

Operación munditaxi

Barcelona remozza el sector del taxi e incorpora más inmigrantes. Estas son tres historias de encuentros y desencuentros **Jesús Martínez** Fotos **Marc Javierre**

Los taxistas de hoy no son los de *Cine de barrio*. A Manolo Morán le daría un patatús si viera un indio, un negro o un magrebi al volante de su espacioso Seat 1500. El taxi ya no es lo que era. En pureza, la diversidad forma parte del empleo. Resopla en su corbata de piqué y en su flequillo menudo, rizado y bruno, del mismo color que su mostacho. Con los huesos carpianos de la mano derecha engarfiados empuja la palanca de cambios de un Opel Octavia. Pone primera. Mira el espejo retrovisor interior, del que cuelga un rosario islámico, azul y blanco. Sale de la gasolinera. Frena de golpe. Masculla y resopla con un mohín de recelo, gasta flema sin perder la compostura y le lanza una pulla al conductor que cruza que no llega ni a insulto: “¡Tranquilo, niño!”.

El 'tuareg' taxista

Walid Houso (1952) es taxista, un tuareg del desierto en los desfiladeros de Barcelona. Es palestino, de Tulkarm, la parte jordana. “Muchas veces me dan ánimos los mismos clientes y me expresan su solidaridad con la causa palestina”.

Walid está en Barcelona desde 1978. Es vecino de Sant Martí. Estudió Farmacia, Medicina e Informática en la Universidad de Barcelona, sentó la cabeza y se casó con una española. “Por circunstancias de la vida y de la guerra, he trabajado de camionero, en la ganadería..., hasta el 2002, que me metí en el mundo del taxi, en el comercio libre, y estoy lo más feliz que hay en este mundo”.

Walid es un hombre sociable, probo, que transmite bonhomía, el tipo de hombre sensible con cualidades ar-

tísticas que odia hasta la muerte Torrente. Y habla, habla, habla por los codos. Quiere decir tantas cosas, tantas, que no le caben en una misma frase y las condensa hasta formar un verdadero bordoneo de palabras compactas y amorfas. “Empecé en el taxi porque lo del camión de autónomo pagan poco..., abaratar..., problemas..., cansado..., la edad..., duro..., no le veía yo que hay seguridad. El taxi siempre me gustó. Mira, me gusta ayudar a la gente y hablar, hacer algo útil”.

Racismo en la carretera

“Aquí la idea del taxista es mala, errónea; yo no te digo que no hay taxistas mafiosos, que no merecen estar entre nosotros porque están ensuciando el nombre del taxista, pero hoy día eso ya está cambiando: se ha metido en este mundo mucha gente educada, que tiene cultura”.

Este palestino de una patria sin estado ha fijado su residencia en el taxi. Aún se estremece cuando recuerda lo mal que lo pasó el primer día que salió de servicio, el 1 de agosto del 2002. Antes de empezar a contármelo, da

después hablaremos en el camino, pero, ¿qué es eso de decirme de dónde soy antes de subir?”, se reconcome.

Explica lo que le sucedió el primer día: “Entonces, yo, cuando empecé, me dice uno: ‘Quiero ir al hospital Sagrado Corazón’. ¿Dónde está? ‘¡Eso, además!’”. Era el primer cliente. Yo, su dando. No era como el camión, que vas a repartir un paquete. “Oiga, señor, no hace falta..., usted es el primer cliente para mí y es mi primer día que trabajo en el taxi, no cuesta nada decirme usted en qué calle está, por favor”. Bajó. Es la maldad de la gente”.

Hoy, Walid Houso, con los ojos avispados de tuareg, lleva en la guantería la última edición de la guía de Barcelona y un GPS, “para más rapidez”. Y aunque le guste la cháchara, ha aprendido a rehuir cualquier conversación que trate de estos dos temas: política y fútbol.

Mujer había de ser

Es el fiel reflejo de una duquesa si admitimos que tal título viene acompañado indefectiblemente de garbo y porte. Si fuera un pelín más joven, se-

Annika Sjöberg es taxista, es sueca, es mujer. La suya es una de las típicas películas de suecas, porque es un mimeografiado de las cintas de López Vázquez. Siendo joven –aún es joven–, veraneaba en Palma de Mallorca, y el mar, el mar y el sol la cautivaron hasta tal punto que le cegaron los ojos y aún le lloran. Se enamoró de España... y se quedó en Barcelona. “Me encanta Barcelona, vivo muy a gusto en ello, en el Eixample, me encanta su gente, me encanta la Sagrada Familia... Estoy súper encantada”.

