

## **Centenario del autotaxi de Madrid (1909-2009)**

Cien años de un transporte público que creció con la ciudad

### **Los antecedentes**

A finales de marzo de este año se cumple un siglo de la aparición de los primeros autotaxis de Madrid. Una fecha importante para la vida de la capital si tenemos en cuenta que el taxi es el medio de transporte urbano más antiguo de la humanidad, mucho más que el ferrocarril, el metro, el tranvía o el autobús. Les separa una distancia cronológica de más de dos siglos y medio en el caso de Madrid, una diferencia histórica que muy pocos investigadores e historiadores han sabido reconocer en sus trabajos, y menos aún los propios dirigentes y profesionales del sector.

El taxi madrileño tiene un pasado de cuatro siglos y medio de vida, desde aquellas mulas de alquiler que empezaron a transportar viajeros en tiempos de Felipe II (último tercio del siglo XVI). Luego llegaron las sillas de mano, las literas y los coches de plaza o de caballo, el popular *coche simón* como fue conocido, cuyo uso se generalizó tanto en el siglo XIX que hubo que arbitrar varias normas para regular el servicio con el fin de poner un poco de orden en las calles. Los carruajes de tracción animal compartieron territorio urbano con los tranvías, con los rippert (tranvías con neumáticos), con el metro y con sus nuevos hermanos, los autotaxímetros, como fueron llamados al principio.

Ahora se cumple un siglo de la llegada del automóvil al sector del taxi, un siglo de vida que iremos desgranando cada mes en esta sección que *La Gaceta del Taxi* pone a disposición de los lectores para conocer el pasado de un servicio y de unos trabajadores muy integrados en la vida ciudadana. Una mirada al pasado más reciente para entender el presente y mirar al futuro sin rencores y responsabilidad.

## **Los antecedentes. Madrid, unos años antes de la aparición del automóvil**

El crecimiento de Madrid en el último tercio del siglo XIX cuando empezó a desarrollarse el Plan Castro disparó la demanda de taxis de caballo en la ciudad y el crecimiento de la red de tranvía. De hecho la primera línea de tranvía de Madrid, inaugurada en mayo de 1871, uniría dos nuevos barrios del ensanche, el de Pozas, en Argüelles, y el de Salamanca.

Recordemos que hasta 1.868 la capital permanecía encorsetada por la tapia que mandara levantar Felipe IV en 1.624, circunstancia que provocó un crecimiento irregular de la ciudad y una congelación del número de situados o paradas de coches de plaza. Es decir, las paradas fueron las mismas hasta el último tercio del siglo XIX con ligeras modificaciones que afectaron más al número y tipo de coches que al emplazamiento físico. En aquellos tiempos no existía la costumbre ni la necesidad de levantar la mano para pedir un taxi, estaba prohibido por la autoridad. Todos los taxistas eran asalariados y su trabajo peligraba si se demostraba que conducían borrachos o eran acusados de infidelidad, escándalo o ineptitud.

La gente tenía que ir a las paradas de Carretas, junto a Gobernación, a la de Alcalá con la Puerta del Sol, al lado de la iglesia del Buen Suceso (donde se levanta el edificio de *Tío Pepe*), o a la de la calle de Toledo, esquina al convento de la Latina (junto al metro de Latina). Luego fueron ampliados los lugares de espera a otros escenarios como las plazas de Puerta del Sol, Progreso, Santo Domingo, Rey e Isabel II. También estaban permitidas las paradas en las inmediaciones de los teatros, después de finalizadas las obras, y en la entrada del paseo del Prado por la calle de Alcalá y Carrera de San Jerónimo en las horas de paseo, un periodo de hora punta para el tráfico de la ciudad por los innumerables carruajes que se daban cita entre Atocha y Colón. A finales de siglo el parque móvil alcanza los dos mil coches, sin contar los

tranvías, una auténtica barbaridad para una ciudad que sólo se mueve por el viejo Madrid.

Las paradas siempre fueron un conflicto permanente entre taxistas y Ayuntamiento. Y para atajar tanto despropósito, las autoridades tuvieron la ocurrencia de situar a los coches por el color del número de licencia pintado en la caja: *“Los de la Puerta del Sol llevarán el número encarnado; los de la calle de Carretas, amarillo; los de la calle de Alcalá, verde; los de las plazuelas del Ángel, Progreso y Descalzas, negro; y los demás, blanco”*

Esta diferencia de colores propició la división de los *simones* en dos categorías. Los de primera clase se instalaron en las paradas de mayor demanda (Carretas, Alcalá, Sol), y los de segunda en los puntos de mayor espera (Fuencarral y plazas de Santo Domingo, Isabel II, Santa Ana, Villa, Mayor y Antón Martín). En general todas las paradas se mantuvieron hasta finales de siglo con la única inclusión de aquellas surgidas en los nuevos barrios de Madrid. En Chamberí, por ejemplo, se contabilizaron ocho nuevas, situadas en el paseo de la Castellana (llamado paseo del Cisne), en Génova/Colón, en las plazas de Bilbao, Quevedo, San Bernardo y Olavide, y en las calles de Zurbano y Princesa con Ventura Rodríguez.

### **La primera área unificada**

Debido a la expansión de Madrid, a partir de 1884 la ciudad se dividió en tres zonas con diferentes tarifas. El primer límite coincidía con la reglamentación anterior (años 1849 y 1858) más la inclusión de algunas calles del ensanche como Serrano, López de Hoyos, Velázquez, Príncipe de Vergara, Goya, Bravo Murillo y Ríos Rosas. En definitiva, se extendieron los ejes Norte y Este hasta Príncipe de Vergara y Ríos Rosas respectivamente. Por abajo, hacia el sur, las cosas siguieron casi igual. El límite se mantuvo en el puente de Toledo.

El segundo cinturón abarcaba el resto de los nuevos barrios como Cuatro Caminos, Paseo de Extremadura, Puente de Ventas, Pacífico y Puente de Vallecas, además de algunas poblaciones próximas al centro como Chamartín de la Rosa y Carabanchel. Esta zona quedó definida por los actuales distritos

de Chamberí, Chamartín, Salamanca, Retiro, Arganzuela, Latina, Carabanchel y parcialmente Moncloa. El último límite comprendía el resto del término municipal y las localidades integradas en el marco tarifario.

Otra novedad contemplada por la nueva ordenanza fue la obligación de los cocheros a negarse a circular por determinadas vías de mucha pendiente.

### Precios de los servicios a finales de siglo

	Límite 1	Límite 2	Límite 3
- Por una carrera con una o dos personas, a iguales horas del día que de la noche.....	1pta	2	3
- Por cada persona más, hasta cuatro.....	0.50	0.50	0.50
- Por una hora más, con una o dos personas, lo mismo de día que de noche, incluso a los cementerios de la Almudena y Civil del Este, siempre que se despida el coche dentro del límite.....	2	2	2