vertical'

La *Confederación de la Industria del Taxi* va tenir els dies comptats. Tan aviat es va organitzar el *Sindicato de Transportes y Comunicaciones, Sección Taxis*, la *Confederación* va desaparèixer. Aquest sindicat vertical estava constituït per persones de fora de Catalunya i que, per tant, desconeixen la problemàtica barcelonina. Van accedir a la creació de la *Cooperativa de la Industria del Taxi*, que es constituïa definitivament el 20 de gener del 1942. A partir d'aquest moment es creava un triumvirat en què cada una de les tres potes tenia la seva funció assignada: l'Ajuntament s'encarregava de la reglamentació; el *Sindicato de Transportes y Comunicaciones*, de l'orientació, i la *Cooperativa de la Industria del Taxi (CIT)*, assumia la gestió amb un esperit cooperativista hereu del període republicà⁴. Totes les empreses municipals i sindicals reconeixien la

cooperativa i tots els taxistes de l'època estaven obligats a pertànyer-hi. La seu de la cooperativa estava a la plaça Letamendi. Els Estatuts de la CIT fixaven que l'entitat treballaria per *"mejorar la condición social y económica de sus asociados, lograr un mejoramiento y mayor rendimiento en la producción o trabajo realizado en común, sin la intención de obtener lucro de ninguna especie y colaborar con las instituciones económicas de carácter oficial, para todo cuanto redunde en beneficio de la economía nacional"*.



La quota d'entrada a la CIT estava recollida també als Estatuts:

Los que aspiren a ingresar en la Sociedad con el carácter de socios, deberán satisfacer una cuota de entrada, cuya cuantía deberá ser establecida en relación a la suma de los conceptos siguientes:

a) Con una cantidad fija de 50 pesetas. b) Sobre el cociente que resulte de dividir el saldo de la cuenta del Fondo Social por el número de asociados, y c) Sobre el cociente que resulte de dividir la suma del saldo de las cuentas de reserva y obras sociales por el número de asociados.

6. Vehicles i uniforme

En aquella època, corria l'any 1947, la dificultat d'accedir a un cotxe seguia estant vigent. Per això, una de les propostes més populars va ser la creació d'una indústria autòctona. *Automóviles Eucort S.A.* es va especialitzar en la producció de vehicles que po-

⁴ Op.cit. 3

Capítol II

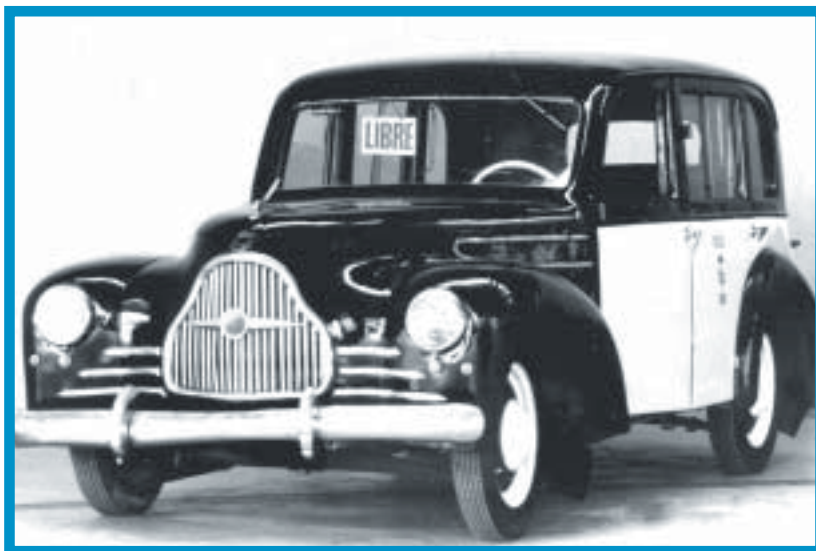


guessin ser fàcilment adaptables com a taxis. També, a través de convenis i gestions entre el ministeri de Comerç, l'Ajuntament i la Cooperativa es va aconseguir que arribessin a l'Estat 35 unitats del model Fiat. A partir de la dècada dels 50, el sector del taxi es troba en molt bon estat de salut. De forma palatina va creixent el número de llicències. Al 1953 s'arriba a la xifra de 3.400, una quantitat que es considera ideal per a la ciutat de Barcelona. Les bones relacions amb l'Ajuntament de l'època contrastaven amb la comunicació tan tibant que existia amb el *Sindicato vertical*. L'organisme oficial havia perdut protagonisme per la bona gestió de la Cooperativa i això no agradava als seus representants. La cara visible de la Cooperativa era Luciano Ortega, que aquell mateix 1953 va ser reelegit president. Una de les seves accions més importants va ser la signatura d'un acord amb la SEAT per convertir 500 cotxes en taxi.

Un element polèmic del període va ser l'uniforme dels taxistes. Bartomeu Serra recorda aquest capítol amb una dolçor amarga: "Per a nosaltres, el principi no va ser el verb sinó el guardapols gris. Aquella espècie de sotana laica que dúiem amb major o menor resignació cristiana. Ens feien nosa els faldons, eren antiestètics. Tot i això, el costum i els horitzons imposats per la postguerra ens feien més suportable el seu ús". Més endavant, cap als 50 s'imposaria la *sahariana* blava, una peça de roba més moderna que no duia faldilla i que va comptar amb una millor acceptació per part dels professionals. L'element de la discòrdia era la gorra, "aquell odiat cobrecaps, nyap del diable que com una maleïda guinda de pastís rematava el nostre uniforme", matisa Serra. Els taxistes estaven obligats a dur-la en circulació. La seva acceptació variava en funció de l'edat. Pels més veterans, no constituïa cap proble-

ma, fins i tot es podria dir que se sentien bé amb ella. Per contra, els joves mostraven aversió i argüïen que la gorra disminuïa els seus reflexes al volant. Els guàrdies urbans eren els encarregats de fer complir la norma. Els taxistes que no la duïen posada estaven obligats a pagar un multa de 25 pessetes, una quantitat que equivalia a tres carreres. El col·lectiu havia enginyat les maneres més divertides de no dur gorra i passar desapercebut. Així, per exemple, hi havia molts conductors que es col·locaven un coixí al seient perquè el cap quedés camuflat pel marc de la porta i fos més difícil descobrir si el taxista duïa la gorra o no. Altres, havien utilitzat imperdibles per subjectar la gorra al sostre del cotxe; si veïen un guàrdia proper, estiraven el coll i encaixaven el cap dins la gorra.

Les ordenances municipals de l'any 1957 codificaven així el reglament sobre l'uniforme:



Art. 657 I. El uniforme reglamentario de los conductores de auto-taxis consistirá en gorra de plato y chaqueta de conformidad con el modelo oficial y distintivos que señale el Ayuntamiento. Es obligatorio el uso del uniforme durante el servicio.

2. En la gorra y sobre el lado izquierdo del pecho, ostentarán sendas placas con el número de su carnet municipi-

pal. Las características de estas placas serán fijadas por la Tenencia de Alcaldía delegada de Servicios municipales.

Art. 658 I. El aseo y el buen aspecto del conductor debe ser motivo de orgullo profesional, y a dicho fin se presentará siempre bien afeitado y con indumentaria limpia y en buen uso.

Capítol II

2. Deberá comportarse en todo momento dentro de las más estrictas reglas morales y su conducta debe constituir un ejemplo de perfecta ciudadanía.

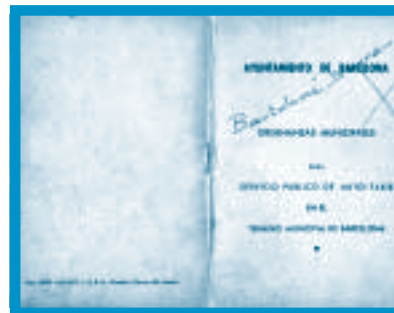
Les ordenances del 65 serviren per posar fi a la polèmica ja que l'obligatorietat de dur gorra en circulació quedaria eliminada.

6. Les visites de Franco

Un dels esdeveniments importants del període va ser el Congrés Eucarístic del 1952. Josep Maria de Porcioles, futur alcalde de Barcelona, va ser el secretari del patronat d'habitatges d'aquest congrés. Bartomeu Serra recorda la transformació que

va experimentar Barcelona per ser seu d'aquella trobada.

“Amb motiu de la celebració del Congrés Eucarístic, Porcioles va arreglar els carrers de la ciutat amb sorra mullada. Recordo que abans que engegúes el Congrés, la sorra estava totalment aixecada i Barcelona se submergia en aquella boira. No va ser una bona idea, no va tenir gran acollida entre els taxistes. Els cotxes que portàvem no eren una gran meravella. Si arribàvem al garatge a la nit sense ni una rascada i sense haver ferit cap vianant, ja ens podíem sentir afortunats”.



El gran esdeveniment religiós va portar Franco a Barcelona. No seria ni el primer ni l'últim cop. Entre les visites més destacades, recordem la de febrer del 1939 quan una desfilada de 80.000 soldats espanyols i italians va servir per rebre el dictador. El 1947 tornava per assistir a un festival de danses populars, en companyia d'Evita Perón. El *Generalísimo* i la seva esposa, Carmen Polo, van venir a Barcelona al 55 per visitar la Casa de la Maternitat.

“Un dels cops que va venir Franco a la ciutat, si passaves per la Cooperativa de Berlín, et feien aturar el taxi i et posaven una enganxina amb la cara de Franco al vidre. Com és lògic, ningú es podia negar. Pobre de tu que diguessis que no. El que passa és que feta la llei, feta la trampa. A la primera travessia baixaves del cotxe i treies l'enganxina. Miràvem sempre de fer-ho en un lloc on no hi ha-

gués cap autoritat que ens veïés. Són anècdotes de la picaresca d'aquell moment. Pels qui no crèiem en el dictador, aquella època intentàvem arreglar-nos-les per sobreviure en aquell règim. Ens feien anar ben drets”, recorda Bartomeu Serra.

7. El període desarrollista

Durant la dècada dels 60, l'Ajuntament de Barcelona va decidir centrar la política de transport públic en el metro i l'autobús. La xarxa de tramvies havia anat deteriorant-se durant la postguerra i no es va voler invertir per millorar-la. Això, va provocar una deficiència de transports públics pels barcelonins. El taxi va ajudar a donar resposta a aquesta escassetat. Però com el servei que oferia no deixava de ser limitat, el consistori va optar per unes noves mesures: ampliar el nombre de llicències i mantenir les tarifes baixes. Només d'aques-



Gastos Còrdon P.1319		70.000
Còrdon Còrdon P.1319		2466
Còrdon	70.000	
Capimetro	2.800	
2 S.P. mantiments interns	47	
Sogors	567	
2 Habitacions	91	
Mendes placs	100	
Plates	20	
Carrels interns	8	
10 litres gasolina	10	
Sarjols	50	
2 Serralls metalls	50	
Condensada	15	
Limpia parabris	23	
Coma goma	10	
Alum inclua	15	
Reparació Disparadors	185	
Reparació manobres	150	
Una ferra	40	
Protecció arribadors	25	
Engrana	20	
Bomba airtel	200	
10 litres gasolina	20	
10 litres gasolina	20	
Suma y resta	74533	
Bomba airtel		
10 litres gasolina		
20 20		

va ser aprovat l'any 1965. El document contenia un capítol dedicat íntegrament a les llicències, en el qual s'especificava que l'Ajuntament tenia totes les competències i atribucions per concedir i traspassar les llicències. En aquella època, la premsa va començar a treure a la llum una problemàtica dintre del sector: la insuficiència de taxis venia determinada pel fet que s'adquirien moltes llicències que no eren explotades directament pel titular. Moltes s'arrenden, un pràctica que llavors era il·legal. Els problemes de circulació a la ciutat i el descontrol en el torn de serveis són només altres qüestions que descriuen la situació d'aquells anys. L'expansionisme que havia experimentat la Cooperativa es desaccelera. A més, és d'ençà de finals de la dècada dels 60 que es comença a estructurar un moviment d'oposició a la Cooperativa. Quan el president de la *Mutua Nacional del Taxi*, J. Calderón, va ser des-



bancat pel propi Tormo, va decidir crear una nova mútua, sota el nom de *Mutua Nacional de Previsión (MUNAPRE)*, integrada per taxistes contraris a la política de Tormo. Ben aviat, la MUNAPRE englobaria altres col·lectius de taxistes. La MUNAPRE es dissoldria. A partir d'aquest moment es crearien i es dissoldrien mútues atenent més a raons polítiques que a altre tipus de pugnes. Primer va ser la *Mutua Barcelonesa del Taxi*, amb

homes com Marcelino Barriados i Dionisio Gracia. A principis del 1973, neix la *Cooperativa Barcelonesa del Taxi*. Aquesta cooperativa i la mútua compartien local i la rivalitat entre els membres era una constant. Es va decidir fer un canvi d'espai físic. Es crea llavors una nova cooperativa, la *Unión de Industriales Taxistes*. La CIT, però, es mantenia com a opció majoritària entre els professionals de la ciutat.



B-55090

PAU
-
5
24

Els moviments sindicals dels anys 70

Capítol III

1. El 'Sindicato vertical' i la 'Cooperativa Industrial del Taxi'

El *Sindicato vertical* va ser una institució creada per la dictadura franquista l'any 1938, d'afiliació obligatòria per a empresaris i treballadors, perquè es tractava d'una organització de caràcter feixista. Era l'única organització sindical reconeguda de forma oficial. Els "representants dels treballadors" a les empreses rebien el nom d'"enllaços i jurats" i eren escollits a dit pels buròcrates del *Sindicato vertical*, en connivència amb els patrons, que eren els qui s'encarregaven de proposar als *chivatos* i elements més reaccionaris.

El taxi, com tots els sectors, també té el seu sindicat vertical. La seu del de Barcelona estava situada al carrer Berlín. Al mateix local s'ubicava la *Cooperativa Industrial del Taxi*. Tots els taxistes pertanyien al *Sindicato vertical*, i

de la mateixa manera tots pertanyien a la *Cooperativa Industrial del Taxi*. El sindicat era l'entitat política i la cooperativa, l'econòmica. La cooperativa s'encarregava de fer els serveis de venda, recanvis, tallers i planxes. El fet que hi hagués aquesta divisió entre la part política i l'econòmica servia per gestionar millor el sector.

2. La 'Coordinadora de Trabajadores Autónomos del Taxi de España'

Els anys 70 vénen marcats per un gran moviment en el món del cooperativisme del taxi. Es creaven i es desfeien les mútues, les unions i les cooperatives, i el motiu no acostumava a ser altre que el polític.



Capítol III

En aquella època els taxistes del Partit Socialista Unificat de Catalunya (PSUC) estaven afiliats a les Federacions de Transport de CCOO. El sindicat del taxi, extern al vertical, encara no estava legalitzat i, tot i que es movia en la clandestinitat, era un moviment que estava funcionant. En aquell moment no existia cap mena de moviment d'autònoms del taxi fora de les línies marcades pel *Sindicato vertical*, per això els professionals del sector van analitzar la situació i van valorar que no podien generar un moviment progressista dins de CCOO. D'alguna manera, els taxistes del

PSUC creien que era difícil arribar als companys del sector naixent com una branca de Comissions Obreres. En paraules de Miguel Tomás, un dels pares del Sindicat del Taxi de Catalunya, "corríem el risc que ens etiquetessin com a comunistes; en un sector tan reaccionari i tan de dretes com el nostre, això era condemnar-nos a què tan sols s'afiliessin els comunistes i els amics dels comunistes. Nosaltres volíem crear un moviment potent, no només d'una minoria".

En realitat, Miguel Tomás Romero no havia estat membre històric del

PSUC. Segons recorda, "feia el que feia, em mobilitzava i cridava a la lluita, pel meu caràcter rebel. El PSUC em va intentar captar per aquest motiu, perquè jo en aquella època no militava a cap partit. Sempre em convidaven a les reunions que celebraven però jo no hi assistia per por a comprometre'm". Finalment, Miguel Tomás va assistir a una assemblea que es va celebrar a l'església de Sant Ramon Nonat, a Collblanc. Allà va conèixer més membres del PSUC i ja en aquella primera reunió el van nomenar responsable de la cèl·lula del taxi. "En realitat crec que ho van fer perquè era l'única manera de captar-me". El grup estava format per Marcelino Barriendos, Miguel Tomás, Rafael Carmona, Carlos Ruiz, Antonio Peláez, Antonio Murillo, Francisco Murillo, José del Toro, José Álvarez, Juan 'El Barbas', José Campos, Manuel Orihuela, Miguel Paz, Justo Rodríguez, Juan Antonio Gallardo i Antonio Corbacho, entre d'altres.



Com a responsable de la cèl·lula del taxi del PSUC, el Partido Comunista de España (PCE) va convocar a Miguel Tomás a una reunió que se celebrava a Madrid on es reuniren els responsables del taxi de tot l'Estat espanyol. "Recordo que érem gent de Madrid, Sevilla, Galícia i València, un o dos representants com a màxim per ciutat o comunitat". Després d'aquesta reunió a la capital de l'Estat, en vindrien d'altres, a Barcelona i a València. De forma paral·lela els professionals del sector de cada ciutat celebraven reunions de caràcter intern. L'objectiu de les diferents trobades a nivell estatal era la redacció d'un document polític, l'únic que existeix de les seves característiques, en què demanàvem de forma explícita la llibertat sindical, la democratització dels ajuntaments i totes les reivindicacions que els comunistes creien imprescindibles per fer aconseguir l'Estat de dret.



"Vam trencar amb el corporativisme gremialista"

Félix Cañego (Mota del Cuervo, Cuenca, 1942) va entrar a treballar al taxi a la ciutat València l'any 1968. Allà va començar a organitzar el sector per tal d'enderrocar el Sindicato vertical. En plena clandestinitat va muntar la Coordinadora del Taxi de Valencia. Cañego va crear la Federación Sindical de

Valencia, de la qual ha estat president al llarg de divuit anys. També ha estat president de la Confederación de Autónomos de la Comunidad Valenciana, que va néixer al 1998.

Des d'un primer moment, s'implica en el moviment de creació d'una coordinadora de taxistes a nivell estatal.

La coordinadora comença crear-se sobre l'any 1973. El grup estava constituït per autònoms i també per assalariats. En aquell moment, jo era assalariat del taxi i començaria com a autònom més tard. Una de les peculiaritats d'aquella coordinadora era, per tant, la seva capacitat d'integrar diversos col·lectius. I el més important:

En aquestes reunions es continua reflexionant sobre la necessitat de crear un grup d'autònoms que no estigués vinculat a CCOO. Es va acordar crear una organització específica d'autònoms amb una nova orientació, i aquesta idea va quedar reflectida en el document polític. Així s'origina la *Coordinadora de Trabajadores Autónomos del Taxi de España*. Miguel Tomàs matisa que "no teníem ni Estatuts ni res, era tan sols una manera de donar-nos un nom. Així, si algú ens coneixia, que com a mínim poguessin saber qui érem i d'on veníem".

3. La Coordinadora de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya

De forma paral·lela a la creació a la *Coordinadora de Trabajadores Autónomos del Taxi de España*, es van anar configurant les plataformes de taxistes de cada ciutat o província. En la majoria dels casos se'ls anomenava coordinadora. A Catalunya, va ser la *Coordinadora de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya*, que s'originava l'any 1972. Era un moviment que no tenia estatuts, amb la qual cosa no es podia

considerar una organització a nivell formal. El seu primer secretari va ser Marcelino Barriados, que agafava el càrrec al 74.

La *Coordinadora de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya* neix després de la darrera concessió de llicències i s'elimina els conductors que no són assalariats. Aquesta és la conjuntura en què un grup de taxistes progressistes comença a revelar-se contra el *Sindicato vertical*. Aquests arrendataris de llicències van anar trencant amb el poder establert. En realitat, aquesta *Coordinadora* era la llavor del *Sindicat del Taxi d'Autònoms de Catalunya (STAC)*, que es legalitzaria l'any 1977, ja mort Francisco Franco.

4. Les coordinadores arreu de l'Estat

"La xarxa de coordinadores de treballadors del taxi va anar creixent. Entràvem en contacte amb la resta de ciutats a través de la



gent del partit que fos taxista. A través d'aquests companys intentàvem convocar una assemblea o una reunió en què es parlaria sobre els temes que ens preocupaven en aquell moment. Per exemple, una de les qüestions que tractàvem eren les tarifes, llavors es revisaven cada quatre o cinc anys", explica Miguel Tomás. L'objectiu de les diverses ciutats i municipis d'arreu era crear una alternativa al *Sindicato vertical*.

Les reunions que se celebraven a Madrid es feien als despatxos d'un grup d'advocats laboralistes comunistes sindicats a CCOO que portava els assumptes del taxi. El despatx estava situat al segon pis del número 55 del carrer d'Atocha. L'any 1977 van decidir muntar una mena de *tour* per les diferents ciutats de l'Estat per anar presentant la *Coordinadora de Trabajadores Autónomos del Taxi de España* entre els professionals. La ruta va ser Madrid, Saragossa, Barcelona, València i Sevilla.

arribar a crear una lluita comuna. Vam ser capaços de trobar el consens de cara a les reivindicacions generals. Fins aquell moment, el nostre sector havia estat massa gremialista i corporativista.

Així, fan possible que neixi una nova filosofia?

Sí, una manera de pensar solidària. Hi havia un alt nivell de compromís. Vam trencar amb el corporativisme gremialista que defensaven els representants del *Sindicato vertical* del taxi.

Una dificultat important amb què es trobaven tots els sindicats i moviments emergents contraris al règim és la necessitat de moure's en la clandestinitat.

Quan es convocava una reunió era a través del telèfon i també per mitjà d'una sèrie de cartes que s'havien de llegir entre línies: "Demà quedem per dinar; demà quedem per fer una visita turística; demà...". Era l'única forma per tal d'evitar que la brigada político-social, la policia secreta del franquisme, ens pogués seguir les passes. Tenia el seu risc, alhora que era estimulante perquè estàvem trencant amb la tradició verticalista de 40 anys de franquisme. En el nostre ànim estava l'esperit d'una obertura cap a la llibertat i la democràcia, i cap a una vida millor pels taxistes.

En què es concretava aquesta millor vida pels taxistes?

Les reivindicacions eres moltes. La principal era trencar amb el règim de concessió de llicències. Els tres grups –empresaris, excombatents i

excautius, i conductors lliures- havien de desaparèixer. Volíem que les llicències fossin per qui les treballassin. D'aquí que quan el reglament del 79 va incloure aquesta reivindicació en el seu article 11 ens vam poder sentir satisfets. A banda, altra de les nostres demandes era aconseguir entrar dintre de la Seguretat Social.

Per fer arribar aquest missatge arreu de l'Estat espanyol, munten una comitiva que es va desplaçant de ciutat en ciutat per explicar els objectius de la coordinadora.

Volem difondre la nostra lluita al major nombre de ciutats possibles i aquí comencen els nostres viatges per tota la geografia espanyola.

Una de les visites més accidentades va ser la de València.

L'assemblea es va convocar a la Fira de Mostres. Vam demanar que hi poguessin intervenir dos dels representants a nivell nacional, Luis Fernández i Miguel Tomás . Volíem que donessin a conèixer amb més pèls i senyals les reivindicacions de la coordinadora a nivell estatal. No va ser possible... A l'assemblea estava la direcció del *Sindicato vertical* que va estar cridant per fer-nos fora. Vam haver de sortir gairebé d'amagades. S'havien congregat tots els elements radicals, d'extrema dreta. No hi van faltar les amenaces. L'assemblea havia estat convocada per la direcció del *Sindicato vertical* i no volien que nosaltres difoguèssim les nostres idees.

Com havia estat possible que entressin doncs dins d'aquell espai?

Madrid va ser l'escenari de la primera assemblea. El grup de taxistes que impulsaven aquesta trobada es van reunir a la seva seu habitual, als despatxos d'Atocha, per acabar d'ultimar els darrers detalls. El 24 de gener de 1977, mitja hora més tard que un grup de taxistes abandonés els locals després d'una reunió amb el líder de CCOO Joaquín Navarro, nou persones serien ametrallades en aquell despatx, cinc d'elles van morir, un crim brutal que va marcar la transició democràtica del país. Aquests fets van ser coneguts com la matança d'Atocha(*). L'assemblea de taxistes se celebraria el mateix dia de l'enterrament de les persones assassinades, el 26 de gener de 1977, a la Casa de Camp de Madrid, al *Palacio de Cristal*.

Recorda Miguel Tomás que van estar valorant la possibilitat d'anul·lar l'assemblea. "Caminant pels carrers de Madrid podies percebre la por. Hi havia un ambient colpista. La gent passejava

tranquil·lament amb camises blaves. Malgrat tot, vam decidir tirar endavant la convocatòria i va ser tot un èxit". L'assemblea va comptar amb un gran suport dels professionals del sector i es va crear la *Coordinadora de Trabajadores Autónomos del Taxi de Madrid*. Dins del nucli fort d'aquesta coordinadora es trobava Luis Fernández Santos en l'actualitat diputat al Congrés dels Diputats.

El *tour* va continuar en direcció a Saragossa. "Semblàvem una comissió de titellaires, organitzant assemblees i reunions. Hi anàvem dos companys de Sevilla, dos de Madrid, dos de València i jo (Miguel Tomás), de Barcelona". El *Palacio Ferial* de Saragossa va acollir aquesta segona assemblea i es va omplir de gom a gom. A la reunió també hi van assistir taxistes del *Sindicato vertical*, que volien rebentar l'acte. "S'alçaven, prenién la paraula i començaven a llençar acusacions. A mi, per exemple, m'acusaven de ser un

A València, teníem representació provincial del sector del taxi i això ens permetia tenir força incidència entre alguns companys autònoms que eren titulars de llicència. Per aquest motiu ens van permetre anar a l'assemblea. Curiosament, després vam haver de sortir com vam poder.

A part de la de València, va haver-hi moltes altres reunions.