Para hablar con su gente se ha sacado el certificado A de nivel básico de catalán. “Todo el mundo te pregunta de dónde eres, que cómo es que he decidido por el taxi, les choca. Lo que contesto: ‘Un trabajo como cualquier otro’”.

Celosa de su vida privada, Annika deriva la conversación hacia lo que realmente importa. Hace poco más de medio año que se metió en el mundo del taxi, porque sí, porque le apetecía cambiar de aires. Le echó arrojo y ahora conduce un Mercedes clase C automático que “es un descanso tremendo” y que se ha tragado buena parte de sus ahorros.

Tiene un coche muy cuco, pulido, muy bien cuidado, limpio y aseado. “Las mujeres, a veces, me dicen lo bien que huele el coche. Nosotras nos fijamos en estas cositas”. El ambientador con aroma embriagador a verde pino está escondido detrás del reposacabezas trasero.

Esta señora acendrada es plácida hasta el punto de que los pitidos no la alteran, y cuando le pitan con pitoreo, lo hacen porque respeta estrictamente las señales de tráfico. No es cascarrabias, no farfulla, no se cabrea, no saca la bilis por la boca, no se enciende, ni se inmuta.

“Algunos antes de decirte ‘buenas tardes’ te dicen ‘tú eres extranjero’”

un rodeo para situar el contexto, como un buen agitador: “Algunas veces, la gente no ayuda, o te miran la cara. Hay gente que antes de subir en el taxi y antes de decirte ‘buenas tardes, por favor lléveme a tal sitio’, dicen ‘tú no eres de aquí, ¿no? Tú eres extranjero’. Oiga, señora –contesto–, por favor, buenas tardes, entre, siéntese,

ría la modelo Helen Sweiden. Si fuera un pelín mayor, sería la reina Silvia. Ese pelín es indefinible. El pantalón de corte recto combinado con la camisa negra de botonadura delantera y el negro de sus gafas Tous contrastan con el blanco de su piel nórdica y sus pendientes de perla. Huelga decir que viene del mundo de la moda.



Permisos y homologaciones, un largo camino

Karim daba el último sorbo al café solo de la tarde, se secaba los labios carnosos con una servilleta de papel, estiraba los brazos para desentumecerse de una siesta interrumpida, cogía la puerta e iba a la autoescuela.

Así durante tres semanas.

Hacia una hora cada día para sacarse el permiso de circulación BTP (permiso B para Transporte Prioritario y Público), que sirve para conducir taxis y ambulancias. La matrícula, más el manual explicativo, más los trámites para los dos exámenes en la Jefatura Provincial de Tráfico –uno de teoría y otro de mecánica–, más las tasas de examen con el IVA incluido, sumaron un total de 488,76 euros. Aprobó a la primera convocatoria los dos exámenes (veinte preguntas por prueba). En caso de que no hubiera sido así, tendría que haber renovado papeles y pagado 108 euros adicionales que le habrían

dado derecho a otro intento. No se hizo el ronco. Karim se lo sacó todo, pues, con notable. Con el permiso BTP en la cartera, se fue a l'Associació de Taxistes Autònoms de Catalunya a que le informaran. “Es obligatorio examinarse para obtener la Credencial d'Aptitud, el carnet profesional de taxista que otorga l'Entitat Metropolitana del Transport”.

El curso de formación, con clases de lunes a viernes, duró poco más de un mes. Karim se rascó el bolsillo: 240 euros del curso, más 110 euros de tasas, más 38 euros de guías. El examen (casi cada mes hay uno) son 125 preguntas, 50 de ellas sobre normativa, sistema tarifario y atención al cliente, y 75 preguntas sobre conocimiento del área metropolitana de Barcelona, más otras dos cuestiones sobre recorridos, como, por ejemplo, qué calles tomar para ir de València con Aribau hasta el monumento a Colón.

