

Centenario del autotaxi de Madrid (1909-2009)

El taxi de Madrid en tiempos de la Segunda República y Guerra Civil

La Segunda República trajo aires de libertad, muchas ilusiones y un buen susto para la clase taxista. El nuevo alcalde de la capital, don Pedro Rico, revolucionó a todo el sector en 1932 con un sorprendente proyecto: la municipalización del taxi, una medida planteada desde la filosofía de izquierdas que levantó las iras del colectivo. La idea era reconvertir al taxi en empresa mixta y reducir a dos mil el número de licencias porque el número de autotaxis (3.219) era excesivo, incluso, para varios responsables del sector. Una parte del gremio estaba de acuerdo en la reducción y proponía un estudio previo para la amortización de licencias en el que participaran todas las partes afectadas: Ayuntamiento, industriales, patronos y obreros. Las presiones sociales y el inicio de la guerra paralizaron el proyecto.

Las primeras mutuas taxistas

Pero la República también trajo buenas noticias como la constitución de las primeras mutuas taxistas, imprescindibles para abaratar gastos y mejorar la seguridad laboral de los taxistas. Corrían tiempos mutualistas y el sector no podía vivir al margen de esta corriente asociativa y solidaria. Mutua Madrileña de Taxis (hoy MMT Seguros) fue la primera mutua taxista en crearse en España. Se fundó en febrero de 1932 y los primeros meses tuvo un crecimiento espectacular ante la falta de una sociedad que ofreciera el servicio y finalidad de la nueva compañía. En 1934 los autopatronos ganaron las primeras elecciones internas para elegir a la nueva junta directiva. Debido a este triunfo, a los pocos meses se produjo una escisión interna en el seno de la sociedad y los industriales, propietarios de varios coches, de clara tendencia conservadora, abandonaron la entidad integrándose en la futura Mutua Pelayo que por aquel entonces se llamaba La Mutua de Automóviles de Alquiler de Madrid, creada el 1 de abril de 1933. Curiosamente, el primer presidente de ambas mutuas fue la misma persona, don Victorio Sirera.

Desde el primer momento Mutua Madrileña de Taxis trabajó por crear un clima de unión entre la clase taxista que tendría como punto culminante la formación de una cooperativa con sus respectivas secciones: almacén de suministros, garaje, mutua y talleres. Es decir, los pilares sobre los que se levantaría años después, ya en la posguerra. La contienda frenó el proyecto parcialmente aunque hubo tiempo para abrir uno de los pilares, el taller mecánico de la Mutua, ubicado a partir de 1935 en la calle de Francisco Giner (después paseo del General Martínez Campos). El seguro a todo riesgo costaba entonces 300 pesetas anuales -los pagos se realizaban mediante cuatro recibos trimestrales de 60 pesetas y doce mensuales de 5 pesetas-, mientras que por el mismo tipo de póliza en una compañía comercial había que pagar el doble. En 1931 los conductores ganaban 8 pesetas diarias más el 15 por ciento de la recaudación bruta y no podían aceptar propinas. La jornada laboral era de ocho horas diarias y 48 semanales.

Los modelos en circulación fueron prácticamente los mismos que los de la década anterior (Ford, Fiat, Renault, Peugeot) con la única excepción de los Citroën siete plazas, también llamados *patos* por el morro alargado de la carrocería y el cisne que decoraba el radiador. Se estrenaron en 1934 y dieron un alto rendimiento a la industria.

El sector durante la guerra

Al estallar la guerra la ciudad contaba con algo más de 3.200 taxis que desaparecieron a las pocas semanas al ser incautados por los comités de intervención y control del bando republicano. Algunos vehículos fueron utilizados para el traslado de tropas al frente de Guadarrama, otros como coches oficiales y un número importante para la evacuación de la ciudad cuando el gobierno se trasladó a Valencia en 1937. Para transportar a las 400.000 personas previstas hicieron falta centenares de camiones, coches particulares, autobuses, más de 350 autocares enviados por la Generalitat de Cataluña y Cruz Roja Internacional y 1.200 taxis madrileños. Paradójicamente, una vez instalado el Gobierno en la ciudad del Turia, se tomó la decisión de prohibir la circulación de taxis en todo el territorio republicano.

La ciudad se quedó, pues, sin servicio de autotaxis ante una vida aparentemente normal durante las primeras semanas del conflicto. Todos los conductores perdieron sus herramientas de trabajo e incluso la posibilidad -en muchos casos- de encontrar otra ocupación laboral. Tan sólo unos pocos encontraron un puesto de conductor de camionetas, autobuses o tranvías. En este sentido, en febrero de 1937, el Ayuntamiento de Madrid convocó un concurso de conductores de automóviles con un sueldo de 350 pesetas al mes. Los interesados debían acreditar una experiencia mínima de cinco años en el puesto y conocimientos de mecánica.

JAVIER LERALTA