La primera va ser a Barcelona. Partíem d'una base, ja que cadascuna de les persones que va anar a aquesta convocatòria en la clandestinitat estava lluitant al sindicat de transports de la seva ciutat. Coneixia CCOO, es movia al *Sindicato vertical* del transport... Ens vam anar passant telèfons de gent que estava a la lluita. I es va convocar la primera reunió, a Barcelona, a una església. Allà va ser on es va decidir quina seria l'estratègia a seguir a nivell estatal. I també on es va acordar quines serien les ciutats que visitaríem.

València, en aquesta assemblea accidentada que comentava, Madrid, Sevilla, Saragossa... Quina percepció tenien i com creu que els taxistes els rebien?

Es veia que Franco anava a morir, no podia durar tota la vida i això feia que la gent tingués expectatives i esperances de canvi. Quan es va veure que a Portugal, després de la Revolució dels Clavells, s'instaurava una democràcia, es va començar a percebre que aquesta era l'evolució lògica: un cop mort Franco, ens havia d'arribar la democràcia. Ens estàvem preparant per a una lliber-

agitador polític i asseguraven que el Partit Comunista em pagava 30.000 pessetes mensuals per fer aquesta tasca d'agitació política", explica Miguel Tomás.

De Saragossa van posar rumb a Barcelona, on l'assemblea va celebrar-se a l'antic cinema Prince-sa. La següent ciutat en el recorregut va ser València, on van produir-se incidents que no s'esperaven.

L'assemblea de València va ser convocada pel *Sindicato vertical*. Miguel Tomás relata els fets: "A nosaltres ens van col·locar a la primera filera, però no ens van deixar parlar perquè anàvem de convidats. Ens van insultar i ens van faltar el respecte, van desmerèixer la tasca que estàvem fent, i no vam tenir dret a rèplica. Realment va ser un dia molt negre. Els únics que van poder parlar van ser dos companys taxistes d'allà. Aquella assemblea va ser una mostra clara del fei-

tat sindical i començàvem a formar aquesta organització a nivell estatal. Però havíem de guardar encara les aparences.

Davant de qui?

De les forces de seguretat del règim. El nom de coordinadora, alhora, buscava ser el més abstracte possible. Què coordina? Ens estem coordinant. Era un nom que s'ajustava a la realitat i que evitava qualsevol mena de malentès, perquè dins del nostre sector hi havia molt falangista, policia local o nacional, guàrdia civil... No volíem despertar sospites i tampoc volíem dir-nos sindicat, encara pesava massa el nom del *Sindicato vertical*.

Quan va adoptar el nom?

A aquella primera reunió de Barcelona. Una coordinadora, coordina. Què coordinàvem? Les eleccions. Coordinàvem la creació d'un grup que pogués presentar candidatura a les eleccions del *Sindicato vertical*. Coordinàvem les reunions, els missatges... Ens presentaríem com a grup unitari, un nom que no fos gaire sospitosos de tendències progressistes.

Malgrat el nom no pogué aixecar sospites, anaven sempre amb les precaucions necessàries.

Minimitzàvem riscos. Les primeres reunions se celebraven dins de taxis. Després a locals o a cases, en petits grups. Si arribava algun familiar, tallàvem la reunió i parlàvem de futbol o de toros. Més

endavant el nombre d'assistents augmentaria. Quan arribàvem a ser 17 o 18 taxistes en una reunió de la coordinadora era tot un èxit. Hem de tenir en compte que es feien reunions a tot l'Estat i que eren molts quilòmetres a recórrer, amb els cotxes de llavors i les carreteres en mal estat.

No hi havia la por que es colés algú?

Eren trobades massa clandestines i massa tancades. Els taxistes no deixàvem de ser una gran família. Ens passàvem moltes hores a les parades xerrant amb uns i altres i ja sabies de quin peu calçaven. Era complicat que un feixista convençut pogués passar per comunista, era complicat amagar la ideologia.

La coordinadora buscava el major benestar possible pel sector del taxi de totes les comunitats, però és provable que cadascuna avancés al seu ritme. Es feien comparacions entre comunitats?

Mai s'ha tingut en compte. Cada zona aportava les qüestions que considerava més avançades i que creia que seria bo que s'incorporessin a la resta de regions. Així si s'han fet comparacions, sempre ha estat amb un objectiu: fer que les millores s'implementessin a altres territoris. Si avui en dia els taxistes tenen dos dies festius a la setmana és perquè una ciutat espanyola va ser pionera en aquesta idea i aquest projecte. La resta de ciutats i localitats van estudiar si la idea es podia aplicar a la seva zona i així es va anar incorporant de forma palatina.

xisme en el seu estat més pur. Un de nosaltres, un dels taxistes que estava organitzant el *tour*, va tenir una desagradable sorpresa: quan va anar als serveis li van treure una pistola. El sector progressista de València va mostrar-se molt afectat per com havien succeït els fets; com a desgreuge van convidar-nos a sopar. En aquell bar vam poder explicar-los tot allò que no havíem pogut explicar-los durant l'assemblea. En acabar el sopar, havíem de marxar cap a Andalusia. Ens van avisar que alguns membres del *Sindicato vertical* ens estaven esperant a la sortida de la ciutat. Els companys de València ens van haver d'acompanyar i vam sortir per carreteres secundàries”.

La darrera assemblea es va celebrar a Sevilla. A la capital hispalense no es va produir cap mena d'incident, ja que els taxistes del PCE estaven a la junta del *Sindicato vertical*.



(*)La matança d'Atocha va ser un atemptat terrorista tardofranquista d'extrema dreta comès a Madrid la nit del 24 de gener del 1977. L'autodenominat *comando Roberto Hugo Sosa* de l'Aliança Apostòlica Anticomunista va entrar a un despatx d'advocats laboralistes vinculats a CCOO i al PCE, situat al número 55 del carrer Atocha. El grup armat buscava al dirigent comunista Joaquín Navarro, cap del Sindicat de Transports de CCOO.

Eren aproximadament les 22.30 i els advocats acabaven de finalitzar una reunió sobre una vaga recent de transports. Van picar al timbre. Van disparar a Rodríguez Leal, que va obrir la porta. Van registrar el pis a la recerca de Navarro, que havia marxat després de la reunió. A una de les sales del despatx van trobar a vuit advocats laboralistes i els van agrupar al rebedor del pis per afusellar-los. Van disparar. Aquella nit van morir els advocats Enrique Valdevira, Luis Javier Benavides i Francico Javier Sauquillo; l'estudiant de Dret, Serafín Holgado, i l'administratiu Ángel Rodríguez. Van resultar greument ferits Miguel Sarabia, Alejandro Ruiz, Luis Ramos i Dolores Gonzáles (vídua de Sauquillo), que estava embarassada i també va perdre el seu fill.

Les reaccions davant la Matança d'Atocha no es van fer esperar: va haver una aturada nacional dels treballadors i la primera manifestació massiva de l'esquerra espanyola després del franquisme.

El problema de les llicències

Capítol IV

1. “Ni carne ni pescado”

A la Barcelona de l'any 1972 el sector del taxi estava dividit en conductors assalariats, propietaris i arrendataris de llicències, que llogaven les llicències als seus titulars tot pagant una quantitat fixa. El lloguer estava establert en aquell moment entre les 5.000 i les 6.000 pessetes al mes. Els arrendataris pagaven aquesta quantitat a militars, vídues de militars, cures i policies, fonamentalment, que eren titulars de les llicències però no podien treballar-les. Els arrendataris passaven a ser autònoms i corrien amb totes les despeses. Per altra banda, la concessió de llicències es feia segons el reglament de l'any 1964, l'únic reglament nacional que s'havia fet durant l'època de la Dictadura.

Les llicències es concedien en tres blocs:

- per aquells taxistes que no tenien llicència

- per aquells taxistes que ja tenien llicència

- i les de lliure disposició, que l'Ajuntament podia concedir a qui volgués.

Aquest sistema de concessió no era gaire aplaudit entre els professionals del sector.

“El president del *Sindicato vertical* va decidir eliminar els arrendataris de l'apartat de taxistes que no tenien llicència. Així, només entraven a sorteig els qui eren conductors assalariats i els qui no eren arrendataris. Els arrendataris van protestar”, explica Miguel Tomás. Va ser en aquest moment que el president del *Sindicato vertical* i de la Cooperativa Industrial del Taxi, José María Tormo Magrans, per justificar la decisió que havia pres, va pronunciar la que ha esdevingut famosa frase en el sector: “*Los arrendatarios no son ni carne ni pescado*”.

El grup de llicències de lliure disposició va ser objecte de múltiples tractes de favor. “El que es comentava en l'època era que s'estaven atorgant llicències a amants de regidors de l'Ajuntament i d'altres persones que no tenien res a veure amb el món del taxi”. L'arquebisbe Modrego era titular de 20 llicències. Malgrat que estava prohibit pel reglament, les arrendava.

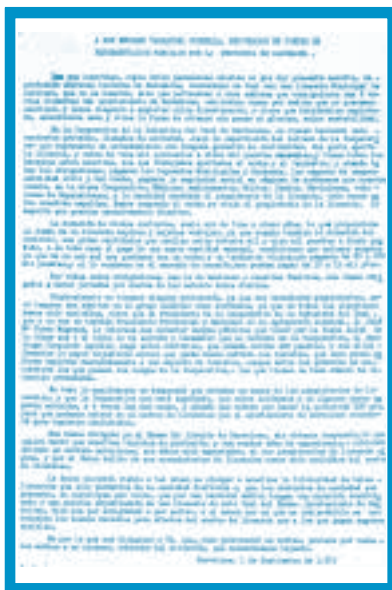
Els arrendataris es van mostrar disconformes amb la decisió de Tormo Magrans. Sobretot, perquè trobaven injust que s'adjudiquessin llicències a persones alienes a la professió i que, per contra, ells se n'haguessin de quedar sense. Arrel d'aquest problema comença a crear-se un moviment que acabaria generant el Sindicat del Treballadors Autònoms de Catalunya.

2. Malestar en el sector

Eren molts els arrendataris que havien estat treballant al llarg de

Capítol IV

25 anys com a taxistes i que veien que no tenien accés a una llicència. És el grup anomenat dels 500 arrendataris. “Aquella decisió que havien pres no tenia ni volta ni solta. La Cooperativa Industrial del Taxi havia estat precisament la qui s’havia encarregat de fer els contractes d’arrendament. I sense que ningú ho esperés, des de la presidència de la Cooperativa es pren aquesta iniciativa de denegar el dret als arrendataris a accedir a una llicència”, explica Miguel Tomás. La resposta per part dels arrendataris no es va fer esperar: comencen a



organitzar-se i a buscar un advocat que els pugui defensar. La lluita l’encapçala el taxista Marcelino Barriendos. Fins aquell moment, ell havia estat vinculat a CCOO. Barriendos estava al càrrec de l’edició d’octavetes per a aquelles fàbriques que vivien problemes laborals. Però ell era taxista, per això des de CCOO el van animar a centrar la seva lluita en el sector del taxi que estava molt mogut.

Barriendos localitza, a través del PSUC –on ell també hi milita-, a Josep Solé i Barberà(*), membre

(*)Josep Solé i Barberà va ser un polític i advocat català nascut a Llívia l’any 1913 de manera casual, ja que la seva família era de Reus. Fou membre del Bloc Obrer i Camperol –una organització política comunista fundada a Barcelona l’any 1930 com l’organització de masses que resultava de la fusió del Partit Comunista Català (PCC) i la Federació Comunista Catalanoblear (FCCB). Al 36, va ingressar al PSUC. Durant el període de la Guerra Civil va ser jutge de primera instància a Reus i poc després comissari polític de batalló. El mes de febrer del 1939 va ser capturat pels rebels i condemnat a mort. Solé i Barberà va ser indultat i alliberat l’any 1944. Malgrat tot, el règim el va inhabilitar per exercir d’advocat. Aquesta inhabilitació va ser aixecada passats els anys. Així, va poder participar com a defensor en el procés de Burgos i va esdevenir portaveu del PSUC fins a la legalització del partit l’any 1977. Va ser el cap de llista per la província de Tarragona del PSUC a les primeres eleccions generals en temps de democràcia i fou escollit. A les segones eleccions va ser reelegit. Va ser membre de la ponència que va redactar l’Estatut de Sau. Josep Solé i Barberà va morir el 4 de gener del 1988.

del comitè executiu del partit en la clandestinitat. Era l'home públic del PSUC. Mentre tots es movien en la clandestinitat, Solé i Barberà estava en una situació paral·legal dins del sistema. S'inicien uns processos jurídics per part dels arrendataris contra els titulars de llicència d'aquella època per reivindicar la concessió de llicències.

Barriendos va dirigir una carta adreçada a tots els taxistes afectats en què demanava la col·laboració econòmica ja que l'actuació judicial de Solé Barberà suposava un cost de 3.000 pesetes per demanda en la seva primera fase de conciliació. Així, acabava la carta demanant: *"Te rogamos te sirvas presentarte a la mayor brevedad posible en el lugar habitual (El Álamo) para normalizar todas estas gestiones y seguir las actuaciones de tu caso"*. Aquest bar era propietat de Marcelino Barriendos i era l'espai de trobada diària dels taxistes de la ciutat.



"Les nostres accions van comportar-nos el nom de 'tupamaros'"

Marcelino Barriendos (Chirprana, Saragossa, 1930) va endinsar-se al món del taxi a través del PSUC, partit al qual va vincular-se a la ciutat francesa de Toulouse. Va protagonitzar la lluita inicial per aconseguir la concessió de llicències de taxis a arrendataris. Barriendos va ser un dels fundadors de l'STAC

i el seu primer secretari. També va ser un dels integrants de la candidatura que va guanyar les eleccions a la Cooperativa de l'any 1977.

Quan entra dins del moviment del taxi?

La meva primera època va començar a Tolouse. Allà vaig començar a moure'm en l'ambient del PSUC a través de familiars i amics. Corria l'any 65. Vaig entrar dins de CCOO, però encara no en el sector del taxi. Editava octavetes amb el ciclostil que després repartíem entre els treballadors. I va ser llavors quan em van comentar que el sector del taxi estava molt revolucionat.

Marcelino Barriendos va escriure una carta adreçada al procurador en Corts de representació familiar per la província de Barcelona, Eduardo Tarragona. En el document, Barriendos denunciava la situació en què es trobaven els arrendataris de llicències. “Cada tarda anava a la plaça Espanya a parlar amb els meus companys, allà els animava a què s’involucressin en la lluita. Els hi facilitava una còpia de la carta i els hi demanava que signessin l’escrit si hi estaven d’acord. Volia aconseguir el major recolzament possible per fer arribar la carta a Eduardo Tarragona”, explica Barriendos.

A don Eduardo Tarragona Corbella, procurador en Cortes de representación familiar por la provincia de Barcelona.
(...)

En la Cooperativa de la Industria del Taxi de Barcelona, se vienen haciendo unos contratos privados, llamados de

Entra a formar part d’alguna associació o col·lectiu?

Anava a les assemblees i em vaig fer soci de Munat. Es tractava d’una mútua que es va constituir pel tema del butà als taxis. Llavors havíem de donar sempre una comissió de 1.000 pessetes al mes a l’empresa de butà. Un mes es va renunciar a aquelles 1.000 pessetes per constituir una mútua. Als pocs mesos Tormo li va prendre la presidència a Calderón. La Munat, com a mútua, tenia uns tallers de reparació al carrer Castellers. De forma paral·lela, els germans Pinin van constituir la Mútua Barcelonesa del Taxi. Part del grup que estàvem a Munat vam marxar cap aquesta nova mútua.

Al llarg de tota aquest període, quina era la seva situació?

No era encara titular d’una llicència, encara era arrendatari. Per això, no podia aparèixer gaire de manera pública... Dins de la Mútua Barcelonesa es va donar origen a la Mutua Barcelonesa del Taxi. Per tant, ja hi havia quatre entitats: la cooperativa història del Sindicat Vertical, la Munat, la Mútua Barcelonesa i la Cooperativa Barcelonesa.

Va lluitar de forma molt activa per la concessió de llicències a arrendataris, fins al punt d’enviar una carta al procurador en Corts, Eduardo Tarragona.

Vaig estar repartint una carta de queixa a la plaça d’Espanya. La donava a tots els taxistes perquè poguessin saber la injustícia que

sociedad, –bajo la supervisión del letrado de la Cooperativa– que representa un arrendamiento sin ninguna garantía de continuidad. Una parte aporta la licencia, y cobra de tres mil quinientas a cinco mil pesetas mensuales, y tiene todos los derechos sobre nosotros, los que trabajamos aportamos el coche y el taxímetro, y además toda las obligaciones, pagamos los impuestos Municipales y Hacienda, los seguros de responsabilidad civil y del coche, pagamos la seguridad social en régimen de autónomos por nuestra cuenta en la misma Cooperativa, médicos, medicamentos, multas, gestor, revisiones, toda clase de reparaciones, y la cantidad acordada al propietario de la licencia, todo recae sobre nuestras espaldas. Hemos comprado el coche ya viejo al propietario de la licencia, la mayoría por precios excesivamente abusivos.

La duración de dichos contratos suele ser de tres a cinco años, lo que proporciona al dueño de la licencia mayores y mejores

s'estava cometent. Llavors, sabia que Eduardo Tarragona era una persona molt aficionada a sortir pels mitjans de comunicació i que podíem fer confluïr el nostre interès amb el seu interès.

Va funcionar?

Sí. Una comissió de taxistes es va presentar per exposar-li la situació i ell va redactar una carta a les Corts franquistes. La jugada ens va sortir bé. Estava en contacte amb l'advocat del PSUC Solé i Barberà. Ell ja sabia de què anava el tema i estava disposat a tirar-lo endavant.

Va augmentar la xarxa de contactes?

Bé, teníem periodistes que estaven en la nostra línia i que publicaven el màxim d'informació possible sobre el que estava succeint. Rafael Prades, al *Correo Catalán*, i Joan Castelló Rovira, a *Ràdio Barcelona*. Solé va anar un parell de cops a l'emissora per fer alguna entrevista.

A banda d'aquesta lluita de caràcter judicial, van emprendre algun altre tipus d'acció?

Històries a tall anecdòtic, com un dia que vam acorralar a Tormo Magrans al seu despatx. Es va agafar a una taula molt gran perquè vam amenaçar de tirar-lo finestra avall. Lògicament, va ser impossible. Per aquesta mena d'accions va ser que ens van començar a dir els tupamaros. Solé m'avisava moltes vegades que

ventajas, ya que cuando termina la duración el contrato pide, nos piden cantidades que oscilan entre setenta mil y cien mil pesetas a fondo perdido, o en todo caso el pago de una mayor cantidad mensual, condiciones que solemos aceptar ya que de no ser así nos quedamos con un coche y un taxímetro viejos, que pagamos de 80 a 180 mil pesetas, y si lo vendemos en el mercado de ocasión nos pueden pagar de 10 a 15 mil pesetas.

Por todas estas obligaciones, más la de mantener a nuestras familias, nos vemos obligados a hacer jornadas por encima de las catorce horas diarias.

(...)

Nos hemos dirigido ya al Excmo Sr. Alcalde de Barcelona, sin obtener respuesta, lo que quiere decir que nosotros taxistas de profesión y con muchos años de experiencia, -habiendo entrado en sorteos anteriores, sin haber sido agraciados, ni ser propietarios de licencia alguna, y por el único deli-

no dormís a casa perquè vindrien a per mi. I així era. Anaven i es trobaven amb la meua dona que els hi explicava que jo estava de viatge.

Van intentar fer-se amb la cooperativa a unes eleccions.

I les vam perdre. Van ser les eleccions del 23 d'octubre del 75. Però ja es començava a veure que ens tenien por. El més important va ser que ens vam presentar en una candidatura tota aquella gent que ja havíem aconseguit la llicència però que volíem continuar lluitant per aquells qui no la tenien.

Tot i que d'alguna manera deixa d'encapçalar la lluita, no és així?

No ha d'interpretar-se com que els vam deixar a un costat. Gràcies a la llei dels cinc anys, un grup d'arrendataris vam passar a ser titulars de llicències, però quedaven 150 que no encara no la tenien. Així que vam optar per recolzar-los i donar-los el major suport possible però sempre des d'una distància. Llavors ja teníem els locals del sindicat al carrer Francisco Aranda. Uns locals que vam aconseguir pagar gràcies a la loteria de Nadal d'aquell any. Ens va tocar un duro per pesseta i entre la venda i el que la gent no va venir a cobrar, vam liquidar el crèdit.

Durant anys va ser propietari d'un bar que va esdevenir el punt de trobada dels taxistes de Barcelona. Què hi feien al local?

to de ser arrendatarios de licencias, hemos sido excluidos del sorteo de licencias.

(...)

Barcelona, 1 de septiembre de 1972

En aquest escrit, Marcelino plantejava que l'única solució viable que existia era rebre la titularitat de les llicències que estaven explotant.

En aquell moment, el president del sindicat provincial del Taxi era Tormo Magrans i Rodolfo Martín Villa (*) presidia el *Sindicato provincial vertical*. El moviment va aglutinant cada vegada més gent, es va fer la recollida d'adhesions amb taxistes que també

Sí, era el bar *El Álamo*. Ens reuníem allà cada dia. De fet, ens van multar nombroses vegades per abandonament del servei perquè els nostres horaris de feina estaven penjats al parabrises del cotxe. La Guàrdia Urbana comprovava la fitxa i si veia que a aquella hora havies d'estar treballant, et feia pagar la multa corresponent. Allà, al bar, ens organitzàvem, parlàvem dels temes que ens preocupaven, que ens afectaven i contra els que havíem de fer alguna cosa.

Va ser així que es va anar consolidant un grup que s'aniria presentant com a candidatura a les diverses eleccions?

Estàvem junts en la lluita. Al 77, vam presentar una candidatura que va guanyar les eleccions a la Cooperativa, la vam assaltar. Vaig estar fent la campanya amb el meu R12. Anava cridant: "Voteu per una cooperativa d'esquerres, voteu als comunistes!" Ignacio Cuevas va entrar a la candidatura amb l'acord d'estar durant un any. Però les coses no van acabar de sortir bé.

Per què?

(*) Rodolfo Martín Villa va néixer al municipi de Santa María del Páramo, León. Va cursar estudis d'enginyeria industrial i va esdevenir secretari general de l'Organització Sindical durant el període 1969-73; membre de les Corts espanyoles des del 66; governador de Barcelona en el període 1974-75, i ministre de Relacions Sindicals amb la monarquia del 1975 al 76. L'any 1977 va ser escollit senador per UCD, partit en què militava. Com a responsable d'organització d'aquest partit, al llarg del govern de Suárez va ocupar els ministeris de Governació, Interior i Administració Territorial, i la vice-presidència per a assumptes polítics.

Capítol IV

hi estaven d'acord amb la mobilització contra la decisió de Tormo Magrans.

L'escrit de Marcelino Barriendos i la signatura de tots els afectats per aquella exclusió al sorteig de llicències va arribar a Eduardo Tarragona, que va decidir mediar a favor dels taxistes. Així, el procurador en Corts per representació familiar de Barcelona va presentar un greuge a les Corts espanyoles.



No vam acabar de controlar la junta. Cuevas no va voler dimitir. S'havia acostumat al poder, li va agradar massa. D'altra banda, vam fer una auditoria i es va comprovar que els membres de la junta anterior [verticalista] havien estafat diners. Volíem denunciar-los però Ignacio Cuevas va dir que abans de portar algú a presó ens ho havíem de pensar dues vegades. Estava de part seva i volia impedir que féssim qualsevol pas en fals. Llavors va arribar el moment de les noves eleccions. Ignacio Cuevas va demanar un vot de confiança per continuar i va rebre el recolzament dels membres de la junta anterior.

Va dimitir la resta de la junta?

Sí, per coherència. Un a un vam anar presentant la dimissió. Finalment vam decidir enviar un comunicat als mitjans de comunicació explicant el perquè havíem sortit de la junta.

Alguns membres de l'STAC van tenir càrrecs importants a la cooperativa de Taulat. Com va anar aquesta inserció en aquesta cooperativa?

Ens vam fer amb ella. Així, podíem fer la competència al radiotaxi del carrer Berlín, que pertanyia a la UNALT. De fet, l'escut de la cooperativa de Taulat el va portar Miguel Tomás. Sent president de la CTE, va anar a l'illa de Mallorca. Allà li van donar una imatge d'un taxi antic, com a regal o reconeixement. El vam pintar dels colors dels nostres taxis. Encara conservo el número 10 d'aquella cooperativa.

Ante las dudas y el malestar que suscita en los interesados una situación tan ambigua, y a petición de los mismos, este procurador se permite formular a V.E. el siguiente ruego y pregunta:

1. ¿Cómo han obtenido la licencia para la explotación de uno o varios taxis los Srs que no son profesionales del "taxi", ni pagan contribución como industriales?

Que se haga pública la lista .

Les persones que havien format part de la *División Azul*, els excombatents i aquells qui havien prestat serveis assenyalats a la pàtria tenien preferència el sorteig lliure del tercer grup de llicències.

Els taxistes no es van aturar aquí i el 30 de novembre de 1972 van presentar al·legacions a l'Ajuntament de Barcelona contra el procés d'adjudicació de llicències. L'objectiu era aconseguir que el

Els taxistes van tenir un paper fonamental durant la transició i els inicis de la democràcia. El col·lectiu participava tots els dies de la Diada.

La cèl·lula del taxi del PSUC ens organitzava per cantonades. Cadascun dels dirigents que participava a la manifestació sabia on estava ubicat el seu taxi, així, quan l'ambient començava a caldejar-se venien corrent cap a "la seva cantonada".

El pas dels anys, ha debilitat la lluita del sector?

Ha canviat. No existeix el fervor de llavors, com tampoc la necessitat de fer modificacions novedoses. Sembla que tot s'ha calmat, que tothom està més d'acord amb la situació actual. La nostra va ser una època de gran eferescència en què volíem no només el millor pel sector sinó que anhelàvem poder enderrocar el règim i les seves conseqüències.

consistori reconsiderés la forma d'aquella adjudicació.