Tres intentos para aprobar. Si hubiera suspendido los tres, habría tenido que pagar otra vez los 240 euros del curso, más 37 euros de tasas, lo que le habría dado derecho sólo a una oportunidad más.

Karim sacó otro notable. Con el BTP y con la credencial, le dieron dos tarjetas, la de conductor de autotaxis y la de transporte, ambas expedidas por la Generalitat de Catalunya.

Karim llamó a l'Institut Metropolità del Taxi (IMT). Le pusieron en conocimiento que la licencia la podía adquirir libremente a cualquier vendedor, que la ofrece con el día festivo incluido. Por ejemplo: “Vendo licencia lunes par. 180.000 euros negociables”.

Apalabrada la venta, Karim desembolsó a l'IMT 3.040 euros de impuesto de “transferencia”, que cubre todos los servicios que recibirá durante su vida laboral en el taxi (media de 20 años).

Luego se compró el coche (20.000 euros). Le exigían que el vehículo fuera nuevo o de no más de cinco años. Para “homologarlo para taxi”, hubo de pasar la inspección técnica del vehículo (ITV), la revisión del taxímetro y la revisión metropolitana, que consiste en comprobar su seguridad, accesibilidad, confortabilidad, conservación, higienización y desinfección.

A partir de ahí, más gastos: pintarlo de amarillo y negro (1.200 euros), taxímetro (2.000 euros; varía según marca y modelo), emisora de radio (cuota mensual de 100 euros, no es obligatoria la pertenencia) y seguro a terceros (mínimo 1.000 euros).

Hace una media de 30 carreras diarias. Así hasta que se jubile, como el viejo Eloy de ‘La hoja roja’, de Miguel Delibes. Karim tiene que trabajar como un burro para que le salgan las cuentas.

Es el discurrir sereno de las limpias aguas de un fiordo. Le gusta su trabajo. Ha hecho de su pequeño taxi una extensión de Suecia, donde sólo hay buenos rollos y "musiquita amena y tranquila" de RAC 105 FM.

Aún lleva una pegatina con la ene de nocturnidad junto a la matrícula, "que es la ene de novata. A los que empezamos, la ley obliga que los seis primeros meses los hagamos de noche". El horario, pues, no puede ser más desmoralizador: de ocho de la noche a seis de la madrugada, "muchas, muchas horas".

"Las mujeres también me preguntan -sigue explicando la taxista-: 'Pero ¿ya te atreves a conducir de noche por estas calles? ¿No te da miedo?'. Le cuelga de su boca una sonrisa ostentosa como respuesta, que es más bien un encogimiento de hombros: 'Hum'.

Protegida se siente con la mampara de seguridad que hay en pos de sí. "Si voy a según qué barrio, trato de tener cuidado", vigila. A modo de ejemplo, y para ilustrar este punto, lo último que le ha ocurrido. "El sábado pasado, en el Port Olímpic, me pararon. Se metieron dos chicos dentro: 'Llévanos a casa'. Jadeaban, nerviosos, desgalichados, sangraban, a uno le ha-

viembre de 2006 ("lo hice por una cuestión de adaptación"). Llegó al taxi procedente del audiovisual, donde este hombre es un reputado creativo de dibujos animados y de efectos especiales por ordenador.

El estatus de estudiante lo trocó por el de trabajo -comer es una necesidad imperiosa-, y se vino a vivir al barrio de Sants de Barcelona. Al tiempo, un domingo, leyendo la sección de Clasificados de *La Vanguardia*, dio en el clavo: "Si quiere ser taxista, le pagamos la formación".

-Yo me tiré al río, jo jo jo...

Una vez convalidado el carnet de conducir por uno válido para la Unión Europea, se empleó en la flota de Taxis Galera SL, y lleva un amplio Fiat Croma que "es mi minicasa".

Tantos euros al día

"Voy a porcentaje. En mi caso, de lo que haga diario cobro el 40%, más o menos, y a eso lo quito el 6,54% del IVA. Me quedan unos 70 euros al día, calculado a ojo. Yo trabajo bueno, bonito y barato".

Jaime se considera "un tío regular en el gremio" que tiene días buenos y otros días, peores. "En expectativa, el lunes es un día malo y el sábado, fenómeno". Se considera taxista, "que acá

"Para un colombiano, 'todo recto' es muy raro; usamos 'más adelante'"

bían reventado la cara".

