

Centenario del autotaxi de Madrid (1909-2009)

Una historia en blanco y negro

Los inicios (1909-1919)

Los primeros autotaxis de Madrid fueron presentados el día 28 de marzo de 1909, domingo de Resurrección para más señas, y empezaron a prestar servicio al día siguiente. La capital aún lloraba la pérdida del maestro Ruperto Chapí, autor de *La Revoltosa* entre otras obras célebres, y el acto de presentación pasó casi desapercibido por la notoriedad del personaje. Aún así, algunos medios como el diario *ABC*, la revista *Blanco y Negro* y el semanario *La Ilustración Española y Americana* se hicieron eco del acontecimiento y reservaron unas líneas para informar a los madrileños de los nuevos automóviles públicos o de alquiler, como fueron llamados al principio pues la palabra taxi aún no se empleaba en el mundo de la automoción.

Las primeras paradas se establecieron en las calles de Preciados, esquina a la de Galdo (frente a *El Corte Inglés*), que contó con cinco vehículos; en la del Prado, junto al Ateneo, con tres y en la de Alcalá, frente a la iglesia de San José, con dos coches. El periódico *ABC* informó puntualmente de las novedades del nuevo servicio público destacando la división de opiniones existentes entre el vecindario de la capital sobre los nuevos coches. Para algunos era un signo de modernidad, de progreso; para otros resultaba innecesario, absurdo, porque la oferta de carruajes de alquiler estaba bien cubierta con los populares *simones*, los taxis de caballo.

Pero a pesar de todo, muchos madrileños empezaron a rifarse los nuevos coches, no sólo por la novedad y por estar a la última en esto de los transportes urbanos, sino por un hecho que se produjo a los pocos días de iniciarse el servicio. Resulta que empezó a correr por los mentideros de la Villa un rumor asegurando que unos enfermos de tisis habían sido trasladados al hospital de San Juan de Dios en coches de punto y ante el temor de posibles contagios muchos viajeros pudientes empezaron a utilizar los flamantes taxis *landolets*. Tal vez aquella información fue una estrategia comercial inventada por los empresarios del sector con el fin de animar a los clientes a probar las bondades del invento. Sólo tal vez...

Curiosamente el Ayuntamiento de Madrid, que había impulsado la creación del nuevo servicio obligando a los empresarios a poner en circulación los primeros automóviles

de alquiler, había acordado unos días antes extremar “*las medidas de limpieza en los coches de servicio público realizando además del barrido y limpieza de los mismos después de cada viaje, la desinfección diaria de los carruajes*”.

En aquellos tiempos se circulaba por la izquierda, apenas existían problemas de tráfico y la velocidad máxima permitida no excedía de diez kilómetros por hora en los sitios llanos y de poca circulación, mientras en las calles del interior la marcha se reducía a cinco kilómetros. Y eso que los nuevos vehículos alcanzaban una velocidad de vértigo para el ciudadano de entonces: hasta 20 km/h. Llegaban a marcar los velocímetros y claro, el pueblo se preguntaba que para qué tantas prisas.



Las primeras ordenanzas y las tarifas

Otra curiosidad de aquellos primeros momentos del autotaxi fue la legislación aplicada, aprobada por el Consistorio ¡seis años antes de la entrada en funcionamiento del servicio!. El primer Reglamento del Taxi fue aprobado el 12 de junio de 1903 y marcaba las condiciones para acceder a la industria del taxi. Entre ellas estaban las siguientes disposiciones: los vehículos destinados al servicio debían llevar una faja roja como distintivo (verde para los particulares y azul para los de transporte de mercancías); el permiso para ejercer la actividad y la autorización para circular con el automóvil debía solicitarse mediante instancia dirigida al alcalde, acompañada de un dibujo del carruaje y un certificado de la casa constructora acreditando que el vehículo reunía todas las condiciones técnicas para circular.

Además, los nuevos coches debían pasar un reconocimiento técnico trimestral ante el ingeniero municipal y por último, los automóviles debían estar en perfectas condiciones de limpieza, aseo y ornato. Hasta ese momento la normativa municipal que regulaba el servicio del taxi era el Reglamento de carruajes de plaza de 1884, (modificado varias veces). Los bandos posteriores de 1905 y 1907 se limitaban a recordar los preceptos recogidos en el Reglamento de automóviles de 1903 como las revistas trimestrales y la identificación del vehículo mediante una chapa con el número de licencia. Curiosamente la Ordenanza Municipal de 1909 no contemplaba aún la circulación de autotaxis.

Durante los primeros años hubo un periodo de transición en donde compartieron calzadas y hasta paradas los carruajes de plaza y los taxis de motor, regulados por unas tarifas fijas en función de la distancia porque tanto los coches de caballo como

los autotaxis circulaban sin taxímetro. Fue poco antes de 1920 cuando se instalaron los aparatos en todos los coches con las siguientes tarifas:

Tarifas de 1918

Taxis de tracción animal con taxímetro

Primera Tarifa: Una o dos personas

Pesetas

Los primeros 1.000 metros o fracción..... 0,65

Cada 400 metros más fracción..... 0,10

Autotaxis con taxímetro

Primera Tarifa: Una o dos personas

Pesetas

Los primeros 600 metros o fracción..... 0,85

Cada 200 metros más fracción..... 0,25

JAVIER LERALTA