(...)Las adjudicaciones de nuevas licencias son para todos nosotros, si no la seguridad, porque no hay para todos, sí la esperanza o, en su caso, la recompensa por el largo tiempo de soportar nuestra situación y al vernos privados en esta ocasión de participar

en ellas nuestro desengaño, el desengaño de los más de ochocientos que lo hemos pedido y de los quizás cuatro mil que se hallan en nuestra situación, sería tan grande que en nada habría que beneficiar a la prestación del servicio público que es, en definitiva, a lo que servimos y para el que lo más conveniente y justo sería la total desaparición de estas fórmulas híbridas

Capítol IV

que se han comentado, totalmente ilegales y contrarias al espíritu de lo que son las licencias.

3. Un bloc contra Tormo

El sector del taxi estava revolucionat. Els arrendataris havien obert un foc permanent contra les propostes de Tormo. Per això les assemblees de la Cooperativa s'havien convertit en un escenari de tensió. Tormo volia evitar incidents desagradables. Per això, per assistir a l'assemblea del 30 d'octubre del 1973 era necessari passar a recollir una invitació, invita-



ció que no es lliuraria als socis que no estaven al corrent de pagaments. Just en aquell moment, com a protesta per les seves polítiques, els taxistes contraris a Tormo havien optat per no pagar la quota. Així, serien ells els qui no rebrien la invitació. Va començar a córrer una crida de mà en mà.

Amigos taxistas y socios. Todos los socios de la cooperativa, estén o no al corriente de pago, sean nuevos o antiguos, tienen derecho –y obligación– a asistir a las asambleas. Lo dicen los estatutos. Lo afirma el reglamento de cooperación. Lo manda la ley de cooperación promulgada por el jefe de Estado. Lo afirmamos nosotros y lo confirma el director provincial de la obra sindical de Cooperación.

¡Camaradas! Todos a la Asamblea para defender nuestros derechos. Para demostrarle al señor Tormo que la Cooperativa somos nosotros, los socios, y no él y su junta rectora.

(...)

Amigo taxista, todos a la Asamblea sin tarjeta de asistencia.

Entre d'altres, van signar el document els taxistes José Cayuela, Miguel Jodar, Francisco Cantó, Jaime Martí, José Clau, Juan Vellber, Juan Bernabeu, Alfonso



Mera, Antonio Pérez, Justo Rodríguez, José Vizcaya, Manuel Orihuela, Ignacio Cuevas, José Espelta i Avelino Mera.

4. Les 1.600 llicències

Finalment, l'any 1974 es va publicar una ordre ministerial d'àmbit estatal que deia que s'havia de concedir una llicència a tots els taxistes que portessin cinc anys treballant en el sector. Així, al 74 un nou grup de taxistes accedeix a les llicències. A la ciutat de Barcelona se n'atorguen 1.600. El grup d'arrendataris, però, no es conforma amb aquesta ordre ministerial i denuncia que allò que no s'està controlant és que la gent estigui donada d'alta a la Seguretat Social ni que tinguessin contracte d'arrendament, sinó que simplement es mirava que tinguessin cinc anys d'antiguitat i el carnet de taxista. "El problema és que aquesta ordre genera noves irregularitats. Es concedeixen llicències a policies, guàrdies ur-



"L'excés de llicències d'avui en dia és herència d'aquella època"

Juan Cañas (Montoro, Còrdova, 1945) arriba a Barcelona l'any 62 i al 1968 comença a treballar al sector del taxi. Va constituir el grup per a la defensa de les llicències. Avui té la llicència 9515 del grup d'arrendataris i és l'afiliat 373 de l'STAC.

Com a arrendatari de llicència, com va viure el problema?

En aquella època, vam sentir que s'anaven a concedir 333 llicències amb ràdio-telèfon, distribuïdes en tres grups: dependents, propietaris i a sobre tancat. Els arrendataris vam presentar la nostra documentació per entrar al sorteig de dependents. La nostra sorpresa arriba quan José María Tormo Magrans, president de la cooperativa, ens diu que no tenim dret a entrar en el sorteig. Llavors pronuncia la famosa frase coneguda per tot el sector: que nosaltres no érem ni carn ni peix.

Quina és la reacció immediata?

Un grup de companys que esmorzaven cada matí en un bar del

bans, bombers... persones que no havien fet el taxi en la seva vida", matisa Miguel Tomás. El moviment d'arrendataris denuncia i impugna la concessió de les 1.600 llicències i demana que s'elimini a aquestes persones de la convocatòria. Però això no es va fer, es va tirar endavant la concessió. Una concessió que no només va suposar les 1.600 llicències de Barcelona, sinó que altres milers a la resta de ciutats de l'Estat espanyol. A Madrid, per exemple, van ser 5.500, que es van sumar a les 10.000 que ja existien.

Així, es pot dir que els problemes d'excés de llicències que s'han anat arrossegant al llarg de finals del segle XX i començaments del XXI troben el seu origen en l'ordre ministerial de l'any 1974.

Tot aquell qui tenia un carnet de taxista va fer-se amb una llicència. Del grup dels 500 arrendataris l'aconsegueixen 350. Se-

carrer San Fructuoso, *El Álamo*, propietat de Marcelino Barriendos –també taxista arrendatari–, vam començar a parlar sobre la injustícia de què érem víctimes. Barriendos ens va comentar que coneixia un advocat laboralista, Josep Solé i Barberà. Vam anar a visitar-lo al seu despatx, al número 111 del carrer Enric Granados.

Quina era l'opinió de Solé i Barberà sobre el cas?

Ens va demanar els contractes d'arrendament i les llicències, es va llegir els articles i ens va dir que amb aquells contractes, aquelles llicències haurien d'anul·lar-se. Per començar la lluita i aconseguir anul·lar les llicències o fer reconèixer els nostres drets, havíem de reunir els taxistes que es trobessin en la nostra situació.

I així van començar a organitzar-se.

Vam començar a recollir signatures per les parades de taxis. Les nostres reunions se celebraven al bar *El Álamo*. Al grup estàvem Marcelino Barriendos, Alfonso Madrid, Cristóbal Mesa, José Blanca, Antonio Peláez i Rafael Carmona, entre d'altres. Al poc temps va entrar Miguel Tomás Romero i ens vam adonar que tenia caràcter per liderar la causa.

Què va passar amb les denúncies d'arrendament contra els titulars de llicències?

Els jutjats de Barcelona ens donen la raó en algunes de les denúncies, però en altres, no. Alguns jutges, fins i tot, van embargar els

gons explica Miguel Tomás, “el problema per a alguns va ser que no portaven cinc anys treballant en el sector. Per a d’altres, i això encara és més greu, és que havien treballat més de vint anys però a Badalona, l’Hospitalet, Santa Coloma o qualsevol altra ciutat de les rodalies i, per tant, no complien el requisit fixat per l’ordre ministerial de ser taxista de Barcelona”.

El grup de professionals que va quedar fora d’aquesta concessió de llicències va seguir organitzat i, conjuntament amb Josep Solé i Barberà, van continuar reivindicant el seu dret a poder tenir una llicència. La proposta concreta que llençava aquest grup de taxistes no era ampliar el nombre de llicències que ja hi havia al mercat, sinó comprar la llicència que tenien arrendada a un propietari. Així se substituïen uns titulars per uns altres. L’objectiu era un: evitar que el problema de les llicències empitjorés.

cotxes que eren propietat dels arrendataris. En aquest moment arrenca una lluita molt forta entre la cooperativa del taxi i els arrendataris. Solé i Barberà ens recomana que deixem de pagar als titulars de les llicències. Va ser al despatx de Solé i Barberà, on un dia vam viure una situació curiosa.

Expliqui.

Estàvem allà reunits i va arribar un noi jove i alt amb un maletí. Era l’advocat de la cooperativa del taxi. Va començar a parlar amb Solé i Barberà. Per cortesia, just anava a sortir del despatx, quan Solé em va dir: “No, no et moguis, si dóna igual que tu estiguis aquí”. Havia vingut a comprar a Solé, a solucionar el problema de les llicències amb diners. Recordo exactament les paraules de Josep Solé: “Faci vostè el favor de tancar aquest maletí i surti del meu despatx immediatament perquè si no li donaré un cop de peu al cul que sortirà disparat per la porta”. L’home portava onze milions de pessetes al maletí.

Com va evolucionar la situació de les llicències?

Es van fer una sèrie de reunions al Col·legi d’Advocats. Nosaltres decidim que el nostre representant sigui Miguel Tomás Romero. L’alcalde de Barcelona era llavors Enric Masó, que primer seria substituït per Joaquim Viola i aquest, per Josep Maria Socias Humbert. Aquests nous mandatariis permeten que les coses canviïn. Després de diverses reunions, es pacten compromisos per resoldre aquells problemes. Hauríem d’esperar anys, però.

Finalment, el mateix any 1974, l'administració va creure que era traumàtic atemptar contra els drets dels titulars i va optar per concedir noves llicències. D'aquesta manera, es va saturar el mercat.

El problema de la concessió de llicències, però, no quedaria tancat encara.

5. L'assemblea sobre la retirada de carnets

Mig miler de professionals del transport va assistir el juliol del 1975 a una assemblea a Sindicats, convocada per l'oposició democràtica de la Cooperativa del Taxi, per tractar la intervenció de carnets de conduir per part de Trànsit. Aquesta mesura quedava regulada en l'article 291 del Codi de la Circulació que deia que es retiraria el permís sempre que es pogués demostrar que el titular no havia respectat les normes de conducció. En una carta del

La resta de l'Estat vivia una situació similar?

El problema de les llicències afectava a totes les comunitats. A Barcelona vam ser els primers en mobilitzar-nos. La nova normativa afavoriria tot l'Estat. De totes maneres podem dir que sí, que vam cometre un error pel sector. Tot aquest problema de les llicències va desembocar en un augment del nombre de llicències a la ciutat fins a 11.500. La ciutat en necessitaria només 8.000 i això provoca un desfasament important.

El problema d'avui en dia s'arrossega des de llavors?

Sí, en part sí. Per això crec que potser no vam saber trobar la millor solució. L'excés de llicències és herència de llavors.

Solé i Barberà va tenir un gran pes en la seva lluita.

Sí. Solé i Barberà era un home de grans ideals. L'any 73 el van enganyar reunit a una església i el van tancar a la presó. Entre tot el grup de taxistes vam fer una col·lecta, perquè demanaven 200.000 pessetes de fiança. No va voler que la paguéssim, perquè això hagués estat donar-los la raó. Solé estava convençut que l'havien empresonat sense motiu. Amb els diners vam comprar-li un pernil. Es va passar quinze dies allà.



coronel Linares, cap de Trànsit de Barcelona, explicava que *“la medida se aplica indiscriminadamente a todas aquellas personas que han resultado implicadas en accidentes de tráfico y a todas aquellas de las cuales existen fundadas sospechas de que han perdido sus condiciones técnicas, físicas o psíquicas para conducir. Referente al Gremio de Taxistas, al que he mirado y miro con la mayor simpatía reconecedor de su sufrida y abnegada labor en el cometido social que desarrollan debo precisar que desde el 19 de enero de 1974 hasta el 14 de julio del año actual han sido intervenidos 19 permisos, es decir, uno por mes”*.

La carta de Linares, però, no va arribar a ser llegida a l'assemblea, una assemblea en què es van tractar temes molt diversos i en què el president de la Cooperativa de la Indústria del Taxi i de l'Agrupació Sindical Provincial Autònoma d'Auto-Taxi va assegurar que

Com va ser la lluita sindical des de la clandestinitat?

Complicada. Recordo capítols que es repetien una i altra vegada. Algun de nosaltres va haver de dormir alguna nit a la comissaria. Era tan senzill com que quatre o cinc companys anéssim caminant per Via Laietana –tot just després d'una reunió en la clandestinitat–, que ens agafessin i cap a dintre, per haver fet escàndol al carrer.

Així, qualsevol invenció passava a ser una veritat vàlida per engarjolar-los.

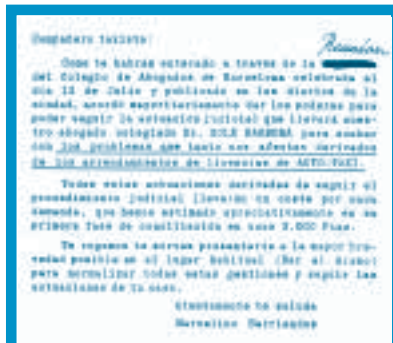
Corria l'any 73, un dia que baixava per Via Laietana amb un company que es deia Juan. Veníem de plaça de Sant Jaume, de parlar amb l'alcalde, Enric Masó. Llavors, una parella de policies ens va conduir a punta de pistola a una porteria i li van preguntar a Juan: “¿Usted de dónde es? –Yo soy de Granada. –En Granada hay muchos hijos de puta. –Mire usted, en Granada como en todos los sitios”. La tensió creixia per moments. Vaig treure el carnet de taxista i li va explicar als policies que tot just veníem de parlar amb l'alcalde per un problema de llicències. El policia va canviar el talant: “Ah, ¿ustedes son taxistas? Pues por ahí se van a escapar...” I ens van deixar marxar.

Els temps han canviat.

Sí, cap a millor. Però la lluita i les reivindicacions en el món del taxi sempre hi estaran presents.

Capítol IV

“l’administració està jugant amb nosaltres; m’adhereixo a la proposta formulada anteriorment per un company d’anar a una vaga total si en vuit dies no tenim una resposta convincent a les nostres peticions”.



Les intervencions més destacades van radicar en l'exigència de fixar una jornada laboral de vuit hores diàries i en la demanda d'una major ductilitat dels policies a l'hora d'aplicar l'article 291 del Codi de Circulació, per evitar les nombroses multes

En aquella assemblea de dues hores i mitja de durada es va acordar atorgar un termini d'una setmana per tal que José María Tormo fes les gestions oportunes davant les autoritats. Si les solucions no arribaven, es convocaria la vaga.

Els professionals del sector van complir: com que les solucions per part de l'administració no van arribar, van deixar Barcelona sense taxis durant cinc dies.

L'acció sindical no va tenir cap efecte. Les multes van continuar, per motius que els taxistes consideraven que cada vegada tenien menys sentit.

“Cada matí, els taxistes es reunien davant del meu bar, al carrer San Fructuoso, per fer el cafè. En aquella època cada vehicle duia al parabrises l'horari que havia



de complir. Si veien que en el moment que el taxi estava aturat davant del bar, hauria d'estar en servei, el multaven. El motiu que argüien era *abandono del servicio*", explica Marcelino Barriandos.

Els taxistes no podien afrontar totes aquelles multes. Per això, van decidir tornar a l'acció: uns 200 taxistes es van concentrar a Les Rambles, van deixar els cotxes tancats i van anar a peu a la plaça Sant Jaume, a l'Ajuntament de Barcelona.

"Voliem parlar amb l'alcalde per fer-li arribar quina era la nostra

situació. Vam col·lapsar Barcelona. El governador va venir-me a buscar i ens va rebre l'alcalde, Enric Masó. Va mostrar una postura coherent i dialogant. Masó va dir-me que guardés totes les



Capítol IV

multes dels taxistes i que no en pagaríem cap. I així va ser", recorda Marcelino Barriendos.

6. Les 150 llicències

En el moment de la concessió de les 350 llicències als arrendataris

i les altres 1.250 fora del grup, l'alcalde de la ciutat era Joaquim Viola i Sauret, que va entrar al consistori el setembre del 1975.

Viola va adquirir un compromís conjunt amb l'advocat Josep Solé i Barberà: s'atorgaria llicència als

150 taxistes que s'havien quedat sense ella. De forma paral·lela, els afectats estaven movent fils a Madrid. Així, Miguel Tomás va viatjar a la capital en qualitat de portaveu del grup de taxistes sense llicència per reunir-se amb el secretari del Sindicat Nacional de Transport, Francisco Albaladejo.

De forma inesperada va sorgir un contratemps: Adolfo Suárez va anomenar Joaquim Viola director general d'Administracions Locals el desembre del 1976. Viola abandona l'Ajuntament de Barcelona i marxa a Madrid. El col·lectiu de taxistes es queda sense interlocutor per resoldre la qüestió de les llicències i, el que més greu, el compromís entre Viola i Solé no pren forma abans que aquest marxi a la capital. El relleva a l'alcaldia Josep Maria Socias i Humbert.

Davant d'aquest contratemps, dos taxistes del col·lectiu d'afectats, Miguel Tomás Romero i José



del Toro, decideixen tornar a viatjar a Madrid per trobar-se amb Joaquim Viola i seguir debatent com dur a terme la concessió de les darreres 150 llicències. Malauradament, no els hi concedeixen entrevista. Així, decideixen esperar-lo a les portes del ministeri de l'Interior.

Tomás recorda que quan va veure sortir del ministeri a Joaquim Viola, es van abalanzar sobre ell

i el guardaespalles va venir a sobre seu. "Vaig cridar en català 'Viola! Viola! Que sóc en Miquel Tomás! Que volem parlar amb tu!' I ens va concedir hora de despatx a les 12 del migdia perquè marxava cap a una reunió".

L'objectiu de la trobada era planificar quines passes donar per dur a terme la concessió de les darreres 150 llicències, tal i com s'havia compromès a fer amb

Josep Solé i Barberà. Entre els dos taxistes li van recordar els ets i uts de la situació. En aquella reunió Viola els hi va garantir de paraula que els compromisos que tenia els mantindria i que establiria el mecanisme per tal que Josep Maria Socias ho fes possible.

Haurien de passar encara uns mesos fins que els 150 arrendataris obtinguessin la llicència.



28.513
20042
Segura 37

102

~~Andrés~~

1016

20828

91943

N.I. 37015425

Emet. Fuente 17522

C/ Benigno m. 41-1511

José Serrano

N.I. 45-8471148

Emet. - Taxiderm.

C/ General Sanjurjo 170-

Hospitales

Victoriano Sancha

N.I. 23-490-698

Taxi 1535

C/ Basadre Alfonso 229-4

~~Francisco~~
DNI 36613252
Taxista 19379
Mayor de Orden 20

José Gama

DNI 36643121

TAXI 18681

Carros 69-

~~Emilio Solís~~

D.N.I. 37813274

TAXI 79222

Vendo Europa 42

~~José Juan~~

DNI 37811172

Emi 20827

C/ Rega m. 14

~~Angel Gavieiro~~

DNI 76601842

Taxi 33385

Miurria 49 24-62a

~~José Benard Sautokris~~

DNI 18230851

Taxi 28392

~~Alfonso Alcantar~~
DNI 36-8-28.513
Emet. Taxista 20042

José María Segura 37

Sebastián Gómez Díez

DNI 18.341344

Emet. PNH 23205

C/ Pablo Herrero 33-12

~~José Barbero~~

DNI 31971016

Carro de taxi 20828

Emet. No 91943

~~Angel Gavieiro~~

D.N.I. 37015425

Emet. Fuente 17522

C/ Benigno m. 41-1511

José Serrano

D.N.I. 45-8471148

Emet. - Taxiderm.

C/ General Sanjurjo 170-

Hospitales

Victoriano Sancha

N.I. 23-490-698

Taxi 1535

C/ Basadre Alfonso 229-4



~~Francisco~~
DNI 36613252
Taxista 19379
Mayor de Orden 20

José Gama

DNI 36643121

TAXI 18681

Carros 69-

~~Emilio Solís~~

D.N.I. 37813274

TAXI 79222

Vendo Europa 42

~~José Juan~~

DNI 37811172

Emi 20827

C/ Rega m. 14

~~Angel Gavieiro~~

D.N.I. 37015425

Emet. Fuente 17522

C/ Benigno m. 41-1511

José Serrano

D.N.I. 45-8471148

Emet. - Taxiderm.

C/ General Sanjurjo 170-

Hospitales

Victoriano Sancha

N.I. 23-490-698

Taxi 1535

C/ Basadre Alfonso 229-4

**La legalització del
Sindicat de Treballadors
Autònoms del Taxi
de Catalunya**

Capítol V

1. Les eleccions del 1975

L'any 1975 l'Agrupació Provincial d'Auto-Taxis va celebrar les seves eleccions. El grup dels 500 arrendataris, un grup dels quals encara continuava sense llicència, va voler presentar el seu candidat a aquestes eleccions, i van escollir posar al capdavant a Marcelino Barriendos, que era considerat entre els seus "l'home culte del taxi del PSUC". La seva candidatura s'enfrontava a la de José María Tormo Magrans, en aquell moment president del *Sindicato*; a Juan Bernabeu, i a l'equip de Solano.

La candidatura de Marcelino Barriendos aglutinava totes aquelles persones que s'oposaven a l'ordre establert en aquell moment. Hi havia militants del PSUC, però també hi havia taxistes progressistes que s'emmarcaven sota altres sigles polítiques. "El que nosaltres volíem era carregar-nos el poder establert, per això renunciàvem a fer de la candidatura el nostre mo-

nopoli i l'obríem a tots aquells professionals que desitjaven un canvi", explica Miguel Tomás.

El diari *Telexprés* analitzava el 17 d'octubre del 1975 cadascuna de les quatre candidatures que es presentaven a aquelles eleccions:

Candidatura con hombres nuevos.

Corresponde a la encabezada por don José María Tormo Magrans, que se puede denominar como "continuista", a falta de saberse el programa electoral.

Candidatura de Juan Bernabeu.

Que antes encabezaba el llamado grupo de la "oposición" y que –tras pasar por censura su programa– se resume en un folio. (...) Su programa se basa en la creación de un Fondo de Previsión con el dinero del Servicio Comercial (butano), jornada obligatoria de ocho horas

con ingresos dignos y equiparados al servicio y responsabilidad contraída y jubilación a los sesenta años.

Candidatura de la unidad y democracia.

Encabezada por Marcelino Barriendos, para la defensa de las decisiones democráticas de todos los taxistas. Propone –tras los últimos sorteos de licencias– un control de su explotación para evitar intrusismos, arrendamientos, coches parados.

Candidatura del grupo Solano.

A falta del recurso presentado por Solano tras su cese como presidente de la agrupación, se sabe que profesionales de su grupo van a presentar candidaturas para los grupos de pequeña y mediana empresa, aunque por el momento desconocemos el contenido del programa".

Capítol V

El *Mundo Diario* resumia la línia de cada grup amb una única paraula:

Tormistas:continuidad.

Oposición:reforma.

Arrendatarios: cambio.

Solanistas: posibilismo.

Rafael Solano va ser exclòs de les llistes electorals en virtut de la norma que impedia la presentació de tots aquells candidats que haguessin dimitit del seu càrrec sindical en el període anterior. Solano havia dimitit del seu càrrec de l'Agrupació Nacional d'Auto-Taxis. Per això, el va substituir a les llistes Sagrañes. Molts van creure, erròniament, que amb aquest canvi de darrera hora les opcions a sortir escollits es veurien reduïdes.

El programa de Barriendos se centrava en una pauta concreta de treball: aconseguir la incompatibilitat de la presidència de la Cooperativa amb la del Grup Sindical, sol·licitar un major nombre de



carrils bus-taxi, revisar les tarifes d'acord amb les necessitats del sector i no donar cap pas endavant sense haver reunit en assemblea els taxistes.

Es vivia un període d'agitació en el món del taxi. Els periòdics de Barcelona publicaven a diari l'última

hora d'aquestes eleccions i el seu desenvolupament. Així, el *Correo Catalán* titulava "Todos contra Tormo" i *Mundo Diario*, "Los taxistas siguen con el frente 'Anti-Tormo'".

El dia 23 d'octubre del 1975 es van celebrar les eleccions del taxi. Sagrañes, el dofí de Solano, va

sortir escollit com a representant sindical. Els resultats finals van ser:

Sugrañes	1.415
Tormo	571
Bernabeu	510
Barriendos	355

Les eleccions van tenir un escàs percentatge de votants, d'un 30 per cent. Van transcórrer amb gairebé total normalitat, a excepció d'un incident protagonitzat pels antics arrendataris que ja havien aconseguit la llicència. El president de la mesa electoral no els volia deixar votar per ser antics arrendataris i no acabar de tenir "els papers en regla". Finalment, el president de la mesa va trobar la solució: podrien votar sempre i quan els quatre candidats signessin un document conforme es comprometien a no impugnar el resultat. Sugrañes i Barriendos el van firmar. Bernabeu també ho va fer mentre deia que "el document no tindria cap sentit perquè Tormo es negarà a signar-lo". Així va ser.



"L'STAC és l'únic sindicat que pertany de debò als taxistes"

Tomás Marín és un dels membres històrics de l'STAC, que va estar implicat en el moviment progressista des dels seus inicis.

On trobem la llavor de l'STAC?

En gran part, al PSUC. A la dècada dels 60 hi havia associacions a Collblanc, Sants, La Bordeta, Poble Nou, Nou Barris... Un col·lectiu de taxistes vam decidir que dins del propi partit del PSUC podíem crear un grup específic. I així va ser com d'alguna manera vam començar a reunir-nos la gent del sector a Les Corts, on érem gairebé 70 persones. El cert és que llavors vestia molt tenir un carnet del PSUC. Hi havia fins i tot guàrdies urbans, gent que treballava a la RENFE i altres que van demanar una excedència a les seves feines, es van posar a fer de taxistes gràcies a la seva militància al PSUC. Molts d'aquests, un cop van aconseguir la llicència, van desaparèixer. No hi havien entrat per ideologia. Ens trobàvem davant d'un veritable problema, gent que accedia a la llicència sent d'altres sectors, quan com-

Els antics arrendataris el van increpar i deien si ara volia que no el votessin, després de tota la propaganda electoral que havien rebut signada amb el segell oficial del president del Sindicat Provincial de Transports. Tormo va reunir-se amb els seus assessors de relacions públiques. Minuts més tard, signava el document.