Annika, como el resto de compañeros, tiene un *pisón* o botón oculto que puede accionar de forma discreta en el caso de que se encuentre en situación de riesgo. Lo que hace es conectar con el teléfono 112 de emergencias, que escucha lo que ocurre en el interior del coche y transfiere la llamada a los Mossos d'Esquadra para que intervengan.

Con todo y sin embargo, la filosofía de esta sueca es la de Van Gal: "Piensa positivo".

"Mi madre está muy orgullosa de mí. Ella me anima: 'Adelante, que tú puedes'".

Choque cultural

Se lo toma todo a broma y consigue que nada le ponga de mal humor. Pasa de malas caras. Se ríe de sí mismo, de los que le rodean y de los atascos. Ameniza todas sus frases con un jo, jo, jo que engañaría al mismísimo oso Yogui.

Jaime Antonio Smith (1972) es un colombiano de Santa Marta, una de las ciudades más antiguas de Sudamérica. Estrecha mil manos con el ímpetu de un jazzman de la Calle 54 y la jovialidad de un adolescente.

Está en el taxi desde el 11 de no-

es como un cargo, chico". Lo defiende: "Mucha gente piensa que por ser taxista eres alguien que te sabes toda la ciudad. Es de locos. Allá en Colombia las calles son números, como en Nueva York. Trato de preservar mi salud mental".

Aún se recupera del choque cultural que lo ha noqueado en algunos aspectos, sobre todo en el lingüístico. Expresiones curiosas con doble significado según en qué orilla del charco estemos. "Para nosotros todo recto es muy raro, no es común. Utilizamos más adelante. En lugar de tenga el cambio usamos los vueltos. Y si el cliente me habla en catalán, siempre digo: 'Mica-mica, poc-poc'".

El colombiano Jaime Antonio Smith es tolerante, y reconviene a los demás. "De mi país se sabe lo negativo. Cuando he dicho que soy colombiano, a algún cliente se le han iluminado los ojos y me ha pedido cocaína", explica transido de dolor. "Este es uno de los trabajos más integradores para la gente inmigrante. Ahora conozco bien a los barceloneses, chico".

Quiere dirigir algún día un largometraje sobre su propia vida. Mientras tanto, se va a bailar salsa con la zarabanda de taxistas latinos que hay en Barcelona. ●



El cupo de licencias

Barcelona tiene 10.500 titulares de licencia. Parecen muchos, pero no son tantos. La prueba está en que en horas punta, en días festivos y a la salida de los grandes eventos, la espera para encontrar un taxi puede ser de 20 minutos. Con la liberalización de la profesión, controlada por la ley 19/2003, de 4 de julio, se ha acabado con la fórmula tradicional "un taxi = un conductor". La Administración sigue interviniendo para "preservar el principio de igualdad de oportunidades" y toma decisiones para ajustar la oferta a la demanda, como liberalizar los días de fiesta obligatorios en determinadas ferias y periodo estival.

El concejal Francesc Narváez, presidente de l'Institut Metropolità del Taxi (IMT), ve la botella medio llena. Querido por los suyos, Narváez es uno de los

hombres fuertes del alcalde Jordi Hereu. Ahueca la voz para vencer la imagen de introvertido que a simple vista podría dar.

"Actualmente las licencias de taxi están reguladas. L'IMT considera que la ratio de 3,7 licencias por cada mil habitantes es hoy suficiente para cubrir la demanda de taxis en el conjunto del área metropolitana de Barcelona".

Para cubrir las demandas a determinadas horas, l'IMT está aplicando diversas "medidas correctivas", como "la liberalización de los turnos de trabajo que afectan a todos los titulares de licencia y una nueva política comunicativa que, a través de las nuevas tecnologías -más los SMS-, permite anunciar a cada taxista en su móvil la celebración de un acontecimiento susceptible de generar una importante solicitud de taxis".

Walid Housh es un palestino que habla por los codos, feliz y orgulloso de estar en el mundo del taxi

La sueca Annika Sjöberg, por ser primeriza, trabaja de ocho de la noche hasta las seis

El colombiano Jaime Antonio Smith es también un creativo del sector de la animación