Dins de l'Agrupació Sindical, Carlos Brillas és escollit vocal provincial i més endavant president. Els taxistes partidaris de Barriendos consideren que tant Brillas com la resta dels membres de la junta han estat escollits sense seguir cap mena de criteris democràtics. Fan arribar un escrit en què qüestionen un per un el fet que determinades persones figurin com a membres de la junta.

2. Les assemblees de la Cooperativa

La Cooperativa Industrial del Taxi celebrava assemblees de mane-

panyes de professió no la podien aconseguir. Neix la idea de crear el sindicat.

Comencen les reunions.

Si no recordo malament, la primera es va celebrar a l'església de La Bordeta. Em sembla que es diu església de Sant Medir. Allà vam acordar formar una junta. La següent trobada va tenir lloc a l'església de Sants, on estava la cotxera dels tramvies. Va ser en aquesta reunió on va sortir el nom de l'STAC. Molts dels qui allà ens trobàvem érem autònoms, no pertanyíem a flotes. S'apunten idees de noms com Sindicat del Taxi Industrial i altres noms. Vaig expressar la meua opinió; vaig dir: "Mireu, jo crec que sent propietari com sóc, autònom, simplement tinc una llicència, no em puc considerar industrial perquè a allò màxim que puc aspirar és a tenir un dependent i crear una indústria amb dos treballadors. Per això no crec que puguem parlar d'industrials. Un bon nom seria Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya".

I així va quedar.

Sí. A l'església de Sants vam decidir el nom del nostre sindicat. El primer local que vam tenir es trobava al carrer Francisco Aranda, era un espai molt petit. En aquella primera època vaig ser membre de la junta de l'STAC, però no vaig voler tenir un càrrec. Feia el treball com sentia que havia de fer-lo, avantposant l'honradesa. Vam tenir l'oportunitat d'entrar en la cooperativa.

ra regular. La tensió i la crispació entre els professionals que es congregaven eren notes constants d'aquestes reunions.

Dies abans de la celebració de l'assemblea de la cooperativa, que va tenir lloc el 28 de novembre del 1975 al Palau d'Esports, els diaris anaven plens de cartes en què els taxistes descrivien l'estat de la qüestió. És el cas de *Mundo Diario*, que publicava un escrit de J. Bestué titulat: *"Rumor: Solano prepara un 'golpe teatral'. Su dimisión-sorpresa no sería aceptada por aclamación"*.



Com creu que va anar l'experiència?

Molta gent volia aconseguir un càrrec fos com fos. És el cas d'Ignacio Cuevas, que es va convertir en el president. A mi em van donar el càrrec d'interventor de comptes. Volia fer una auditoria per veure en quina situació es trobava la cooperativa i volia demanar-li a un amic que la fes. Si no també estava l'opció de què la fes el meu fill. La meua proposta va ser denegada en junta. Un altre dia que Cuevas em va demanar sobre la situació dels comptes, li vaig tornar a plantejar la meua idea. La resposta va ser clara: "Això, ni t'ho plantegis. Ets un reaccionari, trotskista, maoista i anarquista. Aquí el president sóc jo. Pots fer el que vulguis però aquí qui dona les ordres sóc jo". Immediatament vaig presentar el meu escrit de renúncia i em vaig deslligar.

Va continuar vinculat al sindicat?

Sí. De fet, ara fa quinze anys que em vaig jubilar però continuo pagant la quota honorífica de l'STAC.

Així, encara creu en els objectius de l'STAC?

Va sorgir del no res. El fet de què encara avui sigui sent l'únic sindicat que pertany als taxistes i no a cap magnat capitalista de flota, ni agregat al govern, és de valorar. Ha complert i continua complint els seus objectius. A més ha aconseguit obrir-se camí davant d'altres agrupacions sindicals i tenir una bona aco-

En l'article expressava les expectatives que el sector del taxi tenia posades en el canvi.

“Ya las elecciones sindicales pasaron, y con ellas toda la expectativa y emoción que motivaron. Don Rafel Solano y el señor Tormo perdieron sus cargos, y se eligió nuevo presidente provincial al industrial que posee la flota mayor, don Carlos Brillas Quílez. En la junta continúan cuatro de los mismos hombres, Soria, Fuster, Sugrañes y Martínez Oliete, pero la mayoría son nuevos y podemos hablar por tanto, casi de renovación. Esperamos que esa renovación se haga notar por el interés que pongan en su gestión y los éxitos que consigan, contando con el respaldo de la clase.

En la problemática taxista quedan muchos escollos que salvar en el terreno cooperativo. Obstáculos fuertes y difíciles de superar para la junta rectora, y en especial para su presidente Solano, que, a pesar de los votos conseguidos por sus compañeros, quedó apeado de aquella

llida social. Amb tots els obstacles que ha tingut en el seu camí, l'STAC ha sabut tirar endavant. Tots els diners que s'han recollit dels socis han estat per millorar la situació del taxi.

Com recorda el sector els anys que estava en actiu?

Tot era molt diferent. Els taxistes no teníem dret a dies de festa. Les tarifes podien quedar-se congelades durant tres o quatre anys sense que ningú les toqués per a res. Estaves obligat a fer allò que tothom et manava. Més endavant ja van arribar els dies de festa. La lluita més gran que podem dir que s'ha tirat endavant des de l'STAC és la lluita per les tarifes. Molts professionals treballaven de nit perquè existien els *meublés* i els taxistes eren qui portaven els empresaris amb les seves noies a aquelles cases perquè els hi pagaven bé la carrera. No vaig entrar en aquest joc per mantenir fermes les meves idees.

La situació acompanyava sovint a intentar treure benefici de determinades situacions.

Sobre l'any 60 van arribar els americans amb els portaavions. Puc assegurar que no em vaig aprofitar d'ells en cap moment. Però recordo amics que m'explicaven que havien cobrat 100 dòlars a clients americans que es desplaçaven des de les *Golondrines* fins a la plaça del teatre, un preu molt elevat per a un recorregut molt curt. Mai em va agradar estafar, ni mentir sobre les meves idees.

competición, como se diría en términos deportivos. J. Bestué”.

S'exigien canvis notables, d'aquí la tibantor de moltes reunions. “Una de les imatges que segur tothom recorda és la del taxista Carlos Ruiz amb una ampolla a la mà intentant agredir un altre taxista”, explica Miguel Tomás. Es tracta d'una fotografia que plasma el malestar d'aquelles assemblees. Aquella s'estava celebrant al Palau d'Esports. Els membres de la junta de la Cooperativa havien acudit a la reunió amb guardaespalles per por a què res els hi passés. De fet, l'oposició havia previst assaltar l'estadi. Carlos Ruiz, membre de la Coordinadora de Taxistes Autònoms del Taxi, duia una ampolla a la mà, preparat per allò que pogués passar. La premsa estava allà i les càmeres van captar aquella instantània, que l'endemà seria fotografia de nombrosos diaris.

Podria haver estat una anècdota, però va acabar als jutjats, així ho

Havia de ser difícil durant la Dictadura.

La Falange estava en tota la seva eufòria i als qui no combregàvem amb les seves idees ens era força complicat viure. Als 70 em van empresonar, just l'any que em va tocar la llicència de taxi. El policia que em va fer l'interrogatori em va dir: “Amb la de persones honorades que hi ha que podrien tenir la llicència, que li hagi de tocar a un comunista d'aquests...”. Estaven enrabiats perquè eren molts els policies que volien entrar també en els sorteigs de llicències.

Un altre policia em va dir: “Com vostè és comunista, el que podríem fer és partir-nos el taxi”. Vaig ser valent i vaig respondre: “Si amb una camisa ens hem de vestir tres, jo crec que serà més fàcil que ens fem tres camises que no que cadascú s'endugui una màniga”.

Per què el van empresonar?

Estava en la lluita clandestina, repartint propaganda. Feia de bústia, d'estafeta. Em donaven les cartes de Sevilla. Van agafar un grup de nou, vuit de Madrid i a mi de Barcelona. Em van començar a fer preguntes: “Diu vostè que és clarament comunista?” Vaig contestar-li: “Si ara negués ser-ho, la primera traïció seria cap a mi. Si ser comunista és un pecat, què li farem, he pecat”. El policia em va donar un copet a l'espatlla i em va felicitar. Em va sobtar. “El felicito perquè no és vostè com els seus camarades, que tots vénen i resulta que cap és comunista”.

Capítol V

explica Miguel Tomás: “El vam haver d’agafar entre uns quants i endur-nos-el a casa. Per la nit va venir la policia a buscar-lo”. Josep Solé i Barberà va presentar-se com a advocat de Carlos Ruiz.

Aquella assemblea va ser una de les més sonades perquè va tenir

molt ressò gràcies a la cobertura que li van donar nombrosos mitjans de comunicació. El tema central que es tractava eren els comptes de la cooperativa. Aquest, però, era un tema reiteratiu, del qual se’n parlava assemblea rere assemblea ja que mai quedava resolt.

Cada vegada que se celebrava una assemblea sorgien problemes. El principal era que no donaven la paraula als taxistes de l’oposició.

3. Les primeres reivindicacions al Rei

L’arribada de la democràcia obriria les portes a la legalització de partits i sindicats.

Joan Carles I va ser proclamat rei de l’Estat espanyol el 22 de novembre del 1975. El primer govern de la monarquia va ser presidit per Arias Navarro, que no va aconseguir trencar amb les estructures franquistes i instaurar la democràcia. L’oposició va unir les seves forces i va crear la *PlataJunta*, on s’unien *Junta Democrática* i *Plataforma de Convergencia Democrática*. La seva activitat es va centrar en fer una forta oposició al govern d’Arias Navarro. Això, sumat a les importants mobilitzacions populars de l’època, va fer que



Navarro dimitís el juliol del 76 i es nomenés Adolfo Suárez com a president del Govern.

El gran repte que el rei li va proposar a Adolfo Suárez va ser que conduís la transició cap a la democràcia. Va jurar el seu càrrec el 5 de juliol del 1976 i va engegar les negociacions amb les forces de l'oposició i va promulgar una amnistia parcial. Aquestes van ser mesures d'urgència, però llavors es presentaria un projecte de reforma política novedós, que contemplava l'abolició del Tribunal d'Ordre Públic, la legalització dels partits polítics, la supressió del *Movimiento*, la legalització de les centrals sindicals i el restabliment de les relacions diplomàtiques amb Mèxic i la URSS, entre d'altres. Va convocar un referèndum per aprovar la reforma política. L'esquerra va dur a terme una campanya activa a favor del no o de l'abstenció. El motiu era que no confiaven en la viabilitat d'aquesta reforma pel fet que no hi havia

precedents d'aquest tipus de canvi i, d'altra banda, creien que no es donaven les condicions democràtiques mínimes per a la celebració del referèndum. Malgrat tot, el desembre de l'any 1976 un 77 per cent del cens va votar en aquell referèndum per una Llei de Reforma Política. El sí va guanyar per un 94 per cent dels vots.

Així, s'iniciava el procés de legalització de partits i sindicats. Entre aquests, el Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya.

Aquell mateix any 1976, però, els taxistes encara no constituïts legalment en sindicat ni en confederació ja s'havien adreçat al rei Joan Carles I per donar-li a conèixer les seves reivindicacions de caràcter estatal.

Los taxistas de Barcelona, de acuerdo con los taxistas de las diferentes capitales del Estado español y para dar salida a esta situación reivindican:

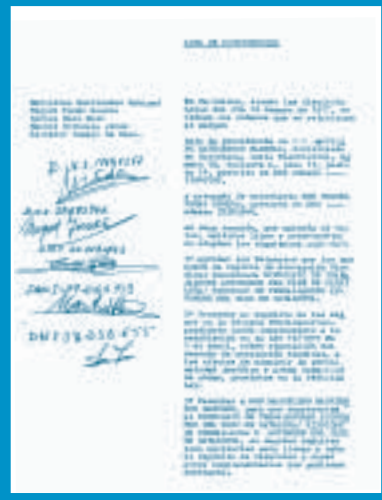
1. Seguridad social en régimen especial. Jubilación a los 60 años y pensión que permita hacer una vida digna (...).

3. Reglamentación, organización y planificación del trabajo en el taxi, para conseguir una jornada justa y humana.

4. Reducción de precios en los combustibles al igual que para los campesinos, flotas pesqueras, etc. E instalación en los vehículos de depósitos de butano, ya que es el combustible más usado por los taxis (...).

7. Paradas con teléfono en las principales vías y barrios extremos de Barcelona y poblaciones con convenio (...).

10. Revisión de todos los expedientes mediante los cuales el Ayuntamiento de Barcelona, aplicando la O.M. del 17/5/1974 concedió las últimas 1.700 licencias y anulación de todas



aquelles licències que no correspondan a professionals taxistas. Medida esta encaminada a eliminar a los “intrusos o piratas” que diariamente reducen nuestro trabajo y nuestra recaudación. (...)

14. Derecho de reunión, expresión y asociación.

15. Elecciones libres, urgentes y democráticas, en el Ayuntamiento, Agrupación Sindical y Cooperativa del Gremio. Medida indispensable para la solución de todos los problemas del Gremio.

Barcelona, septiembre de 1976

A banda, els membres de l’oposició democràtica de la junta rectora de la Cooperativa del Taxi van presentar una querrela criminal per estafa, que va ser acceptada pel Jutjat d’Instrucció número 12 el 20 de setembre del 1976. S’hi denunciaven una sèrie d’irregularitats com el fet que el principal capital de l’entitat, l’immoble de la

Cooperativa valorat en 80 milions, es trobés registrat a nom d’una entitat presidida per Tormo. També es denunciava l’existència d’una lletra contra la Cooperativa per valor de 15 milions de pesetes, de la qual els socis no en tenien cap coneixement.

4. Incidents en el sector

La secció de successos de *Mundo Diario* del 10 d’octubre de 1976 recollia la següent notícia: “Solano, en el dispensario. El presidente de la entidad resultó con heridas de pronóstico reservado tras una discusión con varios taxistas”.

Els arrendataris consideraven que l’arrendament no s’ajustava a la Llei i per això es negaven a pagar la quantitat pactada amb el titular mitjançant un contracte privat. Aquesta pràctica va fer que a un taxista li embarguessin el seu vehicle. La resta d’arrendataris va voler denunciar el fet i va prendre’s la justícia per la mà: van anar als

locals de la Cooperativa i allà van iniciar una conversa acalorada. Just en aquells dies, Rafael Solano havia estat denunciat perquè 742.000 pessetes procedents de bonificacions de la Seat no havien arribat a l'Agrupació Sindical d'Auto-Taxis. La tensió va anar creixent en aquella sala i el grup d'arrendataris va arribar a les mans amb Solano.

5. La legalització de l'STAC

El projecte d'estatuts de l'STAC es va redactar al despatx laboralista d'Albert Fina, que també va redactar l'Estatut de la Unió de Pàgesos. Van firmar els Estatuts de l'STAC Marcelino Barriendos, Salvador Tamayo, Carlos Ruiz, Manuel Orihuela i Miguel Tomás. Els estatuts es van presentar a Madrid, al ministeri de Relacions Sindicals, el 4 d'abril de 1977, pocs dies després de publicar-se la Llei de Llibertat Sindical. L'STAC és el primer sindicat del taxi legal a l'Estat espanyol. Marcelino Barriendos

va esdevenir el primer secretari. "Sempre recordaré que el primer viatge que vaig fer en avió va ser de Barcelona a Madrid per presentar els Estatuts al ministeri. Fins aquell moment la nostra lluita havia estat del tot clandestina, mai ens havíem pogut moure ni per les carreteres normals, de fet sempre viatjàvem per secundàries perquè ningú ens descobrís", explica Marcelino Barriendos.

L'edició de *Mundo Diario* de l'endemà de presentar-se els Estatuts deia:

Ayer quedó formada la Junta Promotora Provisional del primer sindicato del taxi constituido fuera del sindicalismo vertical. Esta junta fue propuesta en una asamblea en Sindicatos en la que participaron unos 500 taxistas y que había sido convocada por la coordinadora promotora de dicho sindicato. (...) El STAC se define como un "sindicato de unidad, a conseguir, entre todos, los T.A.T, democrático, independiente

de partidos y Administración y de Clase, en el sentido que se solidarizará y mantendrá estrechas y cordiales relaciones con las centrales sindicales obreras". La cuota que fue fijada por votación se concentró en 50 ptas. mensuales y se informó que pronto se contaría con un local, asesoría jurídica y otros servicios necesarios para los taxistas.

Un dels objectius que es va marcar l'STAC era presentar-se a les eleccions de la Cooperativa. En el moment en què va néixer, l'STAC no tenia una cooperativa associada. Per això, els taxistes fundadors de l'STAC van pensar que una solució era aconseguir estar al capdavant de la Cooperativa Industrial del Taxi. En paraules de Miguel Tomás, "la Cooperativa tenia un gran patrimoni a Poble Nou i volíem recuperar-lo. Tallers de planxa, tallers de mecànica... La nostra intenció era recuperar tot allò que pogués ser d'utilitat pels taxistes, millorar-ne les condicions i posar-ho al servei de tots els pro-

Capítol V

fessionals del sector. Fins al moment s'havia fet una molt mala gestió i tothom mirava de treure'n profit. Des de l'STAC havíem previst sanejar la Cooperativa per tal de convertir-la de forma veritable en un servei col·lectiu”.

La primera acció pública que realitzaria el Sindicat de Taxistes Autònoms de Catalunya va ser oposar-se a la vaga política convocada pel Sindicat Provincial del Taxi, una acció que es va aconseguir coordinar a tot l'Estat i que va coincidir amb la celebració del referèndum

de la Constitució. El 12 de novembre del 1977 se celebra el primer congrés de l'STAC al cinema Princesa, en què Miguel Tomás és nomenat secretari general de l'STAC; Carlos Ruiz, secretari administratiu; Rafael Carmona, tresorer, i Antonio Gamez, comptador. La junta promotora, de la qual formava part Marcelino Barriandos, va dimitir en aquell congrés. A l'acte hi van assistir 700 afiliats representants de 32 municipis de la província i 8 comarques. El nombre d'afiliats al sindicat en aquell moment era de 1.156 taxistes. Els diaris recorda-

ven que en els pocs mesos de gestió, el sindicat taxista havia aconseguit la Seguretat Social pels treballadors autònoms del taxi.

6. La protesta a l'aeroport

La flota groga –els taxis de Barcelona– i la flota blava –els taxis del Prat de Llobregat– van veure's enfrontades al llarg de l'any 1976. Els taxistes barcelonins es queixaven de no poder encotxar a l'aeroport, atesa l'exclusivitat d'aquest servei als professionals del sector al Prat. La flota groga demanava la fi d'aquest monopoli per facilitar el servei a l'usuari.

Les accions de protesta van arribar. Els taxis de Barcelona van decidir no anar a l'aeroport en 24 hores. També es van celebrar innumerables reunions als ajuntaments de Barcelona i del Prat.

La solució arribaria al setembre quan es va decidir que els taxistes treballarien dins l'àrea metro-



politana i no es faria distinció de colors, tots els vehicles passarien a ser grocs i negres.

7. Els sindicats i la 'Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de España'

Arreu de l'Estat es van anar legalitzant els diversos sindicats del sector del taxi. A més, el juliol del 1977 es va constituir la *Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de España*. Els seus fundadors van ser la Federació Valenciana, la Federació de Madrid, l'STAC i una associació de Cartagena.

Segons els primers estatuts de l'organització aquesta s'havia constituït amb algunes de les següents finalitats.

Artículo 7.- Constituye los fines de la Confederación:

1. La representación, defensa y promoción de los intereses de los TRABAJADORES AUTÓNOMOS

DEL TAXI de carácter general que sean comunes a todas las organizaciones afiliadas.

2. La gestión de los intereses comunes a las organizaciones afiliadas que sean susceptibles de ello.

3. El contacto y la colaboración con otras organizaciones sindicales españolas, extranjeras, afines en su ideología y finalidad, para establecer las relaciones y los acuerdos de cooperación que se estimen convenientes.

4. Formular propuestas a la administración sobre acciones, reformas o medidas para el desarrollo y mejora de las actividades del taxi.

5. La realización de todo tipo de estudios que afecten a la industria del Taxi.

6. Será igualmente función de la CONFEDERACIÓN el llevar al efecto cualesquiera otra finalidad no señalizada en los anteriores enunciados, siempre y cuando supongan o completen la defensa de los intereses de la CONFEDERACIÓN, así como formular o lle-

1er Congreso Nacional de trabajadores autónomos del Taxi



Primer Sindicato Unitario del taxi

Ayer, la junta promotora del Sindicato de los Trabajadores Autónomos del taxi, convocó una rueda de prensa para darse a conocer y esbozar, en líneas generales, sus planteamientos con respecto a la problemática de la industria del taxi.

Este embrión de sindicato con un ámbito que abarca las capitales más importantes del país, cuenta en Barcelona, por el momento, con 400 afiliados. Se definieron como sindicato unitario, democrático e independiente. Su constitución como sindicato, independiente de las centrales sindicales

Capítol V

var a cabo programas de acción para el cumplimiento de sus fines.

Una de les primeres fites que es va aconseguir des de la *Confederación de Autónomos* va ser el dret dels autònoms a la Seguretat Social. Fins aquell moment, els autònoms tenien dret a la jubilació, però no tenien dret ni a l'assistència sanitària ni a la baixa per malaltia.

Aquest va ser un pas molt important: aquestes noves condicions socials i d'assistència sanitària no només s'assolien pel col·lectiu del taxi sinó que es feien extensibles a tots els autònoms, fossin dels sectors professionals que fossin.

8. L'assalt de la Cooperativa

El 31 de maig del 1977 es va celebrar una assemblea al local de Sindicats a la ciutat de Barcelona, situat a la Via Laietana. En el transcurs d'aquesta, els representants de l'STAC exigeixen a la Co-

operativa Industrial del Taxi la publicació dels balanços econòmics des del '72. La manca de transparència havia estat una constant al llarg de tota aquella època i ara, amb la democràcia, es demanava que tots els comptes fossin clars i que ningú en

pogués treure benefici personal.

La Cooperativa Industrial del Taxi va celebrar les seves eleccions el 8 de novembre del 1977. La presidència de la cooperativa del carrer Berlín era la més important en el sector del taxi. Un grup d'autònoms progressistes va presentar una candidatura unitària, anomenada Unitat Progressista. Tal i com s'havia fet a les eleccions del 1975 es va evitar crear un monopoli i tancar el grup a tan sols taxistes afiliats al PSUC. Des de dintre es descriu la plataforma com un grup de taxistes dissidents de tendència anarquista. Es va proposar que Ignacio Cuevas fos la cara visible, el candidat a la presidència. Era d'esquerra, progressista i autònom. De fet, una de les característiques que va ser determinant per triar-lo a ell va ser la seva condició d'autònom. Miguel Tomás justifica el motiu, "la majoria dels altres veníem del moviment d'arrendataris i teníem molta gent en contra, mentre que ell tenia un gran prestigi al



sector i això ens podia ser molt útil a l'hora de guanyar les eleccions”.

Els integrants d'aquesta plataforma unitària havien assistit a algunes de les reunions convocades pel PSUC del taxi. Se celebraven a l'església d'Hostafrancs, en la clandestinitat. Aquestes trobades conjuntes havien de servir per apropar postures.

La candidatura de Cuevas va guanyar les eleccions del 1977, les primeres que se celebraven en democràcia, enfront de la candidatura que apadrinava Solano. La victòria es va obtenir per 780 vots, enfront els 601, de Juan Bernabeu;

els 383, de Rafael Solano, i els 201, de Mediavilla Navarro.

Els titulars dels diaris van parlar sobre la victòria titulant la notícia d'aquesta manera: *“Los tupamaros han ganado las elecciones a la cooperativa”*, *“Los tupamaros, al poder”* o *“Vencieron los tupamaros”*.(*) El nom dels tupamaros era el nom amb què es coneixia els taxistes de l'època pel seu caràcter revolucionari. Havien organitzat manifestacions, havien dut cartells reivindicatius enganxats a l'exterior dels seus vehicles i així, amb aquestes accions, s'havien guanyat la fama de revolucionaris. La plataforma unitària ja es tro-

bava dintre de la Cooperativa, però els plans no van sortir tal i com s'esperava. Així ho relata Miguel Tomás: *“L'error va ser nostre, va fallar la nostra gent. Ignacio Cuevas es va fer amo i senyor de la Cooperativa. Potser hauríem hagut de col·locar algú del PSUC al capdavant de la plataforma, però consideràvem que ell tenia molt més pes i que la majoria dels nostres estaven preparats per estar a l'oposició però no per governar. Ignacio Cuevas va anar movent fils dintre de la Cooperativa i va anar captant, fins i tot, a taxistes que tenien el nostre pensament. Ens era molt complicat oposar-nos als seus*

(*) El grup revolucionari dels tupamaros o Moviment d'Alliberació Nacional va ser fundat l'any 1963 per resoldre els problemes econòmics que patia l'Uruguai. La guerra de Corea havia provocat una disminució de la demanda de les exportacions principals i això va comportar atur i inflació. Aquest grup va utilitzar tàctiques de la lluita armada com els segrests polítics, la propaganda i la intimidació del cos de policia. No tenia cap vinculació amb els partits polítics que existien en aquella època. Els seus membres provenien de diverses corrents de pensament, tot i que predominava entre ells una visió marxista de la realitat històrica. Entre les accions més destacades dels tupamaros destaca el segrest i ajusticiament l'any 1971 del funcionari estatunidense Dan Mitrione. Aquest havia estat enviat com assessor per instruir a la policia i als militars en com fer un ús més eficaç i racional de la tortura.

Capítol V

plans. Per exemple, una de les propostes que consideràvem urgents era que es fes una auditoria. Després de 40 anys, volíem saber quina era la veritable situació de la Cooperativa. A més, volíem que la Cooperativa tingués un gerent perquè volíem professionalitzar-la i evitar qualsevol mena d'irregularitat. Però Ignacio Cuevas es va oposar a aquestes iniciatives: ell va esdevenir gerent i va voler fer-se càrrec, tot passava per les seves mans”.

Quan va guanyar les eleccions, Ignacio Cuevas va explicar que els plans de la candidatura de concentració era posar en ordre la Cooperativa i dimitir als sis mesos. Així, esdevindrien una junta gestora encarregada d'activar els diversos serveis i realitzar un projecte d'Estatuts. Però aquestes promeses no es van complir: passats els sis mesos, Ignacio Cuevas continuava a la Cooperativa. Després d'any i mig, els membres

del PSUC que formaven part de la Cooperativa Industrial del Taxi van decidir dimitir. Van acabar-se les bones relacions entre la CIT i l'STAC. “La nostra intenció no era imposar les nostres idees però sí que fossin escoltades i considerades, i amb Ignacio Cuevas al capdavant de la Cooperativa no podíem fer ni això”. Els membres del PSUC que pertanyien a la junta i que s'havien mantingut en la línia del partit van dimitir. Va ser el cas de Tomás Marín, que llavors era censor de comptes; Marcelino Barriendos i Leo Muñoz, el responsable polític de la cèl·lula del taxi. D'altres, però, com José Tamayo, no la van presentar perquè s'havien tornat molt propers a Ignacio Cuevas.

La decisió es va argumentar en notes de premsa en què també es denunciava la situació interna que vivia la Cooperativa. Cuevas va seguir al front d'aquesta i la gent del PSUC es va desvincular totalment. Fins i tot de cara als processos elec-

torals posteriors ja que van veure que era una organització inviable.

La Cooperativa Industrial del Taxi va tancar les seves portes a començaments del segle XXI per deutes amb la Seguretat Social i Hisenda. “Estava moribunda”, matisa Miguel Tomás, “l'acumulació



de deutes va fer que l'Estat intervingués i subhastés l'edifici del carrer Berlín, un gran local que durant molts anys va ser la seu de la CIT i del *Sindicato vertical*".

9. La concessió de les 150 llicències

La concessió de llicències és un problema que el sector del taxi arrossega al llarg de tota la dècada dels 70. Quan es legalitza l'STAC, encara hi ha un grup de 150 arrendataris treballant sense llicència. Es crea una comissió d'afectats que s'organitza per continuar reivindicant-les. Miguel Tomás forma part d'aquesta comissió; en aquell moment es troba en una situació curiosa ja que és vocal del sindicat però encara no té llicència i, per tant, no és taxista de ple dret. Els anys 1975 i 1976 s'havien celebrat diverses reunions i els grups de taxistes havien convocat aturades totals de servei a la ciutat de Barcelona. Algunes vagues van aconseguir



reunir la directiva de la Cooperativa i els seus opositors. És el cas de la celebrada el 12 d'abril del 1976, en rebuig a un expedient de la Comissió Municipal Executiva que hauria d'haver servit per aprovar la concessió de les 150 llicències.

En una reunió celebrada a Madrid entre Joaquim Viola i dos dels arrendataris afectats s'havia refermat el compromís d'atorgar la llicència als 150 professionals que havien anat quedant exclosos en les diferents concessions. Però fins que la reivindi-

cació no es fes efectiva, els taxistes no volien deixar de fer sentir la seva veu.

El col·lectiu acostumava a reunir-se al bar *El Álamo*, del carrer San Fructuoso. En una d'aquestes trobades, al març del 1977, van decidir fer una tancada a una església. "Sempre he tingut un caràcter rebel. I aquest cop no va ser menys: vaig dir que no em tancaria a una església, sinó a la catedral", recorda Miguel Tomás. El van seguir tots. Els afectats es van tancar a la catedral; la policia els va fer fora.

L'actuació policial no els va fer desistir: van plantar les seves tendes d'acampada a la plaça Sant Jaume, just davant de l'Ajuntament de Barcelona i de la Generalitat de Catalunya. Aquell acte reivindicatiu va estar protagonitzat per gairebé la totalitat dels 150 taxistes que encara no tenien llicència pròpia. Van ser tres dies i quatre nits, a la porta de les institucions esperant que Socías Humbert sortís a obrir-les. "Sense cap mena d'intenció d'ofendre ningú, semblàvem un campament de gitanos", explica Miguel Tomás. "Fins que un dia surt l'alcalde, Socías Humbert, en el seu cotxe oficial i em planto davant del vehicle. Va baixar el xofer. També Socías Humbert, que ja em coneixia. Ens va citar per l'endemà". Era juliol de l'any 1977. Aquesta reunió va servir per resoldre de manera definitiva el llarg i angoixant capítol de les llicències: l'alcalde Socías Humbert va concedir les

darreres 150 llicències que els arrendataris reclamaven.

Malgrat tot, va haver-hi sectors que van continuar criticant la manera com s'havia fet la concessió. L'edició de *Mundo Diario* del 16 de juliol del 77 explicava que "los taxistas de la CNT acusan a los comunistas del PSUC de clientelismo político y sindical en la concesión de licencias de taxis en Barcelona. (...) En un primer momento se acordó que estas licencias se darían por riguroso orden de antigüedad, lo cual no ha sido respetado, hasta el punto que existen taxistas que esperan desde hace 20 años dicha licencia y se han quedado sin ella, mientras que la han obtenido otros que llevan 7 años en la profesión. Según la CNT la causa de esta arbitraria concesión de licencias es que existe un acuerdo entre el diputado comunista, Solé Barberà, y el Ayuntamiento, y de las 150 licencias concedidas la mayoría de sus propietarios son afiliados al

PSUC o al sindicato comunista de los taxistas (STATC)".

En un comunicat al mateix diari, els membres del comitè del taxi del PSUC contestaven a les acusacions: "La reciente concesión de licencias es resultado de un proceso de larga lucha iniciado por un grupo de arrendatarios y dependientes en el año 1972. (...) Ante estos hechos los militantes del PSUC puntualizan: 1) Esta lucha de las licencias y la corrupción del taxi la han encabezado desde siempre los comunistas. 2) De las 150 licencias 70 han recaído en taxistas que no pertenecen al grupo que potenció su concesión. 3) La CNT que en estos últimos años no ha protagonizado ninguna lucha reivindicativa en el sector del taxi, acusa a los comunistas de clientelismo y extrañamente se olvida de denunciar a los auténticos culpables del arrendamiento: la Agrupación Sindical y el propio Ayuntamiento".

La primera acció pública de l'STAC

Capítol VI

1. La vaga del 78

L'any del referèndum de la Constitució espanyola, l'any 1978, el *Sindicato Provincial del Taxi* va convocar una vaga coordinada a tot l'Estat. Malgrat no es va dir en cap moment que la vaga estigués convocada contra la Constitució, aquest era el missatge que es desprenia. Des del *Sindicato Provincial del Taxi*, però, es va insistir que era una acte de protesta per temes que afectaven el sector del taxi.

Els membres de l'STAC consideren que se senten obligats a rebentar la vaga perquè es tracta d'un acte antidemocràtic, organitzat per un sector franquista de professionals que miren amb nostàlgia el règim anterior. A més, el PCE i el PSUC havien optat pel sí a la Constitució, per la qual cosa políticament també era una consigna per la qual treballar.

La convocatòria de la vaga va voler ser un moviment desesta-



“La Confederació va ser sempre independent de partits i patronal”

Félix Cañego (Mota del Cuervo, Cuenca, 1942) va entrar a treballar al taxi a la ciutat València l'any 1968.

El juliol del 1977 es constitueix la *Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de España*. La Federació Valenciana n'és un dels fundadors. Com viu aquell moment?

És un moment important per a la història del taxi i també per a la història d'Espanya. Es comencen a legalitzar els sindicats i les federacions provincials i acaba legalitzant-se la coordinadora, que es converteix en confederació. Tant en el seu postulat, com en els seus estatuts, com en la seva plataforma reivindicativa trencava totalment amb el sindicalisme vertical.

En què es posava de manifest?

Es convocaven assemblees a la llum del dia. Es feien juntes direc-

bilitzador per fer boicot al referèndum.

“Des de Barcelona vam fer una rèplica organitzada contra la vaga del *Sindicato*. En aquell moment comptàvem amb la col·laboració d’una periodista que era militant del PSUC, Regina Farré, i treballava a *Mundo Diario*. Així cada dia sortien notícies en què els taxistes de l’STAC criticàvem el *Sindicato Provincial*. Els titllàvem de feixistes i reaccionaris. Recordo que estàvem obligats a anar a les assemblees del cinema Princesa convocades pel *Sindicato* i havíem d’escortar a la periodista perquè la volien pegar. Com a acte de protesta cremaven els diaris davant seu”, explica Miguel Tomás.

El president del *Sindicato* d’aquell moment era Carlos Brillas. Des de l’STAC es volia desconvocar aquella vaga i els seus representants van seure a negociar amb el delegat del Govern a Catalunya. El

tives tal i com calia, on tothom tenia veu i vot, i podia ser votat i votant. Va ser un avenç important el poder eliminar el *Sindicato vertical*, tant en el camp laboral com en el social. La Confederació va aconseguir anar ocupant una parcel·la de poder en el sector i així, palatinament, es va anar enderrocant aquell sindicat reminiscència del règim.

Va ser molta la gent que va fer el salt del *Sindicato vertical* a la Confederació?

En tant que fa a les direccions, no. És cert, però, que quan es va desfer el *Sindicato vertical* per donar lloc a la UNALT, molts taxistes es van quedar pensant cap a on anar. Els qui ja havien estat organitzats en la clandestinitat no van tenir cap dubte. La resta van acabar d’optar. Molts van venir cap a la Confederació pel nostre programa.

Quina relació s’estableix entre la Confederació i els partits polítics del moment?

Des de la creació de la Confederació entenem que havíem de ser una organització totalment independent dels partits polítics, dels sindicats de classe i de la patronal.

Som un sector interclassista, molt heterogeni, no som empresaris, no explotem ningú. Per això políticament no ens interessava estar a cap partit polític per no haver de posar límit a les nostres reivindicacions. De la manera com es va constituir la Confederació d’Espanya, vam entendre que no havíem d’introduir-nos en paràmetres polítics.

problema era que hi havia una eterna contradicció entre la decisió que es prenia a la Delegació de Govern i la que es transmetia un cop a l'assemblea del cinema Princesa.

La vaga començaria el dia 1 de juny i duraria fins al dia 8, quan l'STAC, CCOO, UGT i CNT van trencar amb la vaga i els professionals van decidir tornar a la feina. Segons els càlculs que es van fer en aquell moment, les pèrdues d'aquells dies van arribar als 300 milions de pessetes.

El dia 8 de juny, els membres de l'STAC, els assalariats de CCOO i els taxistes de la CNT van arribar a l'assemblea decidits a desconvocar aquella vaga. Miguel Tomás va situar-se davant del micròfon per anunciar la decisió. "Em van estar xiulant durant uns vint minuts, no em volien deixar parlar. I jo els hi anava dient: 'No em cansaré, si no em deixeu parlar, no tinc cap pressa, així que m'espe-

Una bona estratègia.

Que cada taxista militi allà on vulgui. El cert és que les nostres reivindicacions són pròpies d'un sector amb unes característiques molt específiques.

De tendència...

...progressista. Evidentment no som apolítics, senzillament no ens casem amb cap partit. I ser progressista vol dir que treballem per aconseguir unes millors tarifes pels taxistes, perquè visquin més còmodament, per uns horaris dignes. Ens allunyem del corporativisme, del gremialisme i del conservadurisme.

Com es va viure la primera etapa de la transició?

Inicialment vam lluitar contra la UCD i vam aconseguir qüestions importants amb ells. Les dues més importants: el Reglament Nacional del Taxi, amb la signatura de Rodolfo Martín Villa –que llavors era el ministre de l'Interior–, i que els autònoms tinguéssim Seguretat Social. La Confederació érem la veu cantant en el món del taxi. El reglament és un document que inclou plantejaments progressistes molt solidaris. I això no ho direm mai amb la boca petita, al contrari. Vam ser la llavor que va donar com a fruit la llibertat dins del sector. Durant el verticalisme la gent no era lliure per triar, dir, expressar o opinar.

El reglament va suposar un salt qualitatiu pel sector?

raré". Finalment, Miguel Tomás va aconseguir desconvocar la vaga i l'assemblea va trencar en aplaudiments.

De forma paral·lela la vaga es va desmuntar a la resta de ciutats de l'Estat espanyol.

2. L'STAC creix

La voluntat del sindicat era no ser una simple organització local, sinó que els seus membres volien que l'STAC anés creixent per esdevenir una veritable organització en l'àmbit de Catalunya. Així, per exemple, a través d'un taxista militant d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) de Manlleu, Jaume Amat, l'STAC va poder arribar a la comarca d'Osona. El paper d'aquest taxista no va ser tan sols el d'obrir una porta a una nova comarca, sinó que també el de trencar amb la idea que l'STAC era el sindicat del PSUC. "La nostra ambició era treballar pels drets dels taxistes, sense importar el seu

Ha estat la transformació més important que hi ha hagut al taxi en els darrers anys. Per exemple, el fet que la plena i exclusiva dedicació es reflecteixi al reglament, el fet que el document assenyalí que totes les concessions de llicències han d'anar als assalariats per compte aliena dels empresaris de la classe A i B, que les transferències de llicències han d'anar als treballadors assalariats i no als empresaris, que no es poden crear persones jurídiques al sector... tot són avenços cabdals.

Així, recull grans canvis.

Materialitza un bon nombre de les reivindicacions dels últims anys. Marca un abans i un després.

Neix formalment la Confederació i se celebren eleccions.

El primer president que vam tenir va ser Luis Fernández Santos, un company taxista de Madrid, que alhora era president de la Federació del Taxi de Madrid. Era el nostre conseller. Era molt hàbil en les negociacions. El seu pas per la Confederació va ser molt positiu. El segon president de la CTE va ser Miguel Tomás Romero. Ha cobert una etapa principal del sector del taxi. Tomás ha aconseguit donar-li a la Confederació una personalitat a nivell estatal que anys enrere hagués estat impensable, no tan sols pel seu caràcter seriós i reivindicatiu, sinó pels seus amplis coneixements del món del taxi. Som l'associació de caràcter estatal que compta amb més afiliats, així que les dades ho demostren. Ara ha pres el relleu José Artemio Ardura.

color polític. Volíem ser un sindicat plural, per això el fet que s'hi afiliessin professionals que militaven en altres partits ens ajudava a aconseguir el nostre propòsit. A més, això donava peu a que més taxistes se sindicessin amb nosaltres", explica Miguel Tomás.

3. Un reglament de la Dictadura

Quan va arribar la democràcia el reglament que seguia vigent en el sector del taxi era el que datava de l'any 1964, l'únic que va fer-se durant l'època de la Dictadura. Es tractava d'un reglament de contingut polèmic ja que va ser aquell en què es decidia que les llicències es podien concedir a tres grups i que exclouïa el grup d'arrendataris. Per això, els professionals i les organitzacions van obrir un debat sobre el tema. Es considerava que s'havia fet un salt prou important a nivell polític com perquè el reglament del taxi també introduís canvis.

Què es va viure en aquella època?

Una vaga molt important, la del 80, com a protesta per la pujada de preu del butà. Va costar molt sacrifici perquè es disposava de pocs recursos. Ha estat l'única vaga en què hi hem participat tots els taxistes. La Confederació va tenir la capacitat d'unificar totes les associacions contra allò que es considerava una injustícia.

Malgrat tot, no es va aconseguir cap objectiu.

De la reivindicació, no. Hem de dir que sí es va aconseguir unir més a la Confederació i apropar determinades associacions. Vam guanyar en calor, en solidaritat i en reputació.

Es va tractar d'un cop dur?

Acabar aconseguint poc sempre dona amargor de boca. Sobretot per l'esforç que havíem fet. Va haver-hi de tot: manifestacions, concentracions, grans assemblees... Jo estava a València i mantenia les vagues d'allà, d'Alacant i de Castelló.

A la vaga del 80, li van seguir altres accions?

Tant pròpies com alienes, és a dir, vagues en què vam participar tot i que no ens hi jugàvem qüestions específiques nostres. Hem estat allà on hem cregut que s'hi reflectien interessos o temàtiques que ens podien afectar. Mai ens hem quedat enrere. Més aviat hem donat un pas i mig, quan només calia fer-ne un.

Capítol VI

En aquell moment, el *Sindicato vertical* ja no existia. Per tal de poder seguir existint, l'any 1977 s'havia adaptat a la nova llei i s'havia transformat en una gremial. Es creen gremials a les diverses comunitats i províncies de l'Estat espanyol. D'altra banda, aquestes organitzacions reescriuen els seus Estatuts per poder estar dins el nou marc legal. A nivell de l'Estat el *Sindicato vertical* es redibuixa en la *Unión Nacional de Asociaciones Libres del Taxi* (UNALT).

Els diversos sindicats d'arreu de l'Estat legalitzats l'any 77 i les gremials comencen a treballar en la definició d'un nou reglament.

4. Un reglament històric

El reglament del 79 és considerat en el sector com un reglament històric, capaç de transformar tot el sector. Els punts d'aquest document es negociaven al ministeri de l'Interior de Madrid. En aquell moment, Vicente Capdevila(*) era

La CTE segueix reunint-se cada quatre anys. Què s'hi debat?

Cap congrés és igual que altre. Cadascun té les seves particularitats pels temes que es discuteixen. Congrés rere congrés es millora en quantitat i en qualitat.

Creu que la situació actual hagués estat diferent si no s'hagués tirat endavant la lluita durant la Transició?

N'estic convençut. Si no hagués estat per la Coordinadora, en un primer moment, i per la Confederació, més endavant, el sector d'autònoms del taxi seria diferent. Sobretot pel reglament del 79, és un document que crea les bases de la solidaritat perquè a partir de la concessió de llicències s'estableixen els principis d'igualtat. Hem mantingut la nostra lluita al llarg de més de 25 anys i volem continuar. Hem impregnat una filosofia en el sector, en les associacions i en els taxistes.



el director general del ministeri de l'Administració Territorial. Capdevila havia estat el darrer alcalde franquista de l'Ajuntament de l'Hospitalet i era un home que tenia certa relació amb el president de l'STAC, Miguel Tomás.

En el transcurs de les negociacions, va haver-hi temes en què la CTE i la UNALT estaven d'acord, però també molts d'altres en què les opinions eren divergents. Alguns dels punts sobre els quals les postures eren del tot diferenciades van ser la plena i exclusiva dedicació del professional del taxi i l'acumulació de llicències. Respecte aquest darrer punt, la CTE es mantenia ferma en la creença

que s'havia de dir no a les persones jurídiques i que no podia haver-hi empreses. L'objectiu que perseguia la CTE era sempre afavorir el treball de l'autònom.

Aquests elements de divergència feien que les negociacions no poguessin avançar del tot per bon camí i que el reglament no acabés de veure la llum.

Des de la CTE es va decidir convocar una vaga a nivell nacional pel 31 d'agost d'aquell any, tot coincidint amb la tornada de les vacances. Al llarg d'aquell mes tant Miguel Tomás com Antonio Rivera, membre de l'agrupació de Madrid, havien recorregut els quatre punts cardinals de l'Estat tot convocant

assemblees per donar a conèixer els motius de la vaga i la necessitat de secundar-la.

Dos dies abans de la vaga, el ministre d'Interior, Rodolfo Martín Villa, convoca el sector i adquireix el compromís de tirar endavant el nou reglament nacional del taxi. Davant d'això, el sector no té cap altra sortida que desconvocar la vaga. Tot i que a moltes ciutats de l'Estat l'acció no té lloc, a Catalunya són molts els professionals que mantenen la seva intenció i la tiren endavant. El reglament del 1979 acaba per veure la llum. Els membres de la CTE consideren que el 99 per cent del contingut respon a les seves

(*) Vicente Capdevila va ser director de la filial d'una companyia d'assegurances i assessor del gremi local de la construcció. Vinculat a l'Opus Dei i format a Deusto, va ser regidor pel terç corporatiu el 1964 i va treballar com a tinent d'alcalde de Cultura fins l'any 71. Va ser vicepresident de la Corporació Metropolitana de Barcelona i diputat provincial. L'any 1977 va ser escollit diputat al Congrés en el lloc número 4 de la candidatura d'UCD. Va ser director general del ministeri de l'Administració Territorial.

Font: MARIN, M. *Els Ajuntaments franquistes a Catalunya (Política i administració municipal 1938-1979)*. Lleida. Pagès Editors. Col·lecció Seminari, 12.

Capítol VI

peticions. El reglament fixa que cap persona física pugui tenir més d'una llicència, com també determina que hi hagi plena i exclusiva dedicació. Tot i això, el reglament del 79 permetia que aquelles persones que previ a aquesta data tenien més d'una llicència les poguessin mantenir però no poguessin adquirir-ne de noves. Es tractava, com en la majoria dels casos, d'una llei que no podia ser retroactiva. Precisament és aquest l'1 per cent que des de la CTE consideren que no van assolir, donar-li al nou reglament un caràcter retroactiu.

Com a conseqüència del reglament del 79, s'ha generat un important cos d'autònoms a l'Estat espanyol. El sector del taxi va ser el primer que va aconseguir la plena i exclusiva dedicació. Miguel Tomás valora que aquesta fita va ser fruit del treball de la Confederación del Taxi de España.



The logo for Radio Taxi de Barcelona features a stylized telephone handset icon at the top left. To its right, the words "RADIO TAXI" are written vertically in a bold, sans-serif font. Below the handset icon, the text "COOPERATIVA INDUSTRIAL DE" is centered. A small gear icon is positioned below this text. Further down, the address "TAULAT, 33-35" and "DISTRITO-5" are listed. At the bottom of the logo, it says "DE BARCELONA" and "TELEFONOS". Two phone numbers are prominently displayed at the very bottom: "300 38 11" and "300 39 05".



La vaga dels hidrocarburs

Capítol VII

1. El preu dels carburants

L'any 1979 el món va viure la segona crisi del petroli, una crisi que va fer que les economies afectades implementessin polítiques fiscals expansives per tractar de suavitzar els efectes negatius sobre l'atur i la producció. Com a conseqüència, van augmentar els dèficits públics alhora que es va reduir l'estalvi de les economies industrialitzades. El preu dels carburants va experimentar una forta pujada, que va afectar en gran mesura a tots els professionals que utilitzaven vehicles com a instrument de feina.

El 80 per cent dels taxistes d'aquella època, però, utilitzaven el butà com a principal carburant dels cotxes. Per nodrir el cotxe, es col·locaven les bombones de butà dins del vehicle.

L'any 80 el Govern espanyol va apujar el preu de les bombones entre un 50 i un 54 per cent. La

resposta del sector no es va fer esperar: el mateix dia que es va donar a conèixer la notícia, el 9 de gener del 1980, els taxistes van convocar una vaga general.

2. La vaga nacional de l'any 80

El nucli dirigent de la CTE es trobava a València quan es va anunciar que s'efectuaria una pujada del preu del butà. L'augment es concretava en un augment del 23 per cent del gas-oil i més del 52 per cent del butà. Van decidir desplaçar-se a Madrid per intentar, un cop allà, negociar amb el ministre d'Economia, tot i que ja des de València havien enviat un comunicat per convocar la vaga a nivell estatal. "El ministre no es va voler rebre al seu despatx, estava allà tancat mentre al carrer se celebrava una vaga nacional del sector del taxi", recorda Miguel Tomás. Era la primera vaga d'àmbit estatal que convocava un sector.

De forma paral·lela a aquesta vaga que atura el servei de taxis a totes les ciutats i pobles de l'Estat, el sector convoca una concentració a la plaça de Colón, al costat de la seu del ministeri d'Economia. Tot Madrid va quedar col·lapsat. A banda, els professionals sortien al carrer per demanar una baixada de preus del combustible i les vies madrilenyes es van convertir en l'escenari d'una gran reivindicació.

Les revistes del sector del taxi del gener de 1980, com *Amat en marcha*, presentaven la situació i resumien l'acció de la següent manera: "*La subida de los combustibles ha sido la gota que ha colmado el vaso de la paciencia de los taxistas. El abandono que por parte de la administración viene sufriendo el sector se ha visto una vez más explícitamente, cuando la subida de los combustibles no ha traído consigo subvenciones para este servicio público. La respuesta del taxi ha sido una huelga general*

Capítol VII

en todo el país, con una duración de seis días y la negativa del Gobierno a conceder el principal punto de la tabla reivindicativa: la subvención del combustible. Frente a la actitud cerril de la administración los taxistas se han mantenido firmes en sus exigencias y la unidad

del sector ha sido la característica principal de la misma, a pesar de su resultado”.

El dia 9 de gener de 1980 les diverses ciutats espanyoles es despertaven sense taxis oferint servei als seus carrers.

Miguel Tomás estava present a l'escenari de Madrid i recorda com van anar succeint els fets. “Estàvem esperant a les portes del ministeri d'Economia. Sabíem que no ens obririen, sabíem que el ministre no ens convocaria a cap reunió. Però allà vam seguir. Érem una petita comissió que volíem seure a renegociar. De cop, ens van avisar que la policia estava carregant contra els taxistes a la plaça Colón. Com sempre he estat un revolucionari, deixo al grup que estàvem allà i vaig corrent cap a Colón. A una banda, estaven els taxistes amb les seves pancartes. A l'altra, els policies preparats per carregar. Vaig al costat on estaven els taxistes, vaig a un cotxe, trec la bombona de butà, la poso a terra, obro la bombona i agafo un encenedor a la mà. Col·loco la bombona de butà als meus peus. Davant meu estava el capità de la policia. I li vaig dir: ‘Si tienes cojones de tirar una pelota, abro la espita’. Allà ja em van fit-



jar. En aquest punt de Madrid el moviment es tranquil·litza, quan ens avisen que estaven detenint un grup de taxistes. Vaig anar corrent cap al lloc on s'estaven produint les detencions. Estaven ficant ja a diversos companys dins la furgona. Els qui estaven allà m'expliquen que ja han detingut a uns quants i se'ls han endut a la comissaria de la Puerta del Sol. Vaig intentar parlar amb un dels capitans de la policia, de fet, vam discutir i vaig aconseguir que algun dels taxistes que estaven obligant a entrar a la furgona pogués sortir. Però no tots."



La ciutat de Madrid continuava aturada i amb grans aglomeracions de taxistes al centre de la ciutat.

"De nou diuen que estan carregant contra els taxis i torno a desplaçar-me cap a l'altre punt. Allà, un policia em va enganxar de la camisa, em va donar uns quants

cops amb la porra i em va fer entrar dins un dels seus cotxes. Sentia com cridaven 'a éste, a éste, a éste'. Em van asseure entre dos policies i vaig rebre cops de puny per un costat i per l'altre. El cotxe va desplaçar-se ràpidament cap a la comissaria de la Puerta del Sol. Allà hi havia una dotzena de companys detinguts. Van seguir

totes les normes. Primer em va visitar un metge i jo li assenyalava on em feia mal. Després d'aquest paripé rutinari, ens van fer baixar al calabós. No havia estat mai a un calabós... Ens van reunir a tots al mateix calabós on hi havia també un grup de prostitutes. Jo anava cridant: '¡No somos delincuentes! ¡No somos delincuentes!'

Capítol VII

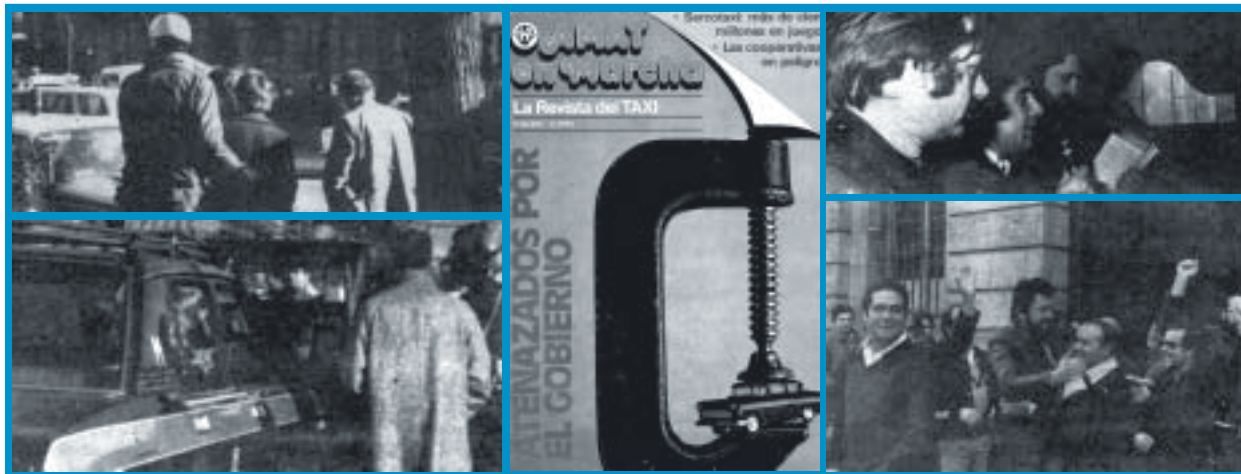
Els motius pels quals ens van detenir eren clars: a mi, per revolucionari, i a la resta, com a forma de fer xantatge per desconvocar la vaga. I així intentaven negociar amb els taxistes que estaven fora. Els hi asseguraven que si la vaga quedava desconvocada, ens deixarien en llibertat. Fan sortir a les prostitutes del nostre calabós i ens porten a una altra cel·la molt gran. Ens demanen que ens despullem i ens fan anar cap a les dutxes.

Els que estaven al carrer demanaven que ens alliberessin. Em van deixar fer una trucada, a mi i a tots els qui allí estàvem. Vaig trucar a l'STAC: 'Companys, que em tenen aquí tancat'. Es va convocar una marxa sobre Madrid.

Els policies em van interrogar i em van preguntar què feia jo sent de Barcelona a Madrid. Em van acusar de ser un agitador polític. Jo insistia en què jo no era cap agitador, sinó un taxista de l'STAC.

Ens van tenir detinguts al llarg de 48 hores. Només ens van donar codony per menjar”.

Tot i que el gruix de la vaga es trobava a Madrid, la resta de ciutats també secundaven l'acció. A Barcelona, per exemple, dia rere dia se celebraven assemblees al Palau d'Esports del carrer Lleida. El secretari general de l'STAC mantenia un contacte diari amb Miguel Tomás per explicar-li quina era la situació que es vivia a la ciutat.



“Cada assemblea que se celebrava gaudia d’un èxit rotund. Venien els afiliats a l’STAC d’arreu de Catalunya. Fins i tot s’organitzaven autocars per facilitar el desplaçament de tots aquests professionals”.

A Barcelona, la UNALT intentava desconvocar la vaga perquè es mostrava totalment contrària a aquesta acció reivindicativa. Però des de l’STAC se seguia mantenint l’esperit de fer que els pro-



fessionals del sector sortissin al carrer per reivindicar la baixada del preu dels hidrocarburs.

Antonio Gámez era llavors el secretari general de Barcelona de l’STAC. “Amb un únic flash a Ràdio Barcelona, vam aconseguir convocar 3.000 taxistes a l’avinguda Icària. La resta d’organitzacions intentaven frenar la vaga. Ignacio Cuevas i Dionisio Gracia es van adherir perquè creien que era el que havien de fer, tot i les seves reticències”, explica Gámez.

Quan es van començar les negociacions per demanar el local on reunir-se, es van trobar amb les dificultats i els obstacles de l’administració. “Narcís Serra era l’alcalde de la ciutat. Vam estar parlant amb el seu regidor i mà dreta, Lluís Reverter, perquè ens deixessin celebrar les assemblees al Palau d’Esports. Ens ho van denegar perquè tenien por que fés-sim malbé el parquet”, recorda Gámez. El següent pas va ser re-

unir-se amb un conseller del PSUC a qui van assegurar que si no els hi concedien el Palau d’Esports es reuniria a la plaça Sant Jaume. Hi van acabar accedint.

Antonio Gámez es comunicava amb Tomás per donar-li comptes de la situació. “Teníem els telèfons intervinguts per evitar contactes amb la gent de Madrid. Així que vam haver-ho de fer a través de familiars de taxistes a Madrid”, afegeix.

El col·lectiu de taxistes es va entrevistar amb representants de tots els partits polítics catalans per plantejar el greuge i demanar la baixada del preu del butà. Van recriminar-li a Josep Verde Aldea, del PSC, que els socialistes haguessin votat a favor de la retirada de la subvenció del butà, una decisió que havia tingut uns efectes molt perjudicials pel sector. També es van reunir amb representants del PSUC, CiU i Fuerza Nueva.



A Madrid continuava l'agitació.

“El president de la CTE, Luis Fernández Santos, demana l'alliberament dels tretze detinguts que ens trobàvem a Madrid. Com a contrapartida, es va acordar desconvocar la vaga. Ens alliberen i anem directes al Palacio de Cristal a la Casa de Campo de Madrid. Hi havia un total de 7.000 taxistes reunits. Recordo que tot hom estava aplaudint. Era un moment de gran emoció general, just acabàvem de sortir del calabós. Vaig aixecar el puny, fent el gest comunista. Els congregats van continuar aplaudint. Em va tocar pujar a parlar. En comptes de desconvocar la vaga, vaig animar a tots els professionals reunits allà que continuessin l'acció i que fessin sentir la nostra veu arreu”.

Efectius de la Guàrdia Civil es van situar a les sortides de les grans ciutats per evitar que els taxistes sortissin en direcció a Madrid o a d'altres grans capitals de provin-

cia. Obligaven els vehicles a tornar enrere. Van bloquejar les carreteres. Uns van haver de desplaçar-se en cotxes particulars i altres van optar per fer-ho en tren”. La junta de la CTE va celebrar un ple per planificar com sortir d'aquella situació. Molts creien que ens trobàvem en un carreró sense sortida. Hi havia diverses províncies que s'havien començat a despenjar de la vaga perquè creien que ja no tenia un objectiu clar i que les pèrdues econòmiques superaven els beneficis que es poguessin aconseguir amb aquella acció sindical.

“Jo li insistia a Fernández Santos que havíem de desconvocar si volíem tenir una sortida digna. No podia ser que una vaga estigués en actiu i que alhora els taxistes estiguessin treballant al carrer. Allò era un contrasentit. Finalment, el president de la CTE va estar d'acord. Vam fer una reunió de l'executiva que va ser televisada en què anunciàvem que a

partir d'aquell moment la vaga quedava anul·lada. Els mitjans de comunicació es van fer ressò de la notícia perquè durant dies havia afectat els ciutadans de tot l'Estat.

Un cop desconvocada, l'executiva va a l'assemblea de Madrid. El president de la CTE, Luis Fernández, va anar a fer una crida perquè els professionals de la capital comencessin a treballar. L'ambient de la sala, però, era de mantenir la vaga. Per aquest motiu, en comptes de desconvocar-la, tal i com s'havia decidit en l'executiva, anima els taxistes a què continuïn l'acció. Fernández Santos va dimitir del seu càrrec tot dient *"antes es ser taxista de Madrid que presidente de la Confederación"*.

Va ser el llavors secretari de la CTE, Antonio Rivera, qui va pujar per anunciar que ell com a Confederació desconvocava la vaga i que si a Madrid es volia mante-

nir, s'havia de convocar des de la federació madrilenya".

Amb la dimissió de Fernández Santos del càrrec de president de la CTE, Miguel Tomás va ser escollit president provisional de l'organisme. El seu càrrec va ser ratificat en el primer congrés de la CTE que es va celebrar.

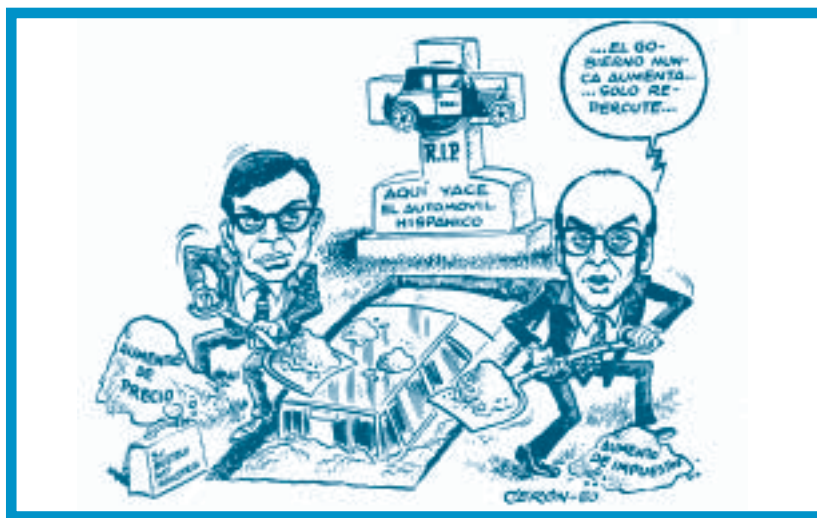
4. Multes a 379 taxistes

Una nota feta pública pel Govern civil de Madrid va anunciar que els participants a la vaga dels hidrocarburs serien multats.

Cada uno de los titulares de los 366 taxis implicados en los incidentes del pasado viernes, frente a la Castellana, 3, han sido sancionados con 100.000 pesetas. Los trece detenidos durante la concentración, que fueron puestos en libertad el sábado, han sido multados con 500.000 pesetas. (...) Además, la Policía continúa las investigaciones encaminadas a la



identificación de los componentes del grupo, que, al parecer, amenazó públicamente con utilizar las bombonas de butano para producir explosiones e incendios parciales a quienes, aparte de serles aplicadas inmediatamente las medidas previstas en la legislación antiterrorista, puede serle congelado el suministro de butano de prosperar las instrucciones ya cursadas.



5. Altres lluites de l'època

La vaga dels hidrocarburs no va ser l'única reivindicació de l'STAC i de la CTE durant la dècada dels 80. Es van obrir diversos fronts amb l'objectiu d'aconseguir el màxim de millores pel professional del taxi.

En aquella època, fora de Barcelona el taxi estava organitzat per parades. Els vehicles només

podien aturar-se a la parada que tenien assignada i això repercutia en els seus guanys ja que la ubicació de la parada es traduïa en tenir major o menor nombre de trajectes. L'STAC perseguia la socialització del taxi; es volien trencar estructures i acabar amb totes aquelles situacions de privilegi que hi poguésser haver al sector. Miguel Tomás explica que tots aquells taxistes que es trobaven a les parades amb una mala si-

tuació estaven al costat de la lluita de l'STAC, mentre que els que es veïen desafavorits per la lluita que empenia el sindicat es mostraven contraris. L'STAC va aconseguir que s'abolissin totes les situacions de privilegi. Es va fer una lluita molt compromesa des de ciutats com Sabadell, Mataró i Terrassa.

El sindicat també va impulsar les companyies de radio taxi. Barcelona era l'única ciutat de Catalunya on existia un radio taxi, creat pel *Sindicato vertical*. "Aquesta gent era comissionista i ubicava els radio taxis allà on creia que podia obtenir comissions. També obtenien diners d'acords que havien pactat amb les empreses de butà. Així, per cada factura que es cobrava el *Sindicato vertical* obtenia una comissió. Per aquesta via van aconseguir mil milions de pessetes anuals. Des de l'STAC vam denunciar jurídicament aquestes irregularitats. Quan el *Sindicato vertical* va ple-

gar, vam reclamar per via judicial el dipòsit de diners que s'havia obtingut en butà. No va haver manera de recuperar-lo. En aquella època la justícia no estava del tot democratitzada”.

“Cada tema que denunciàvem era un escàndol. També van sortir a la llum una sèrie de fraus comesos per José María Tormo. Vam publicar la imatge de Tormo donant de menjar a les piranyes. El vam denunciar gràcies a uns documents que vam aconseguir i dels quals vam poder fer fotocòpies”.

Des de l'STAC s'aconsegueix la integració de l'aeroport pels taxistes de Barcelona amb la creació de l'àrea metropolitana, així com també la creació dels primers carrils taxi-bus de la ciutat. En aquest darrer cas, els mateixos taxistes van decidir sortir al carrer per pintar els carrils a l'asfalt. Gràcies a les negociacions de l'STAC es va eliminar la taxa metropolitana per revisió i la trans-

formació de les bombones de butà en dipòsits de granel.

6. La guerra dels mòduls

Els taxis que portaven un mòdul instal·lat van ser atacats l'any 1982. El 19 de gener un grup de més d'un centenar de taxistes decideixen fer una mobilització des de l'aeroport de Barcelona, on hi havia inspectors controlant, fins a la plaça Lesseps. L'endemà, l'STAC convoca una vaga pacífica a favor dels mòduls, que compta amb el recolzament de la UGT.

Finalment, la Corporació Metropolitana de Barcelona (CMB) opta per obligar els taxistes a dur el mòdul reglamentari.

Capítol VII



Tres visions de la vaga del 1980



“Em vaig sentir culpable pel fracàs d’aquella acció i vaig dimitir”

Luis Fernández (Madrid, 1930) va ser fundador i president de la Federació del Taxi de Madrid, com també de la Confederació del Treballadors Autònoms del Taxi d’Espanya. L’any 53 va engegar una cooperativa de treballadors autònoms del taxi anomenada La butanera. Ocupa el càrrec de secretari d’Organització de Jubilats i Pensionistes de la UGT-Madrid des de l’any 1997. Fernández és membre del Comitè Regional del PSOE.

La vaga del 1980 va suposar la seva dimissió com a president de la *Confederación del Taxi de España*. Què el va portar a prendre aquella decisió?

Ara, quan miro enrere sempre penso que podria haver actuat de manera diferent. Amb el pas del temps, les coses es veuen amb una altra òptica. Em vaig sentir culpable pel fracàs d’aquella vaga. Quan un polític fracassa sempre ha de posar el seu càrrec a disposició i això és el que vaig fer.

Va viure la vaga dels hidrocarburs com un fracàs personal?

En certa manera. Per això vaig retirar-me. Em vaig veure amb l'obligació de renunciar. Després vaig estar sis mesos sabàtics, reflexionant sobre el partit en què jo havia estat militant, el PCE; sobre la Federació i la CTE. Llavors em van trucar de la UGT. Vaig rebre pressions del PCE, però vaig decidir sortir-me del partit i començar a treballar per a la UGT.

Quin sentiment experimenta en aquella situació?

Em sentia orfe. Tot militant amb el PCE, sempre m'havia sentit més proper a la ideologia del PSOE per la meua pròpia idiosincràsia i perquè tinc una tendència força àcrata. No estava d'acord amb Stalin ni m'agradava la idea que estàvem venent d'un comunisme d'estar per casa. A la gent no li podíem dir que calia trencar les cadenes, ja havia passat aquell discurs. Ens trobàvem en el si d'una societat globalitzada.

Se'n penedeix de la seva lluita?

No. Només que el fer-te gran et fa adonar-te'n de determinats aspectes. Em sento orgullós del moviment que vam organitzar. Primer vaig ser president de la Federació del Taxi de Madrid. I arrel d'aquest

grup, va néixer la Confederació, no va sorgir com una flor silvestre. Va néixer, va créixer i va funcionar. Hi treballàvem un equip unit i amb ganes de millorar la situació del taxi.

A més, vostè va ser un dels pioners a l'hora d'engegar tot el moviment reivindicatiu a Madrid.

La primera rebel·lió va ser quan Carlos Arias Navarro era alcalde. Ens feien anar vestits amb gorra, vestit blau i corbata, igual que els falangistes. Una nit, un grup dels mateixos que estàvem a totes les mogudes vam anar a la Cibeles. M'hi vaig pujar amb una gorra i la vaig lligar a la Cibeles. El matí següent tots els taxistes que passaven per aquest emblemàtic punt de Madrid llençaven la gorra. Es van llençar milers de gorres. Vam acabar amb l'uniforme. Era l'any 68. Arias Navarro havia marxat uns dies fora. La fotografia va passejar per tot Europa i es deia que els espanyols començaven a reaccionar contra el sistema.

La primera vaga arribaria sis anys més tard.

Teníem a Franco encara calent, quan vam convocar una vaga. Va ser el 20 de desembre del 74. La primera vaga que es va fer en aquest Estat després de la mort de Franco va ser la nostra. El resultat va

ser molt positiu: es van apujar les tarifes en un 70%.

Les vagues es convocaven per motius relacionats amb el sector però, què hi havia al darrera?

Utilitzàvem les tarifes com una excusa qualsevol. L'objectiu era poder organitzar mogudes dins de la moguda general. Sabíem que convèncer la gent perquè sortís al carrer per reivindicar qüestions polítiques encara era complicat. Per tant, movíem a la gent per l'estómac. I la qüestió econòmica sempre és polèmica i d'interès per a tothom.

Què va al·legar com a motiu?

A banda de les tarifes, els grans turismes, els anomenats classe B que no eren més que taxis sense comptador. Va ser una acció valenta. No feia ni un mes que Franco havia mort. La vam organitzar de forma conjunta amb el Sindicat Unitari i amb CCOO. Recordo bé aquell dia.

Com va anar? Es va produir cap mena d'incident al llarg de la jornada?

Vam tenir una reunió que es va convocar al mateix edifici del Sindicat Vertical. Vam fer fora a l'executiva i vam fer-nos amb l'edifici. Al local hi havia una estàtua de Francisco Franco. La vam tirar a terra i

la vam pintar amb un esprai. Tot això, cal recordar-ho, només un mes després que hagués mort Franco.

Seria un cop dur...

Es va nomenar un comitè de vaga del qual jo n'era el portaveu. Ens va convocar Manuel Fraga a una reunió per discutir quin era l'objectiu de la vaga. Vam entrar al seu despatx. La reunió va durar cinc minuts, no ens va deixar ni seure, amb la seva actitud poc dialogant. Em va donar vuit hores per desconvocar la vaga; si no, m'enviava a la policia.

Va seguir les instruccions que li havien donat?

Per descomptat que no. Vaig anar a l'assemblea i vaig explicar què havia passat. Vam mantenir l'acció. Llavors, el nostre interlocutor va passar a ser Rodolfo Martín Villa. Villa ja sabia el que s'apropava per això es va reunir amb nosaltres i va mostrar-se molt més mediador. Va quallar. Ens van augmentar les tarifes. A més, ens va servir per guanyar credibilitat dins del sector. En realitat vam ser un banc de proves per perdre la por al govern.

En quin sentit ho diu?

A la setmana d'acabar la nostra vaga, els treballadors del metro també van encetar una vaga. Pot-

Capítol VII

ser, si no haguéssim donat el tret de sortida no l'haguessin tirada endavant. Encara es vivia en una situació de temor.

Estar en la clandestinitat, com també després sortir-se'n, ha de marcar la persona.

Em van retenir tres cops a la comissaria de Puerta del Sol. Un cop va ser a una reunió al carrer Silva, a uns locals del bisbat de Madrid, del cardenal Tarancón, Vicente Enrique Tarancón, van arribar i ens van agafar. En aquella trobada estàvem preparant una vaga estatal a nivell de totes les branques de la indústria. Van tallar la Gran Via madrilenya. Van esperar, això sí, a què sortissin Marcelino Camacho i Nicolás Redondo. Allà vam caure Francisco Esteban i jo, entre molts d'altres. Van entrar pistola en mà.

Amb el govern de la UCD van aconseguir entrar dins el règim de la Seguretat Social.

Llavors ni tan sols era obligatòria. Bé, ho era però hi havia qui estava donat d'alta i qui no.

Com funcionava?

A través del 18 de juliol, on es donaven d'alta els autònoms. Era una espècie de Seguretat Social on

hi ficaven mà els membres del *Sindicato vertical* i les mutualitats. Guardo molt bon record de dues reunions que vam mantenir amb Adolfo Suárez. Contra el consell que li van donar la resta de ministres, Juan Rovira Tarazona no només ens va concedir l'alta a la Seguretat Social com a membres de ple dret, sinó que també ens va concedir la incapacitat laboral transitòria.

Un moment dramàtic en la història de Madrid va ser la Matanza de Atocha. Els hi va tocar de prop.

Mitja hora abans que tingués lloc l'ametrallament, havíem estat reunits al despatx del carrer Atocha amb Joaquín Navarro, cap de transports de CCOO. Si hagués entrat el secretari provincial del Sindicat Vertical de transport, Francisco Albaladejo, ens ha-



gués reconegut. El dia de l'enterrament dels assassinats havíem convocat l'assemblea constituent de la Confederació.

L'ambient enrarit feia recomanable que la reunió es posposés. Per què no van voler fer cas?

Vam creure oportú tirar-la endavant, malgrat tot-hom insistia en suspendre-la. Va ser tot un èxit. I aquí va néixer la idea de començar a viatjar de ciutat en ciutat per donar a conèixer la confederació.

La CTE es va legalitzar i va poder destapar l'olla del Sindicat Vertical, què hi van trobar?

Que el *Sindicato vertical* es quedava amb 5,25 pesetes de cada ampolla de butà. Les utilitzava pel seu propi benefici. Era una font d'ingressos enorme perquè el 80% dels taxis de l'època anaven amb bombones de butà. Organitzaven convencions a grans hotels, per exemple. Si hagués revertit en el sector...

L'any 1979 marca un abans i un després en la història del taxi. Quina acollida té el reglament del 79?

Immillorable. És el reglament de la democràcia. A partir d'aquell document el taxi és per a qui el treballi. Només podien accedir a noves llicències o

transmetre-les aquells qui portessin més d'un any al sector. L'objectiu és que el taxi fos pels treballadors autònoms. El taxi és una eina de treball no un mitjà d'explotació.

Un dels punts més importants sempre que es parla del reglament és la concessió de llicències. Qui les tenia per una mala concessió?

Com es donaven a cop de favor, les monges del carrer Santa Isabel o Ozores, l'actor.

Des d'aquell reglament, hi ha hagut intents de crear-ne de nous?

Hagués estat molt positiu fer-ne un, adaptat als nous temps i general per a tot l'Estat. Però no s'ha fet. I sembla que ara la tendència és fer-ho per comunitats. No s'ha de segregar, s'han d'unir forces. Només així es poden unificar criteris i fites.

Què queda avui en dia de tot allò?

Poc. Hem canviat molt. Ara, al Congrés dels Diputats ens han retirat el cotxe oficial perquè ha baixat la pressió d'ETA. Ens han donat una targeta per viatjar en taxi. Cada matí em treu de polleguera pujar al taxi i que em posin la COPE. S'ha fet una marxa enrere. S'ha perdut l'esperit lluitador.

Tres visions de la vaga del 1980



**“Una vaga no és començar-la,
és saber-la acabar a temps”**

Antonio Rivera (Zafra, 1941) va anar a viure a Madrid el 1960, on quatre anys més tard començaria a treballar com a taxista. El 1966 va començar a militar al Partit Comunista de forma clandestina. Rivera, junt amb Luis Fernández Santos, va ser fundador de la Federació del Taxi de Madrid. Quan la Confederació del Taxi d'Espanya es va crear, va ser primer vocal i més endavant vicepresident. El 1981 va deixar d'exercir com a taxista i el van reclamar del sector d'autònoms de la UGT. Rivera també va ser fundador de Mutaxi, vocal en la seva primera junta directiva i vicepresident en la segona. Fins l'any 2003, data en què es va jubilar, ha estat president d'UNIATRANC-UGT a nivell estatal.

Reviure ara la vaga del 1980, què li provoca?

El record d'una acció que va acabar com una derrota: no vam aconseguir ni tan sols un dels punts

pels quals s'havia convocat la vaga. Aquella aturada de sis dies va portar greus conseqüències pel sector, fins i tot es recorden avui en dia.

Ho diu del cert?

Fa pocs anys, vaig anar a Barcelona. En arribar a l'aeroport la meua esposa i jo vam agafar un taxi. Per parlar una mica amb el conductor li vam demanar com estava la situació del taxi a la ciutat. No va dubtar-ho: "Fa uns anys van venir dos de la CTE a convocar la vaga, viatge cap a Madrid, viatge cap a Barcelona, assemblea aquí i allà, i des de llavors que no hem aixecat elcap".

Retrocedim a aquell any 1980. Com se n'assabenta vostè de la vaga?

Luis Fernández estava a València. Miguel Tomás, a Barcelona. Es va donar a conèixer la notícia que el butà augmentava i Fernández va trucar-me perquè em posés en contacte amb els assalariats per veure si hi havia bones condicions per convocar aquella vaga. Vam creure que sí; la vam tirar endavant.

La resposta del sector va ser unànime en un principi.

Aquella pujada ens afectava. Els primers dies va

ser una aturada total i absoluta. Un dels problemes que crec que hi va haver va ser que des del Govern es va veure que només calia esperar i aquella vaga aniria avall. Fernando Abril Martorell va apostar fort. La gent podia passar sense taxis, es van acostumar ràpid a agafar l'autobús. Així que no hi havia cap pressió social per accelerar la fi de la vaga.

Com mantenien l'ambient vaguista?

A Madrid era més senzill perquè era on es trobava tota la moguda. En canvi, a Barcelona era un pèl més complicat. Miguel Tomás va estar molts dies a Madrid i això feia que allà no hi hagués un cap visible que seguís animant els taxistes. Per això, la junta directiva de la CTE vam pensar que el més oportú seria anar a Barcelona i convocar assemblees.

L'estratègia va funcionar tal i com esperaven?

Va anar bé. A més, vam magnificar la detenció de Tomás. Arribàvem i explicàvem que en contra del que deia el Govern calia mantenir l'acció perquè l'alliberessin i perquè el Govern cedís davant les nostres reivindicacions. El governador civil de Madrid d'aquell moment, Juan José Rosón, va prohibir-li a Luis Fernández sortir de la ciutat. Ell se saltava la norma i anàvem junts a Barcelona.

Però poc a poc comencen a despenjar-se ciutats, quina és la seva resposta?

Eren massa dies sense treballar. Els professionals no podien mantenir aquell ritme si volien arribar a final de mes. Una vaga no és començar-la és saber-la acabar a temps. La junta ja volia acabar-la i Luis Fernández volia continuar-la. Cada vegada, a més localitats, els taxis tornen a sortir al carrer.

La junta es reuneix en algun moment per prendre alguna determinació?

Sí. Decidim, després de sis dies, aturar la vaga. Però quan Fernández va pujar per desconvocar-la, va fer el contrari: *“Yo antes que ser presidente de la Confederación, soy madrileño y taxista y digo que la huelga tiene que continuar”*. Podríem dir que es va produir la ruptura de la Confederació, va ser una situació crítica per a nosaltres. La marxa de Fernández de la CTE no va deixar-nos orfes però sí que vam estar en una situació difícil.

Creu que Luis Fernández hauria d’haver actuat d’altra manera?

Em sembla que es va equivocar. Ningú el va discutir mai com a secretari general. A la vaga del 80, hauria d’haver fet cas a la junta de la qual n’era mem-

bre. Hauria d’haver aturat l’acció aquell mateix dia perquè així s’havia decidit.

Una derrota, però, no desllueix el gran nombre de victòries que van tenir.

La nostra filosofia ha estat sempre progressista. El moviment va néixer de militants del PCE, que després hem anat evolucionant o endarrerint, depèn de com es miri. Vam tenir un debat important als nostres inicis sobre si constituir-nos com una força nova per entrar al *Sindicato vertical* o anar a CCOO, d’on proveníem la majoria.

Ben aviat, van començar a difondre el missatge de la creació d’aquesta nova coordinadora que defensava els interessos dels taxistes.

D’una ciutat cap a una altra. Viatjàvem com podíem, dormíem on podíem, menjàvem el que ens donaven. La situació era complicada però la nostra lluita ens importava molt. Deixàvem de treballar, abandonàvem a la nostra família durant dies... I les federacions o sindicats no teníem locals.

Quin era el vostre punt de trobada?

Allà on es podia. A Madrid vam llogar una guarderia. La vam posar en condicions entre tots. Un pintava,

l'altre portava una cadira, el mostrador el vam comprar al Rastro, un altre feia la instal·lació elèctrica... Aquesta situació no només es vivia a Madrid, era a tot arreu. Celebràvem les assemblees allà on ens deixaven un espai, com per exemple als camps de futbol.

Té especial bon record d'alguna d'aquestes reunions?

Al País Basc teníem molt bona acollida. Era una zona molt castigada: segrestaven els taxis per després matar a gent. Sempre passava més desapercebut cometre un atemptat amb un taxi que amb un cotxe. I després d'anècdotes, n'han passat centenars.

Expliqui'n alguna.

Recordo una de les reunions. L'havíem convocat a València. Allà vam anar a dormir a casa de Félix Cañego. Per la nit, de cop i volta, comencem a sentir cotxes que derrapen. Pensàvem que hi havia hagut un xivatazo. Estàvem tots espantats, mig amagats i esperant que pugessin a dir-nos alguna cosa. Però no va aparèixer ningú. Falsa alarma, però l'ensurt ja l'havíem tingut. A Fernández Santos i a mi era a qui més assemblees ens tocava anar perquè érem els qui estàvem al centre d'Espanya i això feia que tinguéssim més mobilitat i més proximitat a tots els punts de l'Estat.

Quines són les fites de les quals se sent més orgullós?

De les moltes modificacions que vam anar introduint al sector. Vam aconseguir canviar el color dels taxis d'arreu, excepte el de Barcelona que es va voler mantenir com a signe d'identitat. Els taxis eren negres amb ratlles vermelles, com la bandera del règim. No volíem ser ni portadors ni difusors del seu missatge, per això vam unificar el color.

Quins altres canvis van arribar?

Volíem dignificar la figura del taxista. Vam crear la figura de l'autònom, excepte a Catalunya que va haver-hi una major resistència. Vam crear mútues d'assegurances. Jo, per exemple, vaig ser fundador de Mutaxi. I allò que aconseguíem, intentàvem estendre-ho a la resta de branques. Volíem trencar amb el corporativisme.

El dia lliure va ser una altra de les conquestes de l'època.

Vam celebrar fins i tot un referèndum per decidir si es volia o no, i el vam guanyar els del sí. Els taxistes volíem tenir un dia lliure. La federació de Madrid es va unir al Sindicat Unitari en aquesta demanda, era la manera de fer-nos forts: ser el màxim de

professionals amb un mateix objectiu perquè la reivindicació fos més forta.

Com es van desenvolupar les negociacions amb els partits polítics de l'època?

A l'època de la UCD vam tenir sempre les portes obertes per parlar de tot. El PSOE es va oblidar dels autònoms. Va fixar l'UGT, CCOO i les patronals com a interlocutors. Va oblidar-se totalment de nosaltres. L'esquerra mai ha entès els autònoms. La pura realitat, tot i que em pesi dir-ho, és que el PSOE no ens va donar la resposta que esperàvem. No vam tenir cap ajuda de ningú.

Van sentir-se més a prop de la dreta?

No, ideològicament no. Però és cert que la dreta va fer més per nosaltres. CiU, un partit de la burgesia catalana, va ser qui va proposar aplicar la liquidació de l'actiu.

S'han donat passes molt grans, encara queden per donar-ne?

Sempre hi ha objectius i millores pels quals lluitar. Un repte és que els sectors amb alt índex de perillositat, com camioners, autobusos i taxis, poguéssim jubilar-nos als 55, com fan la policia armada o

els guàrdies civils. Som un risc per a tercers. Es podria introduir un índex corrector dins la llei per tal de poder arribar a la jubilació amb el 100%.

En què més està pensant?

En la possibilitat de fer taxis anticontaminants. No estem adaptats, no ens trobem dins de cap directiva europea.

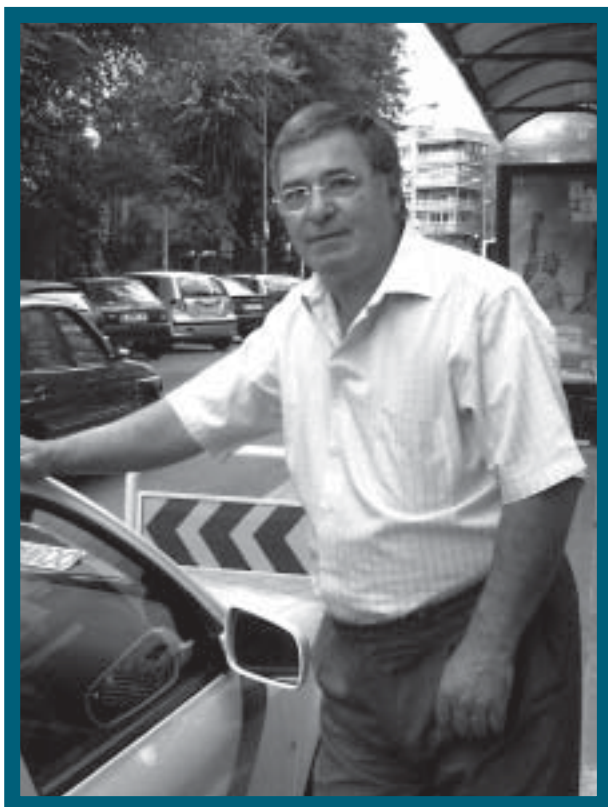
Com és això?

Massa sovint es creu que no hi ha relació entre països. El taxi d'Espanya no ha de tenir res a veure amb el de Suècia. I potser aquest seria un element comú molt important. Una de les antigues baralles, que hauríem de recuperar, és el taxi únic. I si pot ser a nivell europeu, millor. I que a més sigui anticontaminant. Podem utilitzar gas i gas líquid. També hi ha l'opció del motor híbrid.

Ara que ja està retirat de la professió, si li donessin l'opció de tornar enrere, què faria?

Tornaria a ser taxista després de 38 anys d'activitat. La professió m'ha aportat molt. És una càtedra de psicologia social. Vaig sortir-me de l'exèrcit i vaig entrar al món del taxi. Aquí va ser on em vaig educar.

Tres visions de la vaga del 1980



“L’administració sabia que hi havia dues vies de negociació, només calia esperar”

Francisco Esteban (Madrid, 1946), fill de pare represaliat, va entrar en el moviment del taxi de la mà de Felipe Domingo Casas. Al llarg de la seva vida com a taxista ha pres part de totes les batalles importants del sector, com les vagues que es van celebrar a Madrid els anys 1975 i 1980. Esteban va ser membre de l’ORT i del Sindicat Unitari. L’any 1979 va constituir l’Associació Madrilenya d’Autònoms del Taxi (AMAT). Dos anys més tard, després de la vaga del 80, es desvincularia del taxi, sector al qual tornaria l’any 2001. És el fundador d’AGETAXI.

Mirant ara enrere, com valora la vaga dels hidrocarburs de l’any 1980?

La vaga del 80 ha marcat un abans i un després en el sector del taxi. La vaga va deixar enfonsada a molta gent, sobretot professionals que no estaven

Capítol VII

acostumats a aquest tipus d'accions reivindicatives i que, a més, van veure que la vaga no va donar cap fruit. Va ser una terrible derrota.

Per què creu que l'administració no va cedir ni un mínim?

L'any 80 el Partit Comunista estava més interessat en les negociacions globals de l'Estat, que en allò que podien ser reivindicacions parcials d'un sector. El taxi va ser una moneda de canvi en les pròpies negociacions que el PCE estava mantenint a nivell estatal.

Però va ser el mateix Luis Fernández qui va convocar l'acció...

Fernández Santos era en aquell moment president de la *Confederación del Taxi de España* però el PCE ja l'havia descavalcat del seu càrrec de president de la *Federación del Taxi de Madrid*. D'alguna manera va actuar influït per un cúmul de circumstàncies. Quan es va donar a conèixer la pujada de les tarifes del butà, Fernández Santos estava a València. No volia que la *Organización Revolucionaria del Trabajo* (ORT) pogués sumar-se un tant convocant una vaga i ho va voler fer ell.

Creu que va ser una actitud adequada?

Era una actitud esperada. Si més no, en aquella època tots érem encara massa sectaris. Es va crear una comissió negociadora, que s'encarregava de negociar des del sector del taxi, però després, per altra banda, el PCE també negociava com a part. L'administració va copsar ràpidament la situació, va veure que hi havia dos canals i que allò, tard o d'hora, s'acabaria trencant. Per això no va tenir pressa. Només calia esperar.

On es trobava vostè quan es va convocar la vaga?

Em va trucar un periodista de l'agència EFE amb qui tenia una certa relació i em va comentar que acabava d'arribar un teletip de València, signat per Luis Fernández Santos, que convocava un vaga general. No en tenia ni idea. Ni jo, ni Antonio Rivera, que també era membre de la junta de la CTE. La veritat és que les formes no van ser les correctes. Fernández hauria d'haver esperat a arribar a Madrid, convocar una reunió i que allà tots diguessin la seva.

L'ambient, però, era favorable per a la vaga.

Nosaltres, que llavors funcionàvem ja com a *Asociación Madrileña de Autónomos del Taxi* (AMAT), vam donar-li recolzament. Vam estar allà, mentre ells negociaven a les nostres esquenes. Vicente però

Capdevila, director general de l'Administració Local, ens deia que no hi havia res a fer. Bé, sabia perquè ho deia.

Va haver-hi disputa per la bandera?

Senzillament ningú s'hi volia quedar fora. Si la vaga era un èxit, tothom volia haver-hi estat dins. Fins i tot la UNALT. Van anar a la vaga obligats. No podien dir que no hi prenien part. Si s'aconseguia quelcom, ells hi havien estat; si no, sempre podien dir que els vermells els hi havien fet seguir el camí de la perdició.

L'acció va tenir gran ressò en el dia a dia dels espanyols.

Sí, era una aposta forta. Tots els taxis de totes les ciutats i municipis van aturar el seu servei. Les televisions europees van estar informant sobre el desenvolupament de l'acció. Curiosament, TVE no en va donar cap de notícia. Només el dia que es va desconvocar.

Per què va ser així?

No es van atrevir a desconvocar la vaga davant dels taxistes. Ho van fer a través de TVE, del telenotícies de les 14.30 hores. Quan es va difon-

dre la notícia, tots els taxis van tornar a la feina. A Madrid es va fer una mica més de resistència perquè hi havia interès en mantenir la vaga, però també va caure. Va ser un gran desastre pel sector.

Entenc.

Al 81 vaig marxar del món del taxi. La situació estava molt malament.

A banda d'aquesta vaga que qualifica de "desastre", el taxi ha fet accions exitoses?

I tant. I Luis Fernández hi va jugar un paper important. Des dels inicis, Fernández va estar creant el germen de la Confederació per fer front al *Sindicato vertical*. El desembre del 74 va haver-hi una vaga a Madrid on es va aconseguir que s'apugessin les tarifes un 70 per cent. Arrel d'aquesta acció es va entrar dins del règim de la Seguretat Social.

Quina era doncs la vostra situació fins aquell moment?

No existia el règim especial d'autònoms. Hi havia allò que anomenàvem el *18 de juliol*. Per això va ser una conquesta tan important la Seguretat Social. Llavors jo era representant dels assalariats. Xocava amb algunes de les idees de Fernández,

compartíem moltes d'altres. Sempre li insistia que lluités pels seus interessos contra el govern, no-més així ens tindrien de cara. Si trepitjaven els assalariats, ens tindrien amb una espasa puntxant-los.

Va ser una època d'efervescència.

Des de l'any 70 fins al 81 és quan més s'ha fet en el sector. S'ha de trencar amb el mite que el taxi és un sector conservador. Sí que hi ha una part que ho és però també una altra que va lluitar per la reforma. Les primeres llicències de taxi es concedien a empresaris que ja tenien llicències, també a falangistes, gent del moviment i excombatents. Això genera que hi hagi molts adeptes al règim treballant al sector.

Així, hi ha dos extrems.

Sí, els de molt de dretes. I els de molt d'esquerres, com Francisco Rebato o Paco Moreno, gent honesta i de grans conviccions. Els taxistes teníem un paper important durant la dictadura. La nostra feina es desenvolupa al carrer i això ens permetia agafar les matrícules dels vehicles de la brigada político-social. El llistat es passava a les universitats, a les fàbriques i a tota aquella gent que treballava des de la clandestinitat.

Ningú sospitava de vosaltres?

Ningú podia demostrar res. També transportàvem els pamflets. Corriem un risc menor; sempre podíem dir que no sabíem qui ens havia fet l'encàrrec ni què portàvem a les capses. Hi ha hagut centenars de persones sense nom que han jugat un paper cabdal. És el cas de Constantino Cuevas, Carlos Zarapiellas, Fermín Macarro i altres persones molt lluitadores. Des del sector del taxi vam exportar gent a d'altres sectors del transports.

Per què?

Per imprimir-hi força. Alguns dels nostres van ser líders de les plataformes unitàries de l'Empresa Municipal de Transports (EMT), que mesos més tard de la nostra primera vaga, també en van convocar una.

Amb qui més ha comptat el sector del taxi?

Amb molts capellans obrers que es negaven a guanyar un sou d'aquell estat dictatorial i optaven per treballar el taxi. El més conegut és Felipe Domingo Casas; de fet va ser ell qui em va introduir en el moviment clandestí. Però també hi ha d'altres persones com Juan Porcid, Mariano Gamo, Enrique de Castro i Jiménez de Parga, el capellà de Vallecas.

Van estar presents a molts episodis de la Dictadura.

Per exemple als últims cinc assassinats del règim franquista, al judici de Madrid. Se'ns va encarregar passar a buscar els advocats i portar-los a la caserna del Goloso.

Qui els recolzava en les seves lluites?

Podríem destacar el despatx Lista 43, on hi treballaven les advocades Paca Sauquillo i Elvira Posada. Eren advocades laboralistes, molt combatives, molt lluitadores. Gràcies a elles vam aconseguir modificar les ordenances municipals. S'han produït molt canvis des de llavors, moltes millores a base d'una reivindicació contínua.

De la Dictadura a la Transició i d'aquesta, a la democràcia. Molts canvis i moltes hores d'esforç.

Al 81 vaig abandonar el món del taxi. Hi vaig tornar al 2001. Llavors, vaig estar callat durant un temps, era una promesa que li havia fet a la meua família. Veia que hi havia moltes injustícies que continuaven, que determinades qüestions es podien millorar... No podia quedar-me de braços creuats sense fer res. Era un dels darrers reductes que continuava en actiu en el sector, junt amb Miguel Tomás

a Barcelona. Vaig tornar-me a implicar en el moviment sindical.

Quan un ho porta a la sang, no pot fer-hi més.

Fill de pare represaliat, he desenvolupat gran part de la meua activitat al món del taxi. He estat a totes les batalles importants. He tingut la sort d'estar envoltat d'un gran equip de gent que no ha deixat de lluitar.

Quina situació està vivint en l'actualitat?

Hem constituït una federació a Madrid, AGETAXI, que està integrada en la CTE. No podem deixar a Madrid sense la lluita.





La nit del cop d'Estat

Capítol VIII

1. El context

L'any 1981 els membres de l'STAC havien engegat una campanya d'afiliació al sindicat. L'STAC seguia amb la seva política de fer arribar els seus avantatges al major nombre possible de professionals del sector. D'altra banda s'estava impulsant un canvi en el color dels vehicles. Els taxistes d'aquella època estaven farts del groc i el negre, per això van decidir pintar un cotxe de color blanc i col·locar la senyera a la porta.

2. El cop d'Estat

El dia 23 de febrer de 1981 van coincidir diverses trames colpistes que estaven operant des de l'inici de la transició. Es va tractar d'una acció coordinada. Un grup de desenes de guàrdies civils armats amb metralletes va irrompre al Congrés dels Diputats a dos quarts de set de la tarda, mentre se celebrava la votació del candi-

dat a la presidència Leopoldo Calvo Sotelo. El grup estava encapçalat pel finent coronel Antonio Tejero que, des de la tribuna, va ordenar que tothom s'estigués quiet i que esperessin l'arribada de l'autoritat competent, que seria un militar.

El llavors ministre de Defensa en funcions, Gutiérrez Mellado, va ordenar als guàrdies civils que es desarmessin. Va ser agredit pels militars. Després, va haver-hi una ràfega de metrallera llençada cap al sostre de l'hemicicle. L'objectiu d'aquell assalt era segrestar els



Capítol VIII

poders executiu i legislatiu, per aconseguir el denominat *buit de poder*, sobre el qual podien construir un nou poder polític.

De forma gairebé immediata, el capità general de la III Regió Militar, Jaime Milans de Bosch, es va sublevar a la ciutat de València i va treure els tancs al carrer. Així, va decretar l'estat d'excepció i va intentar convèncer a altres militars de secundar l'acció.

A les nou de la nit, arribava un comunicat del ministeri de l'Interior que informava de la constitució d'un govern provisional amb subsecretaris de diferents instàncies ministerials, sota les instruccions del rei Joan Carles I, per assegurar la governació de l'Estat.

Altre general colpista, Torres Rojas, intentava, malgrat va fracassar, suplantar al general Juste en la *División Acorazada Brunete*. Aquest fracàs va avortar la pre-

tensió d'ocupar els punts estratègics de la capital, entre d'altres la seu de Ràdio i Televisió, des d'on es volia oferir un comunicat detallant l'èxit del cop.

El cop, però, es va avortar al llarg de la nit. El Rei no es va mostrar disposat a recolzar-lo i es va assegurar a través de gestions per-

sonals. Poc abans de les deu de la nit, el president de la Generalitat de Catalunya, Jordi Pujol, transmetia per les emissores de Radio Nacional i Radio Exterior una crida a la calma. Les negociacions van continuar fins a l'una de la matinada. El govern d'urgència hi va participar en aquestes reunions.



No seria fins a l'una de la matinada del 24 de febrer, que tots els espanyols veurien aparèixer el Rei a les seves pantalles de televisió per defensar la Constitució i desautoritzar a Milans de Bosch. El cop es donava per fracassat. Tejero resistiria fins al migdia del dia 24, malgrat els diputats van ser alliberats al llarg d'aquell matí.

El mateix dia del cop d'Estat, a la ciutat de Barcelona i a tota l'àrea metropolitana s'estava duent a terme una campanya d'afiliació a l'STAC. Dos dels taxistes encarregats, Rafel Carmona i Juan José Campaña, estaven circulant per Santa Coloma de Gramanet quan va passar un cotxe i va fer alguns trets a l'aire. L'Ajuntament de Santa Coloma va tancar les seves portes i la parada de taxis de la ciutat es trobava precisament davant de l'edifici del consistori. Al capdavant d'aquell Ajuntament estava el PSUC. Tant els taxistes com els treballadors de l'Ajuntament tenien dues opcions: tancar-se

dins l'edifici o desplaçar-se a Barcelona. Els taxistes van optar per anar cap a Barcelona.

Miguel Tomás va trucar llavors al Comitè Central del PSUC, que es trobava al carrer Ciutat, per preguntar què és el que estava succeint. La gent del Comitè Central estava molt nerviosa i agitada pels esdeveniments. Tomás va comunicar que immediatament convocaria a tots els membres del PSUC que fossin taxistes a les portes del local, al carrer Francisco Aranda. Aquella convocatòria no va ser necessària ja que tots els militants s'havien autoconvocat i allà estaven reunits.

El president de l'STAC va distribuir els taxistes per diferents zones de la ciutat de Barcelona. A un l'envia al quarter de Pedralbes; a un altre, al quarter de la Guàrdia Civil al carrer Navas de Tolosa; a un altre, a la Travessera de Gràcia; a un altre, al quarter de Sant Andreu... Immediatament va trucar al Comitè Central per avisar



que els taxistes estaven repartits per diferents casernes per observar qualsevol tipus de moviment que es pogués produir i que es mantindria una comunicació constant en cas que passés qualsevol cosa.

Hores més tard, cap a les 20 hores del vespre, Tomás va tornar a trucar al Comitè Central per conèixer més detalls de la situació. Ja no hi havia ningú a la seu del PSUC.

A les 22 hores d'aquell 23 de febrer de 1981 Miguel Tomás va trobar-se amb altres taxistes a la seu de la cooperativa de l'STAC per endur-se tota la documenta-

Capítol VIII

ció del sindicat. Barcelona no vivia cap mena de moviment, però se sabia que a València, Milans de Bosch havia tret els tancs al carrer i que encara no s'havia superat el risc. Miguel Tomás va trucar a casa seva. Li havien aconsellat que no passés pel seu domicili perquè podia estar controlat i això va ser el que va explicar-li a la família. Tomás va trucar a un company militant d'ERC a la comarca de Vic, Jaume Amat, que per les seves vivències durant la Guerra Civil i per la lluita en la clandestinitat coneixia els camins per passar a França. Tomás volia assegurar-se que li podia garantir la seva fugida. Així, Miguel Tomás i altres tres companys de l'STAC militants del PSUC, Antonio Gámez, Carlos Ruiz i Rafael Carmona, van anar a una casa que la mare de Tomás tenia a la localitat de Cardedeu, a Faldas del Montseny. Van passar per la casa d'Antonio Gámez, a Santa

Coloma, on tenia les obres completes de Lenin i les van recollir. Volien eliminar qualsevol mena de prova incriminatòria. La coordinació amb els companys de Vic estava ja tancada perquè en cas que es consolidés el Cop d'Estat, Tomás pogués arribar a Vic i d'allà pogués passar a França. Ja en aquell moment, Miguel Tomás sabia que estava a la llista negra.

A Faldas del Montseny van estar asseguts davant del televisor per conèixer minut a minut les darreres informacions que poguessin arribar.

A la una de la matinada el Rei va emetre un missatge televisat per oposar-se al cop d'Estat, defensar la Constitució Espanyola i desautoritzar a Milans de Bosch. El cop es dona per fracassat. Al matí següent, Miguel Tomás i els seus companys van tornar a Barcelona.

La major part dels militants del PSUC havien trencat els seus carnets per por a què el cop d'Estat tirés endavant i els seus domicilis fossin escorcollats. Així, els dies posteriors al cop d'Estat frustrat, molts militants passaven pel Comitè Central del PSUC, al carrer Ciutat, per demanar un carnet nou. També va haver qui va decidir posar-se del costat dels colpistes aquella mateixa nit. És el cas del secretari general de l'STAC a Sabadell que va anar a la caserna de la Guàrdia Civil de la localitat amb una pistola i es va posar a les ordres del cos policial.

Anys més tard, la revista *Entreviu* publicaria un reportatge amb la llista de persones a qui s'hagués anat a buscar en cas que el Cop d'Estat s'hagués consolidat. El nom de Miguel Tomás es trobava en aquesta llista.

Annexes

Annexes

El naixement de la Confederació Europea del Taxi

1. Un nou moviment a nivell europeu

L'actual president de la Federació de Taxis Independents de França, Jean-Claude Françon, va ser l'impulsor d'un moviment del taxi a nivell europeu. Françon va anar entrant en contacte amb els diversos ajuntaments de les grans ciutats europees. Així, li va passar l'encàrrec a l'Institut Metropolità del Taxi de convidar els sindicats i la CTE a formar part d'aquesta iniciativa.

L'any 1989 una delegació de la CTE es va desplaçar a la ciutat de Lyon per conèixer de prop el projecte que s'estava desenvolupant. El que en

un principi havia de ser una primera presa de contacte, una primera reunió, ja va esdevenir el primer congrés constituent de la Confederació Europea del Taxi.

Existia en aquell moment una organització molt potent del transport, l'IRU, que monopolitzava el moviment internacional del transport. Una de les seves seccions era la del taxi.

Però amb el pas dels anys havia anat quedant oblidada i eren molt poques les accions que es firaven endavant dins d'aquest àmbit. Per això, el projecte de la Confederació Europea del Taxi va reactivar l'associacionisme interestatal.

La CTE és membre fundador de la Confederació Europea del Taxi, associació de la qual formen part França, Itàlia, Portugal, Grècia, Xipre, Bèlgica, Anglaterra, Irlanda i els Països Baixos. Al llarg de la seva primera temporada, Miguel Tomás va ser escollit president de la Confederació. L'executiva celebrava reunions anuals a Lyon i els congressos tenien arreu dels països integrants. Així, Barcelona, Roma, Brusel·les, Atenes, Xipre i San Sebastián són algunes de les ciutats que van ser seus d'aquests congressos. Barcelona va ser l'encarregada d'acollir el II Congrés, els dies 12, 13 i 14 del 1990.

2. Les propostes i els objectius de la Confederació Europea del Taxi (CET)

Un dels principals reptes de la Confederació Europea del Taxi era unificar el sistema tarifari a nivell europeu. No es volien uni-



ficar les tarifes, sinó el sistema. També es perseguia l'exclusivitat de la paraula taxi i la seva definició com a vehicle de quatre rodes que tingués un taxímetre i menys de deu places. La formació contínua dels professionals, la seguretat als cotxes i la creació de normes i d'ajudes per a l'adaptació de vehicles a persones amb discapacitats.

El gasoli professional va ser un altre dels elements pels quals la CET va lluitar. L'any 1994 l'executiva de la Confederació va tenir una reunió amb la Comissió de Transports de la Unió Europea a Brussel·les.

Els taxistes creuen que encara queda molt camí per recórrer en aquest sentit. Ara existeix una Directiva Europea sobre el gasoli professional que està per fer. Els diversos estats membres de la CET han aconseguit ajudes per adaptar els seus vehicles a les persones amb mobilitat reduïda perquè

aquesta ha esdevingut una competència estatal i això ha fet que pogués decidir-se amb major celeritat. En el cas de l'Estat espanyol, les subvencions arriben al 50 per cent del volum total de despeses que tingui el propietari per adaptar el taxi.

Miguel Tomás va estar al front de la CET com a president els anys 1990 i 1991. De nou, va ser escollit president l'any 1998 i encara continua en el càrrec.

L'activitat actual de la Confederació Europea del Taxi és un organisme majoritàriament virtual. Cap Estat vol deslligar-s'hi i tampoc es vol fer desaparèixer per la importància que té que el sector del taxi pugui estar organitzat a nivell europeu. Des de fa uns anys, però, s'han deixat de celebrar els congressos anuals i els membres es reuneixen de forma bilateral o trilateral.

L'amortització de les llicències del 1996

1. Les Olimpíades de Barcelona

L'aspiració de la ciutat de Barcelona a ser seu de les Olimpíades data de l'any 1924. També va presentar la seva candidatura els anys 1936 i 1972. No seria, però, fins l'any 1992 que es convertiria en ciutat olímpica.

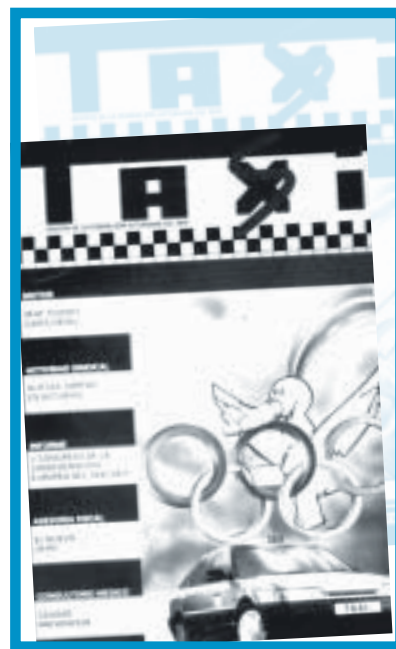
Aquest esdeveniment internacional havia de ser una gran oportunitat pel sector del taxi. S'esperava que arribessin milions de persones vingudes d'arreu del món i que moltes d'aquestes utilitzessin el taxi per desplaçar-se. Així, el sector confiava que de la mateixa manera que les Olimpíades havien servit per

reflotar la construcció, podria fer el mateix amb el taxi. Malauradament, els professionals van patir una gran frustració. L'organització va posar en circulació 2.000 vehicles Seat Toledo de color blanc que van fer el servei de trasllat de persones d'un costat cap a l'altre i que van reduir el volum de trajectes que els taxistes esperaven tenir.

2. La crisi del sector

L'any 1992 marca l'inici d'una crisi molt aguda pel sector.

L'STAC celebra el seu V Congrés els dies 27 i 28 de novembre d'aquell any. És en aquesta trobada que s'institucionalitza el



nom de STAC. Se suprimeix la "t" que fins ara havia figurat al nom STAC.

El sector havia fet un esforç important de renovació de flotes i va veure que no quedava recompensat per com s'havia desenvolupat el gran esdeveniment del Jocs.

L'STAC encapçala un moviment de totes les organitzacions del taxi que hi havia en aquell moment i es convoquen aturades de 6 a 14 hores. La problemàtica central era aconseguir la reconversió del taxi: un taxi, un conductor, i la lluita contra l'intrusisme. Cada quinze dies se celebrava una aturada que era secundada pràcticament per la totalitat dels professionals de la ciutat. També es van fer una manifestació que va engegar el seu recorregut a passeig de Gràcia i va acabar a la plaça de l'Ajuntament. Entre 4.000 i 5.000 persones van assistir a les dues assemblees que van tenir lloc al Poliesportiu de Sant Adrià.

La crisi econòmica força la situació i es convoquen les segones eleccions en el taxi de Barcelona. La data és el 17 de maig de 1994. L'Associació Catalana del Taxi (ACT) va ser l'opció més votada, seguida amb només dinou vots de diferència per l'STAC.

Tot aquest moviment que es va generar de protestes i aturades va provocar que se celebrassin diverses reunions entre les associacions del taxi i l'administració, que van concloure amb la redacció d'un pla de viabilitat, acordat per l'ACT, l'STAC i el Gremio Unión de Taxistas (GUT). El pla recollia tres punts fonamentals que havien centrat les reivindicacions: l'amortització de llicències; la lluita contra l'intrusisme, i un taxi, un conductor.

Una disposició transitòria va permetre retirar un total de 426 llicències l'any 1996. Es van amortitzar els taxis d'aquells professionals que es van anar jubilant.

Cada professional, tal i com s'havia estipulat, rebia, inicialment, 5,5 milions. Ja més endavant es pagarien fins al 6,5 milions. D'aquesta manera el taxista rebia els diners que no cobrava per la venda de la llicència.

La disposició contemplava, entre d'altres mesures, suspendre alguns articles del reglament metropolità i reduir un mínim de 1.215 llicències en un termini màxim de cinc anys.

El Pla de Viabilitat i Modernització s'aprovaria de forma definitiva el 12 de febrer del 96. Malgrat que es considerava positiu pel sector, també es van poder sentir veus discordants al respecte. És el cas del Gremi de Taxistes Independents, que considerava que aquests diners per amortitzar les llicències no havien de sortir dels taxistes, tal i com es feia. Per això, el GTI va denunciar el pla de viabilitat al contenciós administratiu i va guanyar la sentència.

El taxi del segle XXI

1. Mirant enrere

Quan els taxistes que van començar a treballar al sector a mitjans del segle XX miren enrere, veuen que de llavors ençà s'han produït gran nombre d'avenços i conquestes socials. Entre aquestes, hi destaquen els dos dies setmanals de festa, la divisió d'horaris i la seguretat social. En aquests 30 anys de sindicalisme s'han fet campanyes de promoció del transport públic i s'ha equiparat el taxi amb aquests. S'ha eliminat la taxa de drets reals en les transferències de llicència, i els ingressos per venda de llicència, així com la baixa a partir del tercer dia. Des

de l'STAC també s'ha promogut sempre l'interès per millorar la formació del taxista i per això s'ha fet el major nombre de cursos pel reciclatge dels conductors.

Però són molts els canvis i les millores que s'han experimentat. Tot gràcies a una lluita dels sindicats del sector. Malgrat tot, les reivindicacions no s'aturen, com tampoc la il·lusió per aconseguir noves fites que interessin els professionals. Ara, els sindicats inverteixen grans esforços en les seves negociacions amb l'administració per tal de tenir ajudes per instal·lar sistemes de seguretat als vehicles o per comprar cotxes híbrids que redueixen la contami-



nació. Les preocupacions han canviat, com també ho han fet els temps. Senzillament, les reivindicacions s'han adaptat a una nova època.

2. Firataxi

El taxi de Barcelona i de tot l'Estat espanyol ha viscut el seu moment dolç l'any 2006, amb la celebració de Firataxi, el Primer Saló Nacional del Professional del Taxi. L'organització d'aquest esdeveniment ha estat tot un repte. Miguel Tomás, president de l'STAC, perseguia la idea des de finals de la dècada dels 90.

“Voliem que Barcelona pogués acollir una fira on es mostressin les darreres novetats del sector, com els GPRS o les mampares de seguretats, alhora que se celebressin conferències de diversos actors relacionats amb el món del taxi i tinguéssim un marc de trobada entre els professionals de totes les comunitats autònomes i els taxistes d'al-

tres països”, explica Tomás. La idea es va anar madurant i gràcies a una trobada entre Miguel Tomás i OTAC, organitzador oficial de fires, es va creure que era el moment de tirar-la endavant.

El temps d'organització ha estat rècord; en només un any i dos mesos s'ha aconseguit fer arribar la convocatòria als expositors i als taxistes d'arreu. A més, s'ha comptat amb el suport de l'administració pública, que ha confiat en el sector.

Al llarg dels dotze mesos la totalitat de sindicats i organitzacions del sector han anat reunint-se per definir quines havien de ser les característiques de Firataxi. Una de les majors sorpreses ha estat la capacitat de totes les organitzacions per treballar un projecte de forma conjunta, deixant enrera les divergències en d'altres temes. Així, l'STAC, la Federació Catalana del Taxi (FCT), l'Asociación Empresarial del Taxi (AET), l'Associa-

ció Catalana d'Empreses de Ràdio Taxi (ACERTAX), el Sindicat de Taxistes Autònoms de Barcelona (STAB), l'Associació Barcelonesa d'Empresaris Autònoms del Taxi (ABEAT), el Gremio Unión de Taxistas (GUT) i el Grup de Taxistes Independents (GTI) s'han coordinat per fer possible Firataxi.

El palau número 4 del recinte ferial de Montjuïc va obrir les seves portes els dies 8 i 9 d'abril del 2006 per acollir la visita de més de 20.000 persones que van acudir a la cita. Es va tractar de 5.000 metres quadrats dedicats al taxi. Els organitzadors no havien marcat cap previsió, atès que no hi havia cap mena de referent que servís per marcar el llistó. Però les expectatives es van superar amb escreix, ningú esperava que s'arribés a la xifra de 20.000 visitants entre els dos dies.

La primera jornada va tenir un cartell fonamentalment de conferències, amb xerrades sobre les

noves tecnologies en el sector, la seguretat en el sector i l'afectació de l'entrada en vigor del nou carnet per punts –que entraria en vigor el juliol del 2006. El diumenge 9 va celebrar-se una trobada de radioemissores del taxi de tot l'Estat espanyol, així com també es van reunir les administracions municipals estatals del sector.

Firataxi va aconseguir superar la fira de Colònia (Alemanya), una fira experimentada que en edicions prèvies al saló de Barcelona havia arribat a comptar amb 10.000 visitants. Una altra fira de característiques similars té lloc a París (França), però aquesta té menor acollida. Per això, un cop celebrat Firataxi i vist l'èxit que va despertar, les autoritats i el sector es van estar plantejant d'establir dues trobades de referència europea: la de Barcelona i la de Colònia, que passarien a conèixer-se com Fira del Sud d'Europa i Fira del Nord d'Europa, respectivament.

Un total de 65 expositors van participar en la primera edició de Firataxi. Segons les dades recollides pel grup OTAC, va haver-hi un 99,5 per cent de satisfacció. "El percentatge de satisfacció acostuma a ser més baix, sobretot en una primera edició en què se solen cometre errors i en què

les expectatives dels expositors són més elevades d'allò que pot acabar oferint el saló. Afortunadament aquest no ha estat el nostre cas i els resultats de les enquestes han donat un sorprenent 99,5 per cent de satisfacció", explica Miguel Sábada, director de Firataxi i membre del grup OTAC.



S'han sentit moltes veus que confirmen que Firataxi ha servit per demostrar el grau de maduresa del sector, capaç d'unificar esforços per tirar endavant el saló. Una de les curiositats que van apuntar els visitants de la fira va ser que estaven acostumats a ser ells qui desplacen a persones que assisteixen a congressos i que, per primera vegada, anaven a la seva pròpia fira.

Pels estands del palau número 4, van passejar-se també autoritats polítiques com el llavors conseller de Política Territorial de la Generalitat, Joaquim Nadal; el llavors alcalde de Barcelona, Joan Clos; el llavors director de l'Àrea de Promoció Econòmica de l'Ajuntament, Miquel Mateu, i el llavors conseller de Mobilitat, que als pocs mesos esdevindria alcalde de Barcelona, Jordi Hereu.

Aquests són només alguns dels noms de representants polítics que van voler estar amb el sector el dia de la seva gran festa, una cita que també va comptar el suport de la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona.

Una de les zones més visitades del recinte, va ser l'exposició històrica organitzada per l'STAC. En aquesta s'hi podien veure documents antics, fotografies i taxis de joguina, entre d'altres.

Ningú posa en dubte l'èxit del I Saló Nacional del Professional del Taxi, una gran fita que no hagués estat possible si el sector no hagués decidit treballar a una.

3. Els nous reptes

El taxi és i serà un sector en moviment. A més, Firataxi ha servit per demostrar que els professionals tenen la capacitat d'organitzar grans esdeveniments. Ara el tre-



ball continua i s'estan posant sobre la taula nous temes de debat i noves propostes innovadores.

Un dels projectes sobre els que s'estava treballant a les darreries de l'any 2006 és la creació de la Ciutat del Taxi, una iniciativa que en realitat és una vella reclamació per part de sindicats com l'STAC. Els primers documents que s'han presentat parlen sobre un espai d'entre cinc mil i deu mil metres quadrats en els quals s'ubicarien serveis destinats als professionals a preus més assequibles. En aquesta Ciutat del Taxi es podran canviar les rodes, anar de visita al metge, dinar o passar la ITV. L'Institut Metropolità del Taxi participarà d'aquesta iniciativa i preveu instal·lar un punt d'atenció al taxista dins del recinte.

Els sindicats i les organitzacions volen mostrar-se capaces de decidir les línies generals de la futura Ciutat del Taxi sense el tutelatge de les administracions.



Un altre repte que es planteja l'STAC és la creació d'una Fundació del Taxi. En l'actualitat no existeix cap organisme d'aquest tipus. L'objectiu és que des de la fundació es puguin organitzar conferències, majoritàriament de l'àmbit del taxi però també d'altres temes que puguin interessar els taxistes i el gruix de la societat catalana. Altre funció seria l'edi-

ció de llibres i la programació d'altres activitats culturals.

4. Passat i futur del sindicalisme

L'aportació del col·lectiu progressista al sector del taxi va ser el germen del moviment sindical dels anys 70. Per això, fer un recorregut històric a través de les

veus de diversos professionals que van formar part d'aquella època permet fer una aproximació realista i vivencial. El punt de partida del moviment sindicalista al taxi va ser la problemàtica de la concessió de les llicències als arrendataris. Aquesta era fruit d'una concessió que afavoria els adeptes al règim i a les persones amb influència durant el període franquista. Per això, el moviment sindical del taxi va ser alhora un moviment en contra del règim i en contra de Franco, una lluita contra el *Sindicato vertical* i contra la manca de llibertat d'idees, una oposició a la repressió injustificada. Aquell grupúscul del PSUC va engegar una croada particular per enderrocar el sistema establert, com tants altres col·lectius ho van fer en aquella època. No es tractava tan sols de la lluita pels interessos sectorials sinó que es perseguien una sèrie d'objectius que anaven molt més enllà, tenien un fort rerafons polític.

El sector del taxi sempre s'ha mostrat valent i ha tingut la capacitat de mobilitzar el conjunt de professionals. Des de les cartes adreçades a Eduardo Tarragona, a les concentracions de taxis enmig de les Rambles i les reunions amb els diversos alcaldes de la ciutat de Barcelona. Els taxistes no han parat de reinventar maneres de demostrar la seva aversió al règim i de continuar treballant per la millora del sector. Per això, un cop mort Franco, no van parar sinó que van configurar-se com a sindicat, en el cas de Catalunya, i com a federacions a altres regions de l'Estat. També es crearia la Confederació per donar un caràcter general a les reivindicacions.

Han estat més de trenta anys de lluita continuada dins d'una mateixa línia. El cert és que el sector del taxi seria un altre si aquella cèl·lula del PSUC no hagués decidit tirar endavant tota una sèrie d'accions. Avui són moltes les

conquestes que es poden recordar, que d'altra manera potser no s'haguessin assolit. Aquell col·lectiu defensava els interessos dels treballadors, en concret dels autònoms, per dignificar la classe obrera i assegurar tota una sèrie de drets fonamentals.

Els temps canvien i les necessitats també ho fan. Per això, l'STAC segueix traçant noves línies de treball, sempre encaminades a millorar les condicions dels autònoms del taxi i a respondre les inquietuds del moment. El cert és que d'aquella arrel progressista avui es poden veure els fruits i també les llavors que s'han anat plantant. L'esperit progressista dins del sector continua més viu que mai, preparat per afrontar els nous reptes de la democràcia.



“En aquest país no s’ha fet gairebé res en el sector del taxi que no hagi estat per iniciativa de l’STAC”

Miguel Tomás (Barcelona, 1943) és un dels fundadors de l’STAC i de la Confederació del Taxi d’Espanya i d’ambdós és i ha estat president.

Va començar a militar al PSUC de jove. El seu caràcter rebel el va portar a protagonitzar la major part dels esdeveniments més importants de la història del taxi de Catalunya, entre els quals destaca la lluita per la concessió de les 150 llicències a arrendataris. També ha estat president de la Confederació Europea del Taxi. Al capdavant del Sindicat del Taxi ha aconseguit nombroses fites, com la Seguretat Social pels autònoms, els dos dies festius o la creació del carril bus-taxi.

Ha estat secretari general de l’STAC des de l’any 1977. Què significa per vostè que el sindicat hagi arribat més reforçat al segle XXI?

Que hem sabut adaptar-nos a les noves necessitats i respondre sempre als interessos dels taxistes i que alhora hem estat capaços de seguir un procés de consolidació arreu de Catalunya. En la nostra trentena d’anys de lluita, hem demostrat honestat i rigor, per això els professionals han confiat en nosaltres. Avui en dia el sindicat té un total de 3.000 afiliats, una xifra no gens menyspreable.

L’adaptació als nous temps, per quines propostes passa?

Les que hem presentat al VIII Congrés de l’STAC, entre les que hi figura la informatització i la introducció de les noves tecnologies. Des del sindicat sempre hem apostat per aconseguir que el taxista disposi de les

garanties per oferir el millor servei. Això, en l'actualitat, es concreta en mampares de seguretat o GPS.

A més, a aquest VIII Congrés han parlat de la possible creació d'una Fundació del taxi.

S'ha facultat a l'executiva perquè estudiï les possibilitats de constituir-la. La fundació es convertiria en un motor de divulgació. Ens interessa, sobretot, per programar conferències i editar bibliografia.

Tendim a parlar dels èxits, però quines són les mancances de l'STAC en aquests anys?

Hi ha serveis que no han evolucionat prou i hem de posar l'èmfasi en aquests. Un dels principals problemes és que els serveis estan centralitzats a Barcelona i Girona, on tenim més afiliats. Volem expandir-nos. A més, començarem a oferir més prestacions: més serveis jurídics i gestió del taxista.

Aquestes mesures es troben en l'àmbit pràctic, què hi ha de la línia políticossindical?

Seguim en la línia que va donar origen al sindicat. Al Congrés s'ha definit la voluntat de desenvolupar el reglament del taxi. Fa tres anys que es va aprovar la Llei del Taxi i des de llavors no s'ha fet res. En aquest reglament volem incloure característiques com que les emissores de radiotaxi es facin responsables subsidiàries dels incidents, no com ara passa, que la responsabilitat recau sobre el taxista.



Les tarifes han estat sempre al centre de la vostra lluita, com a símbol de l'augment de la qualitat de vida del taxista. Hi continuen estant?

Volem fer una reestructuració i fixar la *multitarifa*. És una idea pionera, que en el fons ens l'ofereixen els propis taxímetres. Els aparells permeten tenir en memòria fins a deu sistemes tarifes, fins i tot fer la divisió per temporades. Per què no podem fer diverses tarifes? És també la manera que hi hagi taxis treballant de nit.

Al Congrés dels Diputats s'està discutint l'esborrany de l'Estatut del Treballador Autònom.

Fa molts anys que portem reivindicant-la. Aquell qui no era assalariat era empresari. No hi havia un intermig, no existia. En canvi l'autònom sí que notava les diferències en la fiscalitat, en la Seguretat Social... Apostem perquè aquest Estatut tiri endavant i de la millor manera.

Sembla que els trenta anys de lluita van donant el seu fruit.

L'ha anat donant. Vivim una època de les de major bonança econòmica i això és el resultat d'un camí.

Un camí en el qual s'ha comptat amb la participació de molts professionals.

Sí. Sempre hi ha noms que cal recordar, com el de Marcelino Barriendos, primer secretari general, i els de Antonio Gamez, José del Toro, Josep Santacreu i Luis Berbel, secretaris generals de la intercomarcal de Barcelona. Però també el de molts altres companys que han participat de manera anònima en introduir les seves idees progressistes en el sector.

Què seria del món del taxi si l'STAC no hagués existit?

El sector del taxi seria un altre.

Molt diferent?

En aquest país no s'ha fet gairebé res en l'àmbit del taxi que no hagi estat per iniciativa de l'STAC. La gran dificultat que hem hagut d'afrontar és que som un sindicat d'esquerres en un sector de dretes. L'autònom és una persona de perfil conservador. El major balast que hem hagut d'arrossegar ha estat que fóssim comunistes.

Ha estat una etiqueta que ha servit per recriminar?

En gran mesura. És cert que l'STAC té la seva arrel en el PSUC. És cert que la gran majoria érem comunistes. Però també és cert que no érem un sindicat tancat, mai ha estat la nostra voluntat. Sempre hem volgut aplegar el major nombre de professionals, sense mirar el color polític. A nosaltres se'ns ha recriminat el fet de ser comunistes i això ha estat un obstacle per a la nostra expansió.

Encara se segueix fent aquesta caracterització de l'STAC?

No tant, però roman en l'imaginari dels taxistes. Vam néixer en el marc d'una sèrie d'organitzacions fascistoides. Érem revolucionaris i estàvem disposats a trencar amb tot. Poc a poc ens vam anar convertint en la primera organització del taxi a Catalunya i ara encara ho som.

Tot i les etiquetes i les crítiques, el sector us respecta.

Fonamentalment per la honestedat. Mai ens hem embutxacat cap pesseta. Tots els diners han estat sempre per a l'afiliat. Això dóna una credibilitat. A la vegada això ens honra, perquè vol dir que alguna cosa hem fet bé.

Bibliografia

- MESTRE, J. *Història del taxi de Barcelona*. Imprès Layetana
- Mundo Diario
- Telexprés
- Revista Taxi Libre, de la *Confederación del Taxi de España*
- Revista Amat en marcha, d'*Amat*
- Wikipèdia

Índex

- Presentació	5
- El taxi de la Barcelona de principis del segle XX	13
- Antecedents del sector del taxi	23
- Els moviments sindicals dels anys 70.....	43
- El problema de les llicències	55
- La legalització del Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya	77
- La primera acció pública de l'STAC	97
- La vaga dels hidrocarburs	107
- La nit del cop d'Estat	135
- Annexes	141
- Bibliografia